

Pembangunan Model Konseptual Daya Saing Penyedia Jasa Angkut Peti Kemas Rute Bandung-Jakarta dengan Pendekatan Grounded Theory

Natalia
Gatot Yudoko
Sekolah Bisnis dan Manajemen
Institut Teknologi Bandung

Abstrak

Transportasi mempunyai peran strategis dalam menunjang pertumbuhan perekonomian. Tumbuh kembangnya suatu wilayah berdampak pula pada permintaan jasa transportasi yang semakin meningkat. Namun hal tersebut tidak didukung dengan penyediaan pelayanan transportasi angkutan barang yang memadai. Secara umum, transportasi angkutan barang di Indonesia tergolong tidak efisien dan berbiaya tinggi. Keberadaan Terminal Peti Kemas Bandung (TPKB) diharapkan mampu memaksimalkan peranan angkutan barang sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan perekonomian Bandung dan wilayah sekitarnya. Penelitian sebelumnya mengungkapkan dengan variabel penelitian waktu tempuh perjalanan, ketepatan waktu pelayanan, keamanan barang dari kerusakan dan kapasitas moda yang tersedia mampu mewakili 81,5% tingkat kebenaran modelnya. Masih terdapat 18,5% variabel-variabel penelitian yang belum terungkap. Penelitian ini bertujuan membangun model konseptual dengan menggunakan metode grounded theory untuk mengungkap pemahaman mengenai faktor-faktor kontekstual yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan barang antara kereta api dan truk. Faktor-faktor ini dapat menjadi basis bagi penyedia jasa angkutan peti kemas dalam membangun daya saingnya sesuai keinginan pengguna jasanya. Hal tersebut dikaji berdasarkan konteks fenomena pemilihan moda angkutan barang pada responden perusahaan tekstil dan garmen wilayah Bandung dan sekitarnya. Pembahasan fenomena ini didasari oleh keunggulan daya saing perusahaan yang ditinjau dari penerapan strategi operasi perusahaan. Tahapan analisis menggunakan metode grounded theory yang diawali dengan pengkodean terbuka, lalu pengkodean aksial dan pengkodean selektif, dan dibentuklah model konseptual penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel-variabel pembangun model pemilihan moda angkutan barang rute Bandung-Jakarta adalah waktu, biaya, kepercayaan, kualitas, kehandalan dan fleksibilitas. Dengan ini disarankan untuk mengembangkan

hipotesis dan instrumen pengumpulan data pada model konseptual, sehingga model dapat diuji pada kasus terminal peti kemas dengan kasus serupa.

Kata kunci: grounded theory, daya saing TPKB, moda angkutan barang, strategi operasi.

Abstract

Transportation has a strategic role for supporting economic growth. Region development leads to increasing of transportation demand. Unfortunately, this is not supported by adequate provision of freight transport services. In general, the freight transportation in Indonesia is inefficient and highly cost. Based on those reasons, Terminal Peti Kemas Bandung (TPKB) is required to maximize the transportation duty and thus increase the economic growth of Bandung and its surrounding areas. The previous research shows that travel time, timeliness of service, safety and mode's capacity represent 81.5% model's accuracy. There are still 18.5% of the unknown variables. This research's objective is developing conceptual model with grounded theory method to understand contextual factors that influence selection of freight mode transport. This study will be focused on the selection of freight mode transportation with Bandung-Jakarta route for the textile's company and garment's company as the respondents. In the interest of increaseing the competitive advantage, this phenomenon is discussed from the implementation of the operating strategy. Analysis of grounded theory consists of open coding, axial coding, selective coding and developing conceptual model. This research output shows the influence variables in selection of freight mode transportation on Bandung-Jakarta route are time, cost, trust, reliability and flexibility. It is required to expand a hypothesis and data collection instrumentations on the conceptual model, so the model can be implemented accurately for solving similar problem.

Keywords: grounded theory, competitive advantage of TPKB, freight mode transportation, operation strategy

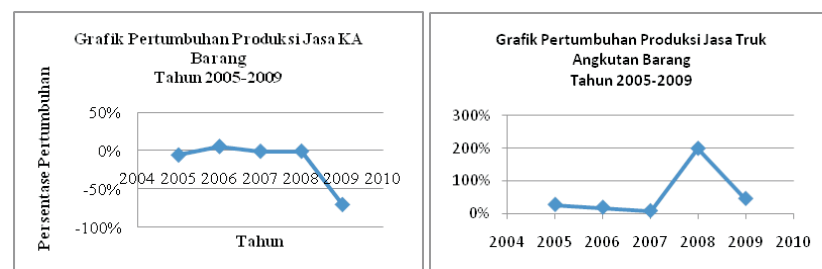
1. Pendahuluan

Transportasi mempunyai peran strategis dalam menunjang pertumbuhan perekonomian. Keberadaan transportasi akan berdampak pada kualitas hidup, baik di bidang ekonomi, sosial-budaya, politik serta keamanan. Salah satu tujuan dari Transportasi adalah menyediakan pergerakan (movement) barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat dan efisien, serta meminimalkan dampak-dampak negatif terhadap lingkungan. Transportasi dilakukan karena adanya keterbatasan kemampuan suatu wilayah dalam memenuhi kebutuhan masyarakatnya, sehingga melalui transportasi ada suatu nilai yang diciptakan (value creation) dari tempat asal menuju tempat tujuannya. Di sisi bisnis, transportasi merupakan komponen dari penetapan harga, dengan efektifitas sistem transportasi akan meningkatkan daya saing perusahaan. Penyediaan ini meliputi berbagai moda transportasi seperti: jalan raya, rute angkutan umum, rel kereta api, dll.

Dalam meningkatkan kelancaran arus angkutan barang di wilayah Jawa Barat, pemerintah telah menetapkan dan menunjuk Terminal Peti Kemas Bandung (TPKB) di Gedebage sebagai pelabuhankering (dry port), yang kemudian diangkut menggunakan kereta api menuju Stasiun Pasoso. Dalam pelaksanaan transportasi angkutan barang koridor Bandung-Jakarta, Tanjung Priok, dengan jarak tempuh perjalanan sejauh ± 215 kilometer, terlihat adanya dominasi moda transportasi angkutan

jalan dengan truk. Awalnya pengoperasian TPKB mendapat antusias besar dari masyarakat, namun seiring dioperasikan tol cipularang kegiatan di TPKB menjadi lumpuh. Banyak pengguna jasa transportasi kemudian beralih kepada moda truk, yang menawarkan keunggulan waktu yang fleksibel, biaya yang kompetitif, dan praktis (door-to-door service). Konsekuensi pertumbuhan kondisi lalu lintas tersebut berakibat kemacetan di jalan, kerusakan badan jalan, dan sistem transportasi yang tidak lagi ekonomis.

Berdasarkan data statistik Direktorat Jendral Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2009), jumlah produksi jasa angkutan barang melalui kereta api mengalami kemerosotan dari tahun 2005 sebesar 5,58%, namun ada peningkatan sebesar 5,59% di tahun 2006, kemudian diikuti kemerosotan kembali di tahun hingga 2009. Di sisi lain, dominasi angkutan barang melalui jalan darat melalui truk menunjukan peningkatan, bahkan peningkatan yang signifikan terjadi pada tahun 2008. Namun tak dipungkiri ada juga sedikit penurunan dari tahun 2005 sampai tahun 2007. Hal ini ditunjukkan oleh data DITJEN Perhubungan Darat pada Gambar 1.



Gambar 1. Grafik Pertumbuhan Produksi Jasa KA Barang dan Grafik Pertumbuhan Produksi Jasa Truk Barang
(Diolah dari data DITJEN Perkeretaapian)

Dengan keunggulan komperatif moda kereta api yang dapat menghemat biaya perbaikan badan jalan, hemat bahan bakar, ramah lingkungan dan efisien dalam penggunaan lahan menimbulkan pemikiran untuk memaksimalkan peranan angkutan barang menggunakan peti kemas dengan moda kereta api. Namun dalam realita yang ada, seringkali terdapat disfungsi dari sistem operasional transportasi yang menyebabkan sarana transportasi tidak berjalan sesuai dengan fungsi dan perannya sehingga dapat menghambat perkembangan dari suatu wilayah.

Hal tersebut didukung pula oleh pernyataan Budi (2008), bahwa jasa yang ditawarkan oleh TPKB sudah tidak sesuai dengan pengguna jasanya. Penelitian ini menanggapi gambaran komprehensif mengenai fenomena pengalihan minat pengguna jasa angkutan barang yang memilih moda truk dibandingkan kereta api. Penelitian ini dilakukan dengan mengidentifikasi secara tepat karakteristik pengguna jasa dan menganalisa kinerja TPKB menurut perkembangan jaman.

2. Kajian Pustaka

2.1. Perkembangan Kereta Api Sebagai Moda Angkutan Barang

Dalam menunjang peningkatan arus barang tujuan ekspor impor, maka muncullah gagasan upaya membangun pelabuhan darat (dryport) di Bandung pada tahun 1986. Hal itu didasari oleh kenyataan

bahwa Bandung dan sekitarnya memiliki potensi yang besar dalam komoditi ekspor berupa produk pertanian, industri, serta kerajinan masyarakatnya. Data dari Dinas Perhubungan menyebutkan, melalui Keputusan Presiden Nomor 52 Tahun 1987, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.279/KA-101/PHB-87 dan Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor : KEP-54/BC/2004, telah menetapkan dan menunjuk Terminal Peti Kemas Bandung (TPKB) di Gedebage sebagai Dry Port dengan kode 476 sebagai pelayanan jasa kepelabuhan untuk ekspor dan impor dari Bandung, Jawa Barat untuk diangkut dengan Kereta Api.

Pemilihan dan penetapan TPKB Gedebage dimaksudkan untuk menciptakan intergrasi antar moda angkutan barang yang terintegrasi antara KA sebagai angkutan massal yang efektif dan efisien serta hemat bahan bakar dan ramah lingkungan dengan moda truk yang mensuplai angkutan kereta api dan kapal ke negara tujuan ekspor. Adapun tujuan didirikannya TPKB Gedebage adalah untuk mendorong laju ekspor di wilayah Jawa Barat dan membantu Pemerintah Daerah (Pemda) Jawa Barat dalam memperoleh pendapatan pajak yang semula di bayarkan di Pemda DKI Jakarta. Dengan fasilitas yang diberikan oleh TPKB Gedebage akan mempermudah pengiriman, penerimaan dan bongkar muat barang ekspor, di samping itu untuk mempermudah konsolidasi barang dan penyelesaian dokumen-dokumen administrasi.

Adapun kegiatan yang terjadi di TPKB adalah:

- h Pengiriman, penerimaan, bongkar muat peti kemas ekspor dan impor
- h Sebagai tempat penyelesaian administrasi dan dokumen-dokumen ekspor impor
- h Sebagai tempat konsolidasi barang-barang impor.

Pada awal pendirian TPKB Gedebage pola angkutan kendaraan berjalan dengan lancar. Baik kereta api maupun truk saling memberikan kontribusinya, sehingga keduanya dapat tumbuh berdampingan sesuai dengan perannya masing-masing. Daerah operasi truk hanya sebatas dari pabrik ke TPKB Gedebage atau sebaliknya, dan dari stasiun Pasoso ke pelabuhan Tanjung Priuk. Sedangkan peran dari kereta api adalah mengangkut barang dari TPKB Gedebage hingga stasiun Pasoso. Keadaan tersebut memicu pertumbuhan perekonomian di Jawa Barat serta menimbulkan persaingan diantara perusahaan penyedia jasa truk.

Perkembangan perusahaan penyedia jasa truk semakin pesat seiring dioperasikannya Tol Cipularang yang memperlancar lintas arus ruas Jakarta Bandung. Hal tersebut menimbulkan peluang perekonomian baru bagi pengusaha truk, dengan mengangkut peti kemas dari pabrik langsung ke pelabuhan tanjung priuk. Dampak secara langsung dialami oleh TPKB Gedebage dengan penurunan daya saing, dan dampak secara tidak langsung dialami oleh Pemda Jawa barat karena pengelolaan dokumen tidak lagi memanfaatkan Bea Cukai Bandung dan TPKB Gedebage, sehingga pendapatan pajak ekspornya tidak lagi masuk dalam kas Jawa Barat.

Penurunan minat para pengguna jasa TPKB Gedebage berdampak pula pada jadwal perjalanan kereta api angkutan barang. Awalnya kereta api dijadwalkan beroperasi lima kali sehari, namun akibat penurunan permintaan, saat ini hanya satu kali perjalanan setiap harinya. Menurut Sujadi (2010), bisnis angkutan peti kemas dengan kereta api cukup rumit karena pelayanannya tersekat-sekat dan ditangani beberapa pihak sehingga tarif angkutan peti kemas menjadi mahal dan tidak kompetitif dibandingkan dengan truk.

Hal itu dipertegas oleh Nasution (2008), bahwa salah satu kelemahan kereta api dalam pelayanan barang-barang adalah banyaknya handling yang harus dilakukan. Dengan banyaknya handling menyebabkan meningkatnya waktu operasional sehingga mengakibatkan ketidakefisiensian moda kereta api. Selain waktu yang bertambah, tingkat keamanan pun akan menurun seiring dengan perpindahan moda yang dilakukan. Selanjutnya, Sujadi (2010) menuturkan bahwa dengan kondisi yang demikian, PT. KAI perlu mensubsidi setidaknya 20% dalam setiap perjalannya.

Peluang membangkitkan TPKB kembali masih ada dengan kenyataan saat ini bahwa kondisi jalan raya yang semakin padat dan konsumsi BBM Nasional yang meningkat. Pola bisnis baru yang mulai dilaksanakan TPKB Gedebage per tanggal 1 November 2009 dengan memberikan jasa logistik secara keseluruhan, harga yang sama dengan jasa layanan truk Bandung-Jakarta, serta pemesanan dapat dilakukan secara *online*. Namun peningkatan pengguna jasa angkutan barang dengan moda kereta api tidaklah signifikan.

Hal tersebut dikarenakan adanya beberapa kendala dalam merealisasikan pola bisnis yang baru. Beberapa kendala yang diungkapkan oleh Sujadi selaku Manager TPKB, antara lain modal dan SDM yang terbatas serta sulitnya menembus bagian transportasi dari sebuah perusahaan. Usaha yang telah dilakukan oleh pihak TPKB adalah memperat hubungan dengan Kamar Dagang dan Industri Jawa Barat (KADIN) dan kerjasama dengan penyedia container yang tergabung dalam organisasi INSA. Hasilnya, pemasaran dapat dilakukan secara keseleruhan oleh PT. Samudra Indonesia dan PT. KA Logistik, dan TPKB bertanggung jawab atas penanganan operasional.

Sujadi (2010) menambahkan mengenai *back up* pendanaan dan kepengurusan dokumen dengan bea cukai secara *online*. Back up pendanaan perlu dilakukan seiring pola angkutan truk yang dibayar belakangan, sedangkan PT. KA harus dibayar di muka. Dalam kepengurusan dokumen dengan bea cukai, diharapkan kepengurusan kartu ekspor dengan sisten PDE (Pertukaran Data Elektronik) akan lebih terjamin keselamatan, keamanan, dan tersambung dengan jadwal kapal ke negara tujuan.

2.2. Peran Industri Tekstil dan Garmen di Jawa Barat

Perkembangan perekonomian di Indonesia tidak terlepas dari industri tekstil dan garmen yang memberikan kontribusi bagi devisa negara. Peran penting lainnya adalah sumbangan lapangan pekerjaan yang begitu besar bagi sebuah negara. Data BPS (Badan Pusat Statistik) mencatat bahwa sampai dengan tahun 2007, jumlah industri tekstil dan garmen di Indonesia mencapai 2820 perusahaan. Penyebaran industri tekstil dan garmen di Indonesia terpusat di pulau Jawa dan lebih dari 50% industri tersebut berada di wilayah Jawa Barat.

Tumbuh dan kembangnya industri tekstil dan garmen di Jawa barat tidak dapat dipungkiri oleh besarnya antusias para sektor-sektor pendukungnya. Indutri tekstil dan garmen di Jawa Barat, khususnya di wilayah Bandung terdapat lebih dari 300 perusahaan tekstil dan garmen yang tersebar di 8 wilayah, yaitu wilayah Bojonegara, wilayah Cibeunying, wilayah Gede Bage, wilayah Karees, wilayah Tegalega, wilayah Ujung Berung, wilayah Cimahi dan wilayah Padalarang. Proporsi penyebaran industri tekstil dan garmen terbesar berada di wilayah Tegallega (sepanjang kecamatan Astana Anyar hingga Banjaran) sebesar 25%, lalu diikuti oleh wilayah Cimahi (sepanjang kecamatan Cimahi Utara hingga Cimahi Selatan) sebesar 21% dan wilayah Gede Bage (sepanjang kecamatan Bandung Kidul hingga kecamatan Bojong Soang) sebesar 17%.

Dengan dampak yang sedemikian besarnya industri tekstil dan garmen dapat menjadi salah satu industri yang dominan di wilayah Jawa Barat. Dukungan ekspor dari hasil indsutri tekstil dan garmen dapat mendorong laju pertumbuhan pendapatan per kapita di Jawa Barat. Dari sudut pandang tersebut, peneliti mengambil objek penelitian pada industri tekstil dan garmen di kawasan Bandung dan sekitarnya. Industri tekstil dan garmen akan memberikan kontribusi yang signifikan bagi income pemerintah daerah apabila peran terminal peti kemas Gede Bage dioptimalkan.

2.3. Peningkatan Daya Saing Perusahaan

Keberhasilan suatu perusahaan dinilai dari bagaimana perusahaan tersebut mempertahankan eksistensinya. Mempertahankan eksistensi berarti perusahaan perlu memiliki nilai yang lebih atau keunggulan kompetitif daripada perusahaan sejenis ataupun pesaingnya. Keunggulan kompetitif merupakan kemampuan perusahaan yang mampu memenuhi harapan, keinginan, kebutuhan, *income* dan kemauan pengguna jasa.

Hal tersebutlah yang menjadikan perusahaan harus cermat dalam membangun daya saing perusahaan. Dalam membangun daya saing perusahaan perlu diperhatikan bahwa keunggulan bagi perusahaan belum tentu menjadi keunggulan bagi pengguna jasa.

Strategi operasi ditujukan untuk mencapai suatu keunggulan apabila dapat memanfaatkan peluang didalam suatu lingkungan dan mengoptimalkan bidang kekuatannya. Sejalan dengan hal itu, Slack dan Lewis (2002) menjabarkan bahwa usaha strategi operasi dilakukan dengan mempertemukan permintaan pelanggan dengan kemampuan sumber daya alam yang dimiliki oleh perusahaan tersebut.

Dalam buku *Operation Strategy*, Slack dan Lewis (2002) menjelaskan bahwa adanya sudut pandang yang berbeda dari pengguna jasa '*market*' dan dari penyedia jasa '*resource*', sehingga menghasilkan pendekatan yang berbeda pula.

Dalam hal ini strategi operasi berperan untuk merekonsiliasikan apa yang menjadi permintaan pelanggan dengan kemampuan sumber daya perusahaan. Perusahaan tentunya perlu memiliki strategi dalam merekonsiliasikan gap tersebut. Strategi yang ditetapkan oleh perusahaan jasa tentunya berbeda dengan strategi yang ditetapkan pada perusahaan barang. Pelayanan jasa kualitas ditentukan secara subjektif, secara langsung pengguna jasa terlibat dalam proses serta kapasitas yang harus sesuai dengan permintaan.

Dalam penyusunan strategi operasi, perusahaan perlu memprioritaskan kebutuhan pengguna jasa tujuan dari kinerjanya, namun juga harus disesuaikan dengan strategi perusahaan, strategi bisnis dan strategi fungsional. Prioritas ini berguna untuk meningkatkan daya saing perusahaan dalam mempertahankan kepuasan pengguna jasanya. Slack dan Lewis (2002) berpendapat bahwa dengan menentukan prioritas (*performance objective*) berarti bahwa perusahaan berusaha mengedepankan faktor-faktor kompetitifnya dalam memenangkan persaingan. Perumusan lima faktor kompetitif berdasarkan Slack and Lewis (2002) pada kasus pemilihan moda angkutan barang pada penelitian Budi (2008) disajikan dalam Tabel berikut:

Tabel 1. Lima Faktor Kompetitif (Budi, 2008)

<i>Performance Objective</i>	<i>Market Requirements</i>
<i>Quality</i>	Barang sampai tujuan tanpa ada kerusakan
<i>Speed</i>	Kecepatan dalam pengantaran peti kemas
<i>Dependability</i>	Tidak terkena <i>closing time</i>
<i>Flexibility</i>	Kemudahan dalam hal pembayaran dan pemberangkatan
<i>Cost</i>	Tarif yang lebih kompetitif

2.4. Sintesis Penelitian

Dari penelitian-penelitian sebelumnya diperoleh beberapa variabel yang mengindikasikan pemilihan moda transportasi barang secara kuantitatif. Model pemilihan moda transportasi barang yang dibangun pada penelitian sebelumnya didasari oleh variabel-variabel temuan pada kajian pustaka. Belum adanya sinergi antara permintaan pengguna jasa dan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa, hanya dilihat dari sudut pandang salah satu pihak saja.

Dalam strategi operasional dalam Slack and Lewis menegaskan bahwa perlu adanya rekonsiliasi adalah menyelaraskan permintaan melalui kemampuan sumber daya yang ada. Dalam penelitian lebih lanjut perlu meninjau tidak hanya dari 2 (dua) sudut pandang saja, yaitu dari sisi pengguna jasa (industri tekstil dan garmen) dan sisi penyedia jasa (TPKB Gedebage), namun perlu juga mengkaitkan dengan regulasi pemerintah dan kompetitor penyedia jasa (pihak EMKL). Dari sisi metodologi, peneliti menemukan adanya gap hasil penelitian kuantitatif yang tidak dapat seluruhnya mencakup variabel pemilihan moda transportasi angkutan barang, oleh karena itu diperlukan penelitian lebih lanjut yang lebih mendalam dalam mengungkapkan gap hasil penelitian sebelumnya.

Penelitian pada kasus pemilihan moda angkutan barang rute Bandung-Jakarta dalam Arifudin (2010), analisis dilakukan secara kuantitatif dengan menggunakan metode logit biner. Variabel-variabel analisis diperoleh dari hasil kajian pustaka sebelumnya, atau secara deduktif. Hasil penelitian diperoleh bahwa variabel-variabel yang ditemukan pada penelitian Arifudin (2010) belum cukup signifikan mewakili model pemilihan moda angkutan barang. Berangkat dari hal tersebut, peneliti menggunakan Grounded theory (GT) dalam mengeksplor variabel-variabel yang belum ada dari penelitian sebelumnya pada kasus pengiriman barang rute Bandung-Jakarta. GT merupakan salah satu metode dalam penelitian kualitatif yang dapat menghasilkan model konseptual secara induktif.

3. Metodologi Penelitian

3.1. Grounded theory

Pelitian ini didasari pendekatan Grounded theory (GT). GT diartikan sebagai sebuah metodologi sistematis dalam ilmu sosial yang menekankan generalisasi teori dari data dalam proses melakukan penelitian. Fokus penelitian GT adalah teori dibangun dari skema sebuah fenomena yang didalamnya terdapat interaksi individu, pengambilan keputusan atau proses dalam menanggapi suatu fenomena. Hal ini dilakukan untuk mempelajari bagaimana manusia beraksi dan bereaksi terhadap suatu fenomena.

Creswell (1998) menekankan pentingnya keterikatan antara teori yang dibangun dengan fenomena yang ada. Sejalan hal tersebut, Glasser dan Strauss (1980) dalam Balke (2006), mengungkapkan "... in order to discover categories and their properties, and to suggest their interrelationship into a theory". Dengan kata lain, sampel yang diteliti haruslah berhubungan dengan teori yang dikembangkan.

Penelitian ini tidak didasari pada pengaplikasian teori yang telah ada, namun teori yang telah ada dari penelitian sebelumnya merupakan bekal awal dalam menganalisis lebih lanjut. Teori yang telah ada dari penelitian sebelumnya, digunakan sebagai kerangka berfikir dalam membangun pertanyaan wawancara, sehingga memungkinkan teori awal tersebut dimodifikasi ataupun dirubah. Data yang dikumpulkan oleh peneliti berupa data primer hasil wawancara dan data observasi hasil kunjungan lapangan. Teori yang dibentuk berdasarkan hasil akhir penelitian yang dapat direpresentasikan dalam bentuk pernyataan naratif (Strauss dan Corbin, 1990) dalam Moriarty (2011), visualisasi gambar (Morrow dan Smith, 1995) atau sebuah rangkaian hipotesis guna penelitian lebih lanjut (Creswell dan Brown, 1992). Cresswell (1998) menjelaskan format standar analisis data dalam GT adalah:

1. Pengkodean terbuka (Open Coding), dalam tahapan ini peneliti membentuk inisial kategori dan informasi tentang fenomena yang diteliti dengan memilah-milah informasi. Dalam setiap kategori ditemukan beberapa subkategori dan menemukan data untuk diteliti secara rinci.
2. Pengkodean rasional (Axial Coding), dalam tahap ini peneliti merangkai data yang diperoleh dari pengkodean terbuka. Hasil pengkodean terbuka disajikan menggunakan sebuah paradigma pengkodean atau dengan diagram logis yang diidentifikasi dari sebuah fenomena utama/kategori utama, mengeksplorasi kondisi penyebab, strategi, konteks, kondisi dan konsekuensi terjadinya fenomena.
3. Pengkodean pembeda (Selective Coding), dalam tahap ini peneliti mengidentifikasi alur berfikir dan menyusun sebuah cerita yang menghubungkan kategori dalam model pengkodean rasional. Tahapan ini merupakan jawaban dari hipotesis awal penelitian.
4. Fase yang paling akhir yang tidak selalu ditemui dalam pendekatan GT adalah matriks kondisional (Conditional Matrix) yang melibatkan faktor sosial, ekonomi, sejarah yang mempengaruhi fenomena utama.

Setiap tahapan pengkodean merupakan dasar bagi pengkodean berikutnya dan mengkerucut pada tahapan berikutnya. Hasil dari proses data penelitian adalah teori yang substantif yang ditulis oleh peneliti yang mendekati situasi nyata. Walaupun penelitian telah berakhir, perkembangan teori akan berlangsung menghasilkan penemuan baru (legitimate outcome).

3.2. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan teknik observasi, wawancara, dan dokumen-dokumen terkait pada pihak pengguna jasa (perusahaan tekstil dan garmen) dan penyedia jasa (TPKB Gedebage). Pengumpulan data dilakukan seiring dengan analisis dalam membentuk suatu konsep kategori dalam mengembangkan pertanyaan wawancara selanjutnya. Keseluruhan wawancara dilakukan oleh peneliti pada tahun 2011 dan pertanyaan wawancara didasarkan oleh tema-tema sebagai berikut:

Perusahaan tekstil dan garmen. Para pemilik perusahaan dan manager personalia yang bertanggung jawab melaksanakan pengiriman barang diminta mengungkapkan fakta pada pengalaman pribadi mereka sendiri.

Pertanyaan-pertanyaan berikut diminta:

- h Memaparkan mengenai karakteristik bisnis tekstil dan garmen dibandingkan dengan bisnis lainnya.
- h Menceritakan tentang pengalaman perusahaan dalam menggunakan jasa transportasi angkutan barang.
- h Menjelaskan prosedur pemilihan angkutan barang yang digunakan perusahaan.
- h Mengungkapkan kendala-kendala yang dialami perusahaan dalam melakukan pengiriman barang.
- h Mengungkapkan harapan-harapan dalam menuju transportasi angkutan barang yang efektif dan efisien.

TPKB Gedebage. Assistant manager sebagai pihak operator PT. KAI yang bertanggung jawab dalam memberikan jasa layanan angkutan barang. Pertanyaan-pertanyaan berikut diminta:

- h Menjelaskan perkembangan jasa layanan yang diberikan oleh TPKB Gedebage.
- h Memaparkan kewenangan pihak TPKB sebagai penyedia layanan angkutan barang.
- h Mengungkapkan langkah-langkah yang sudah dilakukan serta rencana jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang TPKB dalam menanggapi penurunan minat pengguna jasa.
- h Mengungkapkan kendala-kendala yang dialami TPKB dalam melakukan pengiriman barang.
- h Mengungkapkan harapan-harapan dalam menuju transportasi angkutan barang yang efektif dan efisien

3.3. Analisis

Dalam GT, tahap awal dilakukan pengkodean terbuka guna menemukan data sebanyak mungkin sepanjang berkenaan dengan rumusan masalah. Data yang diperoleh dari wawancara dengan pihak TPKB dan pihak pengusaha tekstil dan garmen menjadi landasan mengenai konsep yang relevan secara teoritik dalam membatasi objek pengamatan. Data yang terkumpul inilah kemudian dianalisis dalam pengkodean terbuka.

Dalam menganalisis setiap data wawancara, data disusun berdasarkan kategori awal yang mencerminkan variabel-variabel yang membangun model pemilihan moda transportasi. Proses ini yang disebut pengkodean terbuka (*open coding*). Tahap pertama dilakukan dengan menseleksi kata-kata kunci berdasarkan data yang diperoleh dari 4 (empat) orang manager operasional yang berkontribusi langsung pada pengiriman barang untuk pihak pengguna jasa serta untuk pihak penyedia jasa dilakukan dengan wawancara seorang manager operasional terminal peti kemas. Berikut tabel daftar kata kunci sebagai rangkuman wawancara pada aplikasi pengkodean terbuka pada pengguna jasa:

Tabel 2.Tabel Daftar Kata Kunci pada Pengguna Jasa

ketepatan dan kecepatan waktu pengiriman <i>time to market</i> . reputasi ketepatan waktu meminimalisir biaya <i>overhead</i> keterlambatan pengiriman. resiko waktu pengiriman, dipercaya mengevaluasi kinerja meningkatkan kinerja kepercayaan pengalaman terdahulu, relasi memudahkan komunikasi ketanggapan klaim kehandalan ketepatan waktu. kinerja penyedia jasa <i>trucking</i> saat ini cukup memuaskan. memperbaiki infrastruktur sarana penunjang kelancaran transportasi, menekan biaya logistik perusahaan. kecepatan kendaraan yang rendah	keseluruhan proses (<i>one-stop-service</i>). mengatasi <i>double handling</i> , pengurusan dokumen kepabeanan, praktek pungutan liar 'uang rokok' para oknum yang berkuasa biaya pungli total biaya produksi 'memiliki' orang dalam, membayar sejumlah biaya harga yang diletakkan deh penyedia <i>trucking</i> juga cukup bersaing, sistem pembayaran tidak menyulitkan perusahaan jasa, perjanjian fleksibilitas penambahan barang keterbatasan moda kepraktisan fokus kepada 1 (satu) vendor penyedia jasa, beberapa lokasi kepengawasan mudah dilakukan. telepon genggam (<i>handphone</i>)	<i>Global Positioning System</i> (GPS) memantau keberadaan truk memantau titik-titik kemacetan. lokasi TPKB harga yang bersaing waktu yang dapat dihindalkan. kepengurusan dokumen secara online belum disosialisasikan belum mengetahui perihal pelayanan keamanan barang. peraturan pemerintah yang tidak tegas dan banyak yang tidak terlaksana kasus 'bajing loncat', oknum kepolisian dan tentara. oknum'bea cukai' palsu. mengasuransikan barang kasus jembatan timbang. meyakini bahwa berat barang yang diangkut tidak melebihi kapasitas angkut kemacetan efisiensi
---	--	---

(sumber: hasil wawancara terhadap 4 perusahaan tekstil dan garmen pada tahun 2011)

Berikut tabel daftar kata kunci sebagai rangkuman wawancara pada aplikasi pengkodean terbuka pada TPKB:

Tabel 3.Tabel Daftar Kata Kunci pada TPKB

faktor intern organisasi pengelolaan pelayanan yang belum sinergi. dualisme kepemimpinan TPKB mengepalai dibidang operasional peraturan kepelabuanan, koordinasi TPKB sebagai penanggung jawab operasional PT. KAI sebagai kepala administrator. membingungkan mengoptimalkan segi pelayanan, kepengurusan antar bidang operasional, jalan jembatan, komersi l, sarana dan jalan jembatan yang berbeda-beda. kondisi TPKB yang belum bangkit dari keterpurukan. manajemen TPKB tidak dipercaya tidak mampu melakukan inovasi	strukturisasi sebuah organisasi fokus pelayanan TPKB <i>Service Obligation</i> (PSO) harus mencari keuntungan penetapan harga diatur oleh pemerintah. perubahan paradigma bisnis TPKB ritel diubah menjadi perkontrak. peraturan pemerintah terkait, namun amandemennya tidak terlaksana. penetapan peraturan pemerintah yang berhubungan dengan masyarakat juga banyak dilanggar. Kurangnya sosialisasi kepada masyarakat stigma negatif memberikan kepastian pelayanan mewujudkan <i>door to door service</i> . kepastian pelayanan TPKB	keterbatasan TPKB dalam pelayanan <i>double handling</i> akumulasi biaya yang lebih mahal, waktu yang lebih panjang. keterbatasan fleksibilitas belum mampu mengangkut kontainer jumbo kontainer dari luar yang masuk ke Indonesia umumnya berukuran jumbo. kemunculan TPKB yang diusulkan oleh para pengusaha tekstil dan garmen pengusaha telah mengetahui jasa layanan keunggulan komperatif. mengabaikan keunggulan kompetitif kerusakan jalan kemacetan penghematan bahan bakar komoditi
--	---	--

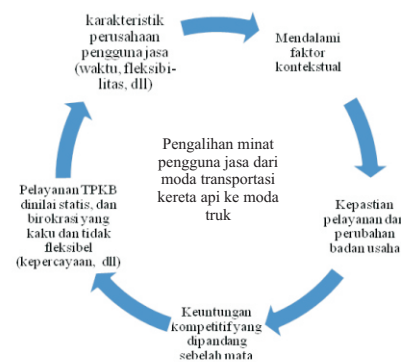
(sumber: hasil wawancara terhadap manager operasional TPKB pada tahun 2011)

Setelah diperoleh kata kunci dari pihak TPKB dan pihak pengguna jasa, maka dilakukanlah tahap selanjutnya, yaitu pengkodean aksial. Pengkodan aksial merupakan tahap setelah pengkodan terbuka. Dalam pengkodean aksial, data dikelompokkan menjadi kategori dan sub-kategori. Dengan memanfaatkan paradigma tertentu, maka akan dibentuk model paradigma yang dapat menjelaskan dan memahami hubungan antar kategori untuk memahami fenomena yang terjadi. Pemahaman fenomena dapat dilakukan secara induktif maupun deduktif.

Straus (1987) dalam Titscher (2009) mengemukakan bahwa paradigma yang dibentuk ini dapat mengungkapkan konsekuensi dari "Who, When, Where, Why, How and With" yang menceritakan struktur ke proses. Proses stukturisasi dari sebuah fenomena berdasarkan paradigma Strauss dan Corbin (1987) dalam Avena (2005), menjelaskan kondisi penyebab terjadinya sebuah fenomena, faktor apa saja yang mempengaruhi hal tersebut, strategi atau tindakan yang dilakukan, faktor dari pengaruh luar apa saja yang mempengaruhi fenomena sehingga menciptakan suatu bentukan strategi yang baru. Setelah hasil analisis yang didasari oleh paradigma strategi operasi, lalu dirunutkan setiap proses tahapan dari pengkodean aksial tersebut.

Berdasarkan paradigma pengkodean aksial, tahapan kontiniu yang terdapat di dalamnya antara lain konteks, tindakan/interaksi, konsekuensi, kondisi pengaruh dan kondisi penyebab. Dalam penelitian ini, fenomena yang terjadi adalah beralihnya minat pengguna jasa khususnya perusahaan tekstil dan garmen, yang merupakan pelopor pendirian TPKB, kepada moda angkutan darat (truk). Konteks penelitian ini ditujukan untuk mendalami faktor kontekstual yang mendasari pengalihan minat pengguna jasa tersebut. Tindakan eksternal yang dilakukan TPKB sejauh ini dengan memberikan kepastian layanan serta kemudahan kepengurusan pabean. Disamping itu, tindakan internal yang dilakukan dengan merubah badan usaha, yang berakibat fokus pelayanan TPKB menjadi bergeser. Tindakan eksternal TPKB hanya dinilai keuntungan komparatif bagi perusahaan yang masih dipandang sebelah mata karena tidak memberikan keuntungan secara langsung bagi perusahaan.

Pengaruh lainnya yang mempengaruhi keputusan pengguna jasa berkaitan dengan kemudahan, kepraktisan dan fleksibilitas dalam berurusan dengan penyedia jasa. Pelayanan TPKB dinilai statis dan kurang mengikuti perkembangan jaman, di sisi lain birokrasi yang kaku dan tidak fleksibel menjadikan TPKB menjadi kurang kompetitif. Namun, hal mendasari pemilihan moda transportasi ini berdasarkan karakteristik perusahaan pengguna jasa. Perusahaan tekstil dan garmen memiliki tuntutan untuk memperpendek waktu tiba di pasaran, sehingga dalam kinerja logistiknya, perusahaan berusaha mencari penyedia jasa yang dapat memenuhi kebutuhannya tersebut. Gambaran paradigma pengkodean aksial pada penelitian ini divisualisasikan dalam gambar berikut:



Gambar 2. Paradigma Pengkodean Aksial Penelitian

Pengkodean selektif merupakan tahapan terakhir pada pengolahan data menggunakan metode *Grounded theory* (GT) menuju pembentukan suatu teori. Pengkodean selektif berarti menyeleksi kategori inti dan menghubungkannya dengan keseluruhan kategori yang ada. Dengan demikian proses yang terjadi dengan memilih satu kategori inti lalu dibentuk alur penyusunan cerita berdasarkan kategori yang muncul selama proses pengkodan terbuka lalu memvalidasi hubungan tersebut dan mengisi kategori dalam pengembangan lebih lanjut.

Dengan ini berarti telah ditemukannya intisari penelitian dan menggabungkan seluruh teori yang muncul di dalamnya (Daymon dan Holloway, 2002, 189-193). Inti dari proses penggabungan ini adalah memunculkan spirit teoritis peneliti dari setiap kategori. Cahyadi (2009) mengungkapkan bahwa spirit teoritis tidak tampak secara eksplisit namun tertangkap oleh peneliti. Perlu diperhatikan bahwa proses GT berdasarkan Strauss dan Corbin (1998) dalam Titscher (2009) didasari pada penjelasan runut dan pengolahan data dengan coding dapat berubah dari waktu ke waktu.

Banyaknya kategori dan subkategori yang muncul dalam penelitian memunculkan ide untuk menyederhanakannya secara sistematis dalam suatu tema tertentu. Tema utama nantinya akan menjadi dasar untuk merumuskan masalah utama dan hipotesis penelitian. Lalu dibandingkan lagi ke kondisi nyata untuk mengabsahkan teori yang terbentuk. Dalam membentuk suatu konsep yang menghubungkan kategori-kategori dapat dilakukan dengan pertanyaan-pertanyaan: "Apa yang sedang dikaji?, Apa yang ditemukan?, Kesimpulan apa yang dapat ditarik?", Dari konsep-konsep yang disusun dengan menggunakan dasar pertanyaan-pertanyaan tersebut akan dihasilkan *Grounded theory* (GT).

Selanjutnya dalam mengintegrasikan kategori-kategori ke dalam kategori inti dilakukan konseptualisasi dengan analisis pertanyaan: "Apa yang menonjol dari hasil kajian atau penelitian ini?" "Mana yang oleh peneliti dianggap menjadi masalah utama?".

Berikut merupakan tahapan proses pengkodean selektif berdasarkan Strauss dan Corbin (1990) dalam Titscher (2009), yaitu:

1. Mereproduksi kembali alur cerita atau susunan data ke dalam pikiran
2. Mengidentifikasi data dengan menulis beberapa kalimat pendek yang berisi inti cerita atau data.
3. Menyimpulkan dan memberi kode terhadap satu atau dua kalimat sebagai kategori inti.
4. Menentukan pilihan kategori inti.

Secara umum pengkodean selektif dilakukan dengan menganalisis dan melengkapi hasil temuan pada pengkodan aksial. Berdasarkan paradigma aksial koding, diketahui bahwa inti kategori pada penelitian ini adalah bagaimana mempertahankan daya saing perusahaan. Daya saing perusahaan dalam penelitian ini adalah TPKB. Agar dapat berkemudian disesuaikan dengan karakteristik industri pengguna jasa. Karakteristik industri pengguna jasa dalam penelitian ini adalah perusahaan tekstil dan garmen adalah waktu. Waktu tempuh perjalanan ini dipengaruhi oleh beberapa hal, antara lain kemudahan/fleksibilitas kepengurusan pengiriman, biaya, dan kepercayaan. Kemudahan/fleksibilitas kepengurusan pengiriman diawali dengan kemudahan komunikasi dengan pihak pengguna jasa, pelayanan yang sekaligus (*one-stop-service*) hingga kemudahan pembayaran.

4. Hasil dan Kesimpulan

4.1. Penelitian Terdahulu

Suatu keberhasilan moda transportasi diukur dari kinerjanya. Hal tersebut pula yang melandasi para pengguna jasa dalam memilih suatu moda transportasi. Herwan (2001) dalam Nasution (2008) menyebutkan bahwa keberhasilan kinerja transportasi dapat diukur melalui ukuran kualitatif dan kuantitatif. Ukuran kualitatif dinyatakan dengan faktor mutu pelayanan, sedangkan ukuran kuantitatif dinyatakan dengan faktor tingkat pelayanan. Faktor mutu pelayanan meliputi keselamatan, keandalan, fleksibilitas, kenyamanan, kecepatan dan dampak. Faktor tingkat pelayanan diukur berdasarkan kapasitas angkut dan aksesibilitas.

Berdasarkan penelitian sebelumnya, Arifudin (2010) membentuk sebuah model pengukurannya didasari oleh faktor pengaruh sosial dan ekonomi serta tingkat pelayanannya. Analisisnya menyatakan bahwa secara keseluruhan persentase kebenaran model pemilihan moda angkutan barang yang diperoleh sebesar 81,5%. 4 (Empat) variabel yang mewakili model tersebut, yakni waktu tempuh perjalanan, ketepatan waktu pelayanan, keamanan barang dari kerusakan, dan kapasitas moda yang tersedia. Masih perlu mengkaji 18,5% keabsahan model penelitian lanjutan dalam menentukan variabel-variabel yang membangun model pemilihan transportasi.

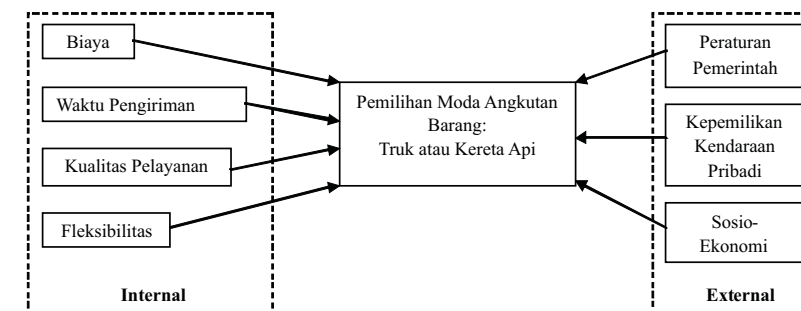
Dalam menjembatani gap yang ada, dilakukan penelitian pendahuluan pada skala kecil untuk menunjukan fenomena yang terjadi khususnya pada pemilihan moda angkutan barang koridor Bandung-Jakarta. Penemuan pendahuluan ini didasarkan pada hasil interview pendahuluan terhadap beberapa responden penelitian.

Berikut beberapa isu yang berkaitan dengan persepsi pengguna jasa dalam melakukan pemilihan moda angkutan barang koridor Bandung-Jakarta:

- h Faktor kepercayaan menggunakan transportasi publik
Dalam menggunakan kereta api sebagai angkutan barang, keberadaan barang tidak dapat dilacak keberadaannya (posisinya) dalam mengestimasi waktu keterlambatan pengiriman. Hal ini menjadi krusial ketika terjadi keterlambatan pengekspor, sehingga penalti/denda yang perlu dibayarkan jauh lebih besar dari keuntungan yang diperoleh pengguna jasa transportasi.
- h Tidak adanya pembatasan moda angkutan barang (truck) yang dapat melakukan bongkar muat di Tanjung Priuk
Belum ada peraturan pemerintah yang membatasi truk yang melakukan bongkar muat di pelabuhan tanjung priuk, sehingga setiap perusahaan yang memiliki truk pribadi dapat akses langsung ke tanjung priuk.
- h Pajak kendaraan angkutan berat (truck) yang relatif murah
Pajak kendaraan truk yang relative murah menyebabkan kepemilikan kendaraan berat hampir ada pada setiap perusahaan. Dengan demikian perusahaan dapat mengelola biaya yang dapat di minimalisir.
- h Pabrik tekstil di Bandung umumnya memiliki jasa transportasi angkutan barang
Dengan pajak kendaraan angkutan berat yang relative murah, serta ditunjang dengan akses langsung melalui tol cipularang, sehingga membuka peluang baru bagi para perusahaan

untuk memiliki bisnis sampingan. Selain bisnis transportasi angkutan ini dapat menunjang inti bisnisnya, juga dapat menjadi bisnis baru yang dapat menghasilkan keuntungan.

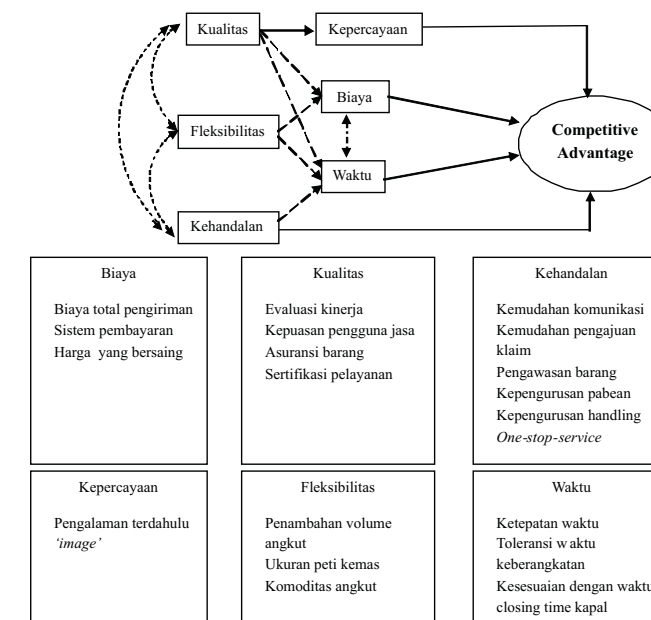
Berdasarkan kajian pustaka dan penelitian pendahuluan, kemudian dibentuklah model konseptual awal yang menggambarkan model pemilihan moda transportasi, seperti Gambar 3 berikut:



Gambar 3. Model Konseptual Awal

4.2. Diskusi

Hasil wawancara menunjukan bahwa sebuah pengalihan minat pengguna jasa didasari akan kesesuaian daya saing perusahaan dengan karakteristik industri pengguna jasa. Analisis dilakukan peninjauan strategi perusahaan dari sisi daya saing berdasarkan strategi operasi. Karakteristik industri tekstil dan garmen berfokus pada *time to market*. Dalam meningkatkan daya saing dan mewujudkan keberlangsungan operasional perusahaan, perusahaan tekstil dan garmen memperpendek waktu pengiriman barang. Berikut digambarkan model analisis yang dibangun oleh peneliti berdasarkan hasil wawancara, Gambar 4.



Gambar 4. Model Building Penelitian

4.3. Kesimpulan

Dalam mempertahankan daya saing perusahaan telah dilakukan peninjauan kedua sudut pandang dari sumber daya perusahaan dan permintaan pelanggan. Konteks penelitian ini adalah pada TPKB Gedebage, sebuah terminal peti kemas yang dibangun pada sebuah negara berkembang pada ibukota provinsi Jawa Barat yang dimana industri tekstil dan garmen 50% terpusat pada kota Bandung dan sekitarnya. Periode penelitian dilakukan pada tahun 2011-2012 dengan bentuk badan usaha TPKB adalah state own enterprise. Penelitian ini ada karena penurunan daya saing TPKB akibat terbukanya jalur tol cipularang yang memungkinkan perpindahan moda lebih tinggi sehingga meningkatkan persaingan yang lebih tinggi pula.

Saat ini TPKB masih berada pada posisi yang berusaha akan bangkit dari keterpurukan dengan mengusahakan segala daya upaya. Berdasarkan penelitian terdahulu, dari segi konteks ini tidak ada penemuan yang baru. Penelitian ini memperjelas konteks penelitian yang ada. Dari segi proses, proses yang dilakukan TPKB dalam meningkatkan daya saing dilakukan dengan tindakan eksternal dan internal. Tindakan eksternal adalah tindakan langsung yang diberikan kepada pengguna jasa, berupa keuntungan komparatif semata. Berupa pelayanan pabean secara online serta kepastian pelayanan. Namun hal itu tidak memberikan dampak yang besar bagi peningkatan daya saing TPKB karena 'image' ketepatan waktu dan kecepatan sampai tujuan belum ada. Sedangkan tindakan internal berupa perubahan bentuk usaha yang dilakukan, malah berdampak pada fokus pelayanan yang bergeser. Sejauh ini tindakan TPKB dinilai belum berfokus pada keunggulan kompetitif yang diharapkan oleh pengguna jasa.

Analisis dilakukan peninjauan strategi perusahaan dari sisi daya saing berdasarkan strategi operasi. Karakteristik industri tekstil dan garmen berfokus pada time to market. Dari hasil analisis, kegagalan TPKB ini disebabkan oleh beberapa faktor. Dari penerapan strategi operasi, TPKB salah dalam menekankan faktor kompetitif perusahaan dalam menjaring karakteristik pengguna jasa yang menekankan pada segi waktu, kecepatan dan ketepatan pelayanan. TPKB terlalu menekankan pada tujuan inti pelayanan dan kurang inovatif dalam mencermati perkembangan jaman. Dari strategi bisnis, TPKB terlalu menekankan pada faktor finansial jangka pendek, sehingga investasi jangka panjang menjadi terabaikan.

Pada operasional pelayanannya, TPKB juga masih terkendala pada komunikasi internalnya dengan PT.KAI, sehingga citra perusahaan yang tersekat-sekat dan membingungkan menurunkan minat pengguna jasa dalam memilih moda transportasi angkutan barang. Dalam mewujudkan pelayanannya, TPKB perlu membangun 'image' yang selama ini dianggap kaku dan tidak fleksibel. Dalam meningkatkan daya saing dan mewujudkan keberlangsungan operasional TPKB Gedebage, pelayanan TPKB perlu fokus pada karakteristik perusahaan pengguna jasa yang dilayani.

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa:

1. Variabel-variabel kontekstual yang berpengaruh terhadap pemilihan moda angkutan barang adalah waktu, biaya, kepercayaan, kehandalan, kualitas dan fleksibilitas.
2. Berdasarkan model yang terbentuk, keterkaitan antar variabel dalam pemilihan moda angkutan barang adalah sebagai berikut:

- Variabel waktu dan biaya merupakan variabel-variabel yang menjadi pertimbangan bagi pengguna jasa dalam memilih moda angkutan rute Bandung-Jakarta. Variabel waktu dan biaya dipengaruhi oleh variabel kualitas, fleksibilitas dan kehandalan dari penyedia jasa. Variabel waktu dan biaya memiliki hubungan yang saling mempengaruhi diantara keduanya.
- Variabel kepercayaan merupakan variabel kontekstual yang diperoleh dari hasil penelitian ini. Variabel kepercayaan ini dipengaruhi oleh kualitas yang dibangun oleh penyedia jasa, selain itu kepercayaan dibangun oleh pengalaman pengguna jasa dalam menggunakan jasa layanannya serta dari image yang berkembang di masyarakat.
- Variabel kehandalan pelayanan menjadi faktor pemilihan pengguna jasa. Variabel kehandalan saling mempengaruhi dengan variabel fleksibilitas dan kualitas.
- Variabel kualitas dipengaruhi oleh variabel kehandalan dan fleksibilitas dan mempengaruhi kepercayaan para pengguna jasa.
- Variabel fleksibilitas dipengaruhi oleh variabel kehandalan dan variabel kualitas. Variabel fleksibilitas mempengaruhi variabel waktu dan biaya.

3. Komoditas tekstil dan garmen yang mengedepankan ketepatan waktu tidak sesuai dengan lini bisnis TPKB.

Penemuan baru didalam proses membangun daya saing perusahaan adalah variabel kepercayaan terhadap pelayanan yang ditawarkan oleh TPKB. Berdasarkan kajian pustaka bahwa rekonsiliasi antara sumber daya perusahaan dan permintaan pelanggan difokuskan pada faktor-faktor waktu, fleksibilitas, kehandalan, harga, dan kualitas.

Penelitian sebelumnya pada kasus pemilihan moda angkutan barang rute Pematang Siantar-Belawan oleh Sitindoan (2001) diperoleh hasil bahwa variabel keamanan, biaya dan waktu mempengaruhi pemilihan moda tersebut. Penelitian Arifudin (2010) pada rute Bandung-Jakarta, dianalisis secara kuantitatif dengan menggunakan metode logit biner menunjukkan hasil bahwa variabel waktu tempuh perjalanan, ketepatan waktu pelayanan, keamanan barang dari kerusakan dan kapasitas moda berpengaruh terhadap pemilihan moda angkutan barang. Pada penelitian ini disebutkan bahwa waktu, biaya, kepercayaan, kehandalan, kualitas dan fleksibilitas adalah variabel-variabel penentu pemilihan moda. Secara garis besar, model yang dibangun memperkuat teori yang ada sebelumnya, namun ada faktor kontekstual dalam membangun daya saing perusahaan, yaitu variabel kepercayaan.

Hasil penelitian ini bermanfaat bagi TPKB Gedebage dalam memperbaiki daya saingnya, khususnya dengan mempertimbangkan faktor kepercayaan dari para calon-calon pengguna jasanya, di mana kepercayaan merupakan suatu hasil atau akumulasi pengalaman sebelumnya dan sangat terkait dengan citra (image) perusahaan penyedia jasa. Faktor kualitas perlu terus dipertahankan dan ditingkatkan karena akan mempengaruhi tingkat kepercayaan para pengguna jasa.

4.4. Penelitian Lanjutan

Dengan ini disarankan untuk mengembangkan instrumen pada model penelitian, sehingga model dapat digunakan pada kasus terminal peti kemas dengan kasus serupa. Dengan mengembangkan hipotesis dan instrumen pengumpulan data berdasarkan model konseptual tersebut, selanjutnya pengujian

model dapat dilakukan. Dengan demikian siklus pengembangan teori deduktif-kuantitatif dan induktif-kualitatif akan memperkaya pemahaman terhadap fenomena yang menjadi objek penelitian.

References

- Arifudin, AR. (2010), Pemilihan Moda Angkutan Barang dengan Kereta Api dan Truk Koridor Bandung-Jakarta, Tesis Magister Program Studi Transportasi, ITB.
- Avena, E. (2005), *The Experience of Responsibility-Based Management in Decision Making: A Grounded theory Study*, Disertasi Doctor of Management in Organizational Leadership, University of Phoenix.
- Balke, J. (2006), *Nurse Executives: A Grounded theory Study of Dynamic Competencies*, Disertasi Doctor of Philosophy, Capella university.
- Budi, GSA. (2008), Upaya Peningkatan Daya Saing Angkutan Peti Kemas PT.KA(PERSERO)-TPKB dari Gedebage, Bandung ke Tanjung Priok dengan Menggunakan Matriks Strategi Operasi, Tesis Magister Program MBA, ITB.
- Cahyadi, A. (2009), Metode Penelitian Kualitatif: *Grounded theory Approach*. www.docstoc.com.
- Creswell, J.W. (2003), *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Second Edition. California: Thousand Oaks.
- Chongbo, W. (2007), *Studies on The Indonesian Textile and Garment Industry*. Journal of Labour and Management in Development, 7(5), Asia Pacific Press 2007.
- Daymon, C. and Holloway, I., *Qualitative Research Methods in Public Relations and Marketing Communications*, London: Routledge.
- Grue, B. dan Ludvigsen, J. (2006), *Decision Factors Underlying Transport Mode Choice in European Freight Transport*, Association for European Transport and contributors.
- Moriarty, J. (2011), *Qualitative Methods Overview*. School for Social Care Research, London.
- Nasution, MN. (2008), Manajemen Transportasi. Edisi ketiga, Penerbit Ghalia Indonesia.
- Slack, N. dan Lewis, M. (2002), *Operations Strategy*. Prentice Hall, London, UK.
- Sujadi, A. (2010), Membedah Bisnis Angkutan Peti Kemas, KONTAK, Januari 2010.
- Titscher, S., et all. (2009). Metode Analisis Teks dan Wacana. Pustaka Pelajar.