

PERSPEKTIF *STAKEHOLDER* TERHADAP INOVASI PENGIRIMAN BARANG POINT TO POINT DENGAN PEMANFAATAN JARINGAN ANGKUTAN KOTA (ANGKOT) EKSISTING DI KOTA MALANG

STAKEHOLDER PERSPECTIVES ON POINT TO POINT GOODS DELIVERY INNOVATION BY UTILIZING THE EXISTING CITY TRANSPORT NETWORK (ANGKOT) IN MALANG CITY

Aisyah Dinda Hafsari Regar 1^{a*}, Dr. Ir. Agustina Nurul H., MT 2^b, Widiyanto H.S Widodo., MSc 3^c
Institut Teknologi Nasional Malang; Jalan Sigura-gura No.2, Kelurahan Sumbersari, Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang^{abc};
e-mail* : aisadinda17@gmail.com

ABSTRAK

Meningkatnya jumlah penduduk di Kota Malang sejalan dengan meningkatnya mobilitas penduduk yang terjadi di Kota Malang, hal ini juga berdampak pada penggunaan kendaraan pribadi di Kota Malang. Selain itu, meningkatnya jumlah penduduk di Kota Malang sejalan dengan meningkatnya pemenuhan kebutuhan hidup masyarakat. Masyarakat Kota Malang membutuhkan berbagai kebutuhan penunjang untuk melakukan aktivitas, salah satunya yaitu jasa pengiriman barang dan moda transportasi. Meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi di Kota Malang menyebabkan penggunaan angkutan kota (angkot) di Kota Malang mengalami penurunan sebesar 40% dimana hanya tersisa 60% dari total jumlah angkot di Kota Malang. Sehingga penelitian ini bertujuan untuk mengangkat kembali penggunaan angkutan kota (angkot) di Kota Malang melalui inovasi pengiriman barang point to point dengan melihat dari perspektif stakeholder.

Metode pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara serta kuesioner, sedangkan analisis data yang digunakan yaitu analisis isi (content analysis) dan analisis expert judgement. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Dalam melakukan pengiriman barang, angkutan kota (angkot) dapat mengambil barang kemudian barang diletakkan di kursi bagian depan sebelah supir, angkot mengirimkan barang secara fleksibel yaitu baik saat sedang mengantarkan penumpang maupun saat sedang sepi penumpang, penyediaan tempat di halte untuk meletakkan barang yang akan di ambil oleh supir angkot, tarif dalam mengirimkan barang.

Kata Kunci : Stakeholder, Angkutan Kota (Angkot), Pengiriman Barang

ABSTRACT

The increasing population in Malang City is in line with the increasing population mobility that occurs in Malang City, this also has an impact on the use of private vehicles in Malang City. In addition, the increase in population in Malang City is in line with the increase in meeting the needs of people's lives. The people of Malang City need various supporting needs to carry out activities, one of which is goods delivery services and modes of transportation. The increasing use of private vehicles in Malang City has caused the use of public transportation (angkot) in Malang City to decrease by 40% where only 60% of the total number of public transportation in Malang City remains. So this study aims to revive the use of public transportation (angkot) in Malang City through point to point delivery of goods by looking at it from the perspective of stakeholders.

Data collection methods were carried out through observation, interviews and questionnaires, while the data analysis used was content analysis and expert judgment analysis. The results of this study indicate that when delivering goods, city transportation (angkot) can take goods and then place the goods on the front seat next to the driver, public transportation delivers goods flexibly, namely when delivering passengers or when there are not enough passengers, providing space at bus stops. to place the goods to be picked up by the public transportation driver, the tariff for sending the goods.

Keywords: Stakeholders, City Transportation (Angkot), Goods Delivery

I. PENDAHULUAN

Inovasi merupakan salah satu dampak dari perkembangan zaman. Semakin berkembangnya suatu zaman, maka inovasi terbaru juga akan terus berkembang mengikuti perkembangan yang ada. Inovasi merupakan sebuah proses untuk mewujudkan suatu pemikiran atau ide gagasan untuk mendapatkan suatu nilai baik dari nilai produk, proses maupun nilai jasa (Luecke (2003:2)).

Banyaknya penduduk yang mengirimkan barang dari satu lokasi menuju lokasi lainnya membuat ketersediaan jasa pengiriman barang sangat penting bagi masyarakat. Pengiriman barang merupakan salah satu upaya untuk mengirimkan barang dari alamat tertentu ke alamat tujuan dengan menggunakan moda transportasi dan bertujuan untuk memudahkan aktivitas masyarakat (Suyono, 2003:155). Proses pengiriman barang yang akan dilakukan memiliki beberapa sistem salah satunya yaitu sistem pengiriman barang point to point. Sistem pengiriman barang point to point merupakan sistem pengiriman barang dari alamat pengirim menuju alamat tujuan. Dalam kegiatan ini bisa disebut dengan istilah logistik atau pengiriman barang (Levis, 2010).

Sistem pengiriman barang point to point merupakan sistem pengiriman barang dari alamat pengirim menuju alamat tujuan. Dalam kegiatan ini bisa disebut dengan istilah logistik atau pengiriman barang (Levis, 2010). Pengiriman barang dengan sistem door to door memiliki beberapa keuntungan seperti efisiensi waktu, pengiriman barang menjadi lebih cepat, serta pengiriman barang menjadi lebih sederhana.

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penggunaan sepeda motor di Indonesia mencapai 121.209.304 unit dan pada tahun 2021 jumlah penggunaan sepeda motor tersebut meningkat menjadi 5,37% jika dibandingkan pada tahun sebelumnya yang mencapai 115.023.039 unit. Dimana, angka ini setara dengan 84,29% dari total kendaraan bermotor yang melintas atau lalu-lalang di Indonesia pada tahun 2021 yaitu sebanyak 143.797.227 unit. Dari data tersebut, diketahui bahwa ada beberapa faktor yang menyebabkan masyarakat pada saat ini lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum. Beberapa faktor yang mempengaruhi yaitu terkait kurangnya kenyamanan,

keamanan serta pelayanan yang diberikan oleh angkutan umum kepada konsumen menjadi berkurang.

Stakeholder adalah setiap kelompok atau individu yang dapat mempengaruhi atau dipengaruhi oleh pencapaian tujuan organisasi (Freeman dan McVea (2001)). *Stakeholder* merupakan individu atau kelompok masyarakat yang memiliki sebuah kepentingan ataupun perhatian pada permasalahan tertentu (Biseth, 1998). Berdasarkan pendapat dari para ahli tersebut, dapat diketahui bahwa stakeholder merupakan golongan yang dapat dimanfaatkan oleh suatu pihak untuk membantu menyelesaikan terkait permasalahan atau inovasi dari suatu hal yang sedang dilakukan, dimana dalam hal ini pihak-pihak tersebut akan menggunakan pendapat yang telah disampaikan oleh para *stakeholder*.

Kota Malang merupakan kota terbesar kedua di Provinsi Jawa Timur. Sebagai salah satu kota yang semakin berkembang, Kota Malang diketahui memiliki tingkat mobilitas yang cukup tinggi. Meningkatnya jumlah penduduk di Kota Malang sejalan dengan meningkatnya mobilitas penduduk yang terjadi di Kota Malang, hal ini juga berdampak pada penggunaan kendaraan pribadi di Kota Malang. Selain itu, meningkatnya jumlah penduduk di Kota Malang sejalan dengan meningkatnya pemenuhan kebutuhan hidup masyarakat. Masyarakat Kota Malang membutuhkan berbagai kebutuhan penunjang untuk melakukan aktivitas, salah satunya yaitu jasa pengiriman barang dan moda transportasi.

II. KAJIAN PUSTAKA

Stakeholder merupakan pihak atau kelompok yang berkepentingan, baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap eksistensi atau aktivitas perusahaan dan karenanya kelompok tersebut mempengaruhi dan dipengaruhi oleh suatu perusahaan (Wibisono, 2007:90).

Jasa pengiriman barang telah menjadi salah satu kebutuhan utama di zaman sekarang hal ini dikarenakan kebutuhan pengiriman barang terus meningkat disebabkan oleh masyarakat yang melakukan belanja online hingga mengirim barang pribadi maupun bisin. Banyaknya penduduk yang saling mengirimkan barang membuat ketersediaan jasa pengiriman barang sangat penting untuk menunjang pemenuhan kebutuhan hidup masyarakat. (Oktaviani, Merlina, & Nurmalasari, 2018).

Dalam proses pengiriman barang, terdapat beberapa sistem atau konsep untuk melakukan pengiriman barang, antara lain yaitu:

1. Door to Door
2. Port to Port
3. Door to Port
4. Port to Door

Angkutan umum merupakan salah satu moda transportasi yang digunakan untuk memindahkan orang maupun barang dari satu tempat menuju tempat lainnya. Dalam menggunakan angkutan umum tersebut, konsumen harus melakukan sistem sewa atau bayar, dimana terdapat tarif atau harga yang harus dibayarkan oleh konsumen sesuai dengan tarif yang telah ditentukan sebelumnya (Warpani, 2002). Akan tetapi, pada masa saat ini diketahui bahwa minat masyarakat dalam menggunakan moda transportasi umum seperti angkutan umum penumpang (angkot) semakin berkurang. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti kemampuan daya beli masyarakat semakin tinggi seiring dengan peningkatan ekonomi. Alhasil, mereka cenderung membeli kendaraan pribadi berupa mobil atau sepeda motor untuk menunjang mobilitas sehari-hari.

Menurut Undang - Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari beberapa jenis antara lain yaitu

1. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
2. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
3. Angkutan perdesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah perdesaan.
4. Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

Angkutan kota (angkot) merupakan salah satu jenis transportasi yang masih digunakan oleh masyarakat hingga saat ini di wilayah perkotaan. Angkutan kota (angkot) merupakan transportasi yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari satu tempat menuju tempat lainnya dalam satu daerah atau kota dengan menggunakan mobil umum penumpang yang terikat dalam suatu trayek.

Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Keberadaan halte merupakan rangkaian moda sarana dan prasarana dalam pelayanan transportasi, dimana harus memiliki fungsi yang optimal, memiliki nilai kemanfaatan bagi pengguna yang maksimal seperti kelancaran, kenyamanan dan keamanan pengguna

menjadi prioritas utama dalam perencanaan lokasi dan desain fisik halte.

Harga atau tarif merupakan sejumlah uang yang dibayarkan atas barang dan jasa atau jumlah nilai yang konsumen tukarkan dalam rangka mendapatkan manfaat dari memiliki atau menggunakan barang dan jasa (Kotler dan Armstrong, 2009). Harga adalah nilai suatu barang atau jasa yang diukur dengan sejumlah uang dimana berdasarkan nilai tersebut seseorang bersedia melepaskan barang dan jasa yang dimiliki kepada pihak lain.

Trayek merupakan lintasan yang dilalui oleh angkutan umum yang digunakan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan menggunakan moda transportasi. Dalam hal ini trayek akan menghubungkan titik asal ke titik tujuan melalui rute yang telah ada atau telah ditentukan sebelumnya. Sedangkan rute merupakan jaringan atau ruas jalan yang dilalui oleh angkutan umum untuk mencapai titik tujuan dari titik asal. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa trayek mencakup beberapa rute yang dilalui (La Gusti Negeri, 2009).

III. METODOLOGI

Jenis penelitian ini adalah penelitian *mixed methods* dimana merupakan perpaduan antara jenis penelitian kualitatif dan kuantitatif. Berikut merupakan data dan metode yang akan digunakan dalam penelitian ini.

A. METODE PENGUMPULAN DATA

Pengumpulan data dilakukan dengan metode pengumpulan data secara primer dan sekunder. Metode pengumpulan data primer dalam penelitian ini dilakukan dengan observasi, wawancara kepada *stakeholders* terkait, dan kuesioner kepada wisatawan serta pemangku kepentingan lainnya. Sementara itu, pengumpulan data sekunder dilakukan dengan melakukan penghimpunan data melalui studi literatur dan pengumpulan data dari instansi pemerintahan terkait dengan penelitian seperti Dinas Perhubungan Kota Malang.

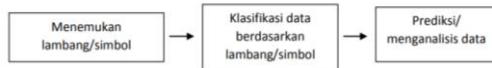
B. METODE ANALISIS DATA

Metode analisa data merupakan analisa yang digunakan untuk memproses data lebih lanjut dalam rangka mencapai tujuan penelitian. Untuk metode analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan analisis isi (*Content Analysis*) dan analisis Expert Judgement. Penjelasan analisa yang digunakan adalah sebagai berikut :

1) Analisis Isi (Content Analysis)

Content analysis merupakan teknik penelitian kualitatif dengan menekankan pada isi komunikasi, makna isi komunikasi, pembacaan

simbol- simbol dan pemaknaan isi interaksi simbolis yang terjadi dalam komunikasi (Bungin, 2011).



Gambar 1. Tahapan Content Analysis

Analisis ini menggunakan teknik penelitian yang digunakan untuk membuat kesimpulan yang dapat direplikasi dan valid dengan menafsirkan dan mengkodekan materi tekstual. Dengan mengevaluasi teks secara sistematis (misalnya dokumen, komunikasi lisan, dan grafik), data kualitatif dapat dikonversi menjadi data kuantitatif.

2) Analisis Expert Judgement

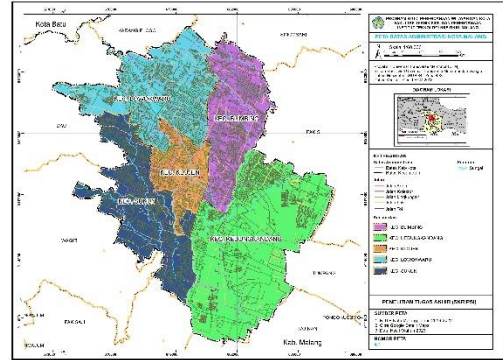
Analisis dengan menggunakan metode Expert Judgement merupakan suatu teknik penilaian dimana penilaian tersebut diberikan berdasarkan serangkaian kriteria atau keahlian khusus yang telah diperoleh dalam bidang komunikasi di suatu proyek atau di suatu area dengan pengetahuan tertentu. Keahlian tersebut dapat disediakan oleh beberapa kelompok atau orang-orang dengan pendidikan khusus, pengetahuan, keterampilan, pengalaman, atau pelatihan. Dalam pengertian praktisnya Expert Judgement adalah pertimbangan atau pendapat ahli atau orang yang berpengalaman.

IV. GAMBARAN UMUM

Kota Malang merupakan kota yang terletak di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kota Malang terletak 90 km sebelah selatan Kota Surabaya, dan termasuk kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Kota Surabaya. Secara geografis Kota Malang terletak pada ketinggian antara 440-667 meter diatas permukaan air laut. Kota Malang berada ditengah-tengah wilayah Kabupaten Malang yang secara astronomis terletak 112,06°-112,07° bujur timur dan 7,06°-8,02° lintang selatan. Adapun batas administrasi Kota Malang yaitu sebagai berikut.

- Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso
- Sebelah Barat : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang
- Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji
- Sebelah Timur : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau

Kota Malang terdiri dari 5 Kecamatan yaitu Kecamatan Blimbing, Kecamatan Kedungkandang, Kecamatan Klojen, Kecamatan Lowokwaru dan Kecamatan Sukun dan memiliki 57 Kelurahan.



Peta 1 Batas Administrasi Kota Malang

Sumber: Hasil Interpretasi GIS 2023

Stakeholder atau pemangku kepentingan terbagi menjadi dua jenis yaitu stakeholder internal dan eksternal. Stakeholder internal antara lain yaitu pemilik bisnis, pemegang saham, manajemen perusahaan, dan karyawan.

Tabel 1. Posisi Narasumber Sebagai Stakeholder

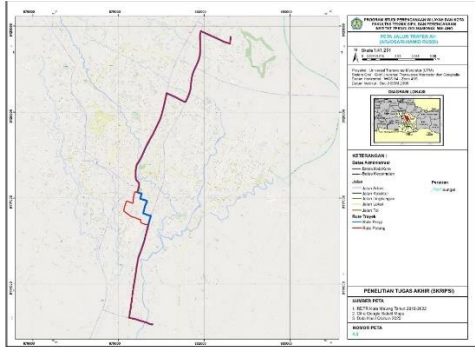
No	Narasumber	Posisi Narasumber
1	Dinas Perhubungan Kota Malang	Kepala Seksi Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kota Malang
2	Tenaga Akademisi	Dosen Teknik Sipil Institut Teknologi Nasional Malang
3	Praktisi	Wakil Ketua Angkot Kota Malang
4	Masyarakat	Masyarakat

Sumber : Peneliti, 2023

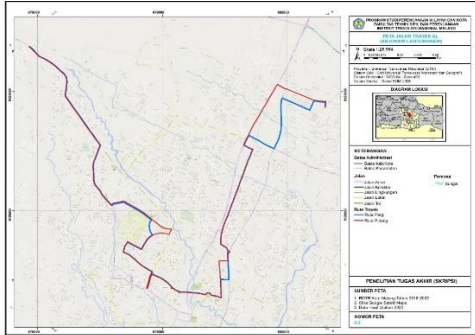
Pengurangan jumlah angkot di Kota Malang mencapai 40%, dimana dapat diketahui bahwa terdapat 25 jalur angkot di Kota Malang. total jumlah angkutan kota (angkot) di Kota Malang saat ini sebanyak 2.192 angkutan kota (angkot) dengan total jumlah angkot yang saat ini masih aktif yaitu sebanyak 2.130 angkot. Hal ini menunjukkan terdapat sekitar 62 angkutan kota (angkot) di Kota Malang yang saat ini sudah tidak aktif.

Menurut Sony Bactiar selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang, total trayek angkutan kota (angkot) di Kota Malang mencapai 25 trayek, akan tetapi pada saat ini diketahui bahwa total trayek angkot yang aktif di Kota Malang yaitu sebanyak 14 trayek. Adapun trayek yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Arjosari-Gadang/Hamid Rusdi (AH), Arjosari-Landungsari (AL), Arjosari-Dinoyo-Landungsari (ADL), Arjosari-Mergosono-Gadang/Hamid Rusdi (AMG), Gadang/Hamid Rusdi-

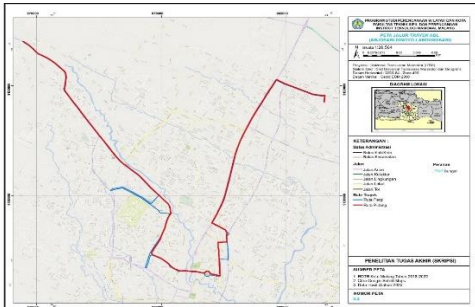
Landungsari (GL), Gadang/Hamid Rusdi-Arjosari (GA), Landungsari-Gadang/Hamid Rusdi (LG), Landungsari-Dinoyo-Gadang/Hamid Rusdi (LDG), Mulyorejo-Madyopuro (MM), Madyopuro-Karang Besuki (MK).



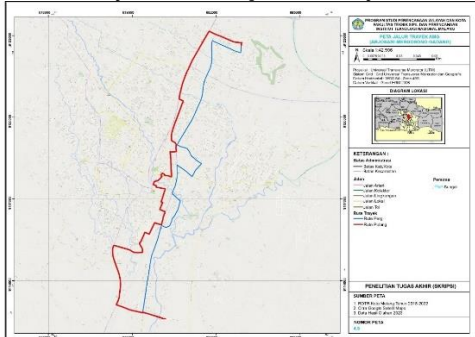
Peta 2 Jalur Trayek AH (Arjosari-Hamid Rusdi)



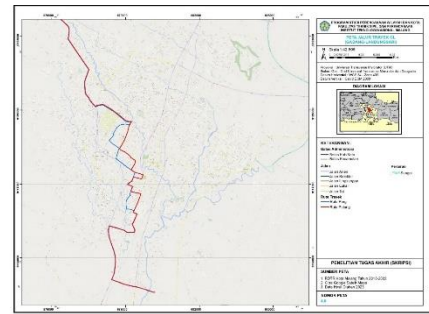
Peta 3 Jalur Trayek AL (Arjosari-Landungsari)



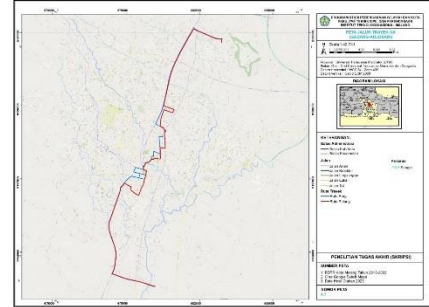
Peta 4 Jalur Trayek ADL (Arjosari-Dinoyo-Landungsari)



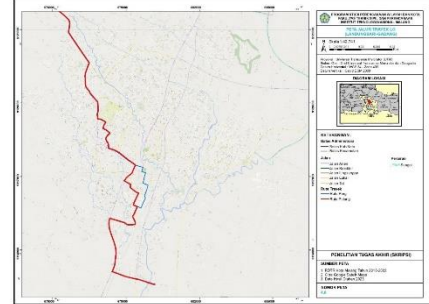
Peta 5 Jalur Trayek AMG (Arjosari-Mergosono-Gadang)



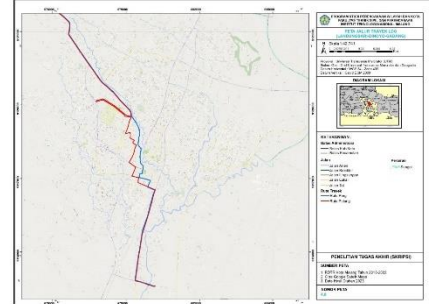
Peta 6 Jalur Trayek GL (Gadang-Landungsari)



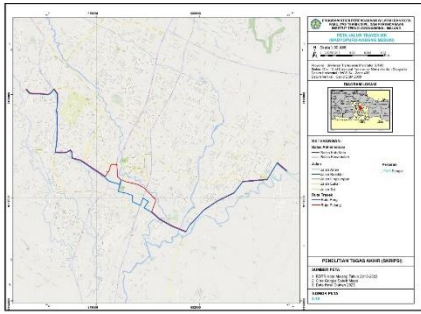
Peta 7 Jalur Trayek GA (Gadang-Arjosari)



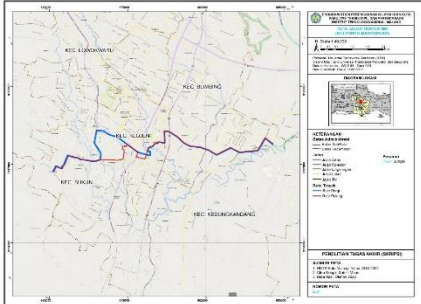
Peta 8 Jalur Trayek LG (Landungsari-Gadang)



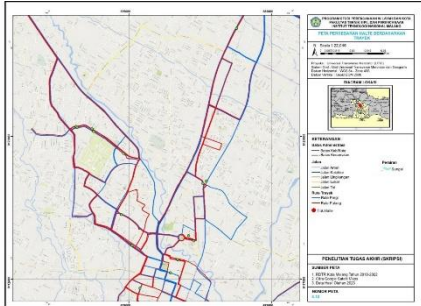
Peta 9 Jalur Trayek LDG (Landungsari-Dinoyo-Gadang)



Peta 10 Jalur Trayek MK (Madyopuro-Karangbesuki)



Peta 11 Jalur Trayek MM (Mulyorejo-Madyopuro)



Peta 12 Persebaran Halte Berdasarkan Trayek

V. HASIL PEMBAHASAN

Hasil pembahasan merupakan tahap dimana telah dilakukannya analisis dengan menggunakan metode sebelumnya yaitu analisis content dan analisis expert judgement. Adapun hasil analisa dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut.

1) Analisis Isi (Content Analysis)

Adapun 3 (tiga) kesimpulan dari hasil analisis isi (content analysis), antara lain yaitu:

- a. Dalam melakukan pengiriman barang, angkutan kota (angkot) dapat mengambil barang di halte kemudian barang diletakkan di kursi bagian depan sebelah supir.
- b. Dalam melakukan pengiriman barang, angkutan kota (angkot) yang harus mengirimkan barang diluar dari trayek eksisting, maka barang-barang tersebut akan

tetap dikirimkan akan tetapi dengan menggunakan proses transit. Dalam hal ini, transit merupakan proses dimana jika barang-barang yang akan diantarkan oleh angkutan kota (angkot) berjalan keluar dari trayek eksisting maka barang-barang tersebut akan diturunkan di halte. Kemudian di halte tersebut, barang-barang yang akan dikirimkan, akan diambil dan pengiriman barang akan dilanjutkan kembali oleh angkot selanjutnya yang memiliki trayek sejalan dengan alamat tujuan dari barang-barang yang akan diantarkan.

- c. Dalam melakukan pengiriman barang, angkutan kota (angkot) akan mengambil barang di pasar atau di tempat-tempat grosir kemudian akan mengantarkannya. Dalam hal ini, barang akan diambil di tempat grosir dan angkutan kota (angkot) tersebut akan berjalan mengantarkan barang menuju ke alamat tujuan tanpa melalui sistem transit dengan menggunakan halte eksisting.

2) Analisis Expert Judgement

Tabel 2. Alasan Memilih Para Ahli

No	Responden	Penjelasan	Alasan
1	I	Praktisi (Wakil Ketua Supir Angkot Kota Malang)	Pemilihan praktisi dari sudut pandang wakil ketua supir angkot di Kota Malang sebagai narasumber ahli diperlukan sebagai pemberi masukan sekaligus sebagai pelaku atas berjalannya angkutan kota (angkot) di Kota Malang.
2	II	Akademisi (Dosen ITN Malang)	Pemilihan dosen transportasi yang turut berperan menjadi pakar ahli transportasi ITN Malang sebagai narasumber ahli diperlukan sebagai pemberi masukan dalam pertimbangan terkait inovasi pengiriman barang dengan menggunakan jaringan angkutan kota (angkot) eksisting di Kota Malang.
3	III	Birokrat (Dinas Perhubungan Kota Malang)	Dinas Perhubungan Kota Malang sangat diperlukan sebagai narasumber ahli. Hal ini dikarenakan Dinas

No	Responden	Penjelasan	Alasan
			Perhubungan merupakan lembaga yang mengatur dan merencanakan peraturan pada bidang transportasi di Kota Malang.
4	IV	Masyarakat	Masyarakat terpilih menjadi narasumber ahli, hal ini dikarenakan masyarakat merupakan pemakai dan pengguna atas fasilitas yang telah disediakan oleh pemerintah. Selain itu, dalam hal ini perlu melihat dari sisi calon pengguna (masyarakat) terhadap kesiapan masyarakat dalam menggunakan inovasi tersebut.

Sumber : Peneliti, 2023

Tabel 3. Eksplorasi Indikator Tahap Iterasi 1

No	Indikator	R1	R2	R3	R4
1	Dalam melakukan pengiriman barang, angkutan kota (angkot) dapat mengambil barang di halte kemudian barang diletakkan di kursi bagian depan sebelah supir.	S	S	S	S
2	Dalam melakukan pengiriman barang, angkutan kota (angkot) mengirimkan barang secara fleksibel yaitu baik saat sedang mengantarkan penumpang maupun saat sedang sepi penumpang.	S	S	S	S
3	Pengiriman barang dilakukan dari tempat-tempat grosiran.	S	S	S	S

Sumber : Peneliti, 2023

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa nilai para narasumber ahli (judgement) terhadap konsensus diperkirakan berpengaruh pada objek penelitian, setelah dilakukan analisa, maka didapatkan bahwa indikator dinyatakan 100% konsensus yang dapat disimpulkan bahwa indikator tersebut dikatakan berpengaruh jika lebih dari 80% disetujui oleh para narasumber ahli (judgement).

Tabel 4. Konsensus Para Ahli

No	Panel n (x)	Indikator	Stakeholder Konsensus
1	XI	Dalam melakukan pengiriman barang, angkutan kota (angkot) dapat mengambil barang di halte kemudian barang diletakkan di kursi bagian depan sebelah supir.	4/4 = 100%
2	X2	Dalam melakukan pengiriman barang, angkutan kota (angkot) mengirimkan barang secara fleksibel yaitu baik saat sedang mengantarkan penumpang	4/4 = 100%

No	Panel n (x)	Indikator	Stakeholder Konsensus
		maupun saat sedang sepi penumpang.	
3	X3	Pengiriman barang dilakukan dari tempat-tempat grosiran.	4/4 = 100%

Sumber : Peneliti, 2023

Berdasarkan hasil konsensus para ahli (judgement), diketahui bahwa salah satu narasumber ahli memberikan tambahan dalam skenario inovasi pengiriman barang yang dilakukan dengan menggunakan angkutan kota (angkot). Adapun tambahan yang diberikan oleh narasumber ahli untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 5. Basis Indikator Tahap Iterasi I

No	Indikator	Keterangan
1	Penyediaan tempat di halte untuk meletakkan barang yang akan di ambil oleh supir angkot	Indikator Baru
2	Tarif dalam mengirimkan barang	Indikator Baru

Sumber : Peneliti, 2023

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa terdapat 2 (dua) penambahan eksplorasi indikator baru. Dapat diketahui bahwa 2 (dua) penambahan eksplorasi indikator tersebut, kemudian dijadikan basis dalam iterasi tahap II. Adapun untuk lebih jelasnya terkait iterasi tahap II dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 6. Hasil Iterasi Tahap II

No	Indikator	R1	R2	R3	R4
1	Penyediaan tempat di halte untuk meletakkan barang yang akan di ambil oleh supir angkot	S	S	S	S
2	Tarif dalam mengirimkan barang	S	S	S	S

Sumber : Peneliti, 2023

Tabel 9. Konsensus Para Ahli Tahap II

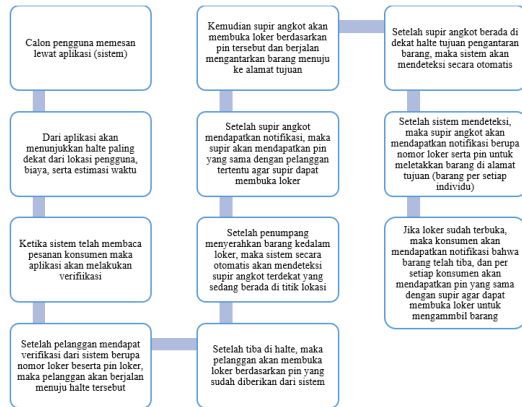
No	Indikator	Stakeholder Konsensus
1	Penyediaan tempat di halte untuk meletakkan barang yang akan di ambil oleh supir angkot	4/4 = 100%
2	Tarif dalam mengirimkan barang	4/4 = 100%

Sumber : Peneliti, 2023

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa terdapat 2 (dua) indikator baru dalam konsensus tahap II yang telah dilakukan sebelumnya. Adapun hasil indikator yang telah mencapai konsensus terbagi menjadi 2 (dua) yaitu pembuatan stiker atau kode untuk pembedaan angkutan kota (angkot), serta perbedaan warna angkutan kota (angkot). Dimana hasil konsensus para ahli pada tahap I, ditanyakan kembali kepada narasumber ahli dan diketahui bahwa narasumber ahli memilih untuk penyediaan tempat di halte

untuk meletakkan barang sebelum barang diambil oleh supir angkot.

3) Konsep Rencana



Bagan 1. Konsep Rencana

VI. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dari serangkaian pembahasan dan analisa yang telah dilakukan dalam penelitian ini, adapun kesimpulan yang didapatkan yaitu sebagai berikut:

1. Dari hasil analisis isi (content analysis) dengan melibatkan 4 (empat) narasumber ahli yang terdiri dari birokrat, praktisi, akademisi dan masyarakat dapat diketahui bahwa terdapat 3 (tiga) skenario dalam penelitian inovasi pengiriman barang point to point dengan pemanfaatan jaringan angkutan kota (angkot) eksisting di Kota Malang. Adapun 3 (tiga) skenario yang direncanakan, antara lain yaitu sebagai berikut.
 - a. Dalam melakukan pengiriman barang, angkutan kota (angkot) dapat mengambil barang kemudian barang diletakkan di kursi bagian depan sebelah supir.
 - b. Dalam melakukan pengiriman barang, angkutan kota (angkot) mengirimkan barang secara fleksibel yaitu baik saat sedang mengantarkan penumpang maupun saat sedang sepi penumpang.
2. Adapun hasil penajaman yang didapatkan berdasarkan perspektif narasumber ahli antara lain yaitu sebagai berikut.
 - a. Penyediaan tempat di halte untuk meletakkan barang yang akan di ambil oleh supir angkot.
 - b. Tarif dalam mengirimkan barang.

VII. SARAN

Rekomendasi saran terdiri dari rekomendasi terhadap pemerintah Kota Malang dan terhadap peneliti selanjutnya. Berikut uraian dari rekomendasi saran.

- **Rekomendasi Terhadap Pemerintah Kota Surabaya**
 1. Melakukan pengelolaan atau peremajaan terhadap angkot di Kota Malang khususnya angkutan kota (angkot) yang telah mati atau sudah tidak digunakan kembali.
 2. Penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan dan masukan bagi pemerintah dalam mengelola kembali angkutan kota (angkot) di Kota Malang agar dapat dimanfaatkan kembali.
- **Rekomendasi Terhadap Peneliti Selanjutnya**

Pada bagian ini akan dijelaskan mengenai rekomendasi terhadap peneliti selanjutnya, antara lain yaitu sebagai berikut.

 1. Identifikasi model pengelolaan angkot yang sudah diterapkan oleh pemerintah.
 2. Dapat menjadi landasan awal penelitian lebih lanjut agar dapat menjadi acuan untuk merumuskan bentuk aplikasi dalam penggunaan inovasi tersebut.

VIII. REFERENSI

Jurnal :

- Absor, S. D. (2019). Studi Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Dalam Pemilihan Moda Transportasi. *Jurnal Teknik Bangunan dan Sipil*, 64-72.
- Aini, R. N., Budi, A. S., Atleiko, F. J., Maulida, K., Ramadhani, F., & Handayani, S. F. (2018). Penentuan Prioritas Pengambilan Pesanan Barang Oleh Angkutan Kota Dengan Metode Rule-Based System. *Jurnal Sistem Informasi Bisnis*, 195-202.
- Aldila, R. P., Oktaviastuti, B., & Madun, R. W. (2022). Evaluasi Penggunaan Angkutan Umum Perkotaan Di Kota Malang (Trayek Arjosari-Tidar / AT). *Jurnal Teknik Sipil*, 98-107.
- Ariesandi, J. A., Resita, R., & Salsabila, Z. (2020). Kebijakan Transportasi Umum (Angkot) Untuk Menanggulangi Kemacetan Jalan. *Jurnal Kebijakan Publik*, 77-82.
- Bachtiar, A. (2018). Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Kota Malang. *Jurnal Ketahanan Pangan*, 142-158.
- Elkhasnet, & Rasyid, M. F. (2020). Analisis Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Kota Trayek Cimahi-Leuwipanjang Bandung. *Jurnal Online Institut Teknologi Nasional*, 33-41.
- Handiansyah, R. E., Agustin, I. W., & Firdausiyah, N. (2021). Evaluasi Kinerja Operasional Dan Kinerja Pelayanan Angkutan Kota Di Kota Malang Rute AL dan HA. *Planning For Urban Region And Environment Journal (Pure)*, 85-96.
- Mardikaningsih, R. (2021). Pencapaian Kepuasan Pelanggan Pada Jasa Pengiriman Barang Melalui Harga, Ekuitas, Merek, dan Kualitas Pelayanan. *Jurnal Baruna Horizon*, 64-73.
- Nansi, M. R. (2022). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen Dalam Memilih Jasa Pengiriman Barang (Studi Kasus Pada DPL Translogistics). *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 317-324.

- Pratama, A., & Purnomo, A. (2020). Dinamika Pengemudi Angkot Kota Malang Dalam Era Transportasi Berbasis Online. *Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 251-259.
- Ramdani, M. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja (Studi Kasus : Hanura). *Jurnal Ilmu Teknik*, 1-11.
- Rompis, S. Y., & Jefferson, L. (2018). Pengaruh Angkutan Online Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Publik Di Kota Manado (Studi Kasus : Trayek Malalayang-Pusat Kota). *Jurnal Sipil Statik*, 541-551.
- Sahda, A. U., Hariyani, S., & Widyawati, I. (2020). Evaluasi Kinerja Angkutan Kota Trayek AH (Arjosari-Hamid Rusdi) Di Kota Malang. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 143-152.