

Covid-19: Implikasi Transportasi Darat dan Logistik di Indonesia

Prasadjia Ricardianto¹, Sarinah Sihombing², Abdullah Ade Suryobuwono³,
Sita Aniisah Sholihah⁴, Euis Saribanon⁵

^{1,2,3,4,5} Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

¹ricardianto@gmail.com, ²sarinah.stmt@gmail.com, ³adesuryo.lptl@itltrisakti.ac.id,

⁴avec_sita@yahoo.com, ⁵nengnonon04@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

The purpose of this study is to explain some of the strategic considerations issued by the government for the transportation and logistics sector related to the pandemic situation. Some of the problems in dealing with the Covid-19 pandemic are : (1) There were still significant extension of Covid-19 cases; (2) lack of community discipline in following health protocols; (3) The increase in people's travel from the capital to the regions, even though several transportation operators have imposed some restrictions; and (4) The policies that have been issued by the government related to actions in the field do not yet have an operational design. This research is a literature study from several sources and by comparing several previous pandemic studies. From the findings, it can be concluded that the application of management and protocols for users, such as demand management (reducing crowds, reducing congestion), and the safety and health risks of online motorcycle taxis and safety for all road users is very necessary. Hygienic Logistics is also needed because it is related to the management of the flow of hygienic goods, procurement, material storage and distribution of goods to the point of destination which has an impact on mutually healthy patterns and principles. In the face of this Covid-19 pandemic, the issuance of government regulations, to ensure that people follow the regulations, is very necessary. The public must also follow the WHO health protocol to stop the spread of Covid-19, especially in the transportation and logistics industry.

Keywords: road transportation; hygienic logistics; pandemic; transportation

ABSTRAK

Tujuan penelitian untuk menjelaskan beberapa pertimbangan tindakan strategis yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk bidang transportasi dan logistik. Permasalahan dalam menghadapi pandemi Covid-19 ini, antara lain: (1) Pada masa pandemi Covid-19 ini masih terjadi penambahan yang signifikan kasus Covid-19; (2) Kedisiplinan masyarakat yang kurang dalam mengikuti protokol kesehatan; (3) Peningkatan perjalanan masyarakat dari ibukota ke daerah meningkat, meskipun sudah dilakukan beberapa pembatasan oleh beberapa operator transportasi membatasi operasionalnya; dan (4) Kebijakan-kebijakan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah belum ada desain operasionalnya untuk transportasi dilapangan. Penelitian ini merupakan studi literatur dari beberapa narasumber dan dengan membandingkan beberapa penelitian pandemi sebelumnya. Dari hasil temuan, dapat disimpulkan bahwa sangat diperlukan penerapan manajemen dan protokol untuk pengguna, *demand management* (mengurangi kerumunan, mengurangi kemacetan), dan resiko keselamatan dan kesehatan ojek online serta keselamatan untuk semua pengguna jalan. Higienis Logistik juga diperlukan karena berkaitan dengan pengelolaan aliran barang higienis, *procurement*, penyimpanan material dan distribusi barang sampai ke titik tujuan yang berdampak pola dan prinsip saling menyehatkan. Menghadapi pandemi Covid-19 ini, sangat diperlukan penerbitan peraturan dari

pemerintah, untuk memastikan masyarakat mengikuti peraturan. Masyarakat juga harus mengikuti protokol kesehatan WHO untuk menghentikan penyebaran Covid-19 khususnya di industri transportasi dan logistik.

Kata Kunci: angkutan jalan raya; higienis logistik; pandemi; transportasi

A. Pendahuluan

Pada 31 Desember 2019, WHO *China Country Office* melaporkan kasus pneumonia di Kota Wuhan, Provinsi Hubei, Cina. Pada tanggal 7 Januari 2020, Cina mengidentifikasi pneumonia yang tidak diketahui etimologinya tersebut sebagai jenis baru coronavirus (*coronavirus disease*, Covid-19). Pada tanggal 30 Januari 2020 WHO telah menetapkan sebagai Kedaruratan Kesehatan Masyarakat yang meresahkan dunia atau *Public Health Emergency of International Concern* (PHEIC) (*Keputusan Menteri Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/413/2020 Tentang Pedoman Pencegahan Dan Pengendalian Coronavirus Disease 2019 (COVID-19)*, 2020). Penambahan jumlah kasus Covid-19 berlangsung cukup cepat dan sudah terjadi penyebaran antar negara dan sangat mempenaruhi perekonomian dunia (Papandreou, 2020). Penelitian di China, menurut Du et al., (2020) yang menjelaskan kasus Covid-19 yang menular dari Wuhan ke kota-kota di seluruh China sebelum 23 Januari melalui sektor transportasi sudah menjalar ke 369 kota di Cina. Jika dibandingkan dengan pandemi Ebola, maka pandemi Covid-19 memiliki kesamaan dengan *Ebola Virus Disease* (EVD) pada 2014, Kongo, di Afrika dan Amerika Latin, yaitu ada kekurangan pengetahuan tentang epidemiologi virus (Zhu et al., 2020).

Dampak pandemi Covid-19 sangat melemahkan semua aspek kehidupan masyarakat, serta industri transportasi jalan. Dampaknya sangat luar biasa dan nyata, maka dari itu pada saat seluruh perjalanan penumpang dibatasi terjadi penurunan omset mencapai 90-100 persen pada semua moda angkutan penumpang. Namun berakibat juga pada penyedia layanan transportasi di jalan, sangat terasa juga pada moda angkutan pariwisata. Pada industri angkutan

penumpang tercatat 1,5 juta pengemudi yang langsung terdampak setelah operasional angkutan terhenti (Yani, 2020). Ini merupakan upaya untuk bertahan atau survive, bagaimana Covid-19 ini dapat teratasi dan diatasi, atau kita memperkirakan terjadi paling lama enam bulan atau akan lebih lama lagi.

Pembatasan perjalanan internasional, regional dan lokal sangat mempengaruhi ekonomi nasional, termasuk industri pariwisata, *public transportation*, perhotelan, ritel offline, pusat perbelanjaan, angkutan orang dan barang (Gössling et al., 2020; Susilawati et al., 2020; Taufik & Ayuningtyas, 2020). Penelitian yang berdampak kepada *public transportation* juga dilakukan oleh (Hadiwardoyo, 2020; Hendrickson & Rilett, 2020; Musselwhite et al., 2020; Serafimova, 2020) Termasuk dalam bidang *Transportation Engineering* dapat berperan untuk mengurangi dampak negatif dari pandemi saat ini dan peristiwa yang mengganggu di masa depan.

Selama pandemi ini, pengguna aplikasi yaitu penumpang, pengemudi, atau mitra kerjasama terkena pengaruh besar akibat munculnya pandemi ini (Buana, 2020; Lestari, 2020) Banyak perbatasan internasional ditutup dan penduduk terkurung di rumah mereka, yang mengurangi beban transportasi, mengubah pola konsumsi serta mengalami penurunan emisi CO₂ (Le Quéré et al., 2020).

Permasalahan dalam penanganan Covid-19 yang di Indonesia dalam kaitannya dengan transportasi adalah; (1) Masih terjadi penambahan yang signifikan kasus Covid-19; (2) Masyarakat masih belum disiplin mengikuti anjuran pemerintah untuk bekerja atau belajar di rumah bahkan bepergian tanpa perlengkapan kesehatan yang memadai; (3) Jumlah masyarakat yang bepergian dari ibukota ke daerah meningkat dari hari

biasanya, meskipun beberapa operator transportasi membatasi operasionalnya; dan (4) Kebijakan-kebijakan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah belum ada desain operasionalnya untuk transportasi dilapangan dalam arti berlaku dalam keadaan apa dan oleh siapa kebijakan itu dilaksanakan.

Tujuan penelitian ini antara lain untuk menjelaskan; (1) Isu strategis keselamatan transportasi dan pengaruhnya dalam penyebaran Covid-19, (2) Kebijakan transportasi dalam menghadapi Covid-19, (3) Implikasi Covid-19 terhadap strategi keselamatan lalu lintas di jalan raya, (4) Implikasi Covid-19 terhadap strategi transportasi dan logistik, (5) Untuk menjelaskan beberapa pertimbangan tindakan strategis.

Isu strategis keselamatan transportasi perlu pembahasan dari PBB motto *Save LIVES*, rekomendasi dari *World Health Organization* (WHO) dalam keselamatan jalan melalui pendekatan "*safe system*" dan Strategi Lima Pilar Keselamatan Jalan terpadu berdasarkan Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2011-2020. Kebijakan transportasi dalam menghadapi Covid-19 yang belum mendapat perhatian atau di respon secara berbeda seperti; (1) Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), (2) Perijinan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), (3) Premi Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) dan (4) Pengajuan Bantuan Langsung Tunai (BLT). Ada dua permasalahan fundamental yaitu: (1). Kebijakan dan *contingency plan*, (2) Terjaminnya kelancaran logistik baik untuk keperluan sehari-hari masyarakat maupun perekonomian; (3) Perumusan ulang sistem dan kebijakan transportasi dan logistik pasca pandemi Covid-19.

Implikasi Covid-19 terhadap strategi keselamatan lalu lintas di jalan raya, diperlukan rencana strategisnya, melalui beberapa tahapan seperti; (1) *Lesson Learnt*; (2) Usulan kebijakan; (3) Formula kebijakan New Normal; dan (4) Perencanaan Jangka Panjang/menengah/pendek. Implikasi Covid-19 terhadap ttrategi logistik, diperlukan

perubahan, dengan higienis logistik, prosesnya sehat dan cerdas. Pengelolaan logistik harus higenis dengan mengaplikasikan prinsip sehat serta menyehatkan. Beberapa pertimbangan tindakan strategi, semakin pentingnya IT terutama untuk generasi Milenial, yang dipercepat dengan adanya Covid-19, maka penggunaan IT sangat diperlukan untuk manajemen keselamatan transportasi jalan.

Kegamangan dalam mengantisipasi perkembangan pengguna aplikasi *on-line* dalam pemesanan jasa transportasi yang berakibat pada tersentuhnya rasa keadilan (Suripno, 2020). Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Dari sisi ekonomi Indonesia, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas khusus lalu lintas selama satu tahun Rp. 328 Triliun (Chen, et al., 2019). Transportasi merupakan salah satu media yang berpotensi membuat penyebaran semakin masif, namun disisi lain transportasi tetap dibutuhkan untuk memperlancar pergerakan masyarakat yang berkepentingan dan logistik terkait kebutuhan pokok dan kesehatan. Untuk itu diperlukan analisis terkait peranan transportasi dalam menghambat penyebaran Covid-19 di Indonesia.

Pada masa pandemi ini, terjadi penurunan dalam bidang logistik, dari semula 10 persen sampai sebanyak 15 persen, sangat berkaitan logistik yang terkait erat dengan transportasi. Maka, ritel dan manufaktur juga ditutup selama pandemi dan layanan e-commerce dan kurir meningkat menjadi 26% (Yani, 2020). PBB menelaskan bahwa sebagian besar kebijakan pembatasan pergerakan kecuali angkutan barang, tetapi beberapa kendala seperti terputusnya *supply chain* membuat kondisi kegiatan transportasi barang menurun (Nations, 2020). Industri harus menjaga arus kas selama pandemi ini agar tidak terjadi pemutusan hubungan kerja dengan karyawan. Prioritas kesehatan harus selalu menjadi nomor satu untuk kondisi normal baru, dan diharapkan daya beli masyarakat meningkat. Beberapa fenomena

yang terjadi sejak awal 2020 sampai sekarang, penyebaran Covid-19 sangat melumpuhkan perekonomian nasional dan dunia, khususnya transportasi.

Pada moda transportasi darat, Kementerian Perhubungan di Indonesia menjelaskan bahwa jumlah penumpang perjalanan jarak jauh berkurang 50 sampai 60 persen akibat pandemi Covid-19, penurunan ini merupakan dampak dari adanya imbauan di rumah saja oleh pemerintah (Citra, 2020). Dampak pandemi Covid-19 sangat memukul ke seluruh aspek kehidupan masyarakat, demikian pula terhadap industri angkutan jalan. Akibat pandemic Covid-19 ini menurut Ateng Aryono sebagai Sekjen Organisasi Angkutan Darat (Organda), yang merasakan dampaknya, sangat luar biasa dahsyat (Aryono, 2020).

Pada masa pandemi ini pergerakan moda transportasi sangat dibatasi, maka pendapatan usaha langsung menurun sampai 100 persen pada hampir disemua moda angkutan jalan untuk penumpang. Sekjen Organda dalam kondisi pandemic ini menambahkan, bahwa angkutan barang ternyata tidak terganggu dan protokol kesehatan juga tidak terlalu ketat. Tetapi, ternyata pencapaian pendapatan diatas 70 persen tidak dapat bertahan lama, dan bahkan beberapa usaha industri menghentikan kegiatan, sehingga hanya tersisa dibawah 50 persen.

Pimpinan Organda DKI Jakarta, Sinungan dalam hal ini berharap pemerintah bersikap tegas untuk menghentikan sementara operasional bus. Dilakukan juga pengawasan yang ketat di bawah tim medis pemerintah agar kondisi penyebaran virus Covid-19 dapat segera dicegah agar tidak meluas (Puspa, 2020a).

Selain itu, operator bus juga diimbau agar lebih selektif dalam menerima pesanan calon pengguna. Kebijakan penyetopan operasional tersebut akan menimbulkan kerugian bagi para pelaku bisnis, sehingga pemerintah juga harus memikirkan kompensasinya. Sampai saat ini Organda tetap melayani permintaan penumpang atas layanan bus AKAP secara normal selama

belum adanya larangan dari pemerintah pusat terhadap operasional bus (Aryono, 2020).

Dari sisi logistik, menurut Senator Bahagia sebagai pengamat logistik dari *Center of Logistics & Supply Chain studies*, logistik telah berkembang menjadi logistik higienis sebagai disiplin ilmu terkait aliran barang secara higienis, informasi dan perputaran uang sejak pengadaan, simpan di gudang, dan mengantar barang sesuai dengan waktu dan lokasi yang diinginkan pemesan dari titik jemput ke alamat tujuan secara efektif berdasarkan pola dan hidup yang sehat (Bahagia, 2020a). Logistik melalui transportasi barang tidak terganggu dan tidak menjalani pengaturan protokol kesehatan yang ketat, ternyata omzet di atas 70% tidak bertahan lama, setelah berbagai industri lain melambat dan bahkan menghentikan beberapa kegiatan, akibatnya omzet tersebut tetap ada. kurang dari 50%.

Logistik pada saat pandemi Covid-19 sedang mengalami keterpurukan. Mengapa sektor logistik turun pada masa pandemi ini? Karena logistik sangatlah erat dengan transportasi. Terkait retail pun sebagian besar tutup, sehingga logistik ini sangat terpengaruh terhadap yang lainnya. Logistik memiliki hubungan erat dengan transportasi dan berkaitan dengan retail serta manufaktur.

Pada masa pandemi ini dan masa New Normal, industri manufaktur mengalami banyak penurunan. Posisinya sektor manufaktur mengalami penurunan, sekitar 10-15 persen. Tetapi, di sektor retail seperti pengiriman dengan menggunakan kurir terjadi kenaikan yang signifikan disebabkan oleh banyaknya masyarakat yang menggunakan jasa kurir untuk memenuhi kebutuhannya karena terhalang oleh Covid-19. Secara umum, beberapa pendapat dari beberapa narasumber di Indonesia seperti Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), Pengawas Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) di Bandara Soekarno-Hatta, Ketua Institut Manajemen Pasokan (ISM), mengenai dampak penyebaran Covid-19 yang menjelaskan bahwa permintaan secara keseluruhan di sektor logistik telah turun 50 persen karena banyak industri telah jatuh

karena pengaruh penyebaran Covid-19 (Azka, 2020; Eloksari, 2020; Mada, 2020; Puspa, 2020b; Soenarso, 2020). Rantai pasokan dan logistik juga terpengaruh menurut Kuo (2020) misalnya, industri truk di Cina juga telah runtuh, karena pemerintah telah memberlakukan pembatasan perjalanan, yang mencegah kontainer untuk ekspor mencapai dermaga pemuatan, dan kontainer untuk impor terus berlanjut menumpuk di dermaga menunggu kapal.

B. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan secara pendekatan kualitatif dari beberapa peraturan internasional dan nasional serta referensi literatur. Penelitian dengan studi literatur ini menekankan sumber-sumber diskusi dari peraturan pemerintah Indonesia, data dan peraturan internasional dari badan-badan dunia seperti Bank Dunia, WHO, USAID. Juga berdasarkan fenomena Covid-19 melalui penelitian sebelumnya yang relevan. Juga mempelajari literatur melalui beberapa pendapat dari Organisasi Angkutan Darat (Organda), Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), Pengawas Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI). Penelitian ini diprioritaskan pada transportasi darat dan layanan logistik secara higienis serta rantai pasokan.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Isu Strategis Keselamatan Transportasi
Pada masa pandemi Covid-19 ini, PBB telah memperkenalkan motto Save LIVES, yaitu teknikal paket untuk Keselamatan Jalan, yang berfokus pada; (1) *Speed management*, (2) *leadership*, (3) *Infrastructure design and improvement*, (4) *Vehicle safety standards*, (5) *Enforcement of traffic laws and post-crash Survival* (Sinaga, 2020). Korban jiwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai lebih dari 29.000 orang per tahun. Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan barang dan manusia dari suatu tempat awal (*origin*) ke tujuan akhir (*destination*). Dari sisi ekonomi Indonesia, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas khusus lalu lintas

selama satu tahun Rp. 328 Triliun (Chen, et al., 2019).

Berdasarkan rekomendasi dari *World Health Organization* (WHO) dalam keselamatan jalan melalui pendekatan “*safe system*”, yaitu membangun seluruh elemen transportasi jalan sebagai sistem terpadu yang mengakomodasi kerentanan dan kealpaan pengguna jalan sehingga kecelakaan lalu lintas tidak mengakibatkan cedera berat atau kematian. Berdasarkan pedoman internasional dan nasional yang menyarankan beberapa strategi seperti menjaga agar masyarakat mendapat informasi, tinggal di rumah ketika sakit, dan meminimalkan penggunaan transportasi umum (Zhen et al., 2020).

Strategi Lima Pilar Keselamatan Jalan terpadu berdasarkan Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2011-2020; (1) *Road Safety Management* (2) *Safer Roads and Mobility* (3) *Safer Vehicles* (4) *Safer Road Users* (5) *Post-Crash Response* (Inpres Nomor 4 Tahun 2013 Tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2011-2020, 2013). Pilar pertama, bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antar Kementerian atau lembaga, melaksanakan evaluasi penyelenggaraan keselamatan jalan, dan menciptakan kemitraan sektoral. Dengan indikator kinerja berupa rasio fatalitas terhadap 10.000 kendaraan, menurut Ikhwan Hakim, sebagai Direktur Transportasi Kementerian PPN/Bappenas, bahwa Indonesia berhasil mencapai target penurunan sebesar 50% terhadap angka baseline tahun 2010 (meskipun angka absolut fatalitas kecelakaan lalu lintas masih stagnan) (Hakim, 2020).

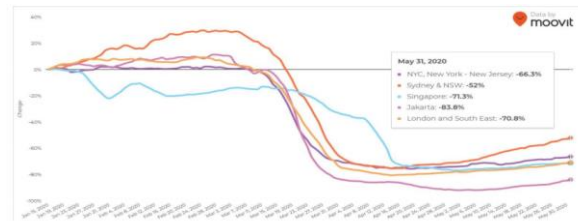
Data dari *World Bank* (2020), korban meninggal akibat kecelakaan di jalan raya sebanyak 1,35 juta orang sedangkan dibandingkan korban Covid-19 sebanyak 440.000 jiwa selama enam bulan masa pandemi (Hakim, 2020). Sedangkan di Indonesia, angka fatalitas akibat Covid-19 lebih sedikit dibanding angka fatalitas kecelakaan dalam perbandingan periode yang sama pada tahun sebelumnya. Kecelakaan lalu lintas sampai 12 April 2019 sebanyak

1457 korban meninggal, sedangkan pada masa Pandemi sampai 12 April 2020 adalah 273 jiwa (IRSMS dan covid19.go.id per 16 Juni 2020).

Namun, bila dibandingkan korban jiwa akibat Pandemi sampai naskah ini disusun pada akhir Juli 2020, telah mencapai 2.754 korban jiwa. Hakim menambahkan, beberapa penyebab berkurangnya exposure terhadap transportasi jalan, telah terjadi penurunan pergerakan transportasi pada masa pandemi Covid-19, antara lain; (1) Berkurangnya exposure terhadap transportasi jalan; (2) Berubahnya perilaku kehidupan dengan tidak melakukan perjalanan, antara lain: WFH, sekolah, pertemuan, dan berbelanja barang/jasa melalui daring; (3) Meningkatnya digitalisasi dalam era disrupsi. Tantangan terhadap fenomena pandemi ini, terjadi penurunan volume lalu lintas dapat meningkatkan kecepatan penggunaan kendaraan pribadi, sehingga berpotensi meningkatkan kecelakaan. (Hakim, 2020).

2. Transportasi dan Pengaruhnya dalam Penyebaran Covid-19

Telah terjadi penurunan signifikan pergerakan transportasi akibat Penerapan PSBB. Berdasarkan informasi dari Pemerintah Daerah dan Kepolisian Republik Indonesia, dan Kementerian Kesehatan, sebagai contohnya telah terjadi penurunan volume lalu lintas di Jakarta sebesar 8,2 persen atau menjadi 150.000 kendaraan/hari dan 9,6 persen di Bandung (Hakim, 2020). Berdasarkan analisis dengan penggunaan aplikasi Moovit 2 (gambar 1), telah terjadi penurunan drastis pada kebutuhan transportasi publik pada banyak kota di dunia (Yani, 2020). Sebagai dampak dari perubahan pola hidup, pola pergerakan dan kebijakan *lockdown* dan instruksi untuk bekerja di rumah saja selama masa pandemi Covid-19. Moovit merupakan aplikasi untuk mendapatkan rute dan jadwal transportasi publik secara *real-time*.



Gambar 1 Kondisi Transportasi Pada Saat Pandemi

Meskipun, efek pada sektor transportasi di negara berkembang, di mana *lockdown* atau pembatasan pergerakan mungkin tidak efektif, seperti diantaranya yang terjadi di Nigeria, Afrika (Mogaji, 2020). dimana terjadi peningkatan biaya transportasi, kekurangan moda transportasi dan kemacetan diidentifikasi sebagai dampak yang signifikan. Rata-rata penumpang angkutan perkotaan (MRT, LRT, TransJakarta, KA Komuter) terjadi penurunan 88 persen Sedangkan untuk penumpang bus antar kota dan kereta api yang masuk kota Jakarta terjadi penurunan 93 persen.

Sebelum dilakukan PSBB di Jakarta, sampai awal Maret 2020 terjadi penurunan 63,8 ribu penumpang/hari dan setelah dilakukan PSBB maka penurunan penumpang mengalami penurunan menjadi 4,8 ribu penumpang. Masa pandemi dengan PSBB ini telah terjadi penurunan kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Informasi lainnya, menurut IRSRMS (2018) terdapat 20 korban tewas setiap jam pada Pandemi kecelakaan lalu lintas pada 2018, sedangkan 20 korban Pandemi Covid-19, setiap hari atau 0.8 orang setiap jam (Sinaga, 2020). Bila dibandingkan dengan di negara lainnya seperti, di Thailand, pada 10-16 April 2020, pada penurunan drastis pada angka kematian, yaitu 142 kematian (Hakim, 2020). Kasus tersebut merupakan pengurangan sebesar 360 kematian (pengurangan sekitar 72%) bila dibandingkan dengan rata-rata selama periode yang sama dalam dua tahun terakhir.

Jumlah kota-kota besar Eropa telah menunjukkan volume lalu lintas berkurang antara 70 - 85% saat diberlakukannya sistem *lockdown*. Analisis lalu lintas jalan raya Inggris juga menunjukkan penurunan hingga 75%. Minnesota di AS, terdapat 24

kecelakaan dan 28 kematian di jalan pada 16 Maret-7 April 2020, dibandingkan dengan 12 kecelakaan dan 13 kematian pada tahun sebelumnya. Terjadi peningkatan sebesar 100% kejadian kecelakaan dan peningkatan fatalitas 115 %.

Di Malaysia, selama pandemi ini, jumlah kecelakaan dan kematian meningkat. Pada 13 Mei-9 Juni 2020 terdapat 25.000 kejadian kecelakaan dan 231 kematian, dibandingkan dengan kematian Covid-19 yang 118 kematian. Di India, Jumlah kecelakaan berkurang; tetapi angka kematian per kecelakaan meningkat. (381 kematian dari 24 Maret-16 Mei 2020), di Eropa, Denmark telah menerbitkan data resmi yang menunjukkan peningkatan 10% dalam proporsi pengemudi yang melaju kencang. Penurunan fatalitas kecelakaan jalan sebesar 70% pada tahun 2039. Penurunan jumlah kecelakaan sebesar 50% dari rasio kecelakaan pada tahun 2018 sebesar 41,15 menjadi 20,58 pada tahun 2039 per 100.000 populasi (Sinaga, 2020).

Dalam kesempatan terpisah, Ateng Wahyono sebagai Sekretaris Jenderal Organda, menjelaskan beberapa bantuan atau relaksasi yang sudah diterima antara lain (Aryono, 2020); (1) Relaksasi dalam perpajakan melalui KMK Nomor 44 tahun 2020, (2) Relaksasi pinjaman melalui POJK nomor 11 tahun 2020, yang berjalan sangat tersendat, terutama dilembaga Keuangan Non Bank.

Namun beberapa permohonan untuk relaksasi belum mendapat perhatian atau di respon secara berbeda seperti; (1) Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), ada yang memberikan discount 40 persen ada yang membebaskan denda, namun banyak yang tidak memutuskan apapun), (2) Perijinan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) sampai sekarang tidak mendapatkan perhatian oleh Kementerian terkait, (3) Premi Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) diberi keringanan untuk ketenaga kerjaan dan kesehatan juga tidak ada respon sama sekali, (4) Pengajuan Bantuan Langsung Tunai (BLT) untuk para pengemudi dan tenaga kerja pendukung operasional, sampai

sekarang juga tidak mendapatkan perhatian, dengan alasan disalurkan melalui daerah atau program tertentu (contoh pra kerja).

Transportasi baik transportasi pribadi maupun transportasi umum memegang peranan dalam mempercepat dan atau memperlambat penyebaran Covid-19. Pertama, dalam percepatan perpindahan virus dari satu tempat ke tempat lainnya. Kedua, pergerakan orang secara berkelompok apalagi dalam jumlah besar memungkinkan terjadinya kontak erat secara fisik dengan jarak kurang dari satu meter dalam beberapa waktu yang sangat sulit dihindari, sehingga memungkinkan penularan secara cepat. Kondisi seperti ini lebih banyak terjadi pada angkutan umum/publik.

3. Analisis Kebijakan Transportasi dalam menghadapi Covid-19

Ada dua permasalahan fundamental yang perlu analisis secara mendalam yaitu: 1. Kebijakan dan *contingency plan* dalam masa darurat pandemi corona dengan tujuan; (a) Menjamin keselamatan perpindahan orang (perluasan makna keselamatan dengan terhindarnya dari penularan virus Covid-19); (b) Terjaminnya kelancaran logistik baik untuk keperluan sehari-hari masyarakat maupun perekonomian; dan 2. Perumusan ulang sistem dan kebijakan transportasi dan logistik pasca pandemi Covid-19.

Diperlukan pengendalian integrasi moda transportasi; (1) Wajib menggunakan masker, (2) Dokumen dengan tujuan perjalanan & asal / tujuan perjalanan, (3) Penerapan physical distancing dipasang stiker dengan jarak 1 meter pada lantai dan tempat duduk, (4) Personil dan petugas pengendalian, dan (5) Dokumen bebas Covid-19. Penggunaan masker dan hand sanitizer adalah sesuatu yang sudah seharusnya tetap dilakukan. Industri transportasi menolak keras dengan adanya ide bahwa pengemudi dan penumpang harus dipisahkan dengan satu sekat, karena sekat yang dibutuhkan bukan seperti sekat plastik biasa dan apabila sesuatu terjadi mungkin saja itu dapat membahayakan pengemudi ataupun penumpang.

Industri angkutan jalan sependapat bahwa protokol kesehatan dengan penyemprotan disinfektan di armada harus dilakukan. Tetapi pihak industri masih bertanya-tanya bagaimana cara menggunakan disinfektan yang baik dan benar, agar cara ini dilakukan dengan efektif baik itu untuk penumpang maupun angkutan. Dalam hubungannya dengan peran transportasi menghadapi pandemi corona ini, ada baiknya kita mengetahui hubungan antara kebijakan transportasi dihadapkan beberapa kebijakan yang sudah diputuskan yaitu Undang-undang Nomor 6 Tahun 2018 tentang Kekarantinaan Kesehatan, Peraturan Pemerintah Nomor 21 tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19), Keputusan Presiden Nomor 11 tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 dan harmonisasi dengan kebijakan transportasi.

Berdasarkan hubungan kebijakan tersebut baru dapat dirumuskan bagaimana peran transportasi dalam Menghadapi pandemi Covid-19. Kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 21 tahun 2020 belum konkrit, apa dan bagaimana hubungannya dengan kekarantinaan wilayah atau darurat sipil? Dalam kondisi apa akan menggunakan darurat sipil atau dalam kondisi bagaimana akan mengguna kekarantinaan wilayah belum jelas serta apa konsekuensi kebijakan transportasi yang diperlukan. Perlu dicari benang merah antara kebijakan yang terkait kekarantinaan kesehatan dengan kebijakan transportasi yang dibutuhkan untuk mendukung kebijakan kekarantinaan.

Pencegahan untuk penyebaran pendemi ini dilakukan dengan mempersiapkan petugas dan fasilitas transportasi darat. Dilakukan, juga pencegahan pada unit jembatan kendaraan bermotor. Ketentuan prosedur tersebut akan dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi, Dinas Perhubungan Kabupaten atau Kota, Balai Pengelola Transportasi Darat, Unit Pelaksana Teknis Daerah, Operator Pelabuhan, dan Perusahaan

Angkutan Umum sesuai dengan tugas masing-masing (Ravel, 2020).

Dampak dari adanya ada pandemi ini maka atribut layanan transportasi ditambah dengan atribut sehat berdampingan dengan atribut selamat, lancar. Atau dengan memperluas pengertian selamat sehingga definisi selamat menjadi terhindarnya orang yang melakukan perjalanan dari resiko kecelakaan dan penyakit menular. Peristiwa penularan influenza memang pernah diteliti di atas kendaraan angkutan darat. Investigasi lebih lanjut diperlukan mengenai peran sistem transportasi darat dan pusat transportasi dalam situasi pandemic (Browne, et al., 2016).

4. Implikasi Covid-19 Terhadap Strategi Keselamatan Lalu Lintas di Jalan Raya Pada saat New Normal, menurut Suripno sebagai pengamat kebijakan transportasi, permasalahannya adalah kebijakan *trade off* antara perlindungan keselamatan versus kelangsungan hidup dan kesejahteraan masyarakat, yang berpengaruh pada sistem kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat (Suripno, 2020). Setelah mengetahui permasalahan, kita masukkan rumusan masalah tersebut apakah kebijakan yang sudah terdapat dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan apakah harus tetap dilaksanakan atau tidak? Tujuannya untuk mewujudkan etika berlalu lintas dan penegakan hukum bagi masyarakat. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, secara terpadu dengan moda angkutan yang lain dalam artian (sehat) demi mendukung perekonomian secara nasional dan memajukan kesejahteraan umum.

Berdasarkan pengamatan Ikhwan Hakim sebagai Direktur Transportasi Bappenas, bahwa berkurangnya jumlah dan jarak perjalanan (*Telecommuting*, WFH, SFH, *Online Shopping*), strategi keselamatan jalan nasional dengan perubahan pola perjalanan (misal *less traffic* dan antisipasi *speeding*) (Hakim, 2020). Potensi motorisasi dan berkurangnya penggunaan transportasi

umum Ancaman motorisasi dan peluang bagi untuk menggalakkan penggunaan sepeda dan berjalan kaki, meningkatkan keberlanjutan kota mereka. Pentingnya data pada penanganan berbasis evidence pembelajaran dari Covid-19, perlu penguatan data (termasuk pemanfaatan big data) dan intervensi berbasis data dan analisa/riset keselamatan jalan.

Penurunan Ruang Gerak Fiskal Pendanaan Pemerintah dalam jangka pendek menengah akan fokus pada sektor kesehatan dan pemulihan ekonomi, diperlukan pengembangan pembiayaan dan pendanaan keselamatan jalan (*road safety fund*, kemitraan dengan swasta). Hakim menambahkan, diperlukan reformasi sektor kesehatan, melalui peningkatan layanan darurat pada korban kecelakaan, *surveillance injury data system*. Diperlukan kampanye dan protokol kesehatan keefektifan kampanye dan penerapan protokol Covid-19 dapat diadopsi dan diadaptasi untuk peningkatan kampanye keselamatan jalan.

Mengapa pandemi kecelakaan lalu lintas lebih banyak korbannya? Pandemi kecelakaan lalu lintas tidak memiliki data fundamental dan analisis yang sesuai untuk mendukung keputusan keselamatan lalu lintas yang diperlukan. Menurut pendapat Elly Sinaga sebagai pimpinan International Road Safety Program (IRSP), kita harus selalu tetap tanggap tentang kebijakan keselamatan lalu lintas jalan, yang membutuhkan data yang tepat (Sinaga, 2020).

Mempelajari strategi menghadapi Pandemi Covid-19 ini, secara nasional Pandemi kecelakaan lalu lintas, juga diperlukan rencana strategisnya, melalui beberapa tahapan seperti; (1) *Lesson Learnt*; (2) Usulan kebijakan; (3) Formula kebijakan New Normal; dan (4) Perencanaan Jangka Panjang/menengah/pendek. Selama PSBB atau *Lock down* jumlah kecelakaan lalu lintas angkutan jalan menurun, dengan menurunnya Volume Lalu lintas, tetapi banyak analisis menunjukkan tingkat fatalitas meningkat karena kecepatan.

Sementara kendaraan pribadi kecepatannya meningkat karena volume lalu

lintas turun pada saat pandemi bahkan bisa mencapai *free flow speed*; Gap kecepatan semakin tinggi bisa mencapai 100 km/jam (batasan maksimal IRAP untuk safety, gap 30 km/jam) (Sinaga, 2020). Semakin tinggi kecepatan, membutuhkan waktu lebih lama untuk bereaksi, vision akan semakin menyempit, resiko ditabrak didepan belakang meningkat. Re-desain sirkulasi udara didalam bus. Dengan model sirkulasi udara AC, potensi penularan Covid-19 tidak akan bisa dihilangkan sekalipun dengan kebijakan pengurangan 50 persen daya angkutnya. Kemungkinan akan menyemburkan kembali virus, diperlukan modifikasi agar dapat terkendali, dimungkinkan modifikasi posisi kursi penumpang (Sinaga, 2020).

Penelitian yang dipublikasikan dalam BMC *Infectious Diseases* menemukan bahwa mereka yang menggunakan transportasi umum selama pandemic ini hingga enam kali lebih mungkin dapat mengalami infeksi pernapasan akut (Nuki & Newey, 2020). Namun modifikasi ini memang pada kenyataannya tidak mendukung efektivitas menanggulangi sistem transportasi perkotaan massal sebagai penanggulangan pandemi yang bertujuan mengurangi atau memperlambat populasi menyebar karena, apa pun relevansi transportasi publik dengan risiko tingkat individu (Williams et al., 2010; Cooley et al., 2010).

Risiko terbesar untuk penyakit menular dalam transportasi umum adalah orang-orang duduk atau berdiri berdekatan di lingkungan tertutup (Edelson & Phypers, 2011), apalagi pada masa pandemi ini. Penumpang di atas kapasitas angkutan bus dan kereta api, terutama penumpang di pagi dan sore hari pada jam sibuk. Kondisi ini dapat saja berkontribusi pada penyebaran penyakit di antara pengguna angkutan umum. Misalnya, ada hubungan antara Infeksi Pernapasan Akut (ISPA) di musim dingin dan penggunaan bus atau kereta api dalam lima hari sebelum timbulnya gejala (Troko et al., 2011).

Selama wabah Covid-19, seperti dalam epidemi dan pandemi sebelumnya, ahli epidemiologi mendorong jarak sosial, yang berarti orang harus menjaga jarak sekitar

enam kaki (atau 2 m) atau lebih terpisah dari yang lain (Musselwhite et al., 2020). Langkah ini jelas bertentangan dengan konsep transportasi umum. Berdasarkan pedoman internasional dan nasional yang menyarankan beberapa strategi seperti menjaga agar masyarakat mendapat informasi, tinggal di rumah ketika sakit, dan meminimalkan penggunaan transportasi umum.

Pandemi Covid-19 merupakan *Global Pandemic*, demikian juga Pandemi kecelakaan lalu lintas. Penanganan Pandemi Covid-19 memberikan pelajaran baru bagi pemerintah dan masyarakat untuk keseriusan dan keberhasilan menciptakan *safer roads for all, everywhere* di Indonesia. Strategi Nasional RUNK sebagai Panduan penyelenggaraan program Keselamatan lalu lintas angkutan jalan perlu segera diterbitkan Peraturan Presiden. Banyak kebijakan yang perlu disesuaikan (*Policy adjustment*) hasil *lesson learnt* dari Covid-19, perlu wadah atau Platform untuk menyalurkannya.

Kepemimpinan keselamatan jalan yang bertanggung jawab dan bertanggung jawab di tingkat negara, negara bagian dan kota adalah vital menuju sukses. siapa panglima keselamatan? Posisi saat dan pasca pandemi bahwa telah ditetapkan kebijakan – kebijakan yang terkait dengan pandemic yang merubah wajah transportasi, karena pada dasarnya adalah merubah skala besar pembatasan kegiatan. Kemudian, Surat Edaran Nomor 7 Tahun 2020 mengenai Gugus Tugas Percepatan Penanganan Covid-19 ini memberikan relaksasi terhadap pergerakan orang. Dibidang transportasi untuk mendukung kebijakan kedaruratan kesehatan telah ditetapkan beberapa kebijakan yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2020, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2020 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2020 (perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2020). Permasalahan pada New Normal ini adalah diperlukannya peta kebijakan – kebijakan angkutan yang jelas, apakah perlu disempurnakan atau tidak dengan tujuan atau hasil seperti yang diharapkan.

Berdasarkan pasal 197 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, Pemerintah dan Pemerintah Daerah sebagai suatu badan penyelenggara angkutan wajib; (1) Memberikan Jaminan kepada Pengguna angkutan umum untuk mendapatkan pelayanan, (2) Memberikan perlindungan kepada Perusahaan Angkutan Umum dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan umum, dan (3) Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap angkutan orang dan barang. Jika melihat ayat a dan b pasal 197 pada Undang-undang tersebut, seharusnya Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah membeli layanan angkutan dari Perusahaan Angkutan yang melayani trayek angkutan sesuai dengan izin yang diberikan setiap tingkatan (Aryono, 2020).

Harapan-harapan untuk kelangsungan hidup hidup industri jasa angkutan jalan, termasuk juga atas penyesuaian terhadap protokol kesehatan pencegahan penyebaran Covid-19 yang mewajibkan pembatasan occupancy angkutan umum maksimal 50%. Dimana penyesuaian tarif sebagai akibat perhitungan *cost-accounting* disatu sisi dan kemampuan daya beli masyarakat disisi lain, semestinya jika tidak diinginkan membebani masyarakat, maka selisih biaya akan dibeli oleh pemerintah. Untuk awal *New Normal*, acuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 tahun 2020 layak diberlakukan dengan skenario monitoring yang tentu lebih ketat dan benar-benar dilaksanakan oleh seluruh *stake holder* dengan baik.

Namun tetap harus adanya komitmen mengenai kebijakan transportasi jalan yang fundamental, perlu dirumuskan kebijakan pada masing – masing segmen jasa angkutan baik kuantitas dan kualitas jasa angkutan jalan, identifikasi kemampuan operator transportasi untuk mewujudkan kebutuhan kuantitas dan kualitas jasa angkutan jalan, serta stimulus (perubahan) yang diperlukan agar Industri Angkutan Jalan dapat menjalankan fungsinya.

5. Implikasi Covid-19 Terhadap Strategi Logistik

Sebagai pendahuluan, apabila kita berbicara mengenai logistik kita akan berbicara mengenai *supply* dan *demand*. Lalu, *supply* dan *demand* ini dihubungkan dengan *trade*. Logistik tidak dapat dipisahkan dengan tradenya, apabila *trade* tersebut tidak jalan begitu juga dengan logistiknya. *Trade* berbicara mengenai pemindahan kepemilikan, sedangkan transportasi lebih mengarah pada pemindahan barang. Achmad Yani, sebagai Direktur Jenderal Perhubungan Darat menginformasikan bahwa terdapat 11 sektor bisnis yang diberi ijin operasi pada masa PSBB (Yani, 2020); (1). Sektor kesehatan, (2) Sektor makanan, (3) Sektor energi, (4) Teknologi komunikasi dan informasi, (5) Sektor keuangan, (6) Sektor perhotelan, (7) Sektor konstruksi, (8) Industri strategis, (9) Layanan dasar pada objek vital, dan (10) Kebutuhan harian, dan juga, (11) Sektor logistik serta transportasi tidak boleh terganggu selama pandemi Covid-19.

Misi dari logistik sendiri adalah 7Rs (*Right product, right customer, right time, right place, right condition, right quantity and right cost*). Peran dari logistik, pertama dari tatanan mikro dengan tujuan meningkatkan efisiensi. Kedua, kemampuan bersaing dan merebut pasar. Ketiga tatanan makro, dimana logistik sebagai generator daripada pertumbuhan ekonomi. Logistik pada masa pandemi ini, tidak hanya berdampak pada logistik di Indonesia tetapi seluruh dunia.

Yang harus dilakukan adalah bertahan, dengan *social distancing*, belajar serta seleksi alam. Harus beradaptasi dengan Covid-19 bagaimana kita harus memiliki hidup yang sehat dan bersih, lalu semua sistem pelayanan, pembelajaran, pekerjaan berubah menjadi serba online, dan kita harus memiliki logistik yang cerdas dan bersih. Sektor *e-commerce* di Indonesia telah mengalami peningkatan yang drastis setelah pengenalan WFH dan PSBB di Indonesia, tetapi juga perlu disadari penyebarannya melalui sektor pengiriman.

Diperkirakan adanya peningkatan pengguna belanja daring, sekitar 12 juta transaksi pada 2020, sedangkan kondisi

normal dicapai 1.5 s.d 2 tahun (Katadata, 2020). Pada sampai akhir Juli 2020, telah terjadi transaksi pada empat *e-commerce* besar di Indonesia yang menembus Rp 429 triliun, meningkat sampai dua kali lipat lebih dibanding tahun lalu Rp 201 triliun (Nuky & Sahara, 2020). Penambahan pelanggan baru belanja secara daring juga menjadi sekitar 51%, selama PSBB akan dapat memutus mata rantai penularan pandemi Covid-19.

Selama masa pandemi ini terjadi penurunan dalam logistik, terutama menurunnya pelayanan di bidang manufaktur sekitar 10-15%, disebabkan logistik berhubungan sangat erat dengan transportasi. Kegiatan lain seperti retail mengalami peristirahatan kegiatan, sektor logistik ini berpengaruh pada bidang lainnya. Jasa kurir *e-commerce* meningkat, tetapi manufakturnya menurun. Untuk menjaga *cash flow*, diperlukan perlakuan-perlakuan yang efisien.

Setelah itu, hal penting lainnya yang juga diharapkan adalah daya beli masyarakat yang meningkat. Apabila daya beli masyarakat meningkat, maka kegiatan logistik mengalami peningkatan juga. Logistik merupakan kegiatan prioritas, karena untuk memproduksi sesuatu barang tidak dapat ditunda, berbeda dengan kegiatan perjalanan manusia dapat dilakukan penundaan. Dapat dilihat data-data sarana angkutan mengalami penurunan yang jauh dari biasanya.

Kendaraan diperlakukan pengetatan, dan hanya orang-orang tertentu yang bias melakukan perjalanan. Lalu, sektor *e-commerce* mengalami peningkatan yang cukup signifikan, penjualan meningkat sekitar 26%. Pada saat New Normal, yang dilakukan adalah kita harus merubah pola pikir kita dan metodenya seperti apa. Diperlukan perubahan, dengan higienis logistik, prosesnya sehat dan cerdas. Pengelolaan logistik harus higienis dengan mengaplikasikan prinsip sehat serta menyehatkan. Higienis Logistik menurut Bahagia, (2020) sebagai akademisi dan pengamat logistik merupakan disiplin ilmu

terkait pada aliran barang secara higienis dan menyehatkan.

New Normal yang dihadapi industri logistik yaitu bisnis logistik harus memperhatikan dan selalu mengawasi bisnis lain, tidak hanya logistik itu sendiri. Logistik harus memahami bagaimana sector-sektor lain berkembang sehingga perusahaan logistik dapat menyiapkan apa yang diperlukan di masa depan. Perubahan perilaku pelanggan menuntut perusahaan logistik untuk berubah. Kegiatan logistik yang paling penting adalah bersinggungan dengan pelabuhan. Kegiatan ini dikolaborasikan oleh Bea Cukai dan Kementerian Keuangan bagaimana satu pintu/data bisa dilakukan untuk semua, sehingga dapat mempermudah dan mempercepat proses ekspor dan impor Indonesia di pelabuhan dan dapat memberikan prioritas terhadap kegiatan logistik.

6. Beberapa Pertimbangan Tindakan Strategis

Bahwa Covid-19 di Indonesia akan berjalan sebagai ancaman laten dibidang kesehatan masyarakat. Industri angkutan jalan adalah salah satu industri yang sangat potensial menyebarkan Covid-19 ini, karena interaksi tinggi di masyarakat dalam penggunaan angkutan jalan, yang pada gilirannya akan menjadi bencana yang harus diterima industri angkutan jalan. Undang Undang tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan tahun 2009 tetap wajib digunakan sebagai acuan utama penyelenggaraan Angkutan Jalan dan pembinaan industri yang langsung dan tidak langsung hidup dalam domain angkutan jalan. Berbagai regulasi perlu konsisten, saling mendukung dan komprehensif, dipahami dan dilaksanakan. Posisi pemerintah dalam hal kebijakan tunggal untuk landasan dasar logistik dan transportasi sehingga pihak terkait dapat merujuk pada dasar hukum yang sama.

Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) tidak hanya terkait keselamatan tetapi juga kesehatan. Keselamatan lalu lintas sangat penting, tidak kalah penting dari

kesehatan, jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalulintas lebih tinggi dari jumlah korban meninggal karena Covid-19. Saat pandemi, seluruh aktifitas kegiatan dialihkan pada sistim digitalisasi. Ditetapkannya kebijakan terkait pandemi Covid-19 ini dari sisi permintaan angkutan cenderung sangat dibatasi, pada Peraturan Menteri Perhubungan yang membatasi dan melarang penyediaan sarana dan prasarana angkutan, yang pada akhirnya akan terjadi kebangkrutan dan dengan sendirinya secara esensial akan memperburuk demandnya sendiri.

Industri transportasi dan logistik dalam masa pandemi Covid-19 ini, mengharapkan uluran tangan dari pemerintah dalam bentuk kenyamanan bagi operator, maka perlunya perlu riset dan kerjasama dalam bidang perancangan prasarana dan sarana yang memenuhi persyaratan keselamatan dan kesehatan. Stimulus sangat diperlukan agar industri angkutan jalan dapat menjalankan fungsinya. Membahas kondisi Normal Baru selanjutnya, maka sistem logistik bergantung pada virtual dan deskripsi rantai nilai normal baru harus higienis, sehingga logistik dapat berjalan secara efektif dan efisien.

Semakin pentingnya IT terutama untuk generasi Milenial, yang dipercepat dengan adanya Covid-19, maka penggunaan IT sangat diperlukan untuk manajemen keselamatan transportasi jalan yang memerlukan data, *engineering, education, enforcement*. Industri Normal Baru harus lebih higienis daripada sebelumnya. Sangat diprioritaskan dan diperlukan penelitian lebih lanjut, mengenai daerah potensial yang tidak berpendidikan di Indonesia untuk menangani masalah transportasi dan logistik dalam era Normal Baru.

D. Simpulan

Perusahaan dalam menghadapi masa pandemi Covid-19 ini, diharapkan dapat mengetahui kemampuan digital yang dimiliki, kepemilikan asset digital, kekuatan dan kelemahan, cakupan jaringan, jumlah

armada dan jenis armada, berbagai layanan, sistem IT. Juga harus diketahui siapa yang akan menjadi mitra potensial untuk menutupi kelemahan yang dimiliki. Mitra berasal dari industri yang sama dan dari industri yang berbeda. Sedangkan sebagai pelanggan, harus mengetahui kapasitas kemampuan digital pelanggan, keinginan pelanggan untuk menjadi perusahaan digital, proporsi, basis pelanggan yang mengerti digital, harga, kecepatan, kualitas barang yang dikirim, jenis layanan yang tersedia, dan identifikasi mengenai keinginan.

Perlu juga memperhatikan, keselamatan terkait resiko kecelakaan dan kesehatan terkait resiko penyebaran penyakit. Indonesia dengan masyarakat pendapatan perkapita yang masih rendah, membutuhkan penegakan hukum yang kuat dan jelas, maka sangat penting untuk menegakkan pencegahan Covid-19. Diperlukan peraturan dari regulator, untuk memastikan semua orang mengikuti peraturan serta harus mengikuti protokol kesehatan WHO untuk menghentikan penyebaran Covid-19 di industri transportasi dan logistik. Diperlukan penerapan manajemen dan protokol untuk pengguna sepeda, *demand management* (mengurangi kerumunan, mengurangi kemacetan), dan resiko keselamatan dan kesehatan ojek online. Higienis Logistik diperlukan karena berkaitan dengan pengelolaan aliran barang higienis, mulai dari pengadaan barang, penyimpanan dan pengantaran barang dari titik asal ke titik tujuan agar lebih efektif yang berdampak pada prinsip dan pola yang menyehatkan.

E. Daftar Pustaka

- Aryono, A. (2020). Posisi, Permasalahan dan Harapan Industri Angkutan Jalan Menapak New Normal. *Webinar Transportasi Dan Logistik Pada Masa Dan Pasca (New Normal) Pandemic Corona COVID - 19*.
- Azka, R. M. (2020). Akibat Virus Corona, 15.000 Ton Kargo Udara Lenyap. *Ekonomi.Bisnis.Com*.
[https://ekonomi.bisnis.com/read/20200220/98/1203679/akibat-virus-corona-](https://ekonomi.bisnis.com/read/20200220/98/1203679/akibat-virus-corona-15.000-ton-kargo-udara-lenyap)
- 15.000-ton-kargo-udara-lenyap.
February 25, 2020.
- Bahagia, S. N. (2020a). *Logistics in Pandemic Era*.
- Bahagia, S. N. (2020b). Optimalisasi Sistem Logistik Pada Masa dan Pasca Pandemic Covid 19. *Webinar Transportasi Dan Logistik Pada Masa Dan Pasca (New Normal) Pandemic Corona COVID-19*.
- Browne, A., St-Onge Ahmad, S., Beck, C. R., & Nguyen-Van-Tam, J. S. (2016). The roles of transportation and transportation hubs in the propagation of influenza and coronaviruses: a systematic review. *Journal of Travel Medicine*, 23(1), tav002.
<https://doi.org/10.1093/jtm/tav002>
- Buana, A. R. (2020). Problematika Regulasi Ojek Online Dalam Masa Pembatasan Sosial Berskala Besar COVID-19. *ADALAH*, 4(1).
<https://doi.org/10.15408/adalah.v4i1.15574>
- Chen, S., Kuhn, M., Prettnner, K., & Bloom, D. E. (2019). The global macroeconomic burden of road injuries: estimates and projections for 166 countries. *The Lancet Planetary Health*, 3(9), e390-e398.
[https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(19\)30170-6](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(19)30170-6)
- Citra, L. (2020). Imbas Corona, Penumpang Angkutan Jarak Jauh Berkurang Hingga 60 Persen. *KBR*.
https://kbr.id/nasional/03-2020/imbasp_corona_penumpang_angkutan_jarak_jauh_berkurang_hingga_60_persen/102657.html, Maret 24, 2020.
- Cooley, P., Lee, B. Y., Brown, S., Cajka, J., Chasteen, B., Ganapathi, L., & Burke, D. S. (2010). Protecting health care workers: a pandemic simulation based on Allegheny County. *Influenza and Other Respiratory Viruses*, 4(2), 61-72.
<https://doi.org/10.1007/s11524-011-9603-4>
- Du, Z., Wang, L., Cauchemez, S., Xu, X., Wang, X., Cowling, B. J., & Meyers, L. A. (2020). Risk for transportation of coronavirus disease from Wuhan to

- other cities in China. Emerging infectious diseases. *Emerging Infectious Diseases*, 26(5), 1049. <https://doi.org/10.3201/eid2605.200146>
- Edelson, P. J., & Phypers, M. (2011). TB transmission on public transportation: a review of published studies and recommendations for contact tracing. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 9(1), 27–31. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2010.11.001>
- Eloksari, E. A. (2020). Logistics down by more than 50 percent amid COVID-19 outbreak. *The Jakarta Post*. <https://www.thejakartapost.com/news/2020/04/28/logistics-down-by-more-than-50-percent-amid-covid-19-outbreak.html>. April 28, 2020.
- Gössling, S., Scott, D., & Hall, C. M. (2020). Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. *Journal of Sustainable Tourism*, 1–20. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1758708>
- Hadiwardoyo, W. (2020). Kerugian Ekonomi Nasional Akibat Pandemi Covid-19. *BASKARA: Journal of Business & Entrepreneurship*, 2(2), 83-92.
- Hakim, I. (2020). Rencana Umum Nasional Keselamatan LLAJ & Implikasi dari Pandemi Covid-19. *Webinar Transportasi Dan Logistik Pada Masa Dan Pasca (New Normal) Pandemic Corona COVID-19*.
- Hendrickson, C., & Rilett, L. R. (2020). The COVID-19 Pandemic and Transportation Engineering. *Journal of Transportation Engineering, Part A: Systems*, 146(7). <https://doi.org/10.1061/JTEPBS.0000418>
- Katadata. (2020). Indonesia ecommerce, metamorphosis in a post covid world. *Redseer.Com*. <https://redseer.com/newsletters/indonesian-ecommerce-metamorphosis-in-a-post-covid-19-world-part-2-2/>. May, 2020.
- Keputusan Presiden (KEPPRES) Republik Indoensia Nomor 11 Tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (COVID- 19)*, (2020) (testimony of KP RI).
- Kuo, M. A. (2020). COVID-19: Impact on Global Shipping and China's Economy. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2020/03/covid-19-impact-on-global-shipping-and-chinas-economy/>. March 17, 2020.
- Le Quéré, C., Jackson, R. B., Jones, M. W., Smith, A. J., Abernethy, S., Andrew, R. M., & Friedlingstein, P. (2020). Temporary reduction in daily global CO₂ emissions during the COVID-19 forced confinement. *Nature Climate Change*, 10(647–653). <https://doi.org/10.1038/s41558-020-0797-x>
- Lestari, I. (2020). Analisis Tingkat Kepercayaan dan Kepuasan Pelanggan Terhadap Niat Untuk Menggunakan Kembali Layanan Transportasi Online di Era Pandemi COVID-19. *Equilibrium: Jurnal Ilmiah Ekonomi, Manajemen Dan Akuntansi*, 9(1), 27–35.
- Mada, K. (2020). Menjaga Roda Ekonomi Tetap Berputar. *Kompas.Id*. <https://bebas.kompas.id/baca/internasional/2020/04/05/menjaga-roda-ekonomi-tetap-berputar/>. April 5, 2020
- Mogaji, E. (2020). Impact of COVID-19 on transportation in Lagos, Nigeria. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 100154. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100154>
- Musselwhite, C., Avineri, E., & Susilo, Y. (2020). Editorial JTH 16–The Coronavirus Disease COVID-19 and implications for transport and health. *Journal of Transport & Health*, 16, 100853. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100853>
- Nations, U. (2020). *Economic and Social Commission for Asia Pacific*.
- Nuki, P., & Newey, S. (2020). How to avoid

- the spread of coronavirus when travelling on public transport. *The Telegraph*.
<https://www.telegraph.co.uk/global-health/science-and-disease/coronavirus-public-transport-how-avoid-catch-travelling-advice-tubes/>. March 25, 2020
- Nuky, E., & Sahara, N. (2020). *Transaksi E-commerce Melonjak Dua Kali Lipat Lebih, Diperkirakan Tembus Rp 429 Triliun*. Investor Daily.
<https://investor.id/market-and-corporate/transaksi-ecommerce-melonjak-dua-kali-lipat-lebih-diperkirakan-tembus-rp-429-triliun>. July 24, 2020.
- Papandreou, A. (2020). Is The Coronavirus The Transportation Industry's Opportunity? *Forbes*.
<https://www.forbes.com/sites/timothypapandreou/2020/03/27/is-the-coronavirus-the-transportation-industrys-opportunity/#77f7c64d752b>. March 27, 2020
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 18 tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)*, (2020) (testimony of PM RI).
- Peraturan Pemerintah (PERPRES) Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Wrus Disease 2019 (COVID-19)*, (2020) (testimony of PP RI).
- Puspa, A. W. (2020a). Belum Ada Larangan Mudik, Organda Tetap Layani Bus AKAP. *Bisnis.Com*. Jakarta.
<https://ekonomi.bisnis.com/read/20200326/98/1218328/belum-ada-larangan-mudik-organda-tetap-layani-bus-akap>. Maret 26, 2020.
- Puspa, A. W. (2020b). Stimulus Anti Corona Bakal Mengalir ke Sektor Logistik. *Ekonomi.Bisnis.Com*.
<https://ekonomi.bisnis.com/read/20200305/98/1209288/stimulus-anti-corona-bakal-mengalir-ke-sektor-logistik>. March 5, 2020.
- Ravel, S. (2020). Cegah Covid-19, Ini SOP Gunakan Transportasi Darat. *Kompas.Com*.
<https://otomotif.kompas.com/read/2020/03/29/084017315/cegah-covid-19-ini-sop-gunakan-transportasi-darat>. Maret 29, 2020.
- Inpres Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2011-2020*, (2013) (testimony of IP RI).
- Keputusan Menteri Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/413/2020 tentang Pedoman Pencegahan dan Pengendalian Coronavirus Disease 2019 (COVID-19)*, (2020) (testimony of KM RI).
- Serafimova, T. (2020). *COVID-19: an opportunity to redesign mobility towards greater sustainability and resilience?*
<https://doi.org/10.2870/695530>
- Sinaga, E. (2020). Review Kwbijakan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Menuju Era New Normal. *Webinar Transportasi Dan Logistik Pada Masa Dan Pasca (New Normal) Pandemic Corona COVID-19*.
- Soenarso, S. A. (2020). Gara-gara virus corona, bisnis pengiriman kargo udara ke China turun sampai 40%. *Kontan.Co.Id*.
<https://industri.kontan.co.id/news/gara-gara-virus-corona-bisnis-pengiriman-kargo-udara-ke-china-turun-sampai-40?page=all>. Februari 9 2020.
- Suripno. (2020). Optimalisasi Kebijakan Angkutan Jalan Pada Masa dan Pasca (New Normal) Pandemi Covid-19 di Indonesia. *Webinar Transportasi Dan Logistik Pada Masa Dan Pasca (New Normal) Pandemic Corona COVID - 19*.
- Susilawati, S., Falefi, R., & Purwoko, A. (2020). Impact of COVID-19's Pandemic on the Economy of Indonesia. *Budapest International Research and Critics Institute (BIRCI-Journal): Humanities and Social Sciences*, 3(2),

- 1147–1156.
<https://doi.org/10.33258/birci.v3i2.954>
- Taufik, T., & Ayuningtyas, E. A. (2020). Dampak Pandemi COVID 19 Terhadap Bisnis dan Eksistensi Platform Online. *Jurnal Pengembangan Wiraswasta*, 22(1), 21-32.
<https://doi.org/10.33370/jpw.v22i01.389>
- Troko, J., Myles, P., Gibson, J., Hashim, A., Enstone, J., Kingdon, S., Packham, C., Amin, S., Hayward, A., & Nguyen-Van-Tam, J. (2011). Is public transport a risk factor for acute respiratory infection? *BMC Infectious Diseases*, 11(16).
<https://doi.org/10.1186/1471-2334-11-16>
- Undang Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tentang Penerbangan, (2009) (testimony of UU RI).
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 6 tahun 2018 tentang Kejarantinaan Kesehatan, (2018) (testimony of UU RI).
- Williams, C. J., Schweiger, B., Diner, G., Gerlach, F., Haaman, F., Krause, G., & Buchholz, U. (2010). Seasonal influenza risk in hospital healthcare workers is more strongly associated with household than occupational exposures: results from a prospective cohort study in Berlin. *BMC Infectious Diseases*, 10(1), 8. <https://doi.org/10.1186/1471-2334-10-8>
- Yani, A. (2020). The Challenges of Logistics Industry during Covid-19 Pandemic. *Webinar Transportasi Dan Logistik Pada Masa Dan Pasca (New Normal) Pandemic Corona COVID-19*.
- Zhen, J., Chan, C., Schoonees, A., Apatu, E., Thabane, L., & Young, T. (2020). Transmission of respiratory viruses when using public ground transport: A rapid review to inform public health recommendations during the COVID-19 pandemic. *South African Medical Journal*, 110(6), 478-483.
- Zhu, N., Zhang, D., Wang, W., Li, X., Yang, B., Song, J., & Niu, P. (2020). A novel coronavirus from patients with pneumonia in China. *New England Journal of Medicine*.
<https://doi.org/10.1056/NEJMoa2001017>