

INFO US\$AHAWAN

usahawan pemacu ekonomi mapan

EDISI 25

ISSN 1823-6421



Sistem Peruncitan Logistik : Dan Alam Sekitar

Noor Malinjasari Binti Ali¹, Suzila Mat Salleh¹, Siti Fatimah Mardiah Hamzah¹, Hasmdida Mohd Noor¹, Ruzaidah A Rashid¹, dan Raslina Mohamed Nor¹

¹Fakulti Pengurusan dan Perniagaan, UNIVERSITI TEKNOLOGI MARA Cawangan Terengganu, Kampus Dungun, Terengganu Malaysia

Koresponden: hasmidam@uitm.edu.my

Keusahawanan merupakan cabang yang sangat luas dan salah satu antaranya adalah sektor peruncitan. Sektor peruncitan yang berkaitan dengan logistik merupakan satu bidang yang perlu diperhalusi oleh usahawan kerana logistik merupakan satu bidang yang memberi kelebihan kepada usahawan dari segi persaingan dan keunikan sesuatu perniagaan kepada usahawan kerana ia merupakan sesuatu yang sukar untuk ditiru.

Dalam perkembangan terkini, struktur sistem peruncitan logistik moden telah dikritik oleh sebahagian organisasi alam sekitar kerana tidak mampan. Mereka membantah mengenai pelbagai sumber produk yang meluas, saluran produk melalui pusat pengedaran dan pengisian semula produk tersebut menggunakan JIT (just in time) yang berasaskan maklum balas pantas. Sesetengah pengkritik membahaskan bahawa kemampaan secara jangka panjang di mana dunia yang mengeluarkan karbon yang rendah hanya boleh didapati dengan kembali kepada pengeluaran ekonomi setempat iaitu penggunaan tertumpu kepada produk atau perkhidmatan yang boleh dikeluarkan di tempat tersebut. Ini memerlukan kepada *trend* peruncitan jangka panjang dan kembali semula kepada sistem lama pada permulaan kurun ke-20.

Penyatuan pembekal-pembekal dalam peruncitan yang dikawal di pusat pengedaran, memperbaiki kecekapan kedai-kedai penghantaran dan mengurangkan kesan kepada alam sekitar. Model pengedaran alternatif sistem pembangunan peruncitan logistik yang lapuk dan melibatkan pelbagai pembekal yang menghantar dalam kuantiti yang kecil secara langsung kepada setiap rantaian kedai masing-masing adalah lebih merosakkan alam sekitar. Ini dibuktikan dengan contoh analisis daripada Mc Kinnon and Woodburn (1994) yang menyatakan bahawa penyaluran barang-barang runcit daripada pembekal melalui pusat pengedaran peruncitan di Britain boleh mengatasi pelepasan gas karbon dioksida sebanyak 20.0 peratus berbanding membuat penghantaran secara langsung ke kedai-kedai runcit. Dalam rangkaian pembekal peruncitan, pakaian dan makanan yang memerlukan kawalan suhu, satu tingkat lagi mengenai penyatuan utama telah dimasukkan ke dalam pusat pengedaran suhu. Ini adalah perlu untuk menggerakkan tindakbalas pantas untuk pengisian semula dan kepelbagaian produk dan bekalan asas. Sementara itu, penambahan operasi gudang boleh menyebabkan penalti kepada alam sekitar tetapi ia boleh dihapuskan dengan memperbaiki muatan kenderaan dalam pergerakan utama ke mana-mana pusat pengedaran.

Penyatuan utama barang-barang telah menambah pautan kepada rantaian bekalan peruncit, memandangkan terdapat penambahan import dalam bekalan peruncitan terutama kontena-kontena daripada *Far East*, ramai pembekal telah mengkonfigurasi semula rantaian bekalan mereka. Sebahagian telah menggunakan pintasan pusat pengedaran strategi mereka, dengan bekerjasama dengan pelbagai talian perkapalan yang melibatkan aktiviti penyimpanan dan pengendalian barangan import untuk kemasukan di pelabuhan dan penghantaran barangan tersebut secara langsung kepada pekedai. Ini juga boleh memberi faedah kepada alam sekitar dan mengurangkan kos serta memperbaiki kualiti perkhidmatan (Bradley, 2007).

Semakin cekap kapasiti sistem logistik, semakin mudah untuk peruncit membekalkan produk daripada pembekal yang jauh. Di Britain, sebagai contoh, rantaian pasaraya telah dituduh memanjangkan mil makanan (extending food miles) dengan membekalkan bahan daripada luar negara sedangkan produk yang hampir serupa boleh sahaja didapati di pasaran tempatan. Isu mil makanan ini telah dijadikan sebagai subjek kajian (Garnett, 2003, Smith et al, 2005). Satu kesimpulan yang boleh didapati adalah kejauhan sesuatu produk itu hanyalah merupakan pengukuran yang lemah untuk mengkaji kesan keseluruhan kepada alam sekitar. Apabila analisis penuh kitaran hayat produk dilakukan, didapati bahawa produk yang dibekalkan daripada jauh mempunyai kos alam sekitar yang lebih rendah.

Ini boleh berlaku apabila pembekal secara jarak jauh beroperasi dengan kos tenaga yang lebih cekap, kurang kemudahan pengeluaran insentif karbon daripada pembekal tempatan dan mengakibatkan penjimatan dalam pengeluaran berkaitan karbon dioksida melebihi daripada pengeluaran tambahan karbon dioksida daripada pengangkutan barangan yang lebih lama (McKinnon, 2008). Peruncit juga boleh memotong pengeluaran karbon dioksida daripada pengangkutan dengan mengurangkan penggunaan pengangkutan barangan secara udara dan memaksimumkan muatan dalam kontena perkapalan. Peruncit UK, Boots sebagai contoh menguruskan pengeluaran karbon dioksida setiap meter padu daripada pengangkutan barangan yang diimport dari Far East sebanyak 29.0 peratus antara 2004 sehingga 2007 dengan menukar mod pengangkutan daripada udara ke laut dengan penyatuan barangan dalam 40 kaki kontena dan mengurangkan pengendalian barangan di pelabuhan (Barnes 2007).

Sebagai kesimpulan, usahawan masa kini perlu menitikberatkan faktor alam sekitar terutama yang berkaitan dengan sektor peruncitan dan logistik kerana pengguna kini semakin peka dan memberi tumpuan lebih kepada pembangunan mampan dan penjagaan alam sekitar.

Rujukan

Barnes, I (2007) Carbon auditing supply chains: making the journey presentation to the Multimodal 2008 conference, Birmingham (www.greenlogistics.org)

Bradley, P (2007) For speed and reliability, take the bypass, DC Velocity, May

Garnett, T (2003) Wise Moves: Exploring the relationship between food, transport and CO₂, Transport 2000, London

McKinnon, A C (2008) The potential of economic incentives to reduce CO₂ emissions from goods transport, paper prepared for the 1st International Transport Forum on Transport and Energy: the Challenge of Climate Change Leipzig, 28-30 May <http://www.internationaltransportforum.org/Topics/Workshops/WS3McKinnon.pdf>

McKinnon, A C and Woodburn, A (1994) The consolidation of retail deliveries: its effect on CO₂ emissions, Transport Policy, 1, 2

Smith, A et al (2005) The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development, AEA Technology/DEFRA, London