

PERANAN INLAND PORT DALAM MENINGKATKAN DAYA SAING NASIONAL

Lies Lesmini
ITL Trisakti
lies.1969@yahoo.com

Raden Didiet
ITL Trisakti
didiet.hidayat@gmail.com

Rahmat Hidayat
ITL Trisakti
iqbal@stmt-trisakti.ac.id

ABSTRACT

The purpose of this study was to analyze the role of inland ports in reducing the total cost and total delivery time of goods. Inland port is an alternative solution to logistics problem, which will ultimately reduce product competitiveness due to high logistics costs. The main power of the inland port is intermodal integration since it could also minimize the processes that are carried out separately when sending goods through conventional ports. The research method used was descriptive qualitative. The data collected in this study was obtained through structured interviews and in depth interviews from several speakers who were important actors in the field of inland ports, along with some data sourced from third parties. The result is that inland ports through intermodal integration are able to reduce total costs, total time and reduce highway density through the transfer of goods from truck to train.

Keywords: inland port, dry port; logistics costs; train freight transport

PENDAHULUAN

Dalam Sistem Logistik Nasional, logistik didefinisikan sebagai bagian dari rantai pasok (*Supply Chain*) yang menangani arus barang, arus informasi, dan arus uang melalui proses pengadaan (*procurement*), penyimpanan (*warehousing*), transportasi (*transportation*), distribusi (*distribution*) dan pelayanan pengantaran (*delivery services*) sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu, dan tempat yang di kehendaki konsumen, secara aman, efektif dan efisien, mulai dari titik asal (*point of origin*) sampai dengan titik tujuan (*point of destination*). Dalam Sislognas disebutkan juga bahwa untuk melakukan aktivitas logistik di perlukan infrastruktur logistik yang terdiri atas simpul logistik (*logistics node*) dan mata rantai logistik (*logistic link*) yang berfungsi

menggerakan barang dari titik asal ke titik tujuan. Simpul logistik dapat berupa pelaku logistik, maupun konsumen, sedangkan *link logistics* meliputi jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan informasi, dan jaringan keuangan. Salah satu strategi Sistem Logistik Nasional (Sislognas) adalah strategi bagi komoditas pokok dan strategis yang bertujuan untuk menjamin pasokan dan kelancaran arus penyaluran kebutuhan konsumsi dan pembangunan dalam negeri. Sementara strategi bagi komoditas unggulan ekspor ditujukan untuk peningkatan daya saing produk nasional. Salah satu program bagi komoditas pokok dan strategis adalah penurunan disparitas harga komoditas pokok dan strategis baik antar waktu dan antar daerah melalui stabilisasi harga yang terjangkau

secara merata dan pembangunan terminal agribisnis dan pusat distribusi (*distribution center*), serta peningkatan manfaat sistem resi gudang. Pusat distribusi yang direncanakan akan dibangun terdiri dari pusat distribusi regional yang berfungsi sebagai cadangan penyangga nasional dan pusat distribusi pada setiap provinsi yang dapat digunakan sebagai penyangga setiap provinsi.

KAJIAN PUSTAKA

Strategi yang dilakukan untuk infrastruktur transportasi adalah membangun konektivitas domestik baik lokal, nasional dan global yang terintegrasi sehingga mampu meningkatkan kelancaran arus barang untuk mendukung efisiensi dan efektivitas kinerja sistem logistik nasional. Sasaran pembangunan dan pengembangan transportasi jalan adalah menjadikan angkutan truk sebagai bagian integral dari sistem angkutan multimoda dalam rangka mewujudkan konektivitas lokal dan nasional. Strategi lain yang dilakukan adalah pengurangan beban jalan secara bertahap dan juga mengembangkan jaringan transportasi multimoda dan pusat logistik (Roso, 2008) sebagai upaya meningkatkan kelancaran *dwelling time* angkutan barang dari pusat produksi menuju *outlet inlet* ekspor impor dan antar pulau. Dalam membangun konektivitas global maka perlu mengembangkan pelabuhan ekspor impor dan pelabuhan hub internasional dengan salah satu indikatornya adalah terbangunnya *logistics center* untuk melayani *consolidated container* bagi *Less than Container Load (LCL) cargo* eksportir. Praktek penggunaan *logistics center* atau pusat logistik sudah banyak dilakukan di banyak negara. Munculnya pusat logistik didorong oleh globalisasi proses bisnis, mencari solusi bisnis baru dan kerjasama bisnis. Pusat logistik bertujuan untuk mendukung jaringan transportasi terintegrasi dan tidak terputus yang dapat meningkatkan daya tarik pasar dan daya saing perusahaan, serta membangun reputasi melalui perbaikan

terus menerus. Lebih khusus lagi dalam hal ini, pusat logistik yang terintegrasi kereta berperan seperti pelabuhan laut yang terhubung dengan kereta api ke pusat-pusat industri atau distribusi yang bersifat intermoda (Roso & Lumsden, 2009) yang merupakan konsep awal mengapa *dry port* dibangun. Terminologi *dry port* pada awalnya hanya secara spesifik menyebutkan yaitu pelabuhan yang berlokasi di pedalaman (*hinterland*) yang menyediakan layanan pemeriksaan atau *custom clearance* terhadap *cargo* sehingga proses-proses tersebut tidak dilakukan lagi di pelabuhan laut. Namun saat ini dalam konteks SCM, *dry port* atau *inland port*, terminal intermoda dilengkapi fasilitas penyimpanan dan *handling* untuk menyelaraskan pergerakan antar moda transportasi yang berbeda. Sehingga dalam konteks yang lain *hinterland port* adalah *logistics park* yang menjadi terminal antar moda dalam hal pengangkutan barang yang langsung terhubung dengan pelabuhan (Nguyen & T, 2016). Studi ini bertujuan untuk mengembangkan bagaimana konsep *logistics park* berperan dalam meningkatkan kelancaran arus barang dalam rangka mendukung sislognas yang bertujuan untuk meningkatkan daya saing nasional. Studi ini juga mencoba menggarisbawahi bagaimana fungsionalitas *logistics park* terintegrasi kereta api dalam menangani arus barang melalui integrasi antar moda dapat memindahkan pola transportasi barang yang selama ini menggunakan moda jalan raya ke moda kereta api yang lebih ramah lingkungan dan efisien. Integrasi multimoda terutama dengan moda kereta api memberikan beberapa kelebihan. Untuk distribusi atau barang dengan jarak yang relatif jauh kereta dianggap memiliki nilai lebih dalam hal efisiensi biaya bila dibandingkan dengan penggunaan moda lainnya, misalnya truk (Erjavec & Trkman, 2014). Dengan karakteristik barang yang diangkut adalah bahan mentah dalam volume besar dan tidak terlalu sensitif oleh waktu maka kereta api menjadi satu moda alternatif

transportasi barang yang diminati oleh para pemilik barang. Terdapat dua pertimbangan utama untuk memilih moda transportasi dalam mengirim barang yaitu harga dan waktu transit (Jeong, Lee, & Bookbinder, 2007). Biaya transportasi adalah fungsi biaya total yang dikeluarkan oleh pengirim barang untuk memindahkan barangnya dari gudang asal

sampai ke gudang tujuan. Pengiriman komoditas yang nilai per unitnya rendah dan dalam volume besar, kereta api menjadi pilihan karena kapasitas angkutnya besar dimana satu gerbong kereta memiliki kapasitas kurang lebih dua kali lipat daya angkut dari sebuah truk .

Tabel 1 Perbandingan Biaya Transportasi Barang Antar Moda

	Station to Station JKT – CIKARANG	Door to Door JKT – CIKARANG	Station to Station CIKARANG – SURABAYA	Door to Door CIKARANG – SURABAYA
	20 FT (Incl Lift On / Off at Railway)	20 FT → 50 KM (Incl Lift On / Off)	20 FT (Incl Lift On / Off at Railway)	20 FT → 800 KM (Incl Lift On / Off)
TRUCK CONTAINER 20 FT	Rp 2.000.000,-	Rp 2.000.000,-	Rp 7.000.000,-	Rp 7.000.000,-
KERETA API BARANG	?	Rp 2.550.000,-	Rp 3.300.000,-	Rp 6.650.000,-
KAPAL PETI KEMAS JKT - SUB	-	-	Rp 4.200.000,-	Rp 7.200.000,-

Sumber: ALFI (2017)

METODE PENELITIAN

Studi ini adalah kualitatif deskriptif dimana data dikumpulkan melalui wawancara baik yang terstruktur maupun tidak terstruktur. Karena penelitian ini tujuan utamanya adalah ingin mengetahui bagaimana pusat logistik terintegrasi kereta api dapat memperlancar arus distribusi barang, maka diperlukan responden yang bukan saja memiliki keahlian akademis dalam hal manajemen distribusi, tetapi juga praktisi yang sehari-hari berada dan terlibat dalam ruang lingkup pusat logistik terutama, terutama pusat logistik terintegrasi dengan kereta api. Responden dalam penelitian ini adalah para akademisi dan praktisi baik dari unsur swasta maupun pemerintah. Secara lebih spesifik untuk meningkatkan kredibilitas data yang didapat, responden utama dalam studi ini adalah direktur utama sebuah

perusahaan *dry port* di Jawa Barat dan direktur utama sebuah *logistics park* terintegrasi kereta api, juga di Jawa Barat yang sedang dalam proses pembangunan. Nara sumber utama juga adalah para praktisi yang aktif di asosiasi logistik di Indonesia. Hasil wawancara merupakan data untuk memahami bagaimana peran *inland port* dalam memperlancar arus barang. Selain itu juga kami mengumpulkan data sekunder dari baik yang bersumber dari perusahaan langsung maupun yang kami dapatkan dari berbagai sumber. Studi kasus yang kami lakukan ini bagaimanapun tidak untuk menarik kesimpulan secara umum mengingat bahwa saat ini hanya terdapat satu *dry port* yang secara fungsional beroperasi penuh, sedangkan titik-titik lainnya adalah sebagai *spoke* dari *dry port* tersebut yang belum menggambarkan atau

merepresentasikan secara lengkap bahwa tempat-tempat tersebut adalah *logistics park*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Cikarang Dry port

Cikarang Dry port adalah *inland port* pertama di Indonesia berlokasi di Cikarang, Jawa Barat berdiri sejak tahun 2010 menduduki lahan sebesar kurang lebih 200

hektar. Dioperasikan oleh PT Cikarang *Inland port* yang merupakan anak perusahaan dari PT Jababeka. Cikarang Dry Port berlokasi di tengah-tengah 11 pusat industri dan lebih dari 3.000 perusahaan manufaktur. Cikarang Dry Port telah memiliki kode pelabuhan internasional sendiri yaitu Indonesia Jababeka (IDJBK) dan telah ditunjuk menjadi Kawasan Pelayanan Kepabebean Terpadu (KPPT).



Gambar 1. Cikarang Dry Port

Cikarang Dry port menyediakan konektifitas *rail freight* di kota-kota utama sepanjang jalur utama Pulau Jawa.



Gambar 2. Jalur Layanan Cikarang Dry Port

Cikarang Dry Port saat ini juga menjadi zona berikat (*bonded zone*) untuk kapas. Pelabuhan ini berhasil memindahkan pusat-pusat

penampungan sementara kapas yang sebelumnya berada di Malaysia. Hal ini berhasil mengurangi biaya impor bagi para

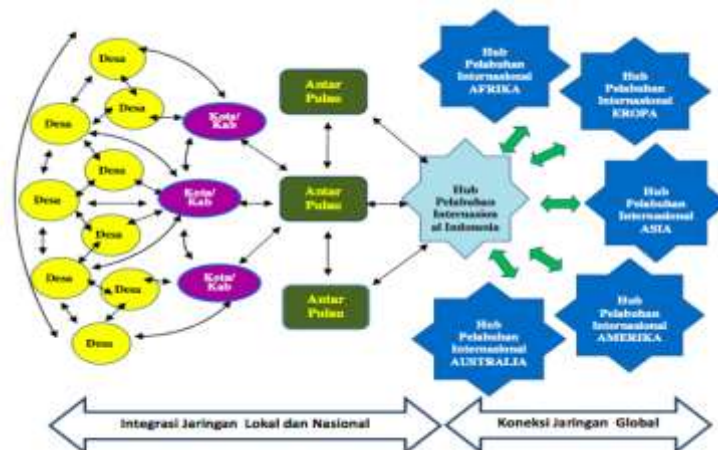
konsumen kapas (industri) dimana sebelumnya kapas harus ditampung di pusat distribusi regional. Sekarang kapas langsung disimpang di gudang negara tujuan sehingga dapat menurunkan biaya penyimpanan dan transportasi serta pajak impor

B. Peranan Pusat Distribusi dalam Rangka Meningkatkan Kelancaran Arus Barang

Logistics park akan bekerja optimal ketika didukung oleh suatu sistem yang terintegrasi dan bekerja untuk tujuan yang sama. Pusat logistik yang berada di Jawa Barat dan Surabaya misalnya, hanya akan memberikan manfaat secara regional atau terbatas pada area tertentu apabila pusat distribusi di daerah lainnya tidak bekerja. Akan sulit bagi suatu produk atau barang mencapai harga yang kompetitif apabila terjadi sumbatan distribusi ke daerah lainnya, yang akan membawa pada disparitas harga antar daerah satu dengan lainnya. Pusat Distribusi Regional (PDR) adalah konsep yang didesain pemerintah untuk menciptakan suatu sistem distribusi barang secara nasional yang menggunakan pola *hub and spoke* yang

bekerja dalam skala nasional. PDR yang berada di daerah ini akan menjadi *spoke* bagi pusat-pusat logistik wilayah pada area tertentu. Pada saat yang sama, PDR juga menjadi *hub* bagi para produsen, petani, pemilik barang yang akan mengirimkan hasil produksi mereka ke wilayah lain baik dalam konteks impor maupun ekspor. Dengan PDR ini maka dapat memotong jalur distribusi yang tidak perlu sehingga pada akhirnya dapat menurunkan harga barang. Hal ini tentu saja sesuai yang diamanatkan oleh Undang-Undang sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No. 48/M-DAG/PER/8/2013 bahwa Pusat Distribusi adalah tempat yang berfungsi sebagai penyangga komoditas utama untuk menunjang kelancaran arus barang baik antar kabupaten dan kota maupun antar provinsi untuk tujuan pasar dalam dan luar negeri.

Sistem Logistik Nasional memiliki visi terwujudnya sistem logistik yang terintegrasi secara lokal, terhubung secara global untuk meningkatkan daya saing nasional dan kesejahteraan rakyat (*locally integrated, globally connected for national competitiveness and social welfare*).



Gambar 3. Pusat Distribusi dalam Sislognas

Sistim logistik sangat bergantung kepada ketersediaan infrastruktur, namun untuk mengembangkan infrastruktur tidak terlepas dari ketersediaan barang yang diangkut. Namun saat ini usaha untuk mengembangkan pusat logistik daerah (tiap kabupaten kota) terkendala oleh buruknya perencanaan dan implementasinya. Saat ini diperkirakan bahwa penempatan pusat logistik di daerah diarahkan pada pembukaan daerah yang secara ekonomi membutuhkan modal besar untuk dikembangkan sebagai pusat logistik. Bahkan ada satu daerah yang menempatkan pusat logistik ini di tengah sawah dengan harapan bahwa selanjutnya akan datang proyek pembuatan jalan dan lain-lain. Padahal secara infrastruktur dapat saja Pemerintah Daerah menggunakan gudang milik swasta yang dalam keadaan *idle*, sehingga pusat logistik daerah ini dapat segera terealisasi tanpa harus menunggu proyek infrastruktur lainnya. Sebagai bahan *benchmarking*, di Thailand mengapa harga-harga barang di sana relatif tetap terjaga selalu rendah walaupun negara tersebut memiliki aturan-aturan yang cukup kompleks adalah karena banyak dibangunnya pusat logistik (*hub and spoke center*). Di kota Bangkok sendiri terdapat 3 pusat distribusi logistik yang membentuk segitiga mengelilingi kota tersebut berdasarkan populasi. Pusat logistik tersebut memiliki gudang-gudang dan fasilitas *cross-docking* yang memungkinkan monitoring semua barang masuk dan keluar, terintegrasi dengan moda transportasi yang ada dan selalu dalam posisi siap kirim ke seluruh provinsi di Thailand. Hal tersebut berlaku pula untuk barang yang masuk ke kota Bangkok. Intinya ada *open consolidation* dari barang dan pemilik barang, yang prakteknya berbeda dengan di Indonesia, misalnya dimana terdapat 100 orang petani maka akan ada 100 truk yang jalan baik penuh maupun setengah penuh

C. Peranan *Inland port* dalam Meningkatkan Daya Saing Nasional

Cikarang Dry Port sebagai *inland port* dari awal sebagai memiliki visi sebagai fasilitas pelabuhan logistik dan intermoda terpadu dengan kapasitas 2x Pelabuhan Tanjung Priok memiliki kemampuan *throughput* bongkar muat barang yang lebih cepat. *Inland port* adalah ide untuk solusi kota besar dimana pelabuhan yang ada sekarang ini sudah tersandera oleh posisinya yang berada kota, padahal untuk membuat pelabuhan dalam paling tidak dibutuhkan waktu 10 tahun yang hampir tidak mungkin - karena begitu rumitnya hal-hal yang berkaitan dengan *political decision*. Pelabuhan dibangun bukan hanya hanya pelabuhannya saja, tetapi harus ada jaringan yang mendukungnya. Sebagai contoh pada zaman Belanda, sudah ada visi untuk menghubungkan pusat industri dalam hal ini pertanian dengan rel kereta api, bahkan pada zaman itu rel kereta api lebih panjang daripada jaman sekarang. Namun, periode sekarang ini ekonomi didukung oleh *trucking* yang berkapasitas kecil. *Inland port* merupakan solusi intermoda, ekspor dan impor, dan *domestic distribution*, dimana saat ini terdapat 5 operator kereta *container* yang menjalankan kereta dari Jakarta-Surabaya. Saat ini Cikarang Dry port beroperasi di lahan seluas 200 hektar terdiri dari pelabuhan, bea cukai, dan stasiun terpanjang dan terbesar di pulau Jawa. Panjang stasiun 750 meter mampu mengakomodasi 30 gerbong setara dengan 60 TEUS. Stasiun terdiri dari 2 tempat berhenti dan 1angsiran atau 3 jalur kereta api. Operator bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok ada 4 perusahaan pengelola yaitu Jakarta International Container Terminal, Terminal Peti Kemas Koja, MBCT 1, Terminal 3. Hal ini berbeda jauh dengan bandar udara dimana hanya ada satu perusahaan yaitu Angkasa Pura sebagai pengelola. Layanan seperti pemeriksaan jalur, karantina, inspeksi dan lain-lain tidak terdapat di dalam satu atap, tetapi dilakukan oleh berbagai pihak kedua dan ketiga dan seterusnya sehingga semakin

menambah kompleksnya pengelolaan pelabuhan Tanjung Priok.

Inland port di Cikarang *Dry Port* adalah perwujudan dari konsep *hub and spoke*. *Hub* adalah bongkar muat saja, semakin cepat bongkar muat maka semakin menumpuk yang merupakan pendapatan dari bongkar muat kapal. Awal pembangunan Cikarang *Dry Port* terintegrasi dengan kereta api belum memiliki regulasi sampai kemudian berubah menjadi badan usaha pelabuhan. Saat itu konsepnya sudah jelas yaitu *hinterland* yang terhubung ke Tanjung Priok dengan angkutan darat dan kereta api dimana 98 persen angkutan barang dilakukan dengan angkutan darat, 62% dari *traffic container* berasal dari timur dan 32% dari barat. Dengan terbentuknya *dry port* ini maka semua *formalities* dilakukan di Cikarang *Dry Port* (CDP) dimana hal tersebut sama persis dengan apa yang ada di Tanjung Priok. Semua sistem sudah terkoneksi bahkan jauh lebih efisien daripada yang dilakukan di Tanjung Priok karena hanya ada satu operator yang terintegrasi untuk semua layanan. Saat ini Cikarang *Dry Port* terhubung dengan 27 *shipping lines*, sehingga pada *bill of lading* sudah ada opsi untuk berhenti di CDP dan bila berhenti di CDP maka barang tidak akan dihentikan di Tanjung Priok dan layanan beroperasi selama 24 jam. Selain itu, untuk lebih memberikan jaminan keamanan, sepanjang perjalanan harus dipastikan kontainer tidak kemana-mana dimana *driver* harus mengikuti *control tower*, dengan mengikuti *electronic shield* di sepanjang jalan. Data ini akan diberikan ke Bea Cukai karena bersifat *security*, sehingga akurasi dapat dipertanggung jawabkan karena dilakukan secara elektronik. Kinerja Cikarang *Dry port* sebagai *inland port* bagi *hinterland* memberikan kontribusi dalam rangka meningkatkan daya saing nasional produk domestik salah satunya dengan memastikan kelancaran arus barang. Bahkan saat ini sudah ada *domestic shipping line* yang membuka

jalur Cikarang-Maumere, Cikarang-Benoa, Cikarang-Makassar dan sebaliknya. CDP memecahkan salah satu permasalahan saat itu apabila para pemilik barang ingin mengirim barang ke timur, maka akan mengalami antrian di pelabuhan Tanjung Priok sehingga akan terjadi penumpukkan. Untuk itu mereka akan *trucking* barang dari Jakarta ke Surabaya dengan kapal karena jalur ke timur dari Surabaya cenderung kosong. Namun dengan menggunakan jalur *inland port* maka barang akan dikirim ke depo di Surabaya dan kontainer kosong dipesan dari Surabaya. Hasilnya adalah terjadinya penurunan jumlah truk yang beroperasi di jalan utama. Lebih jauh dari itu adalah penghematan waktu yang signifikan dari Cikarang-Maumere daripada Cikarang-Tanjung Priok dan menunggu kapal ke Maumere yaitu sebesar 50%.

SIMPULAN

Inland port dan pusat distribusi berperan dalam meningkatkan daya saing logistik nasional. *Inland port* terbukti dapat memberikan solusi intermoda yang terintegrasi bagi pelaku usaha melalui efektifitas waktu dan pengurangan biaya total, dimana hal tersebut merupakan hal yang belum dapat diberikan oleh pelabuhan konvensional, terutama di Tanjung Priok.

DAFTAR PUSTAKA

- Erjavec, J., & Trkman, P. (2014). The trade-off between road and railroad freight transport - cost benefit analysis for Slovenia. *Economic and Business Review*, 16(1), 63–76. Diperoleh dari <http://search.proquest.com.ezp.waldenulibrary.org/abicomplete/docview/1554604172/fulltextPDF/A85BDB84D53745C8PQ/1?accountid=14872>
- Jeong, S. J., Lee, C. G., & Bookbinder, J. H. (2007). The European freight railway system as a hub-and-spoke network. *Transportation Research Part A: Policy*

- and Practice*, 41(6), 523–536.
<https://doi.org/10.1016/j.tr.2006.11.005>
- Nguyen, C. L., & T, N. (2016). *Dry ports As Extensions of Maritime Deep-Sea Ports : A Case Study of Vietnam. Journal of International Logistics and Trade*, 14(1), 65–88.
- Roso, V. (2008). Factors influencing implementation of a *dry port. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 38(10), 782–798.
<https://doi.org/10.1108/09600030810926493>
- Roso, V., & Lumsden, K. (2009). the *Dry port Concept : Moving Seaport Activities Inland ? Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, (78), 87–101.