

KAPASITAS INFRASTRUKTUR ANGKUTAN KERETA API LOGISTIK

Muhammad Rifni
STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

Oce Prasetya
STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

ABSTRAK

Very limited capacity of the highway in some economies tract, such as the Trans Java traffic, has an impact on increasing the travel time especially in the use of rail transport, so that a certain pathway requires capacity building and the development of new lines gradually. The purpose of this research was to determine the capacity of rail transport infrastructure that is optimal for the distribution of goods, especially as the company managed by PT. Railway Logistics or KALOG. Another problem is how the government's role and the flow of freight transport demand. In the discussion, through a variety of existing data, the authors use research with phenomenological approach on the basis of qualitative analysis methods interpretative paradigm. Results are expected to be useful for improving knowledge about the needs of rail freight transport on goods distribution on the Java Island. The results of this research will be published in scientific journals.

Keywords: *infrastructure capacity, government role, flow of freight transport demand, and freight train*

PENDAHULUAN

Pada 2014, *World Bank* merilis data bahwa LPI (*Logistics Performance Index*) Indonesia berada pada ranking 53 dunia, dengan skor 3,08. Sementara, perkiraan total biaya logistik Indonesia masih sangat tinggi, yakni di atas 25% dari PDB --- dengan komposisi 12,04% untuk biaya transportasi, 9,47% untuk biaya persediaan (*inventory*), dan 4,52% untuk biaya administrasi. Data tersebut menunjukkan bahwa biaya logistik di Indonesia masih relatif tinggi. Bahkan jika dibandingkan beberapa negara tetangga --- seperti Singapura (8%), Malaysia (13%), dan Thailand (20%). Pengembangan moda transportasi sangat penting --- khususnya dalam upaya meningkatkan kinerja transportasi untuk

menaikkan nilai LPI Indonesia, serta membuat nilai biaya logistik lebih rendah --- sebagai salah satu upaya menjamin kemudahan dalam sistem distribusi komoditas. Tersedianya jaringan prasarana KA dapat mendukung sistem logistik nasional, serta angkutan penumpang massal perkotaan dan antarkota. Potensi transportasi perkeretaapian tersedianya pada prasarana kereta api (panjang jalan kereta api) 4.861,10 m dan sarana kereta api berupa lokomotif 486 unit, KRD/KRL 920 unit, kereta 1.716 unit, serta gerbong 6.249 unit. Sementara, potensi pasar angkutan kereta api sangatlah besar --- khususnya terkait keunggulan kereta api dibandingkan moda lain, seperti kapasitas angkut, ketepatan waktu, dan biaya angkut yang lebih murah. Angkutan kereta api mendukung pengembangan multimoda yang terintegrasi dengan pengembangan transportasi umum lainnya --- khususnya pada kawasan perkotaan dan antarkota, baik pelabuhan, bandar udara, serta terminal-terminal bus AKDP/AKAP, angkutan *feeder*, dan *bus rapid transit* (rencana strategis kemenhub 2014-2019).

Sampai kini, sekitar 80% pergerakan transportasi di pulau Jawa masih didominasi oleh transportasi jalan. Para pelaku usaha lebih memilih menggunakan truk daripada kereta api karena alasan *handling*, jadwal, aksesibilitas. Komponen biaya angkutan merupakan unsur yang paling dominan dalam membentuk biaya logistik, yaitu sekitar 47,2% (Simatupang, 2015). Dengan demikian, sistem logistik di Indonesia menjadi mahal. Kondisi ini cukup memprihatinkan. Dengan akan dimulainya pasar tunggal ASEAN --- AEC (*Asean Economic Community*) atau Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) -- - pada 2016 mendatang, liberalisasi industri logistik tersebut akan semakin berat bagi perusahaan-perusahaan logistik nasional. Menurut LPI (dalam Yunani, 2014), di Indonesia pengurusan pabean, infrastruktur, dan pengiriman barang internasional merupakan komponen terendah. Infrastruktur jalan, pelabuhan, dan bandara Indonesia masih buruk, selalu di bawah Thailand. Hanya infrastruktur kereta api jauh lebih baik, berada di urutan ketiga setelah Singapura dan Malaysia. Kelancaran pasokan dan distribusi di sektor riil merupakan salah satu pengendali inflasi. Ketidakefisienan distribusi tersebut akibat buruknya infrastruktur dan sistem logistik, sehingga akan menaikkan harga barang di konsumen akhir. Dalam hal ini, pemerintah perlu mempercepat perbaikan jalan dan jembatan, sedangkan jangka panjangnya mempercepat pembangunan Pusat Distribusi Regional sebagai penyangga cadangan pangan nasional dan Pusat Distribusi Provinsi sebagai penyangga pangan provinsi, kabupaten, dan kota. Di samping itu, perlu segera tindak lanjut Perpres Nomor 26/2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sislognas, serta percepatan

integrasi antarmoda (Kereta Api, *trucking*, transportasi laut). Bila mengingat kecelakaan bus pada peristiwa Comal, yang berdampak pada kenaikan permintaan layanan angkutan barang dengan kereta api. Namun, kenaikan ini tentu saja tidak bisa seluruhnya dipenuhi, sehingga pada akhirnya juga berdampak pada kualitas pelayanan kereta api. Untuk pengiriman volume besar dan jarak jauh, kereta api lebih efisien (*cost per unit* lebih rendah, *no non-value added cost*) dan ramah lingkungan. Namun, kurang fleksibel karena hanya mampu mengangkut dari stasiun ke stasiun. Angkutan kereta api tetap harus didukung oleh moda lain secara terintegrasi karena aktivitas logistik tidak hanya di stasiun. Kondisi saat ini, aktivitas logistik untuk mendukung *backbone* kereta api (*picking, dooring, lo/lo, warehousing*, dsb) masih dilakukan secara parsial, sehingga total biaya logistik berbasis kereta api juga masih belum efisien (Yunani, 2014). Angkutan petikemas dengan moda kereta api sebagai industri yang dapat dimanfaatkan sebagai distribusi barang dan logistik pelabuhan ke pelabuhan besar di Pulau Jawa dan Sumatera dengan melihat jalur kereta api yang sudah ada. Potensi kawasan industri yang banyak berada di sekitar Bekasi, Karawang, diharapkan penggunaan moda kereta api akan berdampak pada waktu tempuh yang lebih pendek, dan biaya yang lebih murah. Demikian pula dengan kondisi di pulau Sumatera. Oleh karena itu, yang harus ditingkatkan adalah penyediaan sarana gerbong kereta api atau usaha kerja sama industri logistik dengan perusahaan kereta api. Oleh karena itu, untuk mengkaji permasalahan di atas, maka akan diuraikan lebih detail bagaimana keterbatasan infrastruktur, peranan pemerintah dalam regulasi optimalisasi infrastruktur, dan aliran permintaan angkutan barang. Sementara itu, fokus tulisan ini yaitu optimalisasi kapasitas infrastruktur angkutan kereta api terhadap distribusi barang pada PT. Kereta Api Logistik --- khususnya terkait dengan kapasitas infrastruktur, kondisi infrastruktur yang belum optimal, peran atau campur tangan Pemerintah dalam regulasi optimalisasi infrastruktur, angkutan kereta api logistik kalah bersaing dengan moda transportasi darat lain.

1. Pemilihan Moda Transportasi

Pemilihan moda merupakan salah satu model terpenting dalam perencanaan transportasi karena peran kuncinya dalam angkutan umum. Moda angkutan umum menggunakan ruang jalan jauh lebih efisien dibandingkan dengan angkutan pribadi. Moda kereta api memerlukan ruang jalan tersendiri, sehingga tidak menimbulkan kemacetan lalu lintas (Adisasmita, 2011). Menurut Nasution (2010), memilih moda transportasi untuk semua jenis produk tertentu, lazimnya pengirim mempertimbangkan tujuh kriteria, yaitu 1) kecepatan waktu

pengantaran, 2) frekuensi pengiriman terjadwal, 3) kendala dalam memenuhi jadwal pada waktunya, 4) kemampuan menangani angkutan dari berbagai barang, 4) banyaknya tempat singgah atau bongkar muat, 5) biaya per ton-kilometer dan 6) jaminan atas kerusakan atau kehilangan. Menurut Tamin (2000), faktor yang mempengaruhi pemilihan moda, antara lain 1) ciri pengguna jalan, 2) ciri pergerakan dan 3) ciri kapasitas moda transportasi.

2. Penelitian Fenomenologi

Penelitian fenomenologi termasuk pada paradigma interpretatif. Data yang diperoleh dengan *in - depth interview* dapat dianalisis. Dalam hal ini proses analisis data dengan *Interpretative Phenomenological Analysis* (IPA). Analisis Fenomenologis Interpretatif (IPA) adalah pendekatan penelitian kualitatif psikologi dengan fokus *idiographic*, yang bertujuan untuk menawarkan wawasan ke dalam bagaimana seseorang diberikan, dalam konteks tertentu, masuk akal dari fenomena tertentu (Smith, 2009). Dalam penelitian fenomenologi melibatkan pengujian yang teliti dan seksama pada kesadaran pengalaman manusia. Konsep utama dalam fenomenologi adalah makna. Makna merupakan isi penting yang muncul dari pengalaman kesadaran manusia. Untuk mengidentifikasi kualitas yang esensial dari pengalaman kesadaran dilakukan dengan mendalam dan teliti (Smith, 2009).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Keterbatasan infrastruktur

Sala satu permasalahan yang cukup penting adalah Infrastruktur yang belum dilengkapi dengan sarana logistik, seperti gudang barang, forklift, handlift. Dalam hal ini, berdasarkan wawancara yang mendalam (*In-depth interview*), permasalahan mengenai tantangan dalam meraih pangsa pasar pelayanan angkutan barang peralatan bongkar muat adalah pada kondisi infrastruktur yang belum optimal. Dari hasil wawancara berikut juga dicatat bahwa infrastruktur tersebut masih belum dilengkapi dengan sarana logistik, gudang barang, forklift, dan handlift. Upaya pengembangan moda transportasi kereta api untuk pengangkutan barang di Indonesia perlu diimbangi dengan pembangunan infrastruktur pendukung yang memadai, seperti terminal dengan fasilitas atau peralatan bongkar muat. Selain itu, operasionalisasi kereta api untuk pengangkutan barang harus dilakukan secara profesional --- dalam hal ini bisa dilakukan melalui kerja sama operasi dengan pihak swasta. Angkutan barang (logistik) di Indonesia masih didominasi oleh angkutan jalan. Kondisi tersebut mengakibatkan sering terjadi kecelakaan lalu lintas dan meningkatnya

kerusakan jalan. Selain itu, terlalu banyaknya angkutan barang melalui transportasi jalan tidak hanya menimbulkan kerugian ekonomi, tetapi juga tidak ramah lingkungan akibat kemacetan dan yang dapat meningkatkan emisi gas buang. Hingga saat ini, sekitar 80% pergerakan transportasi di pulau Jawa masih didominasi oleh transportasi jalan. Para pelaku usaha lebih memilih penggunaan truk daripada kereta api karena alasan *handling*, jadwal, aksesibilitas, dan sebagainya. Pengurangan beban jalan dapat dialihkan dan diseimbangkan dengan moda transportasi lainnya, seperti kereta api dan transportasi laut yang memiliki kapasitas daya angkut lebih besar dan waktu perjalanan yang relatif cepat, bebas pungutan liar dan keamanan serta keselamatan barang lebih terjaga. Faktor lain adalah *lead time* yang kurang lebih sama dengan truk dan harga total pelayanan yang kurang lebih sama juga, jika semuanya sama yang dikuatirkan adalah orang enggan berpindah ke moda transportasi kereta api walaupun nanti menggunakan jalur ganda. Sebagai gambaran *lead time* untuk truk ke Jakarta – Surabaya adalah 3 hari *door to door* (menggunakan truk yang sama) *lead time* untuk kereta api juga 3 hari. Ambil barang dari pelanggan menggunakan truk 1 hari, perjalanan kereta 1 hari, kirim ke customer juga 1 hari. Jika kelebihan beban per dari kereta api ini juga bisa patah, maka *lead time* juga akan membengkak sama halnya dengan truk. Secara khusus penggunaan kereta api sebagai moda pengangkutan barang tidak akan merugikan perusahaan-perusahaan transportasi jalan (*trucking*), tetapi justru akan meningkatkan produktivitas transporter tersebut. Kemacetan jalan berakibat produktivitas (jumlah trip) truk sangat rendah. Penggunaan kereta api akan bisa mengurangi beban dan kemacetan di jalan, sehingga produktivitas truk tersebut akan meningkat. Selain itu, mengingat kereta api hanya bisa mengangkut barang antarstasiun, maka penggunaan moda kereta api ini juga akan mendorong penggunaan truk. Misalnya, untuk pengangkutan barang dari lokasi pabrik ke stasiun dan sebaliknya. Usaha di bidang layanan distribusi logistik berbasis kereta api (KA), dengan cakupan bisnis "*door to door*" (DTD) servis harus memberikan pelayanan yang paripurna bagi pelanggan kereta api yang didukung dengan angkutan pra dan lanjutan serta layanan penunjangnya, meliputi pengelolaan Terminal Peti Kemas (TPK), bongkar muat, pergudangan, pengepakan, pelabelan, pengangkutan, penjejakan, pengawalan logistik, serta manajemen logistik dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas. KALOG sebagai perusahaan angkutan kereta api logistik yang berorientasi bisnis sebagai penyedia jasa layanan distribusi logistik secara total (*Total Logistics Solution*) melalui "*End-to-End Services*" atau dengan kata lain sebagai *SCM Service Provider*. KALOG juga

sebagai “ pencipta nilai tambah (*value-added creator*) sepanjang rantai nilai (*value chain*) layanan distribusi logistik, termasuk layanan yang telah disediakan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), seperti angkutan barang dan gudang. KALOG yang fokus dan penguatan yang diwujudkan pada tahapan *Pre-Service* dan *Post-Service* dari layanan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) serta *integrated-service* berbasis *information technology* sepanjang rantai jasa layanan distribusi logistik. Dalam semua kegiatan tersebut di atas sangat diperlukan alat penunjang forklift hidrolik dan Penjepit Muatan agar pencapaian lead time terukur dan meningkatkan pelayanan *integrated service*.

Peran Pemerintah

Melihat begitu banyaknya perencanaan pada RPJMN 2015-2109, Strategi dan Arah Kebijakan Ditjen Perkeretaapian 2015-2019, Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) tahun 2011, cukup banyak yang tidak dapat direalisasikan. Hal ini tercatat juga dalam wawancara yang mendalam (*in-depth interview*), bagaimana peran pemerintah dalam mendorong atau mempercepat kegiatan kereta api logistik berjalan dan membantu masalah transportasi barang, ternyata jika melihat realisasinya bahwa tidak ada peran atau campur tangan pemerintah dalam regulasi optimalisasi infrastruktur. Dapat dilihat banyak detail rencana pada angkutan kereta api logistik sebagai berikut.

1. Nasional

Beberapa rencana program pemerintah yang akan dilaksanakan, yaitu

- a) kebutuhan Pengembangan Sislognas (Pokok-pokok arahan Menko Perekonomian RI, 2015): Peningkatan Peran Kereta Api Kargo di Jawa dan Sumatera, dan
- b) target Perkeretaapian dalam RPJMN 2015-2019, yaitu.
 - 1) Jumlah barang yang diangkut KA menjadi 1,5 juta TEUs/Tahun, dan
 - 2) Pangsa muatan angkutan KA minimal 5% (barang).

Sementara itu, pangsa pasar kereta api saat ini masih relatif rendah. Dalam hal ini, barang baru mencapai 0,6% dari angkutan barang secara nasional pada 2010 jumlah total, sedangkan angkutan barang sebesar 19.149.000 ton. Hasil kajian perjalanan barang dengan moda kereta api untuk 5 (lima) pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi dan Papua) pada 2030 diperkirakan perjalanan barang masih didominasi oleh perjalanan barang di pulau Jawa dan Sumatera dengan total perjalanan sebesar 937 juta ton/tahun (sekitar 94,1% dari total perjalanan barang

Kapasitas Infrastruktur Angkutan Kereta Api Logistik

secara nasional) terdiri perjalanan barang di pulau Jawa sebesar 534 juta ton/tahun (53,6%) dan di pulau Sumatera sebesar 403 juta ton/tahun (40,56%).

- 3) Peningkatan kapasitas jalur eksisting menjadi jalur ganda di pulau Jawa.
- c) Strategi dan Arah Kebijakan Ditjen Perkeretaapian 2015-2019, yaitu aspek kebijakan Pembangunan Perkertaapian melalui pengembangan jaringan pelayanan yaitu, integrasi layanan dengan moda lainnya dan meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap layanan KA.
- d) Rencana *Outcome* Program Perkeretaapian Tahun 2015-2019, yaitu.
 - 1) Konektivitas: Jumlah pelabuhan yang diakses oleh jalur kereta api sebanyak 17 pelabuhan.
 - 2) Daya saing: pangsa muatan angkutan barang kereta api sebanyak lima persen.
 - 3) Kelancaran: Ketepatan keberangkatan dan kedatangan kereta api penumpang dan barang sebanyak 75%.
 - 4) Keselamatan: *Rate-of-accident* kereta api sebanyak 0,025 kejadian/1 juta km perjalanan KA.
 - 5) Dampak lingkungan: Emisi gas rumah kaca dari pengoperasian kereta api sebanyak 1,127 % Juta ton CO₂e.
- e) Program Pengembangan Keterpaduan Jaringan Prasarana Antarmoda 2015-2019, melalui pengembangan akses jalur KA menuju pelabuhan/dryport, yaitu.
 - 1) Pelabuhan Merak (pelabuhan penyeberangan) (sudah ada akses), Banten → Pengembangan Stasiun.
 - 2) Pelabuhan Tanjung Perak/Kalimas (sudah ada akses) → peningkatan kapasitas, APBN.
 - 3) Pelabuhan Cilacap, APBN (sudah ada akses) → peningkatan kapasitas, APBN.
 - 4) Pelabuhan Tj. Priok (Pasoso-JICT), BUMN.
 - 5) Pelabuhan Cilamaya, APBN (persiapan).
 - 6) Pelabuhan Bojonegara, APBN.
 - 7) Pelabuhan Cirebon, APBN.
 - 8) Pelabuhan Tanjung Mas, APBN (reaktivasi).
 - 9) Pelabuhan Tuban, APBN (reaktivasi).
 - 10) Pelabuhan Teluk Lamong, APBN/Swasta/BUMN.
- f) Program Strategis Perkeretaapian Tahun 2015-2019, yaitu Pembangunan Kereta Api akses Pelabuhan: Koridor Pulau Jawa: Bojonegara, Tanjung

Priok/Kalibaru, Cilamaya, Cirebon, Cilacap, Tanjung Mas, Tuban, Tanjung Perak/Kalimas, Teluk Lamong (Rencana Strategis Pembangunan Perkeretaapian Tahun 2015-2019).

2. Jawa

Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di pulau Jawa adalah mengoptimalkan jaringan eksisting melalui program peningkatan, rehabilitasi, reaktivasi lintas non operasi serta peningkatan kapasitas lintas melalui pembangunan jalur ganda dan *shortcut*. Salah satu faktor yang memicu tingginya *dwelling time* petikemas internasional di pelabuhan yaitu masalah angkutan barang. Pihak ekspedisi dan pemilik barang masih mengandalkan truk sebagai sarana untuk mengangkut petikemas keluar dari pelabuhan. Kemacetan di jalan raya dan jumlah truk yang terbatas menjadi salah satu penyebab barang tersebut belum bisa dikeluarkan dari area pelabuhan. Saat ini sedang dilakukan rencana revitalisasi jalur kereta api dari dan menuju Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, dilakukan dalam rangka mendukung logistik nasional dan sistem transportasi di wilayah Jawa Tengah. Pembangunan jalur kereta barang stasiun Tawang-Pelabuhan Tanjung Mas tahap satu sepanjang 3 kilometer (Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2015). Pelabuhan Tanjung Perak merupakan pelabuhan tersibuk kedua di Indonesia setelah Tanjung Priok. Letak Pelabuhan Tanjung Perak sangat strategis dan menjadi andalan distribusi barang, tidak hanya untuk wilayah-wilayah di pulau Jawa tetapi juga Kawasan Timur Indonesia. Pelabuhan Tanjung Perak juga berkontribusi terhadap PDB nasional. Pelabuhan Tanjung Perak memiliki kapasitas maksimal 27 ribu calls per tahun, dan saat ini tercatat sudah sekitar 31 ribu calls per tahun. Artinya, kapasitas yang dimiliki Pelabuhan Tanjung Perak sudah mengalami *overload*. Saat ini Jalur kereta api petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya telah diaktifkan kembali, kereta api itu digunakan untuk mengurangi waktu tunggu pengeluaran barang (*dwelling time*) petikemas internasional. Sebelumnya rata-rata *dwelling time* petikemas internasional di Pelabuhan Tanjung Perak mencapai lima hari, saat ini arus petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak sudah mencapai lebih dari 3,1 juta TEU's, dari jumlah tersebut, sebanyak 1,2 juta TEU's di antaranya adalah petikemas internasional. Tantangan ke depan dari pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak tidak sebatas pada kepadatan, tetapi juga masalah seputar meningkatnya arus kapal dan alur terkait dengan keberadaan pipa perusahaan PT. Kodeco Energy dan kabel PLN. Pada 2030 direncanakan akan dibangun secara bertahap prasarana perkeretaapian meliputi jalur, stasiun dan fasilitas operasi kereta api, diantaranya meliputi:

Pengembangan jaringan dan layanan kereta api yang menghubungkan wilayah sumberdaya alam atau kawasan produksi dengan pelabuhan meliputi: Tanjungpriok (DKI Jakarta), Cirebon (Jawa Barat), Tanjung Perak (Jawa Timur), Tanjung Emas (Jawa Tengah), Bojonegara Banten), Pembangunan jalur KA pelabuhan lintas Karawang – Cilamaya. Tanjung Perak, Tanjung Emas, Ujung Jabung, Patimban, Tanjung Intan, Panarukan. Upaya pengembangan moda transportasi kereta api untuk pengangkutan barang di Indonesia perlu dibarengi dengan pembangunan infrastruktur pendukung yang lebih memadai, seperti terminal dengan fasilitas/peralatan bongkar muat. Selain itu, operasionalisasi kereta api untuk pengangkutan barang harus secara profesional, yang bisa dilakukan melalui kerja sama operasi dengan pihak swasta. Pada kenyataannya sampai saat ini RPJS 2015-2019 belum terealisasi dalam regulasi optimalisasi infrastruktur kereta api yang berdampak angkutan kereta api logistik kalah bersaing dengan moda transportasi darat lain --- khususnya untuk mengangkut barang-barang komoditas.

Sistim Manajemen Permintaan terhadap Pengangkutan Barang

Di Indonesia, kereta api seperti kalah bersaing dengan moda transportasi darat lain khususnya untuk mengangkut barang-barang komoditas. Menurut studi Joris Van der Ven atas potensi pasar kereta api di Indonesia pada 2009, penyebab masalah tersebut bisa disebabkan beberapa faktor, antara lain kebutuhan transportasi dalam perekonomian yang tidak statis, makin selektifnya dunia usaha dan orang-orang yang melakukan perjalanan dalam memilih moda transportasi, serta kurangnya dukungan dan perhatian dari pemerintah terhadap pengembangan infrastruktur kereta api khususnya untuk mendukung industri dalam negeri. Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) tahun 2011 dengan salah satu program utamanya yaitu, pengembangan jaringan dan layanan kereta api menuju simpul-simpul transportasi (bandara dan pelabuhan); Pengembangan kereta api barang yang menghubungkan simpul-simpul transportasi dan logistik berskala internasional dan nasional di pulau Jawa-Bali. Upaya ini guna mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah. Melihat Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) 2011 ternyata pada saat ini, simpul-simpul transportasi dan logistik di pulau Jawa-Bali seperti bandara, pelabuhan, *dryport* dan pusat-pusat produksi (industri dan manufaktur) seharusnya sudah dihubungkan dengan jaringan kereta api, terutama untuk mengatasi peningkatan beban pengangkutan barang di jalan raya. Dalam hal ini, kelemahan tersebut terletak pada penggunaan rel kereta api jalur ganda terhadap logistik. Dalam wawancara mengenai kondisi

layanan Angkutan Kontainer Kereta Api yang sebenarnya memiliki sejumlah keunggulan, tetapi tidak dilirik oleh Industri barang dan jasa, tercatat juga bahwa aliran permintaan angkutan barang dari barat ke timur dan sebaliknya di pulau Jawa tidak terdistribusi secara merata. Rencana kereta api logistik dalam pelayanan sudah terlihat yaitu secara progress sudah ada peningkatan pra dan purna angkutan untuk *door-to-door service* dengan adanya kolaborasi dengan pihak ketiga. Terobosan produk sudah dilakukan agar para pengusaha atau Industri mau menggunakan jasa kereta api logistik dimana peluang sangat terbuka dengan adanya kolaborasi dengan kawasan industri, penguasa logistik, dan penerbangan misalnya Garuda Cargo. Untuk mengantisipasi permintaan angkutan barang telah direalisasikan terminal peti kemas di Tanjung Mas (SRG), Tanjung Perak (SUB), Belawan dan Kuala Tanjung Sumatera Utara. Dari segi pelayanan sarana dan prasarana sudah terlihat peningkatan pada Kawasan Pergudangan Terpadu Kampung Bandan, Jakarta. Sementara itu, Biaya logistik menjadi sangat tinggi karena belum efektifnya sistem dan mata rantai logistik Penambahan rel ganda pada dasarnya tidak berdampak besar terhadap logistik jika tidak diikuti dengan kesiapan bongkar muat di stasiun. Persoalannya tidak hanya di stasiun, tetapi juga perjalanan dari stasiun ke gudang. Layanan kereta api ini agak menyulitkan logistik karena layanannya tidak dari pintu ke pintu (*door to door*), sehingga biayanya juga tidak turun. Sebagai contoh, biaya logistik dengan truk Jakarta-Surabaya sebesar Rp 4 juta-Rp 5 juta dengan waktu tempuh tiga hari. Sementara dengan kereta api sekitar Rp 2,5 juta dan waktu hanya satu hari. Namun, waktu bongkar muat bisa dua hari, sementara biaya dari stasiun ke gudang bisa Rp 1,5 juta. Maka jika infrastruktur di stasiun kereta api belum ada, dan letak gudangnya jauh, upaya pemasangan jalur ganda ini tidak maksimal. Dengan tingginya biaya transportasi dan rumitnya mata rantai distribusi sering memicu gejolak harga pangan dan inflasi. Biaya logistik menjadi sangat tinggi karena belum efektifnya sistem dan mata rantai logistik. Jumlah barang yang diangkut KA menjadi 1,5 juta TEUs/Tahun.

Pangsa muatan angkutan KA minimal 5% (barang). Dengan demikian, maka wajarlah jika pangsa pasar kereta api saat ini masih relatif rendah. Dari hasil wawancara mengenai produk layanan kereta api logistik mengapa tidak sepopuler produk layanan alat transport yang lain --- seperti pesawat udara atau kapal laut juga mengenai infrastruktur dan layanan kurang menarik bagi para pelanggan seperti agen logistik, pabrik kawasan industri. Barang baru mencapai 0,6% dari angkutan barang secara nasional. Pada tahun 2010 jumlah total sedangkan angkutan barang sebesar 19.149.000 ton. Hasil kajian perjalanan

barang dengan moda kereta api sebagaimana tertera pada Tabel tahun 2030 diperkirakan perjalanan barang masih didominasi oleh perjalanan barang di pulau Jawa dan di pulau Sumatera dengan total perjalanan sebesar 937 juta ton/tahun (sekitar 94,1% dari total perjalanan barang secara nasional) terdiri perjalanan barang di pulau Jawa sebesar 534 juta ton/tahun (53,6%) dan di pulau Sumatera sebesar 403 juta ton/tahun (40,56%). Pembangunan akses KA ke Pelabuhan (Kuala Tanjung, Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Tanjung Emas, dan Penyeberangan Merak-Bakauheni. Sementara itu, kebutuhan jasa logistik secara terpadu mulai dari mulut ke mulut tambang hingga pengangkutan menuju tengah laut atau disebut *mother vessel*. Perusahaan Bongkar Muat Barang atau PBM dapat mengambil peran sebagai penyedia jasa pengelola stockpile dan bongkar/muat misalnya untuk bisnis batubara. Peralatan bongkar muat di Area Stasiun dan Storage Yard, unloading dan hauling dengan dumptruck dari kereta api menuju *storage yard*. Loading Batubara dari storage yard ke tongkang (*barge*) dengan mengintegrasikan alat loading seperti *conveyor belt*, *dumptruck*, *excavator*, *dozer*, *wheel loader*, dll. Perusahaan Bongkar Muat Barang harus melakukan modernisasi alat bongkar muat dengan membangun gantry crane dan shiploade (*Barge Loading Conveyor*) untuk mendukung kegiatan lo/lo secara maksimal. Oleh karena itu, untuk melayani permintaan barang, diperlukan terminal barang di sejumlah kota untuk memudahkan pelayanan kepada pelanggan untuk melakukan kegiatan logistik, seperti tempat penumpukan kontainer, transit pengiriman kontainer, kegiatan *stripping/stuffing*, *clean* dan *repair container* dan EMKL, Tempat Penyimpanan Sementara (TPS/DP3) dan jasa pergudangan. Terminal barang seperti Terminal Barang Sungai Lagoa, Tanjung Priok - Jakarta. Lokasinya sangat strategis karena letaknya berdampingan langsung dengan area Pelabuhan Tanjung Priok, pelabuhan terbesar di Indonesia. Lokasi ini sangat memudahkan pelanggan untuk akses ke seluruh tujuan, baik menuju ke pelabuhan maupun ke luar pelabuhan. Ke depan, kapasitas dan kapabilitas Terminal Lagoa akan terus dilengkapi dan diingatkan sehingga mampu melayani kapasitas lebih dari 1.000 teus per hari. Selain Terminal Barang Kalimas – Surabaya, maka sebagai relasi Terminal Sungai Lagoa di Jakarta, Terminal (stasiun) Kalimas yang berlokasi sangat strategis karena berada di tengah kota Surabaya dan berdekatan dengan Pelabuhan Tanjung Perak. Terminal Waru - Surabaya. Terminal ini merupakan relasi Cikarang Dry Port. Berlokasi di pusat industri Waru Surabaya. Infrastruktur Terminal Waru akan terus dikembangkan sehingga mampu menampung 4 (empat) rangkaian kereta api menuju kapasitas sekitar 150 teus per hari. Untuk meningkatkan kualitas

pelayanan terminal peti kemas kepada para pelanggan, perlu dilengkapi dengan berbagai fasilitas untuk kegiatan logistik dengan baik, seperti: Pembangunan CY (*Container Yard*) yang memadai, penyediaan alat-alat Lo/Lo (*Reach, Stacker, Forklift, Top loader*, dan lain-lain), penyediaan *trucking*, keamanan 24 jam, tenaga tally yang terampil, dan sistem pelayanan yang terpadu. Hasil wawancara mengenai persiapan untuk pelayanan terminal barang di sejumlah kota dan yang memudahkan pelayanan kepada pelanggan untuk melakukan kegiatan logistik pelanggannya, layanan kereta api logistik sudah menyediakan terminal peti kemas di Tanjung Mas (SRG), Tanjung Perak (SUB), Belawan dan Kuala Tanjung Sumatera Utara. Sementara, dalam layanan jasa forwarding selain fasilitas kereta api (KA), angkutan kontainer dan kurir Barang Hantaran Potongan atau BHP. Usaha kereta api logistic untuk melakukan usaha kegiatan pelayanan angkutan dengan pembagian dari empat produksi layanan seperti, Semen (50%), Batu bara 20%, Container 30% dan BHP (10%) Produk layanan jasa forwarding hingga saat ini masih mengutamakan FCL (*full container load*) namun kedepannya juga tidak menutup kemungkinan membuka layanan LCL (*less than a container load*). Selain itu, perlu dikembangkan juga Area Pergudangan Transit, yaitu suatu kawasan dan infrastruktur untuk melayani bongkar/muat barang yang diangkut menggunakan rangkaian kereta api. Saat ini baru terdapat dua kawasan Pergudangan Transit, yaitu Kawasan Pergudangan Transit Kampung Bandan Jakarta dan Kawasan Pergudangan Transit Pasarturi Surabaya. Setiap kawasan dilengkapi dengan fasilitas pergudangan, fasilitas perkantoran, fasilitas bongkar/muat barang dari truck dari / ke gudang atau dari / ke gudang ke gerbong kereta api, dan proses pengemasan (*packing* barang-barang yang akan dikirim). Bongkar / muat barang disamping dilakukan secara manual oleh manusia juga dibantu dengan berbagai alat, seperti forklift, trolley, dan lain-lain. Hasil wawancara terakhir mengenai bagaimana kereta api logistik mengembangkan jasanya sebagai pengelola Area Pergudangan Transit, dinyatakan telah ada peningkatan pelayanan sarana dan prasarana berupa pembangunan Kawasan Pergudangan Terpadu Kampung Bandan, Jakarta.

SIMPULAN

Fokus dan penguatan peran penting PT. KALOG dapat diwujudkan pada tahapan *Pre-Service* dan *Post-Service* serta *integrated-service* berbasis *information technology* sepanjang rantai jasa layanan distribusi logistik. Melihat Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) 2011 ternyata pada saat ini, simpul-simpul transportasi dan logistik di pulau Jawa-Bali seperti

bandara, pelabuhan, *dryport* dan pusat-pusat produksi (industri dan manufaktur) belum dihubungkan dengan jaringan kereta api, terutama untuk mengatasi peningkatan beban pengangkutan barang di jalan raya. Infrastruktur di stasiun kereta api belum ada, dan letak gudangnya cukup jauh, upaya pemasangan jalur ganda ini juga tidak maksimal. Dengan tingginya biaya transportasi dan rumitnya mata rantai distribusi sering memicu gejolak harga pangan dan inflasi. Biaya logistik menjadi sangat tinggi karena belum efektifnya sistem dan mata rantai logistik.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji, 2011. *Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Afrizal. *Metode Penelitian Kualitatif: Sebuah Upaya Mendukung Penggunaan Kualitatif dalam Berbagai Disiplin Ilmu*. Jakarta, 2014 : RajaGrafindo Persada.
- Barus, Lita Sari, Sigit Pranowo Hadiwardoyo, Hipolito Martell-Flores & Jean-Louis Batoz. 2013. *Modal Competition for Freight in Land Transportation on Jakarta-Surabaya corridor*. Civil and Environmental Research www.iiste.org Vol.3 (11).
- Forkenbrock, David J. 1998. *External Costs of Trucks and Rail Freight Transportation*. Public Policy Center Public Policy Center The University of Iowa.
- Hamidi. 2004. *Metode Penelitian Kualitatif: Aplikasi Praktis Pembuatan Proposal dan Laporan Penelitian*. Malang: UMM Press.
- [Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan. 2011. Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Jakarta: Kemenhub RI.
- [Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan. 2015. *Progres Kegiatan Evaluasi Kemanfaatan Kegiatan Pembangunan Sektor Transportasi Di*

Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2015. Jakarta: Kemenhub RI.

[Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan. 2015. *Peta Lokasi Kegiatan Strategis Pembangunan Transportasi Dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019*. Jakarta: Kemenhub RI.

[Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan. 2015. Rencana Strategis Pembangunan Perkeretaapian Tahun 2015-2019, Direktorat Jenderal Perkeretaapian. *Diskusi Terbatas Prospek Investasi Infrastruktur 2015-2020*. Jakarta: Kemenhub RI.

Kereta Api Logistik. 2013. *True Power To Be A Leader*. Annual Report. 2013.

Lemhanas. *Pengembangan Sistem Transportasi Nasional guna Mempercepat dan Memperluas Pembangunan Ekonomi dalam Rangka Ketahanan Nasional*. Jurnal Kajian Lemhannas RI. Edisi 15. Mei 2013.

Menko Perekonomian RI]. Menteri Perekonomian. 2015. “*Kebutuhan perlunya Pengembangan Sislognas*”. Pokok-pokok arahan Menko Perekonomian RI, 2015. Business Forum Strategi Pengembangan Industri Jasa Logistik Nasional.

Nasution, M. Nur. 2010. *Manajemen Transportasi*. Edisi ke tiga. Jakarta: Ghalia Indonesia.

[Perpres RI] Peraturan Presiden. 2012. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26/2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sislognas. Jakarta: Perpres RI.

Prasetyo, Ardyah Eko & Firmanto Hadi. 2013. Analisis Pemindahan Moda Angkutan Barang di Jalan Raya Pantura Pulau Jawa (Studi kasus: Koridor Surabaya – Jakarta). *Jurnal Teknik Pomits* Vol. 2 (1).

Ridwan, Mohd. 2011. *Studi Komparatif Angkutan Barang Menggunakan Moda Laut Dan Darat Di Pulau Jawa*. Jurnal Teknik – Vol. 32 (3). Tahun 2011, ISSN 0852-1697.

- Simatupang, Togar M. 2015. *Pelabuhan Bukan Akar Masalah*. Majalah Transportasi Indonesia. Edisi 12. 25 April-25 Mei, 2015.
- Smith, Jonathan A., Paul Flowers & Michael Larkin. 2009. *Interpretative phenomenological analysis: Theory, method and research*. Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington: Sage.
- Tamin, Ohyar Z. 2003. *Transportation Planning and Modelling: Perencanaan dan Permodelan Transportasi: Problem and Application*. ITB Press, Bandung : Indonesia.
- Woroniuk, Clare, Paulus Aditjandra & Thomas H Zunder. 2014. *An investigation into rail freight capacity in Indonesia*. NewRail, Newcastle Centre for Railway Research, Freight & Logistics Research Group, School of Mechanical and Systems Engineering, Newcastle University, Newcastle upon-Tyne, NE1 7RU, United Kingdom.
- Yunani, Ahmad. 2014. *Pengangkutan Barang Dengan Truk Atau Kereta Api*. Seminar Aston Primera Pasteur, Bandung.