

**KERETA API BARANG SEBAGAI ALTERNATIF SOLUSI
PENGURANGAN KEMACETAN
DI WILAYAH JAKARTA, TANGERANG, BEKASI, DAN SEKITARNYA**

1. Kementerian Perhubungan (Kemenhub) menerbitkan Peraturan Menteri (PM) Perhubungan No.18 Tahun 2018 tentang pengaturan lalu lintas selama masa pembangunan proyek infrastruktur strategis nasional di ruas tol Jakarta-Cikampek.

Peraturan tersebut menjadi payung hukum pemberlakuan paket kebijakan untuk mengatasi kepadatan di tol Jakarta-Cikampek, yang mencakup tiga hal. Pertama, pengaturan kendaraan pribadi melalui skema ganjil genap pada akses Gerbang Tol (GT) Prioritas Bekasi Timur dan Bekasi Barat arah Jakarta pukul 06.00-09.00 WIB pada hari Senin-Jumat (kecuali hari libur nasional).

Kedua, pengaturan jam operasional angkutan barang pada pukul 06.00-09.00 WIB untuk Golongan 3, 4, dan 5 (2 arah) pada hari Senin-Jumat (kecuali hari libur nasional). Sementara itu, pengaturan untuk Prioritas Lajur Khusus Angkutan Umum (LKAU) Bekasi Timur Arah Jakarta dan Bus Transjabodetabek Premium pukul 06.00-09 WIB pada hari Senin-Jumat (kecuali hari libur nasional) diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.99 Tahun 2017.

Tiga kebijakan ini merupakan satu paket, baik untuk kendaraan pribadi maupun kendaraan pengangkutan barang.

2. Selain kebijakan yang bersifat sementara itu, Pemerintah perlu menyiapkan program-program jangka panjang, termasuk untuk mengalihkan sebagian volume pengangkutan barang di jalur pantura ke moda transportasi rel kereta api (KA).

Program itu harus diarahkan dengan lebih meningkatkan efisiensi dan efektivitas. Jadi, bukan dengan menambah beban transportasi jalan. Hal itu sejalan dengan keinginan Pemerintah untuk menekan biaya logistik.

Moda rel KA menjadi salah satu alternatif penting pengalihan beban pengangkutan barang di Jalur Pantura antara Surabaya dan Jakarta berikut wilayah-wilayah sekitarnya, yaitu Tangerang dan Bekasi, bahkan sampai Cilegon dan Karawang.

Upaya untuk mengurangi truk pengangkut barang masuk ke jalur pantura, baik tol maupun non-tol, dapat dilakukan karena ketersediaan *container yard* (CY) di beberapa lokasi.

CATATAN SCI

Untuk kawasan Bekasi terdapat CY di Cikarang (CDP), Klari, dan Cibungur. Untuk wilayah Cilegon (yang kapasitas jalur KA-nya terkendala karena KRL dan KA Bandara) terdapat dua CY, yang dikelola PT BCS dan PT KBS. CY juga tersedia di Bandung, Semarang, Surabaya, dan Jember.

Pihak swasta juga telah berinisiatif meningkatkan penggunaan KA barang, seperti Lookman Djaja yang membangun *logistics park* yang terintegrasi dengan rel kereta api di Karawang.

Untuk daerah Sidoarjo, Bangil, Pasuruan, dan Banyuwangi, baru tersedia lahan. PT KAI bisa bekerja sama dengan pihak swasta untuk pembangunan dan pengoperasian CY.

Upaya peningkatan penggunaan KA barang memerlukan pendekatan dengan perusahaan-perusahaan pemilik barang di sekitar lokasi CY.

3. Peningkatan penggunaan KA barang memerlukan sinergi antara PT Kereta Api Indonesia dengan perusahaan pengelola CY (untuk proses *lift-on lift-off*) dan perusahaan *trucking* (untuk proses *feeder* dan *dooring*).

Kapasitas jalur KA semakin terbatas, termasuk kemungkinan perpanjangan rute KA Bandara sampai Bekasi. Oleh karena itu, Pemerintah perlu mempertimbangkan pembangunan jalur rel khusus barang.

Pengembangan moda transportasi pengangkutan barang berbasis rel harus direncanakan secara sistemis dan *end-to-end* dengan melibatkan semua pihak terkait. Pengembangan harus komprehensif dari aspek *people, process, dan technology* (PPT).

Bandung, 23 April 2018

Setijadi

Chairman

Supply Chain Indonesia

E-mail : setijadi@SupplyChainIndonesia.com

www.SupplyChainIndonesia.com