

BIAYA PENGIRIMAN DOMESTIK YANG TINGGI DAN MUATAN BALIK TOL LAUT



Oleh: **Setijadi, S.T., M.T., IPM**
Chairman Supply Chain Indonesia

1. Pada Rapat Terbatas di Kantor Presiden Kamis lalu (5/3/2020), Presiden Jokowi mengutarakan kekusarannya atas biaya logistik atau pengiriman antar daerah yang lebih mahal daripada ke/dari luar negeri.
2. Presiden mencontohkan biaya pengiriman dari Jakarta ke Padang, Medan, Banjarmasin, dan Makassar yang jauh lebih mahal daripada pengiriman Jakarta ke Singapura, Hong Kong, dan Shanghai. Begitu pula dengan pengiriman dari Surabaya ke Makassar yang jauh lebih tinggi daripada dari Surabaya ke Singapura.

Atas biaya pengiriman/logistik yang mahal itu, Presiden menyatakan manfaat Program Tol Laut hingga kini tidak terlihat. Presiden menghendaki agar Program itu terus diakselerasikan karena tujuan awal program tol laut adalah mengurangi disparitas harga antar wilayah dan memangkas biaya logistik yang mahal.

3. Permasalahan biaya pengangkutan kontainer domestik yang tinggi terutama mencakup masalah muatan balik, skala ekonomi, dan produktivitas.

Pada pengiriman Jakarta-Hongkong, misalnya, kargo balikan Hongkong-Jakarta sekitar 50-60% dari kapasitas kapal, sementara kargo balikan Padang-Jakarta hanya sekitar 10-20%. Di lain sisi, pengangkutan dari Jakarta ke Hongkong menggunakan kapal berkapasitas di atas 5.000 TEU's, sedangkan kapal yang digunakan dari Jakarta ke Padang maksimal hanya 2.000 TEU's.

Produktivitas pelabuhan juga mempengaruhi efisiensi biaya logistik. Pelabuhan di Hongkong dapat menangani 40-50 BPH (kontainer per jam), sementara Pelabuhan Teluk Bayur hanya sekitar 10-20 BPH.

Rekomendasi terhadap hal ini adalah peningkatan kapasitas kapal maupun armada moda transportasi lain untuk meningkatkan skala ekonomi. Upaya ini harus dilakukan dengan perbaikan sistem konsolidasi muatan antar wilayah dengan menggunakan sistem informasi yang handal. Namun, masalah konsolidasi ini dapat terkendala justru karena jumlah pelabuhan di Indonesia yang terlalu banyak.

CATATAN SCI

Diperlukan penataan struktur kepelabuhanan yang lebih baik. Selain itu, pelabuhan juga harus meningkatkan dan menerapkan standardisasi proses, peralatan dan teknologi, serta SDM.

4. Tol Laut menjadi salah satu konsep penting pengembangan transportasi laut untuk Indonesia yang merupakan negara kepulauan dan negara maritim.

Ketidakmerataan ekonomi mengakibatkan inefisiensi transportasi laut (biaya pengangkutan mahal) karena kekurangan muatan balik dari wilayah-wilayah dengan pertumbuhan ekonomi rendah, terutama di Kawasan Timur Indonesia.

Upaya peningkatan muatan balik Tol Laut harus didukung beberapa pihak terkait secara sinergis. Pemerintah daerah setempat, misalnya, perlu memanfaatkan Tol Laut untuk mengangkut produk dan komoditas potensialnya.

Selain bermanfaat untuk mengisi muatan balik Tol Laut, hal itu berpotensi meningkatkan daya saing produk dan komoditas yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan dan perekonomian wilayahnya. Potensi muatan dari wilayah itu antara lain berbagai komoditas perikanan, pertanian, dan perkebunan.

Untuk komoditas perikanan laut, potensinya sekitar 12 juta ton per tahun pada 11 Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) yang tersebar di seluruh Indonesia, termasuk yang dilewati jalur Tol Laut. Sementara, konsumsi ikan terbanyak di Pulau Jawa, baik untuk masyarakat maupun industri. Dengan demikian, komoditas perikanan sangat berpotensi menjadi muatan balik Tol Laut.

Terima kasih.

Bandung, 8 Maret 2020

Setijadi

Chairman

Supply Chain Indonesia

E-mail : setijadi@SupplyChainIndonesia.com