

FUNGSI PENTING KERETA API PELABUHAN

TERHADAP PENURUNAN BIAYA LOGISTIK DI INDONESIA



Oleh: Rudy Sangian | Senior Consultant at Supply Chain Indonesia

Seperti yang telah kita ketahui bersama bahwa pemerintah ingin menurunkan biaya logistik di Indonesia dengan menggagaskan ide Tol Laut dan menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Sebagai salah satu cara untuk mewujudkan Tol Laut tersebut adalah dengan mengaktifkan kembali kereta api di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.

Dengan mengaktifkan kembali kereta api yang langsung menuju ke pelabuhan, hal ini akan mengurangi beban jalan raya dikarenakan satu lokomotif bisa menarik 18 gerbong, hal ini juga tentunya akan berdampak pada pengurangan biaya logistik di Indonesia, karena apabila kereta api langsung masuk ke area pelabuhan bongkar muat barang dari kereta ke kapal dan sebaliknya bisa dilakukan satu kali.

Berikut beberapa dampak lainnya yang akan terjadi apabila kereta api pelabuhan bisa diaktifkan kembali, yaitu:

1. Ada biaya tambahan LOLO yaitu *lift on/ off* GD (gerbong datar) yang menaikkan Biaya Logistik
2. Ada penurunan *cost of OB (overbrengen)* dikarenakan dapat diupayakan melalui prosedural TL yang menurunkan biaya logistik
3. Ada penurunan pendapatan Operator Lini DEPO/ TPS sepanjang Yos Sudarso, Cakung Cilincing yang menurunkan biaya logistik
4. Ada fenomena managing MT kontainer di DEPO area yang berdekatan dengan Kawasan Industri sehingga menurunkan biaya logistik
5. Ada penurunan *inlane carrier cost* dari pelabuhan ke *cross docking warehouse area* dan sebaliknya yang dapat menurunkan Biaya Logistik

Dari kelima butir *costing* di atas hanya satu item yang mempengaruhi kenaikan biaya logistik sisanya empat item menurunkan drastis biaya logistik.

Dari pandangan kasak mata ada pengaruh signifikan terhadap penurunan biaya logistik khusus Jakarta dan sekitarnya.

Namun yang perlu diketahui bersama adalah kapasitas per GD itu maximum-nya adalah sekitar 40 T. Dan hal ini berpengaruh pada seleksi berat pada butir item 1 di atas yaitu LOLO GD. Dengan demikian di sisi manajerial operasional Logistik Perkeretaapian itu sifatnya *mandatory* menggunakan pemanfaatan teknologi yang dapat memperkecil resiko BIOP per GD itu.

Untuk melakukan antisipasi pada butir item 1 di atas maka ada banyak hal dan harus menggunakan

ARTIKEL

teknologi sehingga *LOLO Sequence List* dapat berjalan lancar sehingga tidak ber-efek-domino pada Biaya Penumpukan Lini I Pelabuhan dan akhirnya berpengaruh pada tingginya *dwelling time cost*.

Khusus butir item 2 di atas maka rancangan jalur KA masuk pelabuhan itu perlu ditata sedemikian rupa sehingga prosedural TL dapat dilakukan.

Masuknya kereta api ke pelabuhan mempunyai dampak dapat meningkatkan pungutan jasa kepelabuhanan BUMN operator pelabuhan yang disebabkan selalu tersedianya lapangan bongkar dan lapangan muat di Lini I Pelabuhan. Dapat juga meningkatkan BOR dermaga pelabuhan dan menurunkan biaya *dwelling time* saat ini.

Harusnya ini mendapat dukungan dari pihak importir/ eksportir. Kartel harga gudang Lini 2 pelabuhan yang dikelola oleh satu aktor juga dapat dihindari dengan adanya manajemen dan pemanfaatan teknologi pada satu siklus logistik kepelabuhanan yang di dalamnya ada logistik perkeretaapian.

Fungsi kedaulatan Otoritas Pelabuhan harus dikembangkan lebih jauh sampai pada siklus dimaksud di atas sehingga arus kelancaran kapal dan barang sesuai dengan amanat UU 17/ 2008 Tentang Pelayaran dapat dicapai dengan baik.

Sekilas tentang Supply Chain Indonesia

Supply Chain Indonesia (SCI) merupakan lembaga independen yang bergerak dalam kegiatan pendidikan, pelatihan, konsultasi, penelitian, dan pengembangan bidang logistik dan *supply chain* di Indonesia. SCI menjadi wadah informasi, interaksi, dan komunikasi para praktisi, akademisi, birokrasi, peneliti, dan pemerhati bidang logistik dan *supply chain* di Indonesia.

SCI telah berperan dalam memperbaiki dan meningkatkan kinerja logistik untuk perusahaan-perusahaan swasta dan BUMN. SCI juga berkontribusi dalam perbaikan dan pengembangan logistik melalui beberapa kementerian dan lembaga pemerintah terkait, seperti Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, dan lain-lain, termasuk dalam implementasi Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.