

PERAN PERKERETAAPIAN DALAM MENUNJANG SISTEM LOGISTIK NASIONAL

Hermanto Dwiatmoko

Ketua Umum Masyarakat Perkeretaapian Indonesia (MASKA)
Fakultas Teknik Universitas Mercu Buana
Jln. Menteng Raya No. 29, Jakarta Pusat
hermanto.dwiatmoko@mercubuana.ac.id

Abstract

Indonesia is faced with an increasingly high level of international and interregional competition. This competition has shifted from competition between products and companies to competition between logistics networks and supply chains. The logistics process is basically directed to optimize production factors, namely to optimize the costs, time, and quality. The Government of the Republic of Indonesia plans to build 3,250 km of new railway lines during the 5 year administration, in the 2014-2019 period, by constructing the Trans Sumatra, Trans Sulawesi, and Trans Papua railway lines, as well as the double track railway lines in Java. Because rail transport is a mass transportation mode, it is hoped that this railway transportation can reduce national logistics costs. Therefore, railway infrastructure and facilities need to be developed, especially for transporting passengers and goods.

Keywords: logistics network, supply chain, rail transportation, national logistics costs

Abstrak

Indonesia dihadapkan pada tingkat persaingan antar negara dan antar regional yang semakin tinggi. Persaingan ini telah bergeser dari persaingan antar produk dan antar perusahaan ke persaingan antar jaringan logistik dan rantai pasok. Proses logistik pada dasarnya diarahkan untuk mengoptimalkan faktor produksi, yaitu untuk melakukan optimasi terhadap biaya, waktu, dan kualitas. Pemerintah Republik Indonesia mencanangkan akan membangun 3.250 km jalur kereta api baru selama 5 tahun pemerintahan, pada periode 2014-2019, dengan mewujudkan jalur kereta api Trans Sumatera, Trans Sulawesi, dan Trans Papua, serta jalur ganda kereta api di Pulau Jawa. Karena transportasi kereta api merupakan moda angkutan massal, diharapkan angkutan kereta api ini dapat menurunkan biaya logistik nasional. Oleh karena itu, prasarana dan sarana perkeretaapian perlu dikembangkan, khususnya untuk mengangkut penumpang dan barang.

Kata-kata kunci: jaringan logistik, rantai pasok, angkutan kereta api, biaya logistik nasional

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki sumber daya melimpah yang berpotensi menjadi “*supply side*” yang mampu memasok dunia dengan aneka ragam hasil alam dan industri olahannya. Di sisi lain, jumlah penduduk Indonesia yang besar sekaligus dapat menjadi target pasar atau “*demand side*” yang besar dalam rantai pasok global. Namun potensi-potensi yang dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional tersebut masih belum didukung oleh sistem logistik yang optimal, baik dari penyediaan infrastruktur, penerapan sistem, kompetensi para pelaku dan penyedia jasa logistik,

maupun koordinasi antarpemangku kepentingan baik dalam skala institusi maupun nasional.

Pada tahun 2014, biaya logistik nasional mencapai 24% dari Produk Domestik Bruto (PDB), dan biaya tersebut lebih tinggi bila dibandingkan dengan Korea Selatan (16,3%), Malaysia (15%), Jepang (10,6%), dan Amerika Serikat (9,9%). Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional tahun 2015-2019, biaya logistik ditargetkan turun menjadi 16% pada tahun 2019. Untuk dapat mencapai angka 16% tersebut harus diketahui permasalahan yang terjadi pada sistem logistik di Indonesia.

Salah satu cara untuk menemukan masalah pada sistem logistik Indonesia adalah dengan membandingkan kinerja logistik Indonesia dengan kinerja logistik negara lain, dengan menggunakan Indeks Kinerja Logistik (*Logistics Performance Index*). Pada tahun 2018 posisi Indonesia berada pada peringkat ke-46 dari 160 negara yang disurvei oleh Bank Dunia, dan berada di bawah beberapa negara ASEAN, yaitu Singapura (7), Thailand (32), Vietnam (39), Malaysia (41), tetapi lebih tinggi dibandingkan Filipina (60), Laos (82), Kamboja (98), dan Myanmar (137). Dari data tersebut dapat dilihat bahwa kinerja logistik di Indonesia masih rendah, yang tentu berpengaruh pada biaya logistik. Untuk itu diperlukan upaya untuk menurunkan biaya logistik, yang diharapkan dapat meningkatkan daya saing Indonesia dalam kancah persaingan global sebagai akibat pasar yang semakin terbuka. Biaya logistik yang rendah akan memberikan nilai tambah bagi produk nasional, baik dari sisi biaya maupun kualitasnya. Salah satu upaya penurunan biaya logistik adalah dengan meningkatkan efisiensi sistem transportasi nasional yang meliputi moda-moda transportasi jalan, kereta api, laut, dan udara.

Belum memadainya kualitas pelayanan transportasi ditandai dengan: (a) masih rendahnya tingkat penyediaan infrastruktur, baik kuantitas maupun kualitas, (b) masih adanya pungutan tidak resmi dan biaya transaksi yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi, (c) masih tingginya waktu pelayanan ekspor-impor dan adanya hambatan operasional pelayanan di pelabuhan, (d) masih terbatasnya kapasitas dan jaringan pelayanan penyedia jasa logistik nasional, (e) masih terjadinya kelangkaan stok dan fluktuasi harga kebutuhan bahan pokok masyarakat, terutama pada hari-hari besar nasional dan keagamaan, dan (f) masih tingginya disparitas harga di daerah-daerah perbatasan, terpencil, dan terluar. Kondisi tersebut sangat mempengaruhi kinerja sektor logistik nasional.

Selain dihadapkan pada masih rendahnya kinerja logistik, Indonesia juga dihadapkan pada tingkat persaingan antarnegara dan antarregional yang semakin tinggi. Persaingan tersebut telah bergeser dari persaingan antarproduk dan antarperusahaan ke persaingan antarjaringan logistik dan persaingan rantai pasok.

ELEMEN SISTEM LOGISTIK

Dalam pembahasan mengenai sistem logistik, perlu diketahui bahwa obyek logistik tidak terbatas hanya pada logistik barang, melainkan termasuk logistik penumpang, logistik

bencana, dan logistik militer (pertahanan keamanan) yang dilakukan oleh setiap pelaku bisnis dan industri, baik pada sektor primer, sektor sekunder, maupun sektor tersier dalam rangka menunjang kegiatan operasionalnya. Lebih lanjut, dalam Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) diuraikan bahwa aktivitas logistik juga melibatkan berbagai pemangku kepentingan, yang dapat dikategorisasikan ke dalam lima kelompok, yaitu:

- 1) Konsumen; pengguna logistik yang membutuhkan barang untuk penggunaan proses produksi maupun untuk konsumsi. Konsumen berwenang untuk menentukan sendiri jenis dan jumlah barang yang akan dibeli, dari siapa, dan di mana barang tersebut ingin dibeli dan ke mana tujuan barang tersebut diantarkan.
- 2) Pelaku Logistik (PL); yaitu sebagai pemilik dan penyedia barang yang dibutuhkan oleh para konsumen. Pelaku Logistik dibagi menjadi dua, yaitu: (a) produsen, yaitu pelaku logistik yang bertindak sebagai penghasil atau pembuat barang; dan (b) penyalur (*intermediare*), yang bertindak sebagai perantara perpindahan kepemilikan barang dari produsen menuju ke konsumen melalui saluran distribusi (pedagang besar (*wholesaler*), grosir, distributor, agen, pasar, pengecer, dan warung) dalam suatu mekanisme tata niaga.
- 3) Penyedia Jasa Logistik (*Logistics Service Provider*); merupakan institusi penyedia jasa yang bertugas mengirimkan barang (*transporter, freight forwarder, shipping liner*, dan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dari lokasi asal barang (*shipper*), seperti produsen, pemasok, atau penyalur, menuju tempat tujuannya (*consignee*), seperti konsumen, penyalur, atau produsen, dan jasa penyimpanan barang (pergudangan dan fumigasi).
- 4) Pendukung Logistik; yaitu institusi yang mendukung efektivitas dan efisiensi kegiatan logistik, dan turut berkontribusi dalam penyelesaian jika terjadi permasalahan selama aktivitas logistik berlangsung. Aktor-aktor yang termasuk dalam kategori ini, di antaranya, adalah asosiasi, konsultan, institusi pendidikan dan pelatihan, serta lembaga penelitian.
- 5) Pemerintah; peran pemerintah dalam aktivitas logistik adalah sebagai regulator yang menyiapkan peraturan perundangan dan kebijakan, fasilitator yang menyediakan dan membangun infrastruktur logistik yang diperlukan untuk terlaksananya proses logistik, dan integrator yang mengkoordinasikan dan mensinkronkan aktivitas logistik, sesuai dengan visi yang ingin dicapai, dan pemberdayaan, baik kepada pelaku logistik, kepada penyedia jasa logistik, maupun kepada pendukung logistik.

Dalam melakukan aktivitas logistik diperlukan dukungan infrastruktur logistik yang memadai. Menurut Buku Cetak Biru Pengembangan Sislognas, yang termasuk dalam infrastruktur yang mendukung aktivitas logistik tersebut terdiri atas: (1) simpul logistik (*logistics node*), yaitu pelaku logistik dan konsumen, dan (2) mata rantai logistik (*logistics link*), yang berperan dalam menggerakkan barang dari titik asal (*point of origin*) ke titik tujuan (*point of destination*), yang berupa jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan

informasi, dan jaringan keuangan. Penjelasan mengenai komponen-komponen pada infrastruktur logistik adalah sebagai berikut:

- 1) Infrastruktur dan jaringan distribusi; komponen ini berperan dalam pendukung kelancaran transaksi perpindahan kepemilikan di antara konsumen, pelaku logistik, dan penyedia jasa logistik. Entitas komponen ini terdiri atas penyedia (di antaranya adalah produsen, eksportir, dan importir), penyalur (di antaranya adalah pedagang besar, distributor, grosir, agen, dan pengecer), dan konsumen.
- 2) Infrastruktur dan jaringan transportasi; komponen ini berperan sebagai mata rantai keterkaitan antara simpul transportasi (*transportation node*) dan konektivitas antarsimpul (*transportation link*) yang berupa prasarana dan sarana transportasi. Yang termasuk dalam simpul-simpul transportasi adalah pelabuhan laut, pelabuhan udara, stasiun, terminal, dan pergudangan. Sedangkan yang termasuk dalam “*transportation link*” adalah jalan umum (termasuk jalan tol), jalur kereta api, jalur sungai, jalur pelayaran, jalur penerbangan, dan pipa. Simpul-simpul transportasi tersebut sangat perlu untuk diintegrasikan dengan jaringan transportasi dan pelayanan sarana intermoda transportasi guna meningkatkan efisiensi dan efektivitas pergerakan barang.
- 3) Infrastruktur dan jaringan informasi; komponen ini berfungsi untuk memperlancar transaksi informasi di antara pemangku kepentingan logistik secara aman, terjamin, dan andal. Komponen ini terbagi lagi menjadi jaringan fisik informasi (jaringan telekomunikasi), sarana transportasi data (*messaging hub*), aplikasi (keamanan, saluran pengiriman, maupun aplikasi khusus), dan data berupa dokumen.
- 4) Infrastruktur dan jaringan keuangan; komponen ini berfungsi untuk memperlancar transaksi keuangan di antara pemangku kepentingan logistik. Jenis jasa keuangan logistik meliputi jasa-jasa kepabeanaan, perpajakan, perbankan, serta asuransi. Yang termasuk dalam komponen infrastruktur dan jaringan keuangan adalah pelaku jasa keuangan (Bank, Asuransi, dan Lembaga Keuangan Bukan Bank atau LKBB), dan sarana jasa keuangan (ATM, internet atau *sms banking*, dan loket tunai).

SISTEM LOGISTIK NASIONAL

Dalam rangka mewujudkan visi ekonomi Indonesia tahun 2025 berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) melalui peningkatan konektivitas antardaerah dengan mempercepat pembangunan setiap koridor perekonomian serta didukung peningkatan kualitas SDM dan penggunaan IPTEKS, Sistem Logistik Nasional diharapkan dapat berperan serta dalam meningkatkan daya saing nasional dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia.

Logistik merupakan rangkaian kegiatan pengambilan dan penempatan barang dari tempat dan waktu yang telah direncanakan. Pengertian logistik yang lain adalah sekumpulan aktivitas fungsional (transportasi dan pengendalian inventori) yang dilakukan sebuah perusahaan dalam proses mengubah bahan baku menjadi produk jadi. Secara umum kegiatan

logistik terdiri atas dua kegiatan, yaitu kegiatan pergerakan (*move*) yang bersifat dinamis dan keinginan penyimpanan (*store*) yang bersifat statis. Dua kegiatan utama tersebut diurai menjadi beberapa kegiatan, yaitu pemrosesan pesanan, transportasi, persediaan, penanganan barang, struktur fasilitas, serta sistem informasi dan komunikasi. Kegiatan-kegiatan itu disebut juga sebagai bauran kegiatan logistik, dan semua kegiatan tersebut tidak dapat dihindarkan keberadaannya dalam sebuah rantai pasok.

Manajemen logistik dapat diartikan sebagai proses pengelolaan strategis dalam hal pembelian, pergerakan dan penempatan material, inventori barang jadi melalui organisasi, serta saluran *marketing* untuk mendapatkan keuntungan di masa sekarang dan di masa yang akan datang melalui pemaksimalan biaya yang efektif pada pemenuhan order. Misi logistik perusahaan berarti bahwa perusahaan tersebut harus mengirimkan barang atau jasa sesuai dengan keinginan (spesifikasi) konsumen tanpa berubah sedikit pun, harus mengirimkan produk ke tempat tujuan yang tepat, serta harus mengirimkan produk tepat waktu, situasi, dan kondisi yang tepat pula. Mengingat logistik akan selalu melibatkan unsur pemasok, manufaktur, distribusi, dan pelanggan, misi logistik juga berarti harus dapat melaksanakan pengiriman barang dan jasa yang diperlukan pelanggan secara efisien.

Untuk mewujudkan Sislognas, pemerintah telah menerbitkan Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012, tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Cetak Biru Pengembangan Sislognas bukan hanya membahas hal yang berkaitan dengan aspek mikro, namun juga membahas aspek makro, seperti kebijakan dan regulasi, peranan, dan interaksi para pemangku kepentingan. Pendekatan yang digunakan dalam penerapan Sislognas adalah "*ship promotes the trade*" dengan pertimbangan wilayah Indonesia yang luas dan keterbatasan konektivitas antardaerah di beberapa wilayah tertentu, sehingga diharapkan Sislognas yang efektif dan efisien mampu meningkatkan semangat aktivitas perekonomian nasional, baik dalam kegiatan industri, kegiatan perdagangan, maupun kegiatan perekonomian lainnya, yang tentunya dapat mempercepat pertumbuhan perekonomian nasional yang dapat diukur melalui peningkatan investasi serta peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB) per kapita.

Logistik dalam Cetak Biru Penataan dan Pengembangan Sektor Logistik Indonesia didefinisikan secara sederhana sebagai penyediaan suatu barang yang dibutuhkan, yang pengadaannya dapat dilakukan langsung oleh pihak yang membutuhkan atau dilakukan oleh pihak lain. Dalam perkembangannya, persepsi tentang logistik berubah, dengan logistik dipersepsikan bukan lagi sebagai suatu barang yang dibutuhkan tetapi proses mengadakan barang kebutuhan tersebut dipersepsikan sebagai logistik. Dalam proses pengadaan barang, berbagai kegiatan harus dilalui, mulai dari lokasi tempat bahan baku itu dihasilkan, diangkut ke tempat pengolahan untuk dijadikan bahan jadi, dan selanjutnya didistribusikan kepada pelanggan yang tersebar di berbagai tempat, yang harus dilakukan secara efisien dan tepat manfaat dalam waktu yang singkat, agar harga produk dapat dijangkau oleh konsumen. Proses logistik ini pada dasarnya diarahkan untuk mengoptimalkan faktor produksi, yaitu untuk melakukan optimasi terhadap biaya, waktu, dan kualitas. Penyerahan barang dan orang secara tepat waktu dan aman sangat penting bagi perekonomian dan tekanan untuk

memberikan secara lebih cepat selalu ada ketika dibutuhkan. Oleh karena itu, penentuan lokasi sangat mempengaruhi keekonomian sistem logistik. Lokasi depo dipengaruhi oleh:

- 1) Biaya produksi, terutama dalam kaitannya ketersediaan tenaga kerja, upah buruh, bahan bakar, dan daerah produksi;
- 2) Biaya pergudangan, *transshipment*, dan lokasi penempatan gudang;
- 3) Biaya untuk melakukan konsolidasi dan dekonsolidasi;
- 4) Faktor kualitas produksi, dekonsolidasi, dan transportasi;
- 5) Peluang untuk menggunakan berbagai moda transportasi, termasuk biaya dan waktu yang diperlukan.

Logistik pada gilirannya ditentukan oleh lokasi yang tepat untuk mengantarkan kebutuhan barang kepada konsumen dengan harga yang murah, waktu yang tepat, dan kualitas yang baik.

PERAN TRANSPORTASI DALAM SISTEM LOGISTIK NASIONAL

Kemajuan teknologi dalam bidang transportasi dan komunikasi telah membawa dampak yang positif dalam hubungan antarbangsa, khususnya dalam hubungan ekonomi internasional. Perkembangan lain adalah telah mempendek jarak, dan hal ini merupakan perombakan dan pembaharuan dalam sektor transportasi. Kontenerisasi dalam angkutan laut telah merombak strategi dan struktur armada angkutan kapal-kapal tradisional. Begitu pula kemajuan dalam dunia penerbangan, kereta api, dan jalan telah mendorong mobilitas barang dan penumpang dari satu negara ke negara lain di seluruh dunia. Secara ringkas dapat dikatakan bahwa pembaruan dalam bidang informasi dan transportasi telah mempermudah hubungan antarbangsa, baik yang menyangkut bidang sosial budaya maupun bidang ekonomi internasional.

Pentingnya transportasi bagi kelangsungan logistik terlihat bahwa dengan tersedianya transportasi memungkinkan tersedianya barang-barang bagi masyarakat yang didatangkan dari daerah lain dengan biaya yang lebih murah. Transportasi yang murah dan mudah akan menurunkan harga barang sehingga ongkos produksi atau biaya pengadaan barang yang bersangkutan juga akan murah.

Dalam melaksanakan ekspor, para eksportir tidak mengerjakan sendiri seluruh tugas yang menjadi kewajibannya. Sebagian tugas itu lazim diserahkan pada badan usaha lain. Satu di antaranya adalah usaha jasa transportasi atau *freight forwarder*, yang bertujuan mewakili tugas pengirim barang (*Consignor/Shipper/Exporter*) atau mewakili tugas penerima barang (*Consignee/Receiver/Importer*) yang diperlukan untuk terlaksananya pengirim barang ekspor maupun impor, baik melalui darat, laut maupun udara. Dalam perusahaan *freight forwarding* terdapat bagian atau divisi logistik, terutama logistik transportasi, yang bertugas sebagai armada dalam pengangkutan barang, baik berupa barang ekspor maupun barang impor. Perusahaan *freight forwarding* biasanya memiliki sendiri armada angkutannya,

namun tidak menutup kemungkinan bila perusahaan tersebut menyewa atau menyerahkan semua urusan transportasi kepada pihak ketiga (*out sourcing*). Faktor tersebut ditentukan oleh tingkat layanan dan biaya dari kedua pilihan. Bagian atau divisi logistik transportasi bertanggung jawab langsung atas tersedianya dan terjaminnya kendaraan yang akan digunakan sebagai sarana pengangkut bagi eksportir untuk memperlancar barang ekspor yang akan dikirim. Tersedianya armada angkutan tersebut harus diusahakan sesuai dengan kebutuhan atau permintaan eksportir dan harus siap di pabrik atau di gudang eksportir pada saat *stuffing* dalam waktu yang ditentukan. Hal tersebut merupakan salah satu cara untuk memberikan kepuasan terhadap konsumen/eksportir/importir. Dalam pelaksanaannya, banyak faktor yang dapat mempengaruhi jalannya kegiatan operasional logistik transportasi, baik faktor eksternal maupun faktor internal. Faktor-faktor tersebut dapat berdampak positif atau berdampak negatif terhadap jalannya perusahaan.

PERAN ANGKUTAN MULTIMODA

Untuk melancarkan pelaksanaan logistik, agar dapat sampai tepat waktu dengan biaya yang murah, dibutuhkan suatu sistem angkutan multimoda. dalam Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011, tentang Angkutan Multimoda, angkutan multimoda didefinisikan sebagai angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit dua moda angkutan yang berbeda atas dasar satu kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda, dari satu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda.

Angkutan multimoda menjadi perhatian dunia dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat di seluruh pelosok dunia, sehingga dipandang perlu untuk diatur oleh Persatuan Bangsa-Bangsa dalam United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, dan diteruskan lebih lanjut secara regional dalam ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT). Peran angkutan multimoda semakin penting dengan adanya agenda integrasi sistem logistik ASEAN menuju kepada perwujudan pasar tunggal ASEAN. Integrasi sistem logistik ASEAN dan ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport menyiratkan adanya liberalisasi di bidang jasa angkutan multimoda di kawasan ASEAN, yang pada akhirnya menuju kepada liberalisasi jasa pada tataran global sesuai dengan General Agreements on Tariffs and Trade (GATT's). Dengan demikian perlu diciptakan iklim yang kondusif bagi berkembangnya badan usaha angkutan multimoda nasional sebagai bagian Sislognas yang tumbuh berkelanjutan dan berdaya saing.

Salah satu kelemahan moda angkutan perairan adalah tidak bisa dilaksanakan untuk angkutan dari pintu ke pintu, sehingga harus diintegrasikan dengan moda lainnya untuk menjadi lebih fleksibel. Perkembangan yang kemudian berkembang adalah bahwa untuk perjalanan jarak jauh yang lebih efisien dalam penggunaan ruang kapal adalah peti kemas (*container*). Pengembangan angkutan peti kemas harus didukung dengan fasilitas bongkar muat yang membutuhkan investasi yang cukup besar. Untuk menangani pertumbuhan

angkutan peti kemas domestik, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yaitu operator pelabuhan Pelindo I-IV, membuat unit usaha baru untuk menangani arus peti kemas di pelabuhan. Pemerintah menggunakan 6 pelabuhan besar di Indonesia, mulai dari barat sampai ke timur, yaitu Belawan (Medan), Batam, Tanjungpriok (Jakarta), Tanjungperak (Surabaya), Soekarno Hatta (Makassar), dan Pelabuhan Sorong (Papua) dalam konsep yang disebut sebagai Pendulum Nusantara, yang diharapkan dapat meningkatkan kecepatan pelayanan peti kemas dalam negeri serta menurunkan biaya angkutan, sehingga diharapkan akan terjadi peralihan angkutan barang dari angkutan darat ke angkutan laut.

Proses yang sangat penting dalam pelaksanaan logistik adalah perpindahan yang perlu dilakukan di titik-titik simpul, baik antarmoda transportasi maupun dengan moda sejenis, yaitu dari kapal kecil ke kapal besar atau sebaliknya. Untuk itu, dibutuhkan peralatan untuk memindahkan muatan tersebut. Untuk mendorong angkutan multimoda diperlukan perangkat prasarana yang tepat. Prasarana yang paling penting untuk mendorong pergerakan angkutan multimoda adalah fasilitas bongkar muat yang disesuaikan dengan besarnya muatan yang diangkut. Fasilitas bongkar muat harus sudah disiapkan pada awal perjalanan sampai dengan tujuan perjalanan. Di antaranya masih diperlukan peralatan untuk memindahkan dari angkutan yang kurang ekonomis, dalam hal ini truk, ke kereta api atau ke angkutan laut. Pertimbangan utama dalam pemilihan moda angkutan adalah biaya angkut dan kecepatan pelayanan angkutan.

PERAN ANGKUTAN KERETA API DALAM SISTEM LOGISTIK NASIONAL

Kondisi perkeretaapian di Indonesia saat ini, dengan sebagian besar jaringannya merupakan peninggalan zaman Pemerintahan Belanda, sangat membutuhkan penanganan yang khusus dan intensif. Berbagai keunggulan moda kereta api belum dapat dioptimalkan, yang terlihat pada masih rendahnya pangsa angkutan penumpang maupun barang. Dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2014–2019, pangsa kereta api untuk angkutan penumpang hanya 7,3%, dan jumlah ini relatif jauh lebih rendah jika dibandingkan dengan pangsa angkutan jalan, yaitu 84,13%. Sedangkan untuk angkutan barang angkanya mencapai sekitar 0,67% dari total angkutan barang nasional, dengan angkutan barang didominasi oleh angkutan jalan, yaitu 91,25% dan angkutan moda lain sebesar 8,06%. Dalam kurun waktu tahun 2006–2015, rata-rata pertumbuhan angkutan penumpang 9% dan angkutan barang 8%.

Untuk mewujudkan transportasi kereta api yang andal dan layak operasi, diperlukan investasi yang relatif cukup besar guna meningkatkan daya saing dan daya dukung prasarana dan sarana perkeretaapian, baik melalui pembiayaan pemerintah, melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) maupun melalui pembiayaan swasta. Mengingat transportasi merupakan salah satu bentuk pelayanan publik, pemerintah mempunyai tanggung jawab dalam menyediakan transportasi tersebut, khususnya transportasi kereta api, baik melalui mekanisme pembiayaan APBN atau Anggaran

Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), maupun pembiayaan swasta sepenuhnya. Dengan perubahan paradigma setelah disahkannya UU Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, termasuk peraturan pelaksanaannya (Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah No. 72 tahun 2009), upaya untuk memajukan perkeretaapian nasional menjadi lebih terbuka. Salah satu persoalan yang memperlambat kemajuan adalah rendahnya investasi di bidang perkeretaapian. Setelah disahkannya undang-undang tersebut, investasi diharapkan dapat meningkat melalui keikutsertaan swasta maupun pemerintah daerah dalam penyelenggaraan perkeretaapian. Walaupun demikian, terlepas dari berbagai kendala yang ada, bagaimanapun juga peran perkeretaapian nasional tetap strategis mengingat beberapa keunggulan yang dimilikinya. Oleh karenanya, perlu diupayakan dukungan untuk menjamin ketersediaan prasarana dan sarana perkeretaapian yang andal dan laik operasi dalam rangka pengembangan angkutan penumpang dan barang melalui kereta api di masa mendatang, baik untuk angkutan jarak jauh, jarak menengah, maupun angkutan perkotaan (lokal), di kota-kota besar yang menghadapi permasalahan kemacetan lalu lintas.

Pada dasarnya, fokus kebijakan pemerintah dalam kebijakan angkutan barang dan penumpang adalah untuk mengoptimalkan peran setiap moda transportasi dalam usaha untuk meminimalkan biaya dan eksternalitas proses transportasi angkutan barang dan penumpang. Kebijakan tersebut dilakukan melalui integrasi sejumlah moda transportasi sesuai dengan keunggulan komparatifnya masing-masing, seperti hasil penelitian Rodrigue dan Comtois (2006), yang menyatakan bahwa biaya angkutan terendah untuk jarak sampai dengan 500 km adalah angkutan jalan, untuk jarak antara 500 sampai dengan 700 km adalah angkutan kereta api, dan untuk jarak lebih besar dari 700 km adalah angkutan laut.

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2015–2019, pemerintah mencanangkan akan membangun 3.250 km jalur kereta api baru selama lima tahun pemerintahan (2014–2019), yaitu dengan mewujudkan jalur kereta api Trans Sumatera, Trans Sulawesi, dan Trans Papua, serta jalur ganda kereta api di Pulau Jawa. Selain itu, beberapa kota besar juga akan dibangun transportasi yang berbasis rel. Sebagai contoh adalah Pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) di Kota Jakarta dan Light Rapid Transit (LRT) di Jabodetabek dan Palembang. Program ini diharapkan dapat meningkatkan efisiensi nasional dan menurunkan biaya logistik serta peningkatan pertumbuhan ekonomi, yang pada akhirnya akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Perkeretaapian merupakan angkutan massal yang dapat digunakan untuk angkutan penumpang dan barang dalam jumlah besar sehingga lebih efisien dibandingkan dengan angkutan jalan. Hasil penelitian Apanisile dan Akinlo (2013) menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara investasi (pengembangan) perkeretaapian dan pertumbuhan ekonomi yang positif di Nigeria. Penelitian lain yang sejalan dengan penelitian tersebut dilakukan oleh Herranz Loncan (2011), yang meneliti kontribusi kereta api terhadap pertumbuhan ekonomi di Amerika Latin.

KESIMPULAN

Logistik merupakan rangkaian kegiatan pengambilan dan penempatan barang dari tempat dan waktu yang telah direncanakan. Pengertian logistik yang lain adalah sekumpulan aktivitas fungsional yang dilakukan oleh suatu perusahaan dalam proses mengubah bahan baku menjadi produk jadi. Transportasi mempunyai peran utama, yaitu sebagai alat bantu penggerak pembangunan dan sebagai pelayanan bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan. Peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Proses yang sangat penting dalam pelaksanaan logistik adalah perpindahan yang perlu dilakukan di titik-titik simpul, baik antarmoda transportasi, maupun dengan moda sejenis, seperti dari kapal kecil ke kapal besar atau sebaliknya.

Transportasi kereta api merupakan moda angkutan massal, sehingga berpotensi dapat menurunkan biaya logistik nasional. Oleh karena itu, prasarana dan sarana perkeretaapian perlu dikembangkan, khususnya untuk mengangkut penumpang dan barang.

DAFTAR PUSTAKA

- Apanisile, O. T., dan Akinlo, T. 2013. *Rail Infrastructure and Economic Growth in Nigeria (1970–2011)*. *Journal of Business and Management Research*, 3 (5): 18–24.
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2014. *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional*. Jakarta.
- Herranz-Loncan, A. 2011. *The Contribution of Railways to Economic Growth in Latin America Before 1914: A Growth Accounting Approach*. Barcelona: University of Barcelona.
- Rodrigue, C. dan Slack. 2006. *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.