

SISTEM TRANSPORTASI LOGISTIK KAWASAN INDUSTRI DI JABODETABEK

Dianne Putri Arianes¹, Fitri Suryani²

Universitas Persada Indonesia YAI
Jl. Salemba Raya No. 7-9A Jakarta Pusat

E-mail : diannearianes21@gmail.com¹, suryani.fitri21@yahoo.com²

ABSTRAK

Di setiap rutinitas profesionalitas pekerjaan pengiriman barang, maka suatu keterlambatan menjadi suatu hal yang harus dihindari karena menyangkut ketepatan waktu yang disukai konsumen atau pengguna barang. Untuk memperlancar pelaksanaan logistik dengan efektif dan efisien dibutuhkan suatu sistem angkutan multimoda. Indonesia sebagai negara kepulauan dengan sekitar 17 ribu Pulau, merupakan negara yang harus dapat mengoptimalkan pergerakan barang yang tidak hanya bertumpu pada satu moda saja. Untuk mendorong angkutan multimoda perlu didukung dengan prasarana yang tepat, dengan melihat kondisi nyata di lapangan dan melalui *Geographic Information System* akan didapatkan Rute – rute yang efisien untuk transportasi logistik. Kawasan industri yang akan di tinjau yaitu Kawasan Berikat Nusantara (Cilincing) dan Marunda Center.

Kata kunci : Transportasi, Logistik, Multimoda

ABSTRACT

In every professional routine of the delivery of goods, then a delay becomes a thing to be avoided because of the punctuality of time favored by consumers or users of goods. To facilitate the implementation of logistics effectively and efficiently required a multimodal transport system. Indonesia as an archipelagic country with about 17 thousand islands, is a country that must be able to optimize the movement of goods that not only rely on one mode. To encourage multimodal transport needs to be supported with the right infrastructure, by looking at the real conditions in the field and through the Geographic Information System will be obtained An efficient route for transport logistics. The industrial estates to be reviewed are Kawasan Berikat Nusantara (Cilincing) and Marunda Center.

Keyword: Transportation, logistics, Multimoda

1. PENDAHULUAN

Suatu pengiriman barang dari daerah satu ke daerah lainnya memang memerlukan perhitungan yang cermat dan tepat guna menghindari berbagai resiko sehingga dapat mengurangi biaya ongkos transportasi. Transportasi yang dimaksudkan adalah kendaraan yang dapat melakukan pengiriman barang sampai ke tempat tujuan yaitu konsumen yang memerlukan barang tersebut. Kegunaan utama transportasi adalah mengantarkan dengan cepat dan tepat waktu. Adapun faktor yang lainnya yang mempengaruhi pemilihan transportasi bila dihubungkan dengan minimasi biaya, yaitu mencari transportasi yang murah tetapi dapat diandalkan atau kecepatannya sudah maksimal dan tepat waktu atau tidak terlambat. Faktor – faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi adalah tujuan

perjalanan, jarak tempuh perjalanan dan penghasilan pelaku perjalanan.

Di setiap rutinitas profesionalitas pekerjaan pengiriman barang, maka suatu keterlambatan menjadi suatu hal yang harus dihindari karena menyangkut ketepatan waktu yang disukai konsumen atau pengguna barang. Untuk memperlancar pelaksanaan logistik dengan efektif dan efisien dibutuhkan suatu sistem angkutan multimoda. Angkutan multi moda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit dua moda angkutan yang berbeda atas dasar satu kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda.

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan sekitar 17 ribu Pulau, merupakan negara yang harus

dapat mengoptimalkan pergerakan barang yang tidak hanya bertumpu pada satu moda saja. Untuk mendorong angkutan multimoda perlu didukung dengan prasarana yang tepat. Prasarana yang paling penting untuk mendorong pergerakan angkutan multimoda adalah fasilitas bongkar muat yang disesuaikan dengan besarnya barang diangkut. Fasilitas bongkar muat harus sudah tersedia dari tempat asal ke tempat tujuan barang akan dikirim. Diperlukan peralatan untuk memindahkan barang yang diangkut ke moda yang lebih ekonomis. Dalam melakukan pemilihan moda transportasi untuk pemilihan barang, sebaiknya juga dipertimbangkan maksimal dan kapasitas dan beban angkut kendaraan. Penggunaan kendaraan yang melebihi kapasitas dan beban angkut, akan menambah biaya tak langsung dari penggunaan moda transportasi tersebut.

Dalam upaya meningkatkan investasi dibidang infrastruktur, maka perlu kiranya pemerintah mengajak pihak – pihak yang mempunyai kepentingan dalam pembangunan infrastruktur.

2. METODOLOGI

Metodologi ini menganalisis keadaan nyata untuk mendapatkan transportasi logistik yang mendukung kawasan industri.dengan melihat keadaan di kawasan tersebut dapat di tentukan rute potensial untuk sebuah kawasan industri.

Tempat di kawasan industri Jabodetabek, waktu pengambilan data Bulan November 2017.

3. LANDASAN TEORI

Sistem Transportasi

Sistem Transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang, yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami ataupun buatan/rekayasa.

Konsep dasar Kota Logistik adalah bahwa jumlah kendaraan yang melakukan perjalanan di daerah perkotaan dapat dikurangi melalui pemanfaatan yang lebih efisien. Secara historis, untuk masalah transportasi angkutan barang perkotaan kita menemukan periode singkat aktivitas di awal 70-an. Periode ini menghasilkan peraturan lalu lintas untuk menghindari adanya kendaraan berat di kota-kota besar di Indonesia seperti misalnya Jakarta.

kota Jakarta menerapkan kebijaksanaan pembatasan route dan waktu pergerakan armada angkutan barang dalam kota. Armada angkutan barang tidak diperkenankan melintasi jalan-jalan tertentu pada siang hari dan hanya diperkenankan masuk pada malam hari, untuk mencegah terjadinya kemacetan lalu lintas di dalam kota. Para perencana lalu lintas hanya mementingkan kelancaran arus lalu lintas kendaraan angkutan penumpang di dalam

kota ketimbang kelancaran arus angkutan barang. Padahal angkutan barang merupakan tulang punggung perekonomian kota. Ironisnya kebijaksanaan tersebut tidak cukup ampuh untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di pusat kota, akibat adanya kegiatan bongkar muat barang yang dilakukan di atas ruas jalan pada siang hari.. Sebagaimana diketahui gudang-gudang di pusat kota Jakarta merupakan gudang-gudang tua yang tidak memiliki halaman yang cukup untuk melakukan kegiatan bongkar muat, sehingga menggunakan ruas jalan untuk kegiatannya dan memberi andil dalam kemacetan lalu lintas. Armada angkutan barang meskipun tidak diizinkan masuk pada siang hari, kebanyakan menunggu di pinggiran kota sampai waktu yang diizinkan tiba yaitu pada malam hari. Pada saat masuk ke pusat kota umumnya gudang-gudang yang ada sudah tutup sehingga kegiatan bongkar muat terpaksa dilakukan keesokan harinya pada siang hari. Secara tidak langsung kebijaksanaan tersebut mengakibatkan pengiriman barang tertunda beberapa saat dan pada akhirnya akan menyebabkan biaya transportasi menjadi tinggi karena banyak waktu terbuang percuma. Sebetulnya angkutan barang merupakan salah satu mata rantai atau sub sistem dari sistem logistik, dalam hal ini mencakup 2 sistem logistik, yaitu sistem logistik teritorial dan sistem logistik industrial. Oleh karena itu penataan angkutan barang seharusnya tidak dilakukan semata-mata dengan pendekatan lalu lintas tetapi juga harus dengan pendekatan logistik. Sistem logistik teritorial adalah penyelenggaraan distribusi barang dalam satu kota, dari satu kota dengan kota lainnya, dari satu daerah dengan daerah lainnya dan bahkan dari satu negara dengan negara lainnya. Sedangkan sistem logistik industrial adalah penyelenggaraan distribusi barang dalam proses produksi maupun pemasaran dari suatu kegiatan industri. Di negara-negara maju salah satu sarana yang dibangun untuk mendukung terselenggaranya kedua sistem logistik tersebut adalah apa yang dikenal dengan platforme di Perancis, distribution center di Belanda dan cargo terminal di Inggris, trucks terminal di U.S. Untuk sementara dalam tulisan ini akan digunakan istilah terminal angkutan barang (Zubir Ismail, 2007).

Wilayah Pusat Pertumbuhan Industri (WPPI)

Wilayah Pusat Pertumbuhan Industri (WPPI) adalah wilayah yang di rancang dengan pola berbasis pengembangan industri dengan pendayagunaan potensi sumberdaya wilayah melalui penguatan infrastruktur industri dan konektivitas. WPPI adalah bentang suatu bentang alam yang terdiri atas beberapa daerah yang berpotensi untuk tumbuh dan berkembangnya kegiatan industri dan memiliki keterkaitan ekonomi yang bersifat dinamis karena dukungan oleh infrastruktur konektivitas yang mantap. Kebijakan perwilayah industri untuk mendorong tumbuhnya WPPI dilakukan dengan memperhatikan:

1. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN)
2. Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia
3. Pendayagunaan potensi sumberdaya wilayah secara nasional
4. Peningkatan Nilai Tambah sepanjang rantai nilai
5. Peningkatan jaringan infrastruktur yang merata dan berjenjang
6. Peningkatan jumlah dan kualitas SDM

Tabel 1. Daerah – daerah yang ditetapkan sebagai WPPI

Direktorat	No	Lokasi	Provinsi
Direktorat Pengembangan Wilayah I	1	Mimika	Papua
	2	Teluk Bintuni	Papua Barat
	3	Halmahera Timur-Halmahera Tengah – Pulau Morotai	Maluku Utara
	4	Bitung-Manado-Tomohon-Minahasa-Minahasa Utara (termasuk KAPET MANADO BITUNG)	Sulawesi Utara
	5	Kendari-Konawe-Konawe Utara-Konawe Selatan-Kolaka-Morowali (termasuk KAPET BANK SEJAHTERA SULTRA)	Sulawesi Tenggara
	6	Palu-Donggala-Parigi-Mountung-Sigi (termasuk KAPET PALAPAS)	Sulawesi Tengah
	7	Makassar-Maros-Gowa-Takalar-Jeneponto-Bantaeng	Sulawesi Selatan
Direktorat Pengembangan	8	Pontianak-Landak-	Kalimantan Barat

an Wilayah II		Sanggau-Ketapang-Sambas-Bengkayang (sebagian KAPET Khatulistiwa)	
	9	Tanah Bumbu-Kotabaru (termasuk KAPET BATULICIN)	Kalimantan Selatan
	10	Samarinda, Balikpapan dan Kutai Kartanegara-Bontang-Kutai Timur (termasuk KAPET SASAMBA)	Kalimantan Timur
	11	Tarakan-Nunukan	Kalimantan Utara
	12	Banda Aceh, Aceh Besar dan Pidie-Bireun-Lhokseumawe (termasuk KAPET BANDAR ACEH DARUSSALAM)	Aceh
	13	Medan-Binjai-Deli Serdang-Karo-Simalungun-Batubara	Sumatera Utara
	14	Dumai-Bengkalis-Siak	Riau
	15	Batam-Bintan	Kep.Riau
	16	Banyuasin-Muara Enim	Sumatera Selatan
	17	Lampung Barat-Lampung Timur-Lampung Tengah-Tanggamus-Lampung Selatan	Lampung
Direktorat Pengembangan	18	Cirebon-Indramayu-Majalengka	Jawa Barat

an Wilayah III	19	Kendal- Semarang- Demak	Jawa Tengah
	20	Tuban- Lamongan- Gresik- Surabaya- Sidoarjo- Mojokerto- Bangkalan	Jawa Timur
	21	Cilegon- Serang- Tangerang	Banten
	22	Bogor-Bekasi- Purwakarta- Subang- Karawang	Jawa Barat

DAFTAR PUSTAKA

Budiartha, I Nyoman. (2013). Perencanaan dan Evaluasi Sistem Transportasi Logistik Kota Denpasar Yang Ramah Lingkungan

Kementerian Perindustrian Wilayah Pusat Pertumbuhan Industri (WPPI). (2011).(*Wilayah Pusat Pengembangan Industri (WPPI) - Ditjen PPI (Pengembangan Perwilayahan Industri) - Kementrian Perindustrian.htm*), diakses Oktober 2017.