

Hambatan Pengembangan *Short Sea Shipping* Pada Koridor Jawa ***Barriers of Development of Short Sea Shipping On Java Corridor***

Wahyu Prasetya Anggrahini

Puslitbang Perhubungan Laut, Badan Litbang Perhubungan
Jl. Merdeka Timur No.5, Jakarta Pusat
e-mail: wahyu_prasetya@dephub.go.id

Naskah diterima 04 Februari 2015, diedit 16 Februari 2015, dan disetujui terbit 26 Maret 2015

ABSTRAK

Jalur Utara Jawa merupakan salah satu wilayah tersibuk di Indonesia dan menjadi urat nadi utama transportasi darat. Beban jalan yang besar pada jalur ini mengakibatkan jalan menjadi macet dan cepat mengalami kerusakan. Program *Short Sea Shipping* (SSS) akan dilaksanakan dalam rangka memindahkan beban muatan jalan ke moda lain agar pergerakan arus barang kembali lancar. Kajian ini ditujukan untuk mengetahui hambatan pengembangan SSS pada Koridor Jawa dan upaya pemecahannya. Pendekatan yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Hasil kajian menunjukkan bahwa pengembangan SSS sampai saat ini belum dapat dilaksanakan di Koridor Jawa, karena masih terdapat beberapa kendala, diantaranya belum tersedianya infrastruktur pelabuhan dan sarana yang memadai, tingginya biaya di pelabuhan, ketidakseimbangan load factor angkutan barang, belum adanya kesadaran pelaku usaha akan pentingnya SSS dan belum tegaknya aturan beban maksimum di jalan. Upaya pemecahan yang harus segera dilakukan adalah bagaimana menumbuhkan kesadaran pentingnya kegiatan SSS, memperbaiki sistem manajemen pelabuhan, menyiapkan infrastruktur pelabuhan, infrastruktur penunjang dan menyediakan kapal untuk kegiatan SSS. Pelayanan SSS harus mampu memberikan kepastian jadwal yang reguler, waktu transit yang tidak terlalu lama, *just in time* dan tarif yang kompetitif.

Kata Kunci: *Short Sea Shipping*, hambatan pengembangan, Koridor Jawa

ABSTRACT

Java Corridor has become the busiest region in Indonesia and becomes the main artery for road transport. The line is being jammed and damaged quickly because the load is quite large. The Short Sea Shipping (SSS) Program will be implemented in order to move the payload road to other modes of transportation so that the movement of goods smoothly. This study aimed to determine the factors barriers to the development of SSS in Java Corridor. The method used is descriptive qualitative. The results show that the development of SSS has yet to be implemented in Java Corridor, because there are still some obstacles, such the unavailability of adequate port infrastructure and facilities, the high cost at the port, the imbalance of freight, the lack of awareness of stakeholders and the rules of the maximum load on the road has not be enforced. The efforts should be done is to raise awareness to the stakeholders of the importance of SSS activity, improve the port management system, prepare the port and supporting infrastructure, and also prepare the vessels for activities SSS. Services of SSS must be able to provide certainty regular schedule, fast transit times, just in time and have competitive rates.

Keywords : *Short Sea Shipping*, *Barriers of Development*, *Java Corridor*.

PENDAHULUAN

Transportasi darat masih menjadi moda transportasi yang paling sering digunakan di Pulau Jawa sebagai sarana angkutan penumpang dan barang karena dukungan topografi yang relatif datar dan tidak dilalui oleh sungai-sungai besar. Namun, masalah transportasi darat yang timbul seperti kemacetan lalu lintas, tingginya tingkat kecelakaan, polusi dan pemborosan energi membuat kualitas pelayanannya menurun [1]. Pergerakan logistik Pulau Jawa terkonsentrasi di jalur Pantura Jawa dengan total barang ± 800 juta ton/tahun, dan hampir 90% barang diangkut melalui truk. Dengan demikian, jalur pantura Jawa diperkirakan tidak mampu memikul beban mobilitas logistik di masa depan [2]. Kecenderungan penggunaan truk untuk pengangkutan logistik dinilai lebih efisien karena dapat melayani layanan door-to-door; biaya angkut masih relatif murah; ketersediaan alat angkut setiap saat yang tinggi; waktu pengiriman yang pendek; dan pelanggaran terhadap batas muatan masih tetap dimungkinkan [3].

Penggunaan truk di koridor Jawa menyebabkan jalan tidak mampu menampung beban berat dari angkutan barang yang melintas. Akibatnya, jalan cepat rusak dan pada akhirnya kecepatan kendaraan juga berkurang, sehingga timbul kemacetan. Hal inilah yang menyebabkan tingginya biaya logistik di Pulau Jawa. Oleh sebab itu waktu tempuh menjadi lebih lama. Program yang harus segera dilakukan adalah *Short Sea Shipping* (SSS) yang bertujuan untuk mengalihkan beban transportasi di jalan, mengurangi kemacetan lalu lintas, mengurangi polusi udara, menghemat biaya pemeliharaan jalan dan mengurangi kepadatan atau stagnasi arus bongkar muat kapal di pelabuhan utama [4].

Mengingat kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan dengan garis pantai dan sungai-sungai utama yang panjang, serta kondisi infrastruktur prasarana jalan dan pelabuhan yang masih terbatas, SSS merupakan wahana yang tepat untuk mengoperasikan sistem transportasi. Program SSS sebenarnya pernah dilaksanakan di Koridor Jawa, tetapi program ini tidak dapat berlanjut. Saat ini, Pemerintah mulai merencanakan kembali pelaksanaan SSS di Koridor Jawa, tetapi hingga saat ini belum bisa berjalan. Berkaitan dengan hal tersebut diatas maka perlu dilakukan kajian mengenai hambatan pengembangan SSS pada Koridor Pulau Jawa dan bagaimana upaya mengatasinya.

METODE

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif. Penyelesaian

kajian ini diawali dengan mengidentifikasi variabel-variabel yang diduga berpengaruh terhadap pengembangan SSS berdasarkan studi literatur dan benchmarking pelaksanaan SSS di negara lain dan selanjutnya diidentifikasi untuk mencari akar permasalahan yang menghambat program SSS di koridor Jawa. Data yang diperlukan dalam kajian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari literatur dan forum ilmiah mengenai SSS, sehingga dapat diidentifikasi hambatan yang menyebabkan belum berjalannya SSS. Penelitian deskriptif ditujukan untuk mengumpulkan informasi secara aktual dan terperinci; mengidentifikasi masalah; membuat perbandingan atau evaluasi, dan menentukan apa yang dilakukan orang lain dalam menghadapi masalah yang sama dan belajar dari pengalaman mereka untuk menetapkan rencana dan keputusan pada waktu yang akan datang. Alat analisis yang digunakan dalam kajian ini adalah analisis fishbone atau diagram sebab akibat untuk dapat mengetahui faktor yang menyebabkan terhambatnya pengembangan SSS di Pulau Jawa. Analisis ini digunakan karena program SSS ini pernah dilaksanakan pada tahun 1993, tetapi tidak berhasil. Pendekatan diagram sebab akibat ini adalah "Diagram yang menunjukkan hubungan antara sebab dan akibat." Diagram sebab akibat ini sering juga disebut sebagai diagram tulang ikan (*fishbone diagram*) karena bentuknya seperti kerangka ikan yang merupakan salah satu metode di dalam meningkatkan kualitas. Sering juga diagram ini disebut dengan cause effect diagram.

Selanjutnya untuk mencari solusi permasalahan yang terjadi dalam pengembangan SSS digunakan analisis SWOT untuk menyusun strategi pengembangan SSS di Koridor Jawa. Penelitian mengenai SSS pernah dilakukan sebelumnya yang bertujuan mengetahui jenis sarana yang tepat untuk SSS. Penerapan SSS di Pulau Jawa menunjukkan bahwa koridor yang paling sesuai diterapkan SSS adalah daerah pantai utara Jawa, tepatnya pada koridor Surabaya – Jakarta [1]. Penggunaan *Integrated Tug Barge* (ITB) dalam pelayaran coastal atau SSS bisa menjadi pilihan alternatif melihat sibuknya jalur pantura.

Keunggulan ITB pada payloadnya yang besar dan draft yang rendah maka ITB bisa sandar di pelabuhan manapun di Pantai Utara Pulau Jawa dan dalam hal ini jika melayani koridor Surabaya-Jakarta maka akan sangat cocok. Namun untuk moda kereta dinilai belum bisa mengimbangi moda lainnya karena memiliki biaya yang tidak kompetitif dengan moda lainnya. Moda laut pada kapal kontainer tidak kompetitif dikarenakan kapasitas angkutnya tidak memenuhi potensi muatan, sedangkan moda ITB mampu memenuhi potensi muatan koridor Surabaya-

Jakarta untuk ukuran tongkang 450-600 Teus sesuai dengan kapasitas angkutnya. [5]. Perbedaan dengan kajian sebelumnya adalah bahwa kajian ini lebih difokuskan untuk mencari faktor-faktor yang menjadi hambatan pelaksanaan SSS.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jalur Pantura adalah istilah yang digunakan untuk menyebut jalan nasional sepanjang 1.316 km antara Merak di Banten, hingga di Ketapang, Banyuwangi, Jawa Timur di sepanjang pesisir utara Pulau Jawa. Jalan di Pantura didominasi oleh jalan nasional yang berfungsi sebagai jalan arteri. Jalur Pantura ini menjadi urat nadi transportasi darat di Pulau Jawa dengan volume rata-rata sekitar 48.000 kendaraan per hari, sehingga jalur pantura menjadi jalur terpadat di pulau Jawa ini. Akibatnya terjadi kemacetan di jalur Pantura. Jalan Pantura sering dilewati angkutan barang yang menggunakan truk-truk besar yang sering membawa beban melebihi batas muatan sumbu terberat sebesar 8 ton. Kondisi ini yang menyebabkan beban jalan Pantura sangat berat dan pada akhirnya permukaan jalan cepat mengalami kerusakan.

Oleh sebab itu diperlukan biaya perawatan jalur pantura yang cukup tinggi. Pada tahun 2015 ini, Pemerintah kembali menaikkan anggaran pemeliharaan jalan di sepanjang jalur Pantai Utara Jawa menjadi Rp 1,4 triliun, naik 7,6% dari tahun lalu yang sebesar Rp 1,3 triliun. Karakter komoditas barang yang diangkut dari timur Pulau Jawa menuju barat Pulau Jawa atau sebaliknya terdiri dari bahan bangunan, sandang, hasil bumi, mesin, hewan ternak, kelontong, kendaraan (mobil/motor) dan hasil tambang. Arus muatan ke barat didominasi oleh komoditas pangan dan hewan ternak, sedangkan untuk muatan ke timur, mayoritas didominasi oleh muatan kelontong. Sebagaimana diketahui bahwa kawasan industri barang sebagian besar berada wilayah Jawa Barat [6].

Kecenderungan penggunaan truk saat ini disebabkan oleh beberapa hal, yakni biaya angkut masih relatif murah, ketersediaan alat angkut setiap saat yang tinggi, waktu pengiriman yang pendek dan pelayanannya bersifat door to door. Di samping itu, saat ini masih tetap dimungkinkan adanya pelanggaran terhadap batas muatan. Jumlah muatan dengan angkutan jalan untuk koridor Jawa-Sumatera mencapai 38 juta ton per tahun, dimana 26 juta ton adalah pergerakan di Jawa, 4,5 juta ton intern Sumatera dan sisanya pergerakan lintas Jawa dan Sumatera. Hampir 40% truk tidak bermuatan, karena pada umumnya muatan balik cenderung kosong.

Penerapan *Short Sea Shipping* sudah pernah dilakukan di Indonesia sebelum dicanangkannya program SSS saat ini, yakni pengoperasian kapal RoRo oleh PT.

Yalawahana Sapta Utama dan PT. Peln. PT. Yalawahana Sapta Utama pernah mengoperasikan kapal Ro-Ro dengan rute Tanjung Priok - Tanjung Perak pada tahun 1993-1994 dengan memanfaatkan pinjaman dari bank swasta Jepang. Namun usaha ini kurang berhasil karena rendahnya minat pengguna jasa. PT. Yalawahana Sapta Utama adalah suatu perusahaan swasta nasional dan memiliki usaha pengoperasian kapal RoRo dengan tujuan turut berperan dan berpartisipasi sebagai upaya mengembangkan moda angkutan alternatif dalam mengatasi permasalahan angkutan jalan raya khususnya di jalur pantura. Perusahaan ini telah menyiapkan dua kapal RoRo yakni MV. Novorossiyski (chartered) dan MV. Tjoet Nya'Dhien (owned). MV Novorossiyski berukuran 13.480 DWT dengan kecepatan 17 knot yang mampu mengangkut 167 truk, sedangkan MV Tjoet Nya'Dhien berukuran 14.000 DWT dengan kecepatan 16 knot dan mampu mengangkut 196 truk.

Kedua kapal RoRo tersebut mulai beroperasi pada tahun 1994. Pola operasi kedua kapal RoRo adalah masing-masing kapal diberangkatkan dari Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak pada hari yang sama dengan lama pelayaran antara 24-26 jam dan lama sandar untuk bongkar muat antara 9-12 jam. Sejak awal pengoperasian kapal RoRo, PT. Yalawahana Sapta Utama memiliki beberapa segmen pasar yang merupakan konsumen potensial, yakni kendaraan kecil baik kondisi baru atau lama (Toyota, Mitsubishi, Suzuki dan Daihatsu), truk kecil, truk besar, container kosong, alat berat dan container isi. Kendala yang sering dihadapi pada muatan kendaraan baru pada tahun 1994-1995 adalah keluhan sehubungan dengan pengecekan ulang pada saat penerimaan kendaraan tersebut, apakah dalam keadaan mulus dan lengkap peralatannya atau tidak. Perkembangan muatan truk kecil terjadi pada saat musim hujan yang mengakibatkan banjir besar dan amblesnya jembatan di Brebes, tetapi setelah bencana ini berakhir kenaikan truk kecil yang menggunakan jasa kapal RoRo mulai berkurang. Begitu pula dengan truk besar yang terjadi perkembangan 20% setiap bulannya, tetapi hanya 13% dari total jumlah truk besar yang melintas di Pantura yang menggunakan jasa kapal RoRo. Hal ini menandakan bahwa pemilik truk belum sadar keberadaan kapal RoRo.

Perkembangan muatan kapal RoRo selama bulan Oktober 1994 s/d Februari 1995 dapat dilihat

pada tabel 1.

Tabel 1. Perkembangan Muatan Kapal RoRo PT. Yalawahana Sapta Utama 1994-1995

	Oktober 1994	November 1994	Desember 1994	Januari 1995	Februari 1995
Kendaraan Kecil	683	594	910	878	757
Truk	260	362	495	640	656
Gandengan	289	585	798	1035	824
Trailer	214	308	424	505	578
Container	0	555	980	570	1208
Total	1446	2404	3607	3628	4023
Total Voyage	18	31	36	34	30
Rata-rata unit/voyage	80	77	100	106	134
Rata-rata unit/hari	53	51	66	70	89

Sumber : PT. Yalawahana Sapta Utama

Muatan kapal RoRo dari bulan November s/d Februari 1994-1995 mengalami peningkatan sebesar 17% setiap bulan, sedangkan kuantitas arus truk yang melewati jalur pantura sebanyak 800-1000 unit per hari, sehingga jumlah kendaraan yang diangkut dengan kapal RoRo baru mencapai $\pm 10-13\%$ dari jumlah kendaraan yang lewat Pantura. Kendala yang dihadapi dalam pengoperasian kapal RoRo pada waktu itu diantaranya bahwa kapal RoRo memerlukan pelabuhan khusus, sopir truk belum bisa naik ke kapal karena belum tersedianya kabin penumpang maupun sopir di atas kapal RoRo, tarif pelabuhan mencapai 36% dari pendapatan yang diterima serta belum adanya kesadaran dari konsumen akan manfaat kapal RoRo.

Selain PT. Yalawahana Sapta Utama, PT. Peln juga pernah mengoperasikan kapal RoRo untuk rute Rute Jakarta – Surabaya menggunakan KM. Dobonsolo yang merupakan kapal 3 in 1 dan dapat menampung 500 sepeda motor, 52 mobil dan 43 truk petikemas. Pengoperasian kapal ini memerlukan subsidi dan dalam pelaksanaan juga terkendala operasional di pelabuhan. Sebelum dimodifikasi, KM Dobonsolo adalah kapal penumpang dengan kapasitas 1973 penumpang, yang terdiri atas 1553 penumpang ekonomi, 288 penumpang kelas 3, 88 penumpang kelas 2 dan 44 penumpang kelas I. Setelah modifikasi, KM Dobonsolo dapat mengangkut penumpang, kendaraan dan kontainer. Konsep kapal 3-in-1 merupakan inovasi baru dalam konsep *Short Sea Shipping* pada rute (Jakarta–Surabaya) untuk mengurangi beban jalan raya. PT. ASDP telah memiliki Kapal Ferrindo 5 dengan kapasitas 60 truk, 20 mobil (roda 4) dan 200 sepeda motor dengan kecepatan tempuh rata-rata 10 knot (Jakarta – Surabaya dapat ditempuh dalam 48 Jam), sehingga dapat digunakan untuk angkutan *Short Sea Shipping* di koridor Jawa.

Pengalaman penerapan SSS oleh PT. Yalawahana Sapta Utama juga menunjukkan bahwa kendala yang dihadapi dalam pengoperasian kapal

RoRo diantaranya bahwa kapal RoRo memerlukan pelabuhan khusus, sopir truk belum bisa naik ke kapal karena belum tersedianya kabin penumpang maupun sopir di atas kapal RoRo, tarif pelabuhan mencapai 36% dari pendapatan yang diterima serta belum adanya kesadaran dari konsumen akan manfaat kapal RoRo. Beberapa negara telah melaksanakan dan mengembangkan konsep short haul voyage vessel yang menggunakan jalur air di sepanjang garis pantai, sungai, danau dan penyeberangan sebagai jalur transportasinya. Konsep di beberapa negara, seperti Amerika, Eropa, Korea dan negara lainnya, secara prinsip satu sama lain hampir sama, perbedaan pada umumnya terjadi dalam penyesuaian konsep SSS tersebut terhadap kondisi geografis masing-masing negara. Di Eropa dan Amerika Serikat, penerapan konsep SSS ini telah berhasil mengatasi beberapa permasalahan yang disebabkan oleh penyelenggaraan angkutan barang.

Short Sea Shipping dianggap penting bagi Uni Eropa, karena mempromosikan daya saing perdagangan Eropa, mempertahankan jaringan transportasi vital, mengurangi biaya unit transportasi, memfasilitasi integrasi Eropa Timur, dan mengurangi kemacetan dari jaringan transportasi berbasis darat. Ditinjau dari kelayakan kebijakan ini, beberapa kendala yang menghambat SSS di Eropa secara keseluruhan menjadi jelas, karena infrastruktur yang tidak tepat, termasuk persyaratan dokumen dan prosedur, serta jaringan penghubung ke hinterland, banyak pelabuhan yang gagal menarik investor dan pengguna jasa untuk menggunakan SSS. Hampir semua pelabuhan di wilayah selatan menunjukkan kinerja biaya yang tinggi, waktu transit cenderung lebih lama, dan akhirnya terjadi integrasi dengan moda lain yang tidak memadai, sehingga persyaratan just in time tidak mudah terpenuhi. Pasar masih terbayang gambaran klasik tentang layanan SSS dan belum menyadari kemampuannya. Perhatian pengirim dan penerima barang lebih kepada fleksibilitas dan frekuensi pelayanan daripada nilai ekonomi angkutan jarak jauh [7].

Short Sea Shipping di Amerika dikenal dengan nama *America's Marine Highway* (AMH). Dari hasil wawancara dengan perusahaan truk dan beberapa pengirim, pada umumnya berpendapat bahwa kecil kemungkinan menggunakan AMH, karena pengirim butuh waktu transit cepat atau tertentu, rutenya multi-point, dan tetap ingin mengendalikan trailernya [8]. Jaringan SSS meliputi semua wilayah di Jepang dari utara ke selatan dengan panjang rute 3000 km. Jaringan SSS yang ada mencakup 23 rute, dengan 48 operator, 101 kapal, 112 pelabuhan dan 196 pelayaran per minggu. Kapal yang dioperasikan untuk SSS di Jepang adalah kapal Ro-Ro, ferry dan kapal konvensional dengan ukuran dan kapasitas yang bervariasi untuk mengakomodasi demand yang ada. Pelabuhan untuk SSS relatif kecil dan berada di area lokal. [9]

Korea juga telah menerapkan konsep SSS karena munculnya masalah kemacetan dan kerusakan jalan sebagai akibat kargo ekspor harus ditangani pelabuhan terjauh seperti Pelabuhan Busan dan Pelabuhan Gwangyang daripada pelabuhan disekitarnya seperti Pelabuhan Incheon dan Pelabuhan Pyeongtaek. Di samping itu, masalah yang timbul di Korea adalah adanya pengemudi truk ilegal dan sengaja mogok di jalan raya utama untuk memblokir arus kargo utama. Upaya yang dilakukan Pemerintah Korea adalah mengembangkan Songdo New Port, sehingga Incheon mampu mengkhususkan diri dalam melayani coastal shipping untuk angkutan cargo, menggantikan angkutan darat. Incheon diposisikan secara strategis untuk meningkatkan kargo transshipment ke dan dari China, terutama dengan membentuk rute yang efisien. *Coastal Shipping* menyusuri perairan di Laut Kuning dengan menggunakan kapal Ferry, dan membangun terminal kontainer apung [10].

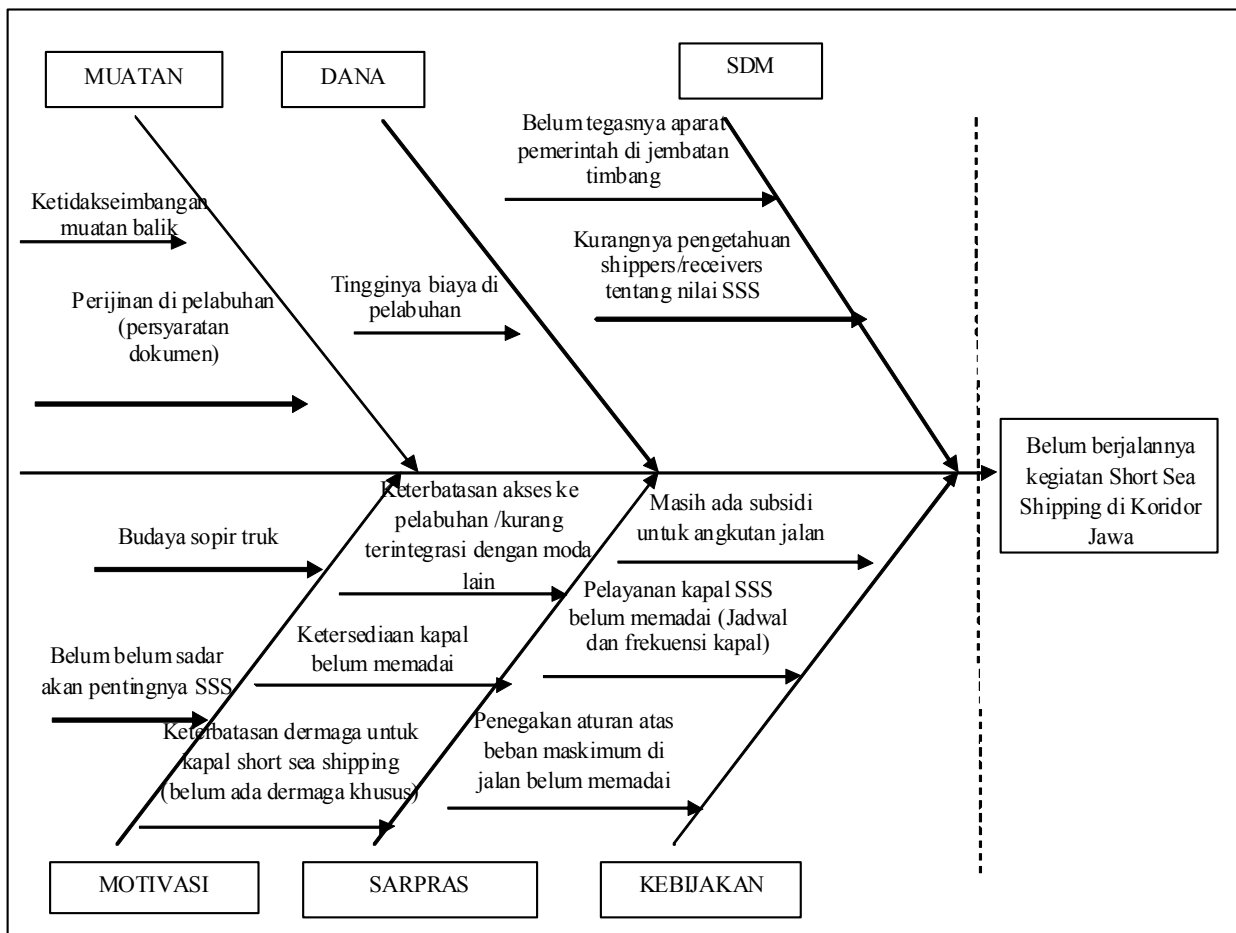
Pengalaman dari beberapa negara lain juga menunjukkan bahwa kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan SSS adalah infrastruktur yang tidak tepat, termasuk persyaratan dokumen dan prosedur, serta masalah jaringan penghubung ke hinterland, banyak pelabuhan yang gagal menarik investor dan pengguna jasa untuk menggunakan short sea shipping, waktu transit cenderung lebih lama, integrasi antar moda tidak memadai dan tidak memenuhi just in time serta kapal yang tersedia belum memadai (desain yang kurang sesuai dengan kebutuhan).

Saat ini, angkutan peti kemas pada Koridor Jawa juga telah dilayani oleh angkutan laut. Rute Tanjung Priok – Tg. Perak saat ini sudah dilayani oleh kapal barang maupun kapal container. Trayek kapal barang dilayani sebanyak 1 – 4 frekuensi per hari, sedangkan trayek kapal container dilayani 1-12 frekuensi per

hari. Beberapa perusahaan pelayaran juga telah mengusulkan rute Jakarta-Surabaya, seperti PT. Bintang Jasa Samudra Line, PT. Megah Marinesia Raya, PT. Nusantara Nagah Berlian, tetapi realisasi rutenya tidak berjalan sesuai yang diusulkan (Ditjen Perhubungan Laut, 2013).

Pengembangan proyek Short Sea Shipping pada Koridor Jawa masih menghadapi beberapa kendala seperti ketidakseimbangan load factor Jakarta-Surabaya dan Surabaya-Jakarta. Agar kapal dapat profitable, maka seharusnya load factor atau muatan balik kapal juga tinggi. Kendala lainnya adalah belum adanya jadwal reguler dan mekanisme pembiayaan yang sesuai. Di samping itu, sampai saat ini belum ada dukungan perbankan dalam hal leasing kapal atau pembelian kapal baru, sehingga menyebabkan ketersediaan sarana untuk kegiatan SSS menjadi kurang memadai. Apabila dilihat dari sisi infrastruktur, pengembangan short sea shipping belum bisa berjalan karena belum tersedianya infrastruktur yang memadai seperti ketersediaan dermaga, fasilitas penunjang dan akses menuju pelabuhan. Ditinjau dari sisi sarana, ketersediaan kapal untuk kegiatan SSS dinilai belum memadai. Dilihat dari sisi finansial, kegiatan SSS ini belum didukung oleh lembaga keuangan dalam hal leasing kapal. Tingginya biaya di pelabuhan seperti biaya double handling dan tingginya pajak di pelabuhan juga merupakan faktor penghambat SSS. Berdasarkan uraian diatas, maka penyebab permasalahan belum berjalannya kegiatan SSS digambarkan dengan diagram tulang ikan (*Fish Bone Diagram*), yang dapat dilihat pada gambar 1.

Berdasarkan akar permasalahan tersebut, maka dapat dicari solusi pemecahannya dengan terlebih dahulu mengidentifikasi faktor-faktor yang termasuk dalam faktor internal, yakni kategori kekuatan (*strengths*) dan kelemahan (*weakness*), serta faktor eksternal, yaitu peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*). Hasil identifikasi faktor internal dan eksternal pengembangan *Short Sea Shipping* adalah sebagai berikut. Kondisi geografis pantura yang merupakan daerah pesisir pantai, kapasitas angkut kapal kontainer yang besar, perkembangan teknologi dan peningkatan kinerja pelayanan pelabuhan menjadi kekuatan untuk mengembangkan program SSS. Sedangkan kelemahannya meliputi jadwal kapal yang belum tetap dan teratur, akses ke pelabuhan kurang memadai, kurangnya ketersediaan kapal, adanya kongesti di pelabuhan, tingginya biaya di pelabuhan, belum adanya dermaga khusus dan kurangnya lapangan parkir untuk kendaraan truk. Tingginya arus barang di Jalur Pantura dan kemacetan jalur pantura menjadi peluang untuk segera dilaksanakannya program SSS.

Gambar 1. Digram *Fish Bone* Belum Berjalannya Program SSS

Hal-hal yang dinilai menjadi ancaman adalah pelayanan SSS belum door to door, belum adanya dukungan dari lembaga keuangan, belum tegasnya penegakan aturan beban maksimum jalan, masalah perijinan pelabuhan yang berbelit-belit, preferensi sopir truk dan kurangnya kesadaran pentingnya kegiatan SSS. Berdasarkan faktor internal dan eksternal yang ada, maka akan dipilih alternatif strategi pengembangan SSS yang dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2 menunjukkan beberapa alternatif kegiatan untuk mewujudkan program pengembangan SSS, yaitu menyiapkan infrastruktur untuk kegiatan SSS, menyiapkan kapal, meningkatkan pelayanan kapal dan pelabuhan serta menetapkan kebijakan Pemerintah. Penyiapan infrastruktur dapat dilakukan dengan menentukan rute dan titik-titik pelabuhan yang dapat digunakan untuk kegiatan SSS di sepanjang pantai utara Jawa, menyediakan dermaga khusus untuk kegiatan SSS dan memperbaiki akses menuju pelabuhan. Dalam hal penyiapan sarana untuk kegiatan SSS, perlu segera ditentukan jenis kapal yang sesuai, baik ukuran maupun tipe kapal, untuk mengangkut arus barang di Koridor Jawa sesuai dengan perkembangan teknologi. Kebutuhan kapal untuk SSS disesuaikan dengan demand yang ada dan

bisa dilakukan dengan memodifikasi kapal RORO agar dapat mengangkut container ataupun *container on chassis*.

Agar kegiatan SSS ini bisa berjalan, maka pelayanan kapal untuk kegiatan SSS harus ditingkatkan, baik dari sisi ketepatan waktu (*just in time*) dan keteraturan frekuensi layanan agar moda truk mau berpindah ke angkutan laut. Sistem pelayanan pelabuhan harus disederhanakan dan tidak terlalu birokratis seperti pelayanan pelabuhan saat ini. Manajemen pelabuhan sekarang ini masih dinilai tidak efisien dan regulasi dinilai masih tumpang tindih. Para pelaku bisnis logistik maupun shipper masih mengeluhkan urusan di pelabuhan yang berbelit-belit. Oleh sebab itu, manajemen pelabuhan perlu segera dibenahi agar pelayanan menjadi lebih baik lagi. Selain itu, infrastruktur jalan menuju pelabuhan di Indonesia yang belum memadai dinilai belum menunjang untuk mendukung sistem logistik nasional [11].

Agar bongkar muat barang berjalan dengan cepat, maka pelabuhan harus dilengkapi dengan peralatan bongkar muat sesuai dengan perkembangan teknologi. Di samping itu, perlu ditinjau kembali besaran tarif di pelabuhan agar mampu bersaing dengan tarif angkutan darat. Agar kegiatan SSS ini bisa segera dilaksanakan, maka perlu

dilakukan wawancara kepada sopir truk tentang pelayanan apa saja yang diinginkan dalam kegiatan SSS. Upaya lain yang harus segera dilakukan adalah perlunya pengawasan terhadap penegakan aturan atas beban maksimum di jalan dan sosialisasi pentingnya kegiatan SSS kepada shipper, receiver dan stakeholder terkait lainnya.

Dari beberapa alternatif upaya pemecahan diatas, maka yang menjadi hal yang penting adalah bagaimana menumbuhkan kesadaran pentingnya kegiatan SSS kepada masyarakat, baik dari *shipper* (pengirim barang), penerima barang (*receivers*) dan operator (sopir truk). Langkah selanjutnya adalah memperbaiki sistem manajemen pelabuhan dan

Tabel 2. Strategi Pengembangan *Short Sea Shipping*

	INTERNAL	KEKUATAN	KELEMAHAN
		- Kondisi geografis yang menguntungkan karena pantura merupakan daerah pesisir pantai - Kapasitas angkut kontainer lebih banyak - Perkembangan teknologi transportasi laut yang semakin canggih - Kinerja pelabuhan yang terus membaik	- Kepastian layanan yang handal - Kurang terintegrasi dengan moda lain - Ketersediaan kapal untuk kegiatan SSS belum memadai - Masih adanya kongesti di pelabuhan, sehingga waktu transit lebih lama - Tingginya pajak di pelabuhan, dimana pajak pada angkutan laut yang tidak sebanding dengan angkutan darat - Ketersediaan dermaga khusus untuk <i>short sea shipping</i> kurang memadai
	EKSTERNAL	PELUANG	
		- Tingginya arus barang di jalur Pantura - Kemacetan di jalan raya karena kapasitas yang tidak memadai lagi seiring dengan pertumbuhan truk	- Meningkatkan pelayanan kapal untuk kegiatan <i>Short Sea Shipping</i>, baik dari sisi ketepatan waktu (<i>just in time</i>) dan keteraturan frekuensi layanan agar truk mau berpindah ke angkutan jalan - Menentukan kebutuhan kapal SSS sesuai dengan demand yang ada - Melakukan modifikasi kapal RORO agar dapat mengangkut container ataupun container on chassis. - Menyediakan dermaga khusus untuk kegiatan SSS - Mengintegrasikan kegiatan SSS dengan moda jalan dan kereta api dan memperbaiki akses menuju pelabuhan
	ANCAMAN		
		- Struktur tarif angkutan darat lebih murah (truk atau kereta api) - Layanan truk sudah door to door - Belum ada dukungan dari lembaga keuangan/perbankan untuk industri maritim - Penegakan aturan atas beban maksimum di jalan belum memadai - Tidak adanya subsidi untuk angkutan laut - Penjinan di pelabuhan yang berbelit-belit - Masalah preferensi sopir truk dan kurangnya kesadaran pentingnya SSS	- Meningkatkan sistem pelayanan pelabuhan yang lebih sederhana dan tidak terlalu birokratis seperti pelayanan pelabuhan saat ini. - Meningkatkan pelayanan bongkar muat di pelabuhan sesuai dengan perkembangan teknologi saat ini. - Meninjau kembali besaran tarif di pelabuhan agar mampu bersaing dengan tarif angkutan darat - Penyusunan skema insentif bagi perusahaan pelayaran yang melayani kegiatan <i>Short Sea Shipping</i> - Pengintegrasian transportasi darat, penyeberangan ferry, transportasi sungai, <i>Short Sea Shipping</i> dan pelayaran antar pulau agar terjadi harmonisasi dalam pelayanan transportasi. - Pengawasan terhadap penegakan aturan atas beban maksimum di jalan - Menyusun sistem dan prosedur yang dapat meminimalisasi antrian serta mekanisme pembayaran yang terintegrasi antara pelabuhan muat dan pelabuhan tujuan (satu kali bayar) - Melakukan identifikasi kepada pengguna jasa pelayanan apa saja yang diinginkan dalam kegiatan SSS - Melakukan sosialisasi pentingnya kegiatan <i>Short Sea Shipping</i> kepada <i>shipper</i>, <i>receiver</i> dan stakeholder terkait lainnya

menyiapkan sarana dan infrastruktur pelabuhan untuk kegiatan SSS.

Rute pertama SSS yang bisa segera dilaksanakan adalah Jakarta-Surabaya, karena dengan jarak ± 900 km, moda laut bisa lebih efisien dibandingkan moda jalan. Penggunaan angkutan jalan hanya efisien pada jarak < 300 km. Pada jarak 300 s/d 1200 km, angkutan kereta api sebenarnya masih bisa kompetitif, tetapi prakteknya kurang efisien, karena harus menyediakan truk di tempat tujuan dan lebih banyak proses handling kontainer. Kegiatan SSS lebih efisien karena truk yang mengangkut kontainer dapat diangkut juga dengan kapal. Di samping itu, pilihan transportasi laut jarak pendek ini jauh lebih murah dan aman serta ramah lingkungan. Hasil studi sebelumnya juga menunjukkan bahwa pada kondisi kompetisi antar moda yang ideal, penggunaan angkutan jalan menjadi tidak efisien lagi karena jalan di sepanjang Pantura cenderung macet, sehingga perjalanan memerlukan waktu yang lebih lama lagi [12].

KESIMPULAN

Pengembangan *Short Sea Shipping* sampai saat ini belum dapat dilaksanakan di Koridor Jawa, karena masih terdapat beberapa kendala, baik dari sisi sarana prasarana, ketidakseimbangan muatan, pendanaan, motivasi dan dukungan kebijakan. Kendala dari sisi infrastruktur berupa belum tersedianya dermaga khusus untuk Short Sea Shipping, termasuk pendukung lainnya di pelabuhan maupun akses menuju pelabuhan. Kendala dari sisi sarana meliputi ketersediaan kapal untuk kegiatan short sea shipping yang belum memadai. Tingginya biaya di pelabuhan seperti biaya double handling dan pajak di pelabuhan juga merupakan faktor penghambat SSS. Strategi pengembangan SSS dapat dilakukan dengan memperbaiki sistem manajemen pelabuhan, pengawasan terhadap penegakan aturan beban maksimum di jalan, penyiapan infrastruktur pelabuhan maupun infrastruktur penunjang, serta sosialisasi kepada masyarakat sehingga kegiatan SSS bisa berjalan. Diperlukan kajian yang lebih mendalam untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang paling berpengaruh dalam mendukung keberhasilan pengembangan *Short Sea Shipping*.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih penulis ucapkan kepada Dr. Imbang Danandjojo, MT dan semua pihak yang telah membantu dalam kajian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Pradhana, AY & Achmadi, T. *Desain Konseptual Alat Transportasi Untuk Penerapan Short Sea Shipping Di Pulau Jawa*, [Http://Digilib.Its.Ac.Id/Public/Its-Undergraduate-16397-Paper-Pdf.Pdf](http://Digilib.Its.Ac.Id/Public/Its-Undergraduate-16397-Paper-Pdf.Pdf), Download Tgl 7 Oktober 2014.
- [2] Susantono, B. Keynote Speech *Reformasi Angkutan Laut untuk Meningkatkan Daya Saing Logistik Nasional*. <http://supplychainindonesia.com/new/wp-content/files/download tanggal 7 Oktober 2014>.
- [3] Gary A. Lombardo, *Short Sea Shipping: Practices, Opportunities and Challenges*, http://www.insourceaudit.com/Whitepapers/Short_Sea_Shipping.asp.
- [4] Puslitbang Perhubungan Laut. *Studi Pengembangan Short Sea Shipping Dalam Meningkatkan Kelancaran Arus Barang*, 2012, Jakarta;
- [5] Kurniawan, Iksan Ade. Tesis. Analisis Potensi Penggunaan Integrated Tug Barge Untuk Short Sea Shipping Studi Kasus: Pantura, <http://digilib.its.ac.id/ITS-Undergraduate-41001140004323/29576>
- [6] Prasetyo, A.E & Hadi, F. Analisis Pemindahan Moda Angkutan Barang di Jalan Raya Pantura Pulau Jawa (Studi kasus: Koridor Surabaya - Jakarta JURNAL TEKNIK POMITS Vol. 2, No. 1, (2013) ISSN: 2337-3539 (2301-9271 Print), Jakarta;
- [7] _____, (2013), *Short Sea Shipping in Europe*, *Bulletin of the Observatory of Trans port policies and strategies in Europe*, Numéro 33 - Janvier 2013, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/33As.pdf>, diunduh tanggal 27-09-2014;
- [8] MARAD (2005). Online: www.marad.dot.gov/publications/glossary/A.html;
- [9] Define, Defend and Promote. *The Need to Differentiate Short Sea Shipping from International Shipping in the Application and Development of IMO Conventions and National Regulations and Policies*. Prepared for CSL Group September 2013. http://www.cslships.com/sites/default/files/sss-imo-full-report-final-sept10_0.pdf, diunduh tanggal 27-09-2014;
- [10] Short Sea Shipping Study: *A Report on Successful SSS Models That Can Improve Ports' Efficiency and Security While Reducing Congestion, Fuel Costs, and Pollution*. Inha University 253, Yonghyeon-Dong, Nam-Gu, Incheon 402-751, Korea. APEC Transportation Working Group and Inha University, October, 2007. <http://www.apec-tpwtwg.org.cn/new/projects/>, diunduh tanggal 8 Oktober 2014;
- [11] Ikawati & Dawar, *Short Sea Shipping untuk Sislognas*, Jurnal Maritim Edisi ke-8, Jakarta;
- [12] Puslitbang Multimoda. *Studi Angkutan Petikemas Antar Moda Koridor Jawa Sumatera*, Badan Litbang Perhubungan, 2007, Jakarta;

