



Peran GAPASDAP

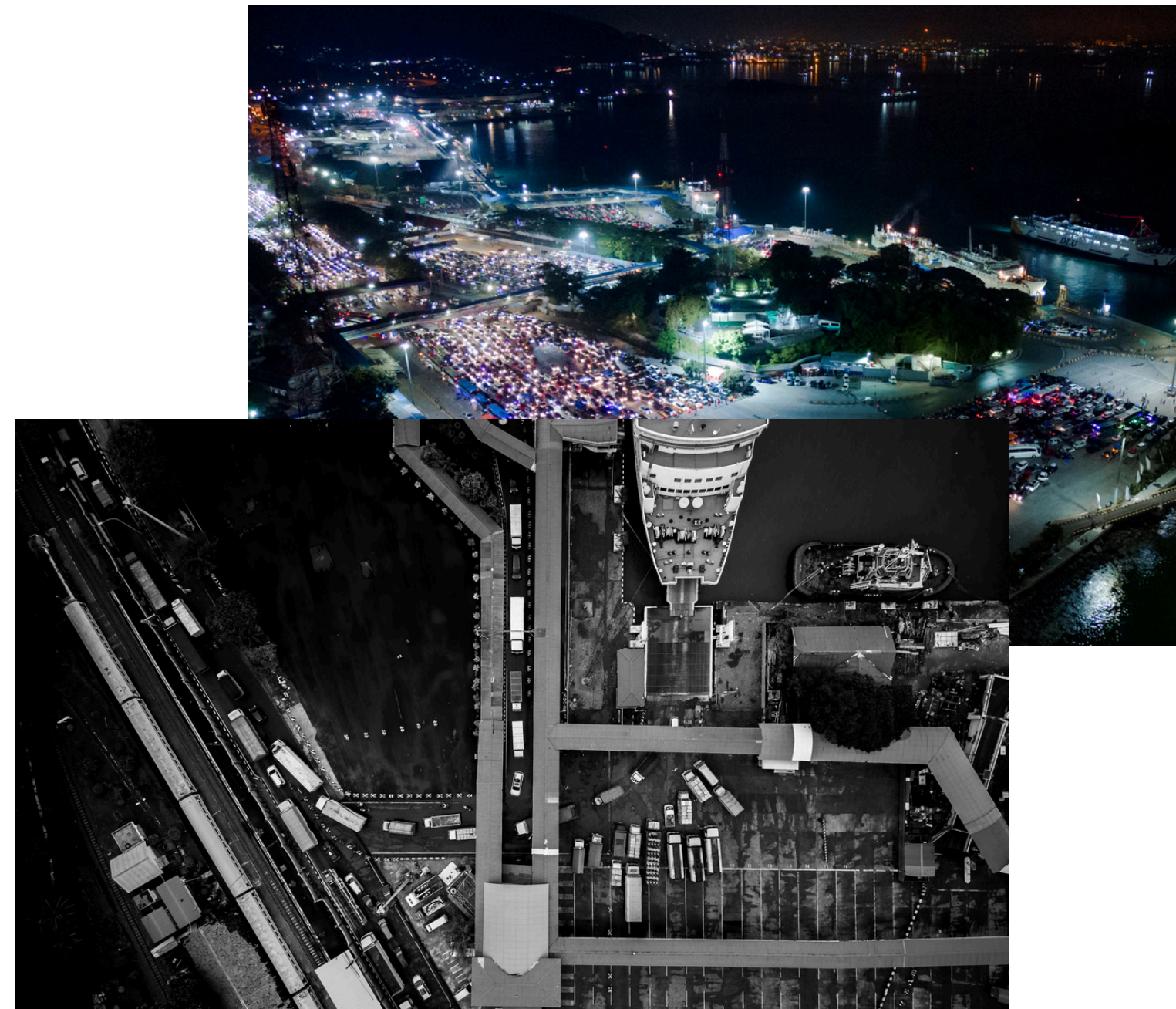
Dalam Pengembangan Sistem Transportasi Logistik Nasional

Khoiri Soetomo
Ketua Umum DPP GAPASDAP

OVERVIEW

GAPASDAP adalah Gabungan Pengusaha Nasional Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan. Berdiri 7 Maret 1976 di Pontianak, Kalimantan.

Angkutan penyeberangan merupakan angkutan publik super massal, yang memiliki fungsi ganda yaitu sebagai prasarana infrastruktur jembatan antar pulau sekaligus sebagai sarana angkutan yang beroperasi secara reguler, terjadwal 24 jam, 7 hari, dan 365 hari nonstop melayani tepat waktu → **REAL TOL LAUT**



OVERVIEW

Angkutan Penyeberangan sebagai moda transportasi (sarana) yang mampu melayani masyarakat, sebagai berikut:

- **Mass Transport Capacity** (kapasitas super massal)
- **High Safety Standard** (mengikuti standard keselamatan internasional)
- **Reliable Schedule** (selalu dapat dihandalkan kehadirannya dalam 24 jam per hari dan 7 hari seminggu hal ini yang disebut REAL TOL LAUT)
- **Irreplaceable** (tidak dapat digantikan oleh moda angkutan lain)

Perkembangan pertumbuhan jumlah armada dan lintasan di Indonesia khususnya pada industri penyeberangan nasional mengalami kenaikan yang cukup cepat. Namun pertumbuhan tersebut, masih terjadi ketidakseimbangan antara jumlah armada kapal dengan pelabuhan penyeberangan yang saat ini melayani.

Jumlah Pelabuhan : 114 unit
Jumlah Kapal : 435 unit
Komersial : 290 unit
Perintis : 145 unit

Refleksi Pelaksanaan Program Tol Laut

Program Tol Laut yang diluncurkan oleh pemerintah Indonesia bertujuan untuk mengurangi disparitas harga barang antar wilayah, mempercepat distribusi barang, dan meningkatkan konektivitas antar pulau.

Keberhasilan:

Distribusi barang ke wilayah terpencil dan terluar menjadi lebih teratur dan dapat diandalkan serta subsidi biaya angkut laut telah membantu menurunkan biaya transportasi barang tertentu ke daerah terpencil.



Efisiensi Biaya

Subsidi kapal bersubsidi belum menjamin penurunan harga bahan pokok di wilayah timur Indonesia. Tingginya biaya logistik tidak sepenuhnya disebabkan oleh biaya transportasi, melainkan oleh komponen lain dalam rantai pasok



Infrastruktur:

Keterbatasan infrastruktur pelabuhan di beberapa daerah masih menjadi hambatan dalam pelaksanaan program ini secara optimal.



PERAN SIGNIFIKAN KAPAL JENIS RO-RO

Dalam Pengembangan Sistem Transportasi Logistik Laut

1. Transportasi Kendaraan Bermotor

Kapal Ro-Ro sangat ideal untuk mengangkut kendaraan bermotor, termasuk truk, bus, dan mobil. Mereka memungkinkan kendaraan untuk bergerak masuk dan keluar dari kapal secara mandiri, meminimalkan kebutuhan untuk peralatan bongkar muat tambahan dan mempercepat proses pemuatan dan pembongkaran.

2. Operasi Cepat dan Fleksibel

Kapal Ro-Ro dirancang untuk operasi yang cepat dan efisien, memungkinkan pemuatan dan pembongkaran cepat yang sangat cocok untuk rute pendek atau frekuensi tinggi. Ini sangat berguna untuk link transportasi yang membutuhkan respons cepat, seperti rute kepulauan atau layanan ferry regional.

3. Pengangkutan Multifungsi

Selain mengangkut kendaraan, kapal Ro-Ro juga dapat mengangkut berbagai jenis barang lainnya yang tidak mudah untuk dimuat melalui kontainer. Ini termasuk peralatan berat dan barang besar yang dapat berjalan sendiri atau dipindahkan ke atas kapal dengan mudah.

4. Layanan di Rute yang Tidak Dilayani oleh Kapal Petikemas

Kapal Ro-Ro sering digunakan di daerah dengan infrastruktur pelabuhan terbatas atau di mana tidak praktis untuk menggunakan kapal petikemas. Kemampuan mereka untuk beroperasi di pelabuhan dengan fasilitas minimal membuat mereka sangat berharga dalam pengembangan layanan logistik di wilayah terpencil.

5. Adaptasi dengan Kebutuhan Spesifik

Kapal Ro-Ro dapat disesuaikan untuk mengakomodasi kebutuhan spesifik, seperti penambahan fasilitas penumpang atau penyesuaian untuk barang berukuran tidak standar. Fleksibilitas ini memungkinkan mereka untuk diintegrasikan ke dalam sistem transportasi yang lebih luas dengan aplikasi yang beragam.



PELUANG DAN TANTANGAN PENGEMBANGAN SHORT SEA SHIPPING

1.

Biaya Logistik

Biaya segmen port-to-port adalah yang terendah dibandingkan dengan biaya pada segmen lain dalam keseluruhan rantai pasok pengiriman barang (supply chain). Tingginya biaya logistik tidak sepenuhnya disebabkan oleh biaya transportasi, terutama pada segmen port-to-port. Kontribusi freight hanya 1-3% dari total biaya logistik.

2

Pengalaman di Indonesia

Tarif kapal Ro-Ro lebih tinggi dan kurang efisien dibandingkan dengan kapal petikemas. Contoh di rute Tanjung Perak-Sorong menunjukkan bahwa meskipun BBM disubsidi, kapal Ro-Ro tidak mampu bersaing dan deck kendaraan sering kali terisi kurang dari 30%

PELUANG DAN TANTANGAN PENGEMBANGAN SHORT SEA SHIPPING

3. Stabilitas

Stabilitas Kapal:

- Lebih rentan terhadap stabilitas karena ukuran dan berat kendaraan yang tidak uniform (beragam). Kendaraan hanya bergerak pada sumbu horizontal (2-D), yang dapat mengakibatkan pergeseran muatan dan berbahaya jika tidak diikat dengan benar.

TANTANGAN KAPAL JENIS RO-RO UNTUK MENUNJANG PROGRAM TOL LAUT

1. Potret Konsumen

Jenis Muatan

- Sayur, buah-buahan, bahan kebutuhan pokok (masa expired pendek)
- Dangerous Good.
- Muatan kendaraan cenderung ODOL (Over Dimension Overload) belum ada low enforcement yang mengatur.

Adanya kerusakan pada akses jalan masuk menuju pelabuhan, sebagai contoh:

MUATAN OVER DIMENSION OVER LOADING



KECELAKAAN KAPAL KARENA MUATAN KAPAL (*DANGEROUS GOODS, VEHICLES*)



Disebabkan oleh kendaraan berupa bus yang terbakar diatas kapal



Disebabkan oleh matan kapal yang berupa TRUK bermuatan kendaraan listrik yang terbakar



INFRASTRUKTUR PELABUHAN

Adanya kerusakan pada akses jalan masuk menuju pelabuhan serta kondisi dermaga, sebagai contoh:

- Pelabuhan Tg. Emas, Semarang
- Pelabuhan Way Kelambu, Labuan Bajo
- Pelabuhan Gilimas, Lembar
- Pelabuhan Pare pare



Dokumentasi : Akses Pelabuhan Way Kelambu



Dokumentasi : Dermaga LCM Pelabuhan Gilimanuk

INFRASTRUKTUR PELABUHAN

Kurangnya tempat sandar untuk kapal di Pelabuhan

- Pelabuhan Ketapang, Kalbar
 - Posisi tempat sandar terbatas, berdekatan dengan stasiun pengisian BBM, sangat rawan terhadap safety ketika olah gerak kapal
 - Pembangunan ex dermaga kayu, mempersempit ruang olah gerak buritan pada kapal

Adanya kerusakan fasilitas dermaga :

Kerusakan dermaga pelabuhan Tg. Perak sebagai berikut:

- Dermaga Roro, kondisi banyak berlubang à membahayakan truk terguling
- Dermaga Jamrud Utara, pada kade 150 – 400 banyak jalan berlubang, aspal mulai mengelupas
- Akses jalan pada kade 0 – 300 dermaga JU terlalu sempit sehingga pengaturan lalu lintas kendaraan crowded ketika kapal sandar bersamaan

TANTANGAN KAPAL JENIS RO-RO UNTUK MENUNJANG PROGRAM TOL LAUT

2. Regulasi

Regulasi Ketat Kapal Ro-Ro:

- Highly regulated business akibat kapal Ro-Ro yang pasti mengangkut penumpang, sehingga semua regulasi SOLAS untuk kapal penumpang berlaku.

Contoh regulasi tersebut adalah:

- Lama waktu docking adalah **12 bulan sedangkan dengan Kapal Peti Kemas, lama waktu docking adalah 30 Bulan.**
- Alat keselamatan mengacu pada kebutuhan penumpang.
- Pengawakan sesuai dengan ketentuan pengawakan kapal penumpang.

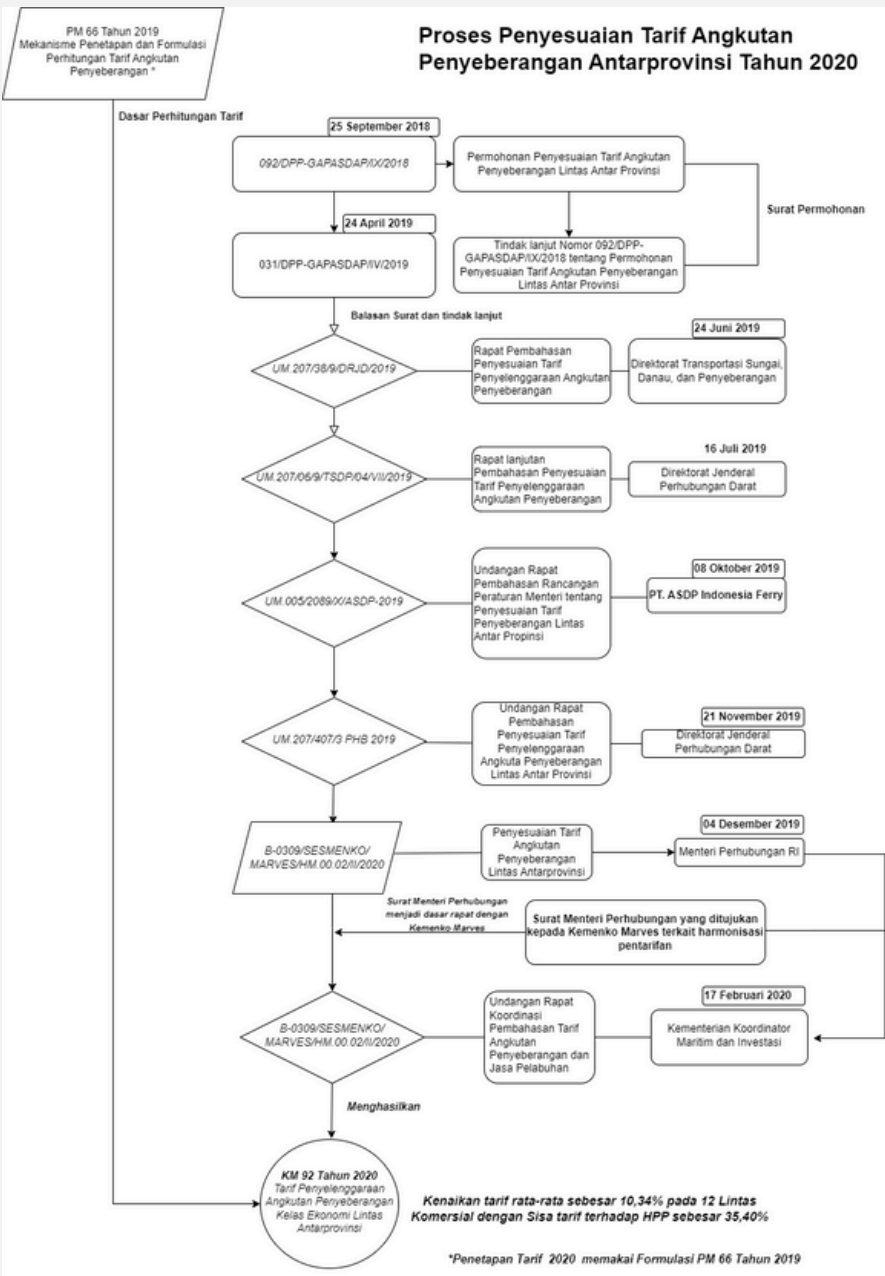
TANTANGAN KAPAL JENIS RO-RO UNTUK MENUNJANG PROGRAM TOL LAUT

3. Tarif

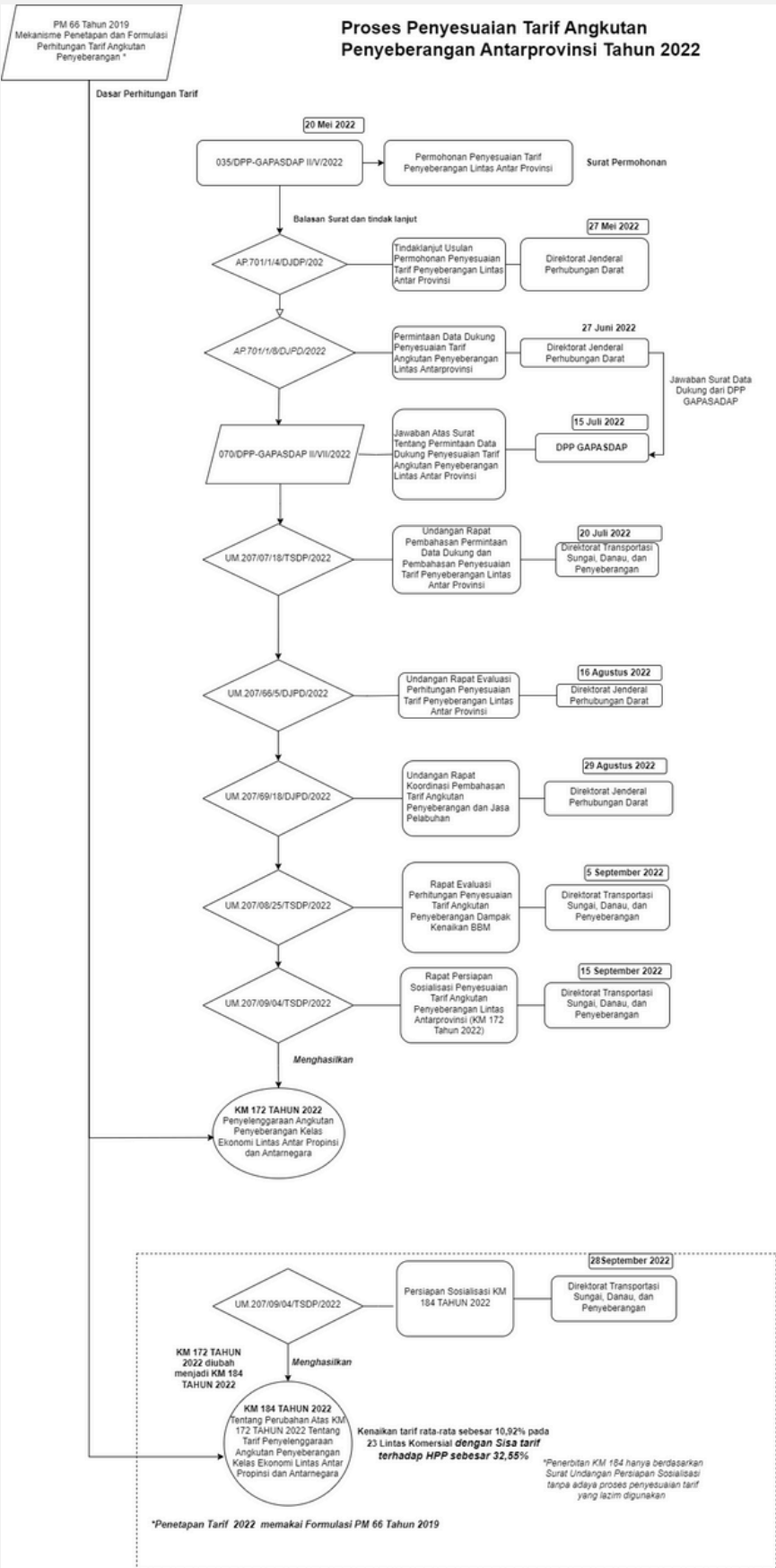
Untuk kapal angkutan penyeberangan, jadwal dan **tarif diatur oleh pemerintah**, sementara untuk tarif Ro-Ro jarak jauh mengacu pada tarif PELNI yang ditetapkan oleh pemerintah (PELNI mendapatkan subsidi PSO).

- Berdasarkan PM 66 Tahun 2019, kekurangan HPP terhadap penyesuaian Tarif Angkutan Penyeberangan antarprovinsi sebesar -31,81%
- Sejak Penyesuaian Tarif dari Tahun 2020 hingga 2023, ada 3 kali proses penyesuaian sehingga sisa tarif terhadap HPP -3,59%

Proses Kenaikan Tarif 2020



Proses Kenaikan Tarif 2022



TANTANGAN KAPAL JENIS RO-RO UNTUK MENUNJANG PROGRAM TOL LAUT

4. KONDISI KEPENGUSAHAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN

LINTASAN	JUMLAH DERMAGA	JUMLAH KAPAL	JUMLAH KAPAL OPERASI/HARI	HARI OPERASI/BULAN
MERAK – BAKAUHENI	6 Derm Regular 1 Derm Eksekutif	66	28	12,6 (42%)
KETAPANG – GILIMANUK	3 Derm MB 1 Derm Ponton 1 Derm LCM	51	30	17,6 (58%)
LEMBAR – PADANGBAI	2 Derm MB	25	13	15,6 (52%)
KAYANGAN – POTOTANO	2 Derm MB	27	10	11,1 (37%)
PALEMBANG – MUNTOK	1 Derm MB	15	8	16 (53%)

Dari tabel diatas terlihat bahwa jumlah hari operasi per bulan dibawah 60%

TANTANGAN KAPAL JENIS RO-RO UNTUK MENUNJANG PROGRAM TOL LAUT

5. PELABUHAN PENYEBERANGAN

REGULATOR

BPTD
(Balai Pengelola Transportasi Darat)
&
KSOP
(Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas
Pelabuhan)

FASILITATOR

BUP
(Badan Usaha Pelabuhan)

1. PT. ASDP Ferry (Persero)
2. UPT (Unit Pelaksana Teknis)

OPERATOR

GAPASDAP
(Gabungan Pengusaha
Nasional Angkutan Sungai,
Danau dan Penyeberangan)

1. PT. ASDP Ferry (Persero)
2. Perusahaan Swasta

TANTANGAN KAPAL JENIS RO-RO UNTUK MENUNJANG PROGRAM TOL LAUT

Apakah penggunaan Kapal jenis Ro-Ro akan menurunkan biaya logistic secara signifikan?

Untuk menurunkan biaya logistic domestik di Indonesia harus melibatkan SELURUH KOMPONEN dalam rantai pasok logistic terutama segmen angkutan first-dan last-mile delivery melalui angkutan darat, dan biaya di terminal (Pelabuhan). Kapal HANYA berperan pada segmen / ruas rute Port-to-Port dalam seluruh rantai pasok logistic, sehingga TIDAK MUNGKIN biaya pelayaran (freight) menjadi PENYEBAB UTAMA tingginya biaya logistic.

Sebagai konsekwensi definisi, maka biaya logistic seharusnya dihitung secara aggregate (end-to-end transportation atau rantai pasok) dan seluruh biaya yang terjadi pada:

- Administration Cost
- First- and Last-mile Delivery Cost
- Terminal Cost
- Port-to-Port Cost

KESIMPULAN

Pengembangan sistem transportasi logistik laut di Indonesia membutuhkan pendekatan yang komprehensif dan terintegrasi, menggabungkan berbagai moda transportasi seperti kapal petikemas, Ro-Ro, short sea shipping, dan inland waterways. Meskipun kapal Ro-Ro memiliki peran penting dalam transportasi kendaraan bermotor dan operasi cepat, efisiensi biaya yang lebih rendah dibandingkan kapal petikemas tetap menjadi tantangan utama. Oleh karena itu, fokus pada peningkatan infrastruktur dan regulasi yang mendukung efisiensi biaya di semua moda transportasi menjadi kunci keberhasilan pengembangan sistem logistik laut yang lebih efektif dan efisien.





Terima Kasih



Visit Our Website

www.gapasdap.com

