



## KAJIAN PENGEMBANGAN *DRY PORT* JEBRES GUNA Mendukung PERGERAKAN ANGKUTAN BARANG DENGAN Mempertimbangkan TINGKAT PELAYANANNYA

### A STUDY OF JEBRES DRY PORT DEVELOPMENT TO SUPPORT THE MOVEMENT OF FREIGHT TRANSPORTATION BY CONSIDERING THE SERVICE LEVEL

Wisnu Wardhana A.S<sup>1</sup>, Bambang Riyanto<sup>1</sup>, Bagus Hario Setiadji<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro; [wisnu\\_atlas@yahoo.com](mailto:wisnu_atlas@yahoo.com); [bbriyanto@yahoo.com](mailto:bbriyanto@yahoo.com)

#### Info Artikel:

- Artikel Masuk: 29 Agustus 2019
- Artikel diterima: 4 Januari 2021
- Tersedia Online: 31 Maret 2021

#### ABSTRAK

Ketersediaan konektivitas antara Dry port Jebres dengan Pelabuhan Tanjung Emas yang terhubung dengan jaringan kereta api diharapkan mampu menunjang pergerakan angkutan barang di wilayah layanannya yang memiliki potensi cukup besar. Namun perkembangan Dry port Jebres belum seperti yang diharapkan, masih banyak hambatan dan permasalahan dalam perkembangannya. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tingkat pelayanan, menganalisis faktor-faktor yang berpengaruh, serta merumuskan strategi pengembangan angkutan barang di Dry port Jebres. Metode pengumpulan data melalui observasi dan kuesioner, untuk mengevaluasi tingkat pelayanan digunakan metode Importance Performance Analysis dengan variabel yang didasarkan pada six key drivers dalam Sislognas, serta analisis SWOT guna merumuskan strategi pengembangannya. Hasil analisis tingkat pelayanan Dry port Jebres mengindikasikan bahwa secara umum responden masih belum puas dengan pelayanan angkutan barang melalui Dry Port Jebres. Selanjutnya dari analisis terhadap faktor internal dan eksternal strategis diperoleh nilai IFAS = 1,824 dan EFAS = 2,780, dimana konsep strategi yang sesuai untuk pengembangan Dry port Jebres adalah melepas atau divestasi (Kuadran VI, Matriks I-E). Pengembangan strategi yang dapat dilakukan adalah dengan memanfaatkan keunggulan bersaing yang masih dimiliki guna mengeksploitasi potensi pasar yang masih tersedia. Pada jangka pendek, strategi pengembangan dilakukan dengan meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa melalui upaya perbaikan/peningkatan indikator-indikator yang menjadi prioritas utama dari hasil analisis. Kedepannya, pada jangka panjang, dapat dimungkinkan adanya pemindahan lokasi Dry port Jebres.

**Kata Kunci:** Dry Port Jebres; Importance Performance Analysis; Kereta Api; Six Key Driver; SWOT

#### ABSTRACT

The existing railway network connecting Jebres Dry Port with Tanjung Emas Port is expected to support the mobility of goods within its area of service known to have a high potential. However, the progress of Jebres Dry Port has not been fully maximized as expected due to various obstacles and issues in its development. Therefore, this research aims to evaluate the service level, influencing factors, and formulate the development strategy of goods transportation in Dry port Jebres. The data was collected through observation and questionnaire method, and for Importance Performance Analysis method for service level was used for the variable of six key drivers in Sislognas (National Logistic System), and SWOT analysis to formulate the development strategy. The analysis of service level of Jebres Dry port indicated that generally the respondent is not satisfied with the goods transportation through Jebres Dry Port. Furthermore, the internal and external factors analysis revealed that IFAS = 1,824 and EFAS = 2,780, where the appropriate strategy for Jebres Dry Port development is harvest or divest (Quadrant VI, Matrix I-E). The strategy that can be developed is by using existing competitive advantage to exploit available market potentials. In the short term, the development strategy is made by improving the service for customers by improving the main priority indicators resulted from the analysis. In the long term in the future, it is still possible to relocate Jebres Dry Port.

**Keyword:** Jebres Dry Port; Importance Performance Analysis; Railways; Six Key Drivers; SWOT

## 1. PENDAHULUAN

*Dry Port* atau pelabuhan daratan merupakan terminal yang berada di daratan yang berfungsi seperti terminal yang berada di pelabuhan laut. *Dry port* dapat dianggap sebagai “*extended gates*” pelabuhan laut (Visser et al., 2007 dalam Veenstra et al, 2012). Pada *dry port* dilakukan konsolidasi muatan, penumpukan/ pergudangan serta dokumentasi muatan yang selanjutnya dikirim ke pelabuhan laut dengan menggunakan kereta api atau truk untuk selanjutnya dimuat ke kapal maupun sebaliknya. Pada prinsipnya *dry port* digunakan karena persaingan antar pelabuhan, sehingga pelabuhan memanjangkan pintu gerbang untuk mendekatkan pelayanan pelabuhan kepada pengguna (Bustam, 2015).

Di beberapa negara, *dry port* terus dikembangkan karena mampu meningkatkan kinerja dan kapasitas pelabuhan, khususnya untuk angkutan barang. Selain meningkatkan kapasitas dan produktivitas pelabuhan, *dry port* juga dapat mengurangi kemacetan, mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas, mengurangi biaya pemeliharaan jalan, dampak kerusakan lingkungan yang rendah, berperan sebagai terminal kontainer, serta memperluas akses pelabuhan ke area di luar *hinterland*-nya (Bustam, 2015). Di Indonesia sendiri, pemerintah melalui Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (2012) telah merumuskan strategi untuk meningkatkan kinerja sistem logistik nasional diantaranya peningkatan infrastruktur transportasi multimoda dimana optimalisasi *dry port* menjadi salah satu program yang direncanakan

*Dry Port* Jebres yang berada di Kota Surakarta merupakan salah satu *dry port* yang ada di Indonesia yang terhubung jalur kereta api dengan pelabuhan (BKPM, 2012). *Dry Port* Jebres mulai dioperasikan pada tahun 1990 dengan tujuan untuk dapat memperlancar arus barang dari pusat-pusat produksi ke wilayah tujuan melalui pelabuhan Tanjung Emas Semarang sehingga dapat mengurangi kegiatan angkutan peti kemas melalui jalan raya. Ketersediaan konektivitas antara Pelabuhan Tanjung Emas di Semarang dengan *Dry port* Jebres yang terhubung dengan jaringan angkutan kereta api tersebut diharapkan mampu menunjang pergerakan lalu lintas angkutan barang di wilayah layanannya yang memiliki potensi yang besar.

Merujuk pada studi JICA (2009), terdapat potensi penggunaan kereta api untuk angkutan barang yang cukup besar jika pembangunan dan rehabilitasi fasilitas kereta api direalisasikan, termasuk akses ke Pelabuhan Tanjung Emas serta terhubungnya *dry port* di Solo dan *inland port* di Yogyakarta dengan jaringan kereta api. Lebih lanjut dalam studi tersebut, potensi arus kontainer melalui *Dry port* Solo pada tahun 2030 diperkirakan sebesar 318 TEUs/Hari atau kurang lebih 116.070 TEUs/Tahun (lihat Tabel 1). Namun, dengan potensi yang besar wilayah layanannya perkembangan *Dry port* Jebres belum seperti yang diharapkan, bahkan saat ini dapat dikatakan bahwa *Dry port* Jebres sudah tidak dimanfaatkan lagi sebagai fasilitas bongkar muat barang. Kondisi tersebut antara lain disebabkan oleh terbatasnya ketersediaan fasilitas pelayanan angkutan barang yang ada, serta beberapa kondisi lingkungan eksternal yang berpengaruh pada perkembangan *Dry port* Jebres.

**Tabel 1.** Potensi Angkutan Kontainer PelabuhanTanjung Emas yang diangkut dengan Moda Kereta Api

Asal/Tujuan	Volume Kontainer tahun 2015 (TEUs/hari)			Volume Kontainer tahun 2030 (TEUs/hari)		
	Ke Pelabuhan	Dari Pelabuhan	Total	Ke Pelabuhan	Dari Pelabuhan	Total
Solo (Dry Port Solo)	92	72	164	179	140	318
Yogyakarta (Inland Port Yogyakarta)	58	58	116	113	111	224
Demak, Kudus, Pati, Rembang	106	208	314	205	402	607
ZEK Kendal	80	-	80	156	-	156

Sumber: JICA (2009)

Kondisi yang berbeda terjadi pada Cikarang Dry Port yang terletak di Kawasan Industri Jababeka dengan luas ± 200 Ha dan dapat diakses menggunakan jalan raya maupun kereta api. Sebagai perpanjangan pintu gerbang Pelabuhan Tanjung Priok, Cikarang Dry Port terbukti dapat memberikan solusi intermoda yang terintegrasi bagi pelaku usaha melalui efektifitas waktu dan pengurangan biaya total, dimana hal tersebut merupakan hal yang belum dapat diberikan oleh pelabuhan konvensional, terutama di Tanjung Priok (Lesmini. L, et al, 2018).

Melihat beberapa uraian di atas maka dapat dijelaskan bahwa dengan potensi yang besar wilayah layanannya, perkembangan Dry port Jebres belum seperti yang diharapkan, masih banyak hambatan, keterbatasan dan permasalahan dalam perkembangannya. Sehingga diperlukan suatu solusi dalam pengembangan Dry port Jebres guna meningkatkan pelayanan angkutan barang. Terkait dengan hal tersebut, maka penelitian ini bertujuan untuk 1) mengevaluasi tingkat pelayanan angkutan barang (peti kemas) di Dry Port Jebres menurut penilaian responden berdasarkan indikator yang disusun, 2) menganalisis faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan Dry port Jebres dan 3) merumuskan strategi pengembangan angkutan barang di Dry port Jebres berdasarkan tingkat pelayanan dan faktor-faktor yang berpengaruh.

## 2. METODE

### 2.1. Sample dan Responden

Dalam penelitian Setyawan (2018), disebutkan bahwa industri yang biasa menggunakan kontainer/peti kemas untuk pengiriman barang pada jalur Surakarta – Semarang adalah sekitar 60 industri. Sehingga merujuk pada penelitian tersebut, dengan menggunakan rumus slovin (dalam Umar, 2007) dan kelonggaran ketelitian 10%, maka jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

$$n = \frac{60}{1 + (60 \times (0,10)^2)} = 37,5 \approx 37 \text{ responden}$$

Dalam pengambilan sampel, dilakukan dengan menggunakan metode *random sampling*.

### 2.2. Importance Performance Analysis (IPA)

Metode *Importance Performance Analysis* (Martilla and James dalam Supranto, 2006), dipergunakan untuk mendapatkan informasi berkaitan dengan faktor-faktor pelayanan yang menurut pengguna mempengaruhi kepuasan mereka terhadap produk/jasa yang diberikan. Dalam penelitian ini, variabel didasarkan pada enam penggerak utama (*six key drivers*) dalam Sistem Logistik Nasional (Sislognas, 2012), sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 2 berikut.

**Tabel 2.** Variabel Penelitian

Variabel	Indikator	Kodefikasi
Komoditas	Potensi ekonomi di wilayah Surakarta dan sekitarnya	1
	Mengakomodir penggunaan kontainer/kontainerisasi dalam proses bongkar muat dan pengangkutan komoditas	2
	Keamanan dan keselamatan barang dari kerusakan/kehilangan saat proses pengiriman barang	3
	Kemudahan akses/pencapaian lokasi Dry port Jebres dari/menuju pabrik/gudang pelanggan	4
Infrastruktur Transportasi	Kondisi dan ketersediaan moda/sarana kereta api yang memadai guna melayani angkutan barang/kontainer	5
	Kondisi dan ketersediaan sarana dan prasarana penanganan barang/ <i>container handling</i>	6
Penyedia Jasa Logistik	Kondisi dan ketersediaan lahan untuk pengembangan di Dry port Jebres	7
	Ketepatan waktu dalam proses pengangkutan barang dari Dry port Jebres menuju Pelabuhan Tanjung Emas atau sebaliknya	8
	Kesesuaian dan ketersediaan jadwal pengiriman dengan memperhatikan jadwal sandar kapal di Pelabuhan Tanjung Emas	9

Variabel	Indikator	Kodefikasi
Teknologi Informasi dan Komunikasi	Biaya yang dikenakan kepada pemilik barang, termasuk biaya bongkar/muat ke truk di gudang dan ke kereta api	10
	Kemudahan mendapatkan informasi jadwal, biaya dan prosedur pengiriman barang	11
	Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi untuk mempermudah pengurusan administrasi/dokumen serta melacak barang yang didistribusikan	12
Sumber Daya Manusia (SDM)	Ketersediaan SDM/petugas yang berkualitas untuk menangani kegiatan angkutan barang	13
	Kecepatan dan kemudahan pelayanan dalam pengurusan dokumen administrasi dan kepabeanan	14
Regulasi/Kebijakan	Adanya dukungan pemerintah dalam pemanfaatan dan pengembangan Dry port jebres guna mendukung kelancaran angkutan barang	15
	Kesesuaian dengan kebijakan pengembangan wilayah di Jawa Tengah dan Surakarta	16

Sumber : Hasil Analisis, 2019

### 2.3. SWOT

Analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi (Rangkuti, 2009), model yang digunakan terdiri atas matriks faktor strategis internal (IFAS) dan matriks faktor strategis eksternal (EFAS). Elemen EFAS dan IFAS merupakan analisis pengembangan dari analisis *Importance Performance Analysis* yang dipakai sebagai dasar untuk menentukan langkah-langkah perbaikan yang diperlukan dalam pengembangan selanjutnya. Matriks IFAS dan EFAS digunakan setelah diketahui atribut-atribut mana yang masuk dalam prioritas utama, lanjutkan prestasi, prioritas rendah dan berlebihan dalam analisis sebelumnya (Soemarno, 2012).

Selanjutnya digunakan matriks internal–eksternal (matriks I-E), guna mendapatkan konsep strategi (*grand strategy*) pengembangan yang sesuai dengan kondisi Dry port Jebres, kemudian berdasarkan konsep strategi tersebut dilakukan pembangkitan strategi pengembangan Dry port Jebres menggunakan matriks SWOT.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 3.1. Tinjauan Kondisi dan Keterhubungan Dry Port Jebres

Secara umum kondisi dan keterhubungan Dry port Jebres dapat diuraikan sebagai berikut, potensi perekonomian di wilayah layanan Dry port Jebres cukup besar, dilihat dari kontribusi PDRB. rata-rata sebesar 18,76 % dari total PDRB Jawa Tengah (BPS Jawa Tengah, 2019). Letak Dry Port Jebres yang berada di tengah pusat Kota Surakarta menyebabkan aksesibilitas dan pencapaiannya menjadi terbatas. Terbatasnya ketersediaan lahan (luas total ± 1 ha) menyebabkan terbatasnya juga kapasitas Dry Port Jebres dalam melayani kegiatan angkutan barang. Lapangan penumpukan yang merupakan fasilitas utama pada sebuah terminal peti kemas (Balitbanghub, 2014), diperkirakan tidak dapat menampung perkembangan angkutan peti kemas yang diperkirakan mencapai 318 TEUs/Hari atau ±116.070 TEUs/Tahun pada tahun 2030 (JICA, 2009), dengan volume tersebut diperhitungkan akan membutuhkan lahan seluas ± 24.531 m<sup>2</sup> (± 2,45 ha). Peralatan bongkar muat peti kemas (*forklift*) dengan kapasitas maks 3,5 T, hanya dapat digunakan untuk mengangkut peti kemas kosong serta untuk bongkar muat barang dari/ke peti kemas yang berada di atas gerbong/*flat car* saja. Ketersediaan jadwal kereta api barang reguler hanya 2 (dua) kali sehari, menjadikan pelayanan angkutan barang menggunakan kereta api kurang fleksibel. Kondisi jaringan rel kereta api pada ruas Stasiun Jebres – Pelabuhan Tanjung Emas masih terdapat beberapa ruas dengan tipe rel R 38 dan R 42 (Ditjen Perkeretaapian, 2014). Masih belum terealisasinya rencana reaktivasi jalur kereta api di Pelabuhan Tanjung Emas. Biaya pengangkutan barang menggunakan moda kereta api di Dry port Jebres kurang kompetitif bila dibandingkan dengan moda angkutan jalan.

### 3.2. Analisis Tingkat Pelayanan Dry Port Jebres

#### 3.2.1. Analisis Tingkat Kesesuaian

Pada penelitian ini, penilaian indikator pelayanan dan kepentingan diperoleh dengan menjumlahkan skor penilaian yang diberikan oleh responden (37 responden) menggunakan skala likert. Selanjutnya berdasarkan penilaian tersebut dapat diketahui tingkat kesesuaian yang merupakan prosentase perbandingan antara jumlah penilaian kinerja/pelayanan terhadap tingkat kepentingan pada masing-masing indikator. Hasil dari penilaian indikator pelayanan dan kepentingan menurut responden serta tingkat kesesuaiannya dapat dilihat pada Tabel 3.

**Tabel 3.** Penilaian Indikator Serta Tingkat Kesesuaian Pelayanan Dry port Jebres

Kode	Kinerja/Pelayanan		Kepentingan		Tingkat Kesesuaian
	Jumlah	Rerata	Jumlah	Rerata	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (2)/(4)
1	145	3,92	160	4,32	90,63
2	129	3,49	159	4,29	81,13
3	137	3,70	161	4,35	85,09
4	109	2,95	162	4,37	67,28
5	106	2,86	159	4,29	66,67
6	104	2,81	160	4,32	65,00
7	104	2,81	153	4,13	67,97
8	118	3,19	160	4,32	73,75
9	110	2,97	160	4,32	68,75
10	99	2,68	159	4,29	62,26
11	122	3,30	161	4,35	75,78
12	115	3,11	157	4,24	73,25
13	116	3,14	159	4,29	72,96
14	114	3,08	160	4,32	71,25
15	121	3,27	160	4,32	75,63
16	124	3,35	152	4,10	81,58
<b>Rerata</b>		<b>3,16</b>		<b>4,29</b>	

Sumber: Hasil Analisis, 2019

Hasil uji validitas data terhadap penilaian pelayanan/kinerja maupun kepentingan diperoleh nilai  $r_{hitung} > r_{tabel}$  (0.316) serta signifikansi  $< 0,05$ , sedangkan hasil uji reliabilitas diperoleh Cronbach's Alpha  $> 0,6$  yaitu 0,948 dan 0.897, sehingga dapat dikatakan bahwa instrumen penelitian valid dan reliabel.

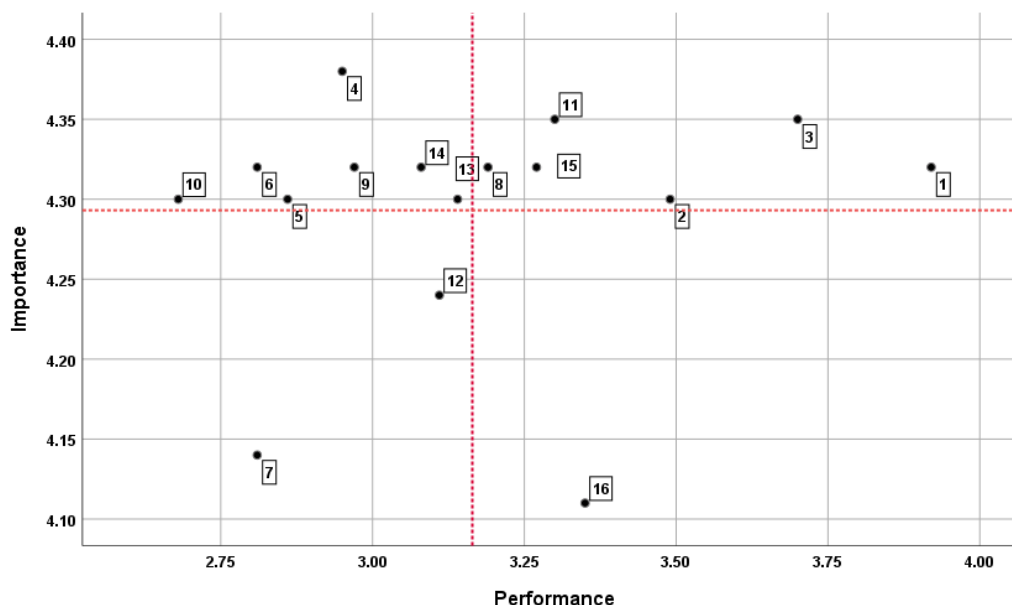
Dari Tabel 3 diatas, dapat dilihat bahwa indikator yang menurut responden dianggap paling penting adalah akses/pencapaian lokasi Dry port Jebres (indikator 4), sedangkan indikator yang memiliki nilai kepentingan terendah adalah kesesuaian dengan kebijakan pengembangan wilayah (indikator 16).

Masih dari Tabel 3 (kolom 6), terlihat bahwa seluruh indikator menunjukkan tingkat kesesuaian di bawah 100%, hal ini mengindikasikan bahwa secara umum responden masih belum puas dengan pelayanan angkutan barang melalui Dry Port Jebres.

Bila dilihat lebih lanjut, disamping indikator biaya pengangkutan (indikator 10), indikator dalam variabel infrastruktur transportasi memiliki tingkat kesesuaian yang paling rendah, yaitu: indikator aksesibilitas/pencapaian lokasi Dry port Jebres (indikator 4), kondisi dan ketersediaan moda/sarana kereta api (indikator 5), kondisi dan ketersediaan sarana dan prasarana penanganan barang (indikator 6) serta kondisi dan ketersediaan lahan untuk pengembangan (indikator 7). Hal ini mengindikasikan bahwa selain biaya pengangkutan barang yang masih mahal, responden menilai kondisi sarana dan prasarana di Dry port Jebres yang terbatas yang menyebabkan rendahnya tingkat pelayanan Dry port Jebres selama ini.

### 3.2.2. Analisis Kuadran

Selanjutnya, nilai rata-rata tingkat pelayanan dan kepentingan masing-masing indikator (Tabel 3, kolom 3 dan 5) digunakan untuk menganalisis data dalam analisis kuadran menggunakan diagram kartesius (Gambar 1). Untuk nilai rata-rata keseluruhan indikator, sumbu X merupakan rata-rata *performance* seluruh indikator (3,16), sedangkan sumbu Y merupakan rata-rata *importance* seluruh indikator (4,29).



Sumber: Hasil Analisis, 2019

**Gambar 1.** Diagram Kartesius Tingkat Pelayanan

Interpretasi hasil analisis kuadran berdasarkan hasil penilaian responden adalah sebagai berikut:

#### 1. Kuadran 1

Kuadran 1 menunjukkan indikator yang menurut responden merupakan prioritas utama untuk ditingkatkan, yaitu: akses/pencapaian lokasi *Dry port* Jebres dari/ menuju pabrik/gudang pelanggan (4), kondisi dan ketersediaan moda/sarana kereta api yang memadai guna melayani angkutan barang/kontainer (5), kondisi dan ketersediaan sarana dan prasarana penanganan barang/*container handling* (6), kesesuaian dan ketersediaan jadwal pengiriman dengan memperhatikan jadwal sandar kapal di Pelabuhan Tanjung Emas (9), biaya yang dikenakan pada pemilik barang (10), Ketersediaan SDM yang berkualitas untuk menangani kegiatan angkutan barang (13), Kecepatan dan kemudahan pelayanan pengurusan dokumen administrasi dan kepabeaan (14).

#### 2. Kuadran 2

Kuadran 2 menunjukkan indikator yang menurut responden perlu dipertahankan yaitu, potensi ekonomi di wilayah Surakarta dan sekitarnya (1), mengakomodir penggunaan kontainer dalam proses bongkar muat dan pengangkutan komoditas (2), keamanan dan keselamatan barang dari kerusakan/kehilangan saat proses pengiriman barang (3), ketepatan waktu dalam proses pengangkutan barang menuju Pelabuhan Tanjung Emas atau sebaliknya (8), kemudahan mendapatkan informasi jadwal, biaya dan prosedur pengiriman barang (11), dukungan pemerintah dalam pemanfaatan dan pengembangan *Dry port* jebres guna mendukung kelancaran angkutan barang (15).

#### 3. Kuadran 3

Kuadran 3 menunjukkan indikator yang menurut responden kurang penting dan bukan merupakan prioritas utama untuk ditingkatkan, yaitu kondisi dan ketersediaan lahan untuk pengembangan di *Dry port*

Jebres (7) dan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi untuk mempermudah pengurusan administrasi/dokumen (12).

4. Kuadran 4

Kuadran 4 menunjukkan indikator yang menurut responden tidak terlalu penting tetapi pelaksanaannya dilakukan dengan baik sekali (berlebih), yaitu kesesuaian dengan kebijakan pengembangan wilayah di Jawa Tengah dan Surakarta (16).

3.3. Analisis Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Pada Pengembangan Dry Port Jebres

3.3.1. Faktor Internal.

Faktor internal terdiri dari dua komponen yaitu kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*). Faktor internal pada analisis ini diambil dari atribut pada kuadran lanjutan prestasi untuk menentukan kekuatan/*strength* dan atribut yang ada pada kuadran prioritas utama untuk menentukan kelemahan/*weakness*, dari hasil analisis *Importance Performance Analysis*. Matriks faktor internal strategis (*IFAS*) dapat dilihat pada tabel 4 berikut.

**Tabel 4.** Matrik Faktor Internal Strategis (*IFAS*)

No	Faktor Penilaian	Rating	Bobot	Bobot x Rating
<b>KEKUATAN</b>				
1	Mengakomodir penggunaan kontainer/kontainerisasi dalam proses bongkar muat dan pengangkutan komoditas	3,00	0,090	0,271
2	keamanan dan keselamatan barang/kontainer dari kerusakan/kehilangan saat proses pengiriman barang	3,25	0,095	0,310
3	Ketepatan waktu dalam proses pengangkutan barang dari Dry port Jebres menuju Pelabuhan Tanjung Emas atau sebaliknya	1,50	0,090	0,136
4	Kemudahan mendapatkan informasi jadwal, biaya dan prosedur pengiriman barang di dry port	1,25	0,090	0,113
<b>KELEMAHAN</b>				
1	Kemudahan akses/pencapaian lokasi Dry port Jebres dari/menju pabrik/gudang pelanggan (kondisi jalan, kemacetan, jarak dll)	2,00	0,090	0,181
2	Kondisi dan ketersediaan moda/sarana kereta api yang memadai guna melayani angkutan barang/kontainer	1,50	0,090	0,136
3	Kondisi dan ketersediaan sarana dan prasarana penanganan barang/ <i>container handling</i> di Dry port Jebres (peralatan bongkar muat, lapangan penumpukan dll)	1,50	0,090	0,136
4	Kesesuaian dan ketersediaan jadwal pengiriman dengan memperhatikan jadwal sandar kapal di Pelabuhan Tanjung Emas	2,00	0,090	0,181
5	Biaya yang dikenakan kepada pemilik barang, termasuk biaya bongkar/muat ke truk di gudang dan ke kereta api	1,50	0,086	0,129
6	Ketersediaan SDM/petugas yang berkualitas untuk menangani kegiatan angkutan barang	1,25	0,090	0,113
7	Kecepatan dan kemudahan pelayanan dalam pengurusan dokumen administrasi dan kepastian	1,25	0,095	0,119
<b>Jumlah</b>			<b>1,00</b>	<b>1,824</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2019

Hasil perhitungan terhadap Total skor *IFAS* menunjukkan angka 1,824, yang berarti berada pada kondisi rendah. Hasil perhitungan juga menunjukkan besarnya kekuatan sebesar 0,830 direduksi oleh kelemahan sebesar 0,994. Hal ini mengindikasikan bahwa Dry port Jebres memiliki posisi internal yang lemah, dimana nilai total skor kelemahan yang lebih besar dibandingkan kekuatan menunjukkan bahwa dalam perkembangannya, Dry port Jebres belum mampu memanfaatkan kekuatan internalnya dan mengatasi kelemahan yang ada.

### 3.3.2. Faktor Eksternal

Faktor eksternal terdiri dari dua komponen yaitu peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threatment*). Matriks faktor eksternal strategis (*EFAS*) dapat dilihat pada tabel 5. Hasil perhitungan terhadap total skor *EFAS* menunjukkan angka 2,780, yang berarti pada kondisi menengah. Hasil pengukuran menunjukkan besarnya peluang = 1,376 direduksi oleh ancaman sebesar 1,404.

Hal ini mengindikasikan bahwa dalam pengembangan *Dry port* Jebres masih kurang optimal dalam memanfaatkan peluang dan mengatasi ancaman yang ada. Angkutan barang dengan moda kereta api di simpul *Dry port* Jebres memiliki beberapa peluang, terutama keberadaan dan potensi pada kawasan *hinterland*-nya. Namun disisi lain, peluang yang ada tersebut mendapatkan ancaman dari perkembangan angkutan non kereta api (angkutan jalan), seperti fleksibilitas, biaya pengiriman yang lebih murah, serta perkembangan jaringan transportasi jalan.

**Tabel 5. Matrik Faktor Eksternal Strategis (*EFAS*)**

No	Faktor Penilaian	Rating	Bobot	Bobot x Rating
<b>PELUANG</b>				
1	Dukungan pemerintah dalam pemanfaatan dan pengembangan <i>dry port</i> dan transportasi multimoda guna mendukung kelancaran angkutan barang	2,00	0,107	0,213
2	Potensi ekonomi di wilayah Surakarta dan sekitarnya	3,50	0,112	0,393
3	Rencana peningkatan jaringan/rel kereta api pada lintas Semarang - Solo	3,25	0,118	0,385
4	Keterhubungan jaringan transportasi kereta api dengan Pelabuhan Tanjung Emas secara langsung	3,25	0,118	0,385
<b>ANCAMAN</b>				
1	Belum terkoordinasinya beberapa kebijakan dan institusi dalam rencana pengembangan angkutan barang melalui <i>dry port</i>	2,75	0,101	0,277
2	Beroperasinya Jalan Tol Semarang Solo	2,50	0,112	0,281
3	Kemudahan penggunaan moda angkutan barang jalan raya sebagai kompetitor bagi angkutan kereta api melalui <i>dry port</i>	2,50	0,118	0,296
4	Permasalahan isu lingkungan di sekitar simpul terkait rencana pengembangan <i>dry port</i>	3,00	0,095	0,284
5	Biaya pengiriman menggunakan moda transportasi darat yang lebih ekonomis	2,25	0,118	0,266
<b>Jumlah</b>			<b>1,00</b>	<b>2,780</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2019

### 3.4. Strategi Pengembangan *Dry Port* Jebres

Merujuk hasil analisis faktor internal dan faktor eksternal, disusun matrik I-E untuk memperoleh gambaran strategi besarnya. Hasil matriks I-E diperoleh dengan menggabungkan jumlah nilai *IFAS* (1,824) dan *EFAS* (2,780) ke dalam sumbu X dan Y (Gambar 2).



Sumber: David F.R, 2006 dan Hasil Analisis, 2019

**Gambar 2. Matriks I-E *Dry Port* Jebres**



Dari hasil analisis matrik I-E menunjukkan bahwa titik pertemuan total nilai terbobot faktor internal strategis dan faktor eksternal strategis berada pada kuadran VI. Dimana strategi yang sesuai untuk pengembangan *Dry port* Jebres adalah dengan melepas atau divestasi (*harvest or divest*). Posisi melepas atau divestasi (*harvest or divest*) ini sesuai dengan kondisi di *Dry port* Jebres yang memiliki banyak permasalahan dan kelemahan dalam perkembangannya. Strategi untuk melepas/menutup *Dry port* Jebres tidak dipilih karena masih adanya peluang pasar angkutan barang yang cukup besar di wilayah layanannya serta adanya dukungan / kebijakan pemerintah terkait arahan pemanfaatan moda kereta api dalam pengangkutan barang (Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, 2018).

Secara umum, strategi pengembangan yang dapat dilakukan adalah dengan mencari terobosan baru dengan memanfaatkan keunggulan bersaing yang masih dimiliki guna mengeksploitasi potensi pasar yang masih tersedia. Pada jangka pendek, strategi dilakukan dengan meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa melalui upaya perbaikan/peningkatan pada indikator-indikator yang menjadi prioritas utama dari hasil analisis sebelumnya. Di sisi lain, dengan mempertimbangkan besarnya kelemahan dan keterbatasan kondisi yang ada serta potensi angkutan barang di wilayah Surakarta dan sekitarnya yang cukup besar, maka dalam jangka panjang dapat dimungkinkan adanya upaya pengembangan melalui pemindahan lokasi *Dry port* Jebres.

Selanjutnya faktor internal dan eksternal yang telah diidentifikasi dikelompokkan dalam matriks SWOT yang kemudian secara kualitatif dikombinasikan untuk menghasilkan strategi yang meliputi empat set strategi. Hasil pembangkitan strategi menggunakan matrik SWOT dapat dilihat pada Tabel 6 berikut :

**Tabel 6.** Matrik Strategi Pengembangan *Dry Port* Jebres

IFAS  EFAS	<b>STRENGTHS (S)/KEKUATAN</b>	<b>WEAKNESSES (W)/KELEMAHAN</b>
	1. Mengakomodir penggunaan kontainer dalam proses bongkar muat dan pengangkutan komoditas 2. keamanan dan keselamatan barang dari kerusakan/kehilangan saat proses pengiriman barang 3. Ketepatan waktu dalam proses pengangkutan barang dari <i>Dry port</i> Jebres menuju Pelabuhan Tanjung Emas 4. Kemudahan mendapatkan informasi jadwal, biaya dan prosedur pengiriman barang di <i>dry port</i>	1. akses/pencapaian lokasi <i>Dry port</i> Jebres 2. Kondisi dan ketersediaan moda kereta api 3. Kondisi dan ketersediaan sarana dan prasarana penanganan barang 4. Kesesuaian dan ketersediaan jadwal pengiriman dengan memperhatikan jadwal sandar kapal 5. Biaya yang dikenakan kepada pemilik barang 6. Ketersediaan SDM yang berkualitas 7. Kecepatan dan kemudahan pelayanan dalam pengurusan dokumen
	<b>OPPORTUNITIES (O)/PELUANG</b>	
	1. Dukungan pemerintah dalam pemanfaatan dan pengembangan <i>dry port</i> dan transportasi multimoda guna mendukung kelancaran angkutan barang 2. Potensi ekonomi di wilayah Surakarta dan sekitarnya 3. Rencana peningkatan jaringan/rel kereta api pada lintas Semarang - Solo	1. Peningkatan kondisi jalan akses, fasilitas penanganan dan bongkar muat barang/kontainer, serta SDM yang handal yang kompeten. 2. Penyediaan layanan angkutan barang yang terintegrasi dengan moda lanjutan (truk) dengan tarif yang kompetitif. 3. Penerapan sistem pelayanan kepabeaan terpadu melalui penetapan sebagai Kawasan Pelayanan Kepabeaan Terpadu (KPPT).

<p style="text-align: center;"><b>IFAS</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EFAS</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>STRENGTHS (S)/KEKUATAN</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>WEAKNESSES (W)/KELEMAHAN</b></p>
<p>4. Keterhubungan jaringan transportasi kereta api dengan Pelabuhan Tanjung Emas secara langsung</p>	<p>1. Mengakomodir penggunaan kontainer dalam proses bongkar muat dan pengangkutan komoditas</p> <p>2. keamanan dan keselamatan barang dari kerusakan/kehilangan saat proses pengiriman barang</p> <p>3. Ketepatan waktu dalam proses pengangkutan barang dari Dry port Jebres menuju Pelabuhan Tanjung Emas</p> <p>4. Kemudahan mendapatkan informasi jadwal, biaya dan prosedur pengiriman barang di dry port</p>	<p>1. akses/pencapaian lokasi Dry port Jebres</p> <p>2. Kondisi dan ketersediaan moda kereta api</p> <p>3. Kondisi dan ketersediaan sarana dan prasarana penanganan barang</p> <p>4. Kesesuaian dan ketersediaan jadwal pengiriman dengan memperhatikan jadwal sandar kapal</p> <p>5. Biaya yang dikenakan kepada pemilik barang</p> <p>6. Ketersediaan SDM yang berkualitas</p> <p>7. Kecepatan dan kemudahan pelayanan dalam pengurusan dokumen</p>
<p style="text-align: center;"><b>THREATS (T)/ANCAMAN</b></p> <p>1. Belum terkoordinasinya beberapa kebijakan dan institusi dalam rencana pengembangan angkutan barang melalui dry port</p> <p>2. Beroperasinya Jalan Tol Semarang Solo</p> <p>3. Kemudahan penggunaan moda angkutan barang jalan raya sebagai kompetitor bagi angkutan kereta api melalui dry port</p> <p>4. Permasalahan isu lingkungan di sekitar simpul terkait rencana pengembangan dry port</p> <p>5. Biaya pengiriman menggunakan moda transportasi darat yang lebih ekonomis</p>	<p>2. Penguatan dukungan pemerintah terkait pengangkutan barang menggunakan kereta api, sebagai bentuk keberpihakan pemerintah terhadap pengembangan angkutan kereta api guna mengurangi beban jalan.</p> <p>1. Penyediaan jasa layanan pengangkutan barang/peti kemas menggunakan moda kereta api yang terintegrasi dengan moda lain sebagai moda lanjutan, guna mewujudkan konsep pelayanan angkutan multimoda yang terpadu.</p> <p>2. Penyediaan Depo Kontainer di sekitar lokasi dry port, sehingga proses pengangkutan menggunakan kontainer menjadi lebih efisien.</p> <p>3. Penyiapan institusi/kelembagaan dalam pengelolaan dry port, serta perlunya koordinasi antara pemerintah dengan penyedia dan pengguna jasa angkutan barang menggunakan kereta api di wilayah layannya.</p>	<p>4. Pengembangan pada jangka panjang melalui pemindahan lokasi dry port dengan memperhatikan kriteria teknis, kemudahan akses dan pencapaian, potensi wilayah, serta ketersediaan fasilitas yang memenuhi.</p> <p>1. Penyediaan moda/sarana kereta api yang khusus digunakan untuk angkutan barang (peti kemas) dengan jadwal dan frekuensi yang terintegrasi dengan jadwal pengangkutan kapal di pelabuhan.</p> <p>2. Penyusunan dan penerapan biaya pengangkutan barang menggunakan moda kereta api yang kompetitif dan menarik bila dibandingkan moda angkutan lainnya, khususnya truk/trailer.</p> <p>3. Pemanfaatan teknologi informasi dalam proses pengangkutan barang, baik saat pencarian informasi terkait jadwal/tarif, pengurusan dokumen, pelacakan dan pengawasan barang (tracking) dan sebagainya.</p>

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### 4. KESIMPULAN

Hasil analisis terkait pelayanan Dry port Jebres mengindikasikan bahwa secara umum responden masih belum puas dengan pelayanan angkutan barang melalui Dry Port Jebres. Terdapat beberapa indikator yang menurut responden menjadi prioritas utama untuk ditingkatkan, yaitu: akses/pencapaian lokasi Dry port Jebres dari/menuju pabrik/gudang pelanggan, kondisi dan ketersediaan moda/sarana kereta api yang memadai, kondisi dan ketersediaan sarana dan prasarana penanganan barang/container handling, kesesuaian dan ketersediaan jadwal pengiriman dengan memperhatikan jadwal sandar kapal, biaya yang dikenakan kepada pemilik barang, ketersediaan SDM/petugas yang berkualitas untuk menangani kegiatan

angkutan barang, kecepatan dan kemudahan pelayanan dalam pengurusan dokumen administrasi dan kepabeanaan.

Dari hasil analisis faktor internal mengindikasikan bahwa *Dry port* Jebres memiliki posisi internal yang lemah, dimana nilai total skor kelemahan yang lebih besar dibandingkan kekuatan menunjukkan bahwa dalam perkembangannya *Dry port* Jebres belum mampu memanfaatkan kekuatan internalnya dan mengatasi kelemahan yang ada. Sedangkan hasil analisis faktor eksternal mengindikasikan bahwa dalam pengembangan *Dry port* Jebres masih kurang optimal dalam memanfaatkan peluang dan mengatasi ancaman yang ada.

Strategi pengembangan *Dry port* Jebres yang dapat dilakukan adalah dengan mencari terobosan baru, dengan memanfaatkan keunggulan bersaing yang masih dimiliki untuk mengeksploitasi potensi pasar yang masih tersedia. Dimana pada jangka pendek, strategi dilakukan dengan meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa melalui upaya perbaikan/peningkatan pada indikator-indikator yang menjadi prioritas utama pengembangan. Sedangkan dalam jangka panjang dimungkinkan adanya upaya pengembangan melalui pemindahan lokasi *dry port*.

## 5. DAFTAR PUSTAKA

- Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), 2012. *Identifikasi Peluang Investasi Pelabuhan Kontainer (Dry Port)*, Jakarta.
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2014. *Studi Penyusunan Prototype Stasiun Kereta Api dalam Perspektif Multimoda*, Jakarta.
- Badan Pusat Statistik Jawa Tengah, 2019, *Provinsi Jawa Tengah Dalam Angka*, Semarang.
- Bustam, H. A, 2015, *Pengaruh Penggunaan Dry Port Terhadap Biaya Angkut Batubara di Kab. Way Kanan*, Lampung.
- David, F. R. 2006, *Manajemen Strategis: Konsep dan Teori*. Salemba Empat, Jakarta
- Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan, 2014, *Buku Informasi Perkeretaapian*, Jakarta.
- Japan International Cooperation Agency (JICA), 2009, *The Study on Development of Regional Railway System of Central Java Region*, Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 2128 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional.
- Lesmini. L, Hidayat. D.R, Firdaus M.I, 2018, *Peranan Inland Port Dalam Meningkatkan Daya Saing Nasional*, Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik (JMBTL) Vol. 4 No. 3 Mei 2018.
- Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.
- Rangkuti, F. 2009, *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*, PT. Gramedia, Jakarta.
- Soemarno, 2012, *Metode IPA (Importance-Performance-Analysis) dalam Kajian Lingkungan dan Pembangunan*, PPSUB, Malang.
- Setyawan, J, 2018, *Analisis Pemilihan Moda Angkutan Barang Menggunakan Kereta Api dan Truk (Studi Kasus: Rute Solo – Semarang)*, Semarang.
- Supranto, J, 2006, *Metode Riset Aplikasinya dalam Pemasaran*, Rineka Cipta, Jakarta
- Umar, H. 2007, *Riset Pemasaran dan Perilaku Konsumen*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Veenstra, A., Zuidwijk, R and Van Asperen, E 2012, *The Extended Gate Concept for Container Terminals: Expanding The Notion of Dry Ports*. *Maritime Economics & Logistics*, Vol. 14, no. 1.