

SISTEM TRANSPORTASI PERDAGANGAN TERNAK SAPI DAN IMPLIKASI KEBIJAKAN DI INDONESIA

Nyak Ilham dan Yusmichad Yusdja

*Pusat Penelitian dan Pengembangan Sosial Ekonomi Pertanian
Jl. A. Yani No. 70 Bogor*

PENDAHULUAN

Selain harga produk dan produk substitusinya, permintaan daging sapi, juga dipengaruhi oleh tingkat pendapatan, jumlah penduduk dan selera masyarakat. Untuk kondisi Indonesia, sentra konsumsi daging sapi masih berada di sekitar wilayah perkotaan. Permintaan di wilayah ini cenderung lebih tinggi, karena jumlah penduduk yang lebih padat dengan tingkat pendapatan yang lebih tinggi dibandingkan wilayah pedesaan.

Di sisi lain, sentra produksi sapi potong membutuhkan sumberdaya lahan dan pakan yang memadai, sehingga secara umum berada di wilayah pedesaan. Dengan demikian untuk memenuhi kebutuhan masyarakat perkotaan diperlukan sarana dan prasarana transportasi dalam kegiatan perdagangan sapi potong antar daerah. Tuntutan selera sebagian besar masyarakat yang lebih menyukai daging segar dibandingkan daging olahan (beku dan kaleng) mengharuskan perdagangan daging sebagian besar masih dalam bentuk ternak hidup.

Permasalahan yang muncul adalah lokasi antara daerah sentra konsumsi utama dengan beberapa daerah sentra produksi berjarak relatif jauh. Dengan kondisi negara kepulauan, jarak yang relatif berjauhan tersebut selain harus ditempuh menggunakan transportasi darat, kegiatan distribusi ternak sapi juga harus menggunakan transportasi laut. Kondisi demikian menyebabkan biaya transportasi yang relatif tinggi, berupa biaya transportasi langsung (biaya angkutan), biaya transportasi tidak langsung untuk tambahan tenaga kerja dan pakan ternak akibat ketidak teraturan jadwal angkutan, serta biaya penyusutan berat badan ternak akibat tidak memadai perawatan dan sarana angkutan selama kegiatan transportasi.

Studi ini bertujuan untuk mengkaji sistem transportasi ternak sapi dalam kegiatan perdagangan sapi antar daerah di Indonesia. Secara khusus tulisan ini bertujuan untuk: (1) Menganalisis arah perdagangan ternak sapi; (2) Menganalisis sarana dan prasarana transportasi ternak sapi; dan (3) Menganalisis biaya pemasaran dalam perdagangan ternak sapi antar daerah di mana salah satu diantaranya adalah biaya transportasi.

PERDAGANGAN ANTAR DAERAH

Kebutuhan daging di Indonesia sebagian besar (65%) masih dipenuhi dari produksi dalam negeri, dan sisanya diperoleh dari impor. Pemenuhan dari impor dapat berupa daging dan sapi bakalan. Pangsa produksi dalam negeri yang tinggi (Tabel 1), ditambah dengan kegiatan redistribusi ternak dari ekspor-impor membutuhkan sarana transportasi yang memadai. Hal ini terkait dengan daerah sentra produksi yang tersebar pada beberapa daerah, sementara sentra konsumsi sebagian besar terdapat di Pulau Jawa.

Tabel 1. Volume dan Pangsa Produksi Daging Sapi Dalam Negeri Menurut Asal Sapi Bakalan di Indonesia, 1990 – 2001

| Tahun | Produksi Menurut Asal Sapi Bakalan | | | | Jumlah ^{a)} (000 t) |
|----------|------------------------------------|------------|---------------------|------------|---------------------------------|
| | Dalam Negeri | | Impor ^{b)} | | |
| | Volume (000 t) | Pangsa (%) | Volume (000 t) | Pangsa (%) | |
| 1990 | 258,47 | 99,72 | 0,73 | 0,28 | 259,2 |
| 1991 | 259,70 | 99,05 | 2,50 | 0,95 | 262,2 |
| 1992 | 292,35 | 98,43 | 4,65 | 1,57 | 297,0 |
| 1993 | 334,93 | 96,72 | 11,37 | 3,28 | 346,3 |
| 1994 | 312,46 | 92,86 | 24,04 | 7,14 | 336,5 |
| 1995 | 261,86 | 83,93 | 50,14 | 16,07 | 312,0 |
| 1996 | 270,31 | 77,85 | 76,89 | 22,15 | 347,2 |
| 1997 | 282,72 | 79,93 | 70,98 | 20,07 | 353,7 |
| 1998 | 334,72 | 97,70 | 7,88 | 2,30 | 342,6 |
| 1999 | 281,79 | 82,25 | 27,01 | 8,75 | 308,8 |
| 2000 | 285,79 | 84,08 | 54,11 | 15,92 | 339,9 |
| 2001 | 287,55 | 84,90 | 51,15 | 15,10 | 338,7 |
| Rataan | 288,55 | 90,08 | 31,79 | 9,92 | 320,3 |
| G (%/th) | 1,56 | - | 89,9 | - | 2,80 |

Keterangan: Asumsi seekor sapi bakalan impor berat potong setelah digemukkan menghasilkan daging dan jerohan = 203,1 kg

Sumber: ^{a)} Statistik Peternakan, 2002; ^{b)} Direktorat Budidaya Peternakan, Ditjen Bina produksi Peternakan.

Daerah sentra konsumsi diidentifikasi sebagai daerah defisit dalam kegiatan perdagangan ternak. Berdasarkan data tersebut, sentra konsumsi utama daging sapi di Indonesia adalah DKI Jakarta dan Jawa Barat. Selain itu terdapat juga beberapa daerah sentra konsumsi yang bersifat regional (Tabel 2). Untuk memenuhi kebutuhan daerah konsumsi dan menjaga agar tidak terjadi pengurangan populasi pada beberapa sentra produksi utama pemerintah melakukan pembagian alokasi distribusi ternak yang ditetapkan oleh Dirjen Peternakan. Saat ini pengeluaran ternak dari sentra produksi diatur oleh masing-masing pemerintah daerah.

Tabel 2 menunjukkan bahwa pemasukan ternak sapi ke daerah konsumsi secara nasional (545 ribu ekor) tidak sama dengan data pengeluaran ternak sapi secara nasional (466 ribu ekor) dengan perbedaan sekitar 79 ribu ekor. Perbedaan ini dapat disebabkan oleh beberapa kemungkinan, antara lain: banyak pengeluaran ternak yang tidak tercatat karena selundupan (antarpulau), melalui pelabuhan tetapi ada manipulasi data, dan ada rembesan ternak tujuan Jawa Barat ke DKI Jakarta atau sebaliknya.

Tabel 2. Rataan Neraca Perdagangan Antarpulau Sapi Potong di Indonesia, 1997-2002

| No | Provinsi Sentra Konsumsi | Neraca (ekor) | No | Provinsi Sentra Produksi | Neraca (ekor) |
|--------|--------------------------|---------------|--------|--------------------------|---------------|
| 1 | Jawa Barat | - 292138 | 1 | Jawa Timur | 93627 |
| 2 | DKI Jakarta | - 177068 | 2 | Jawa Tengah | 80188 |
| 3 | Kalimantan Timur | - 25917 | 3 | Lampung | 67074 |
| 4 | Irian Jaya | - 14860 | 4 | Bali | 58637 |
| 5 | Kalimantan Tengah | - 8082 | 5 | NTT | 56085 |
| 6 | Kalimantan Barat | - 6519 | 6 | NTB | 25132 |
| 7 | Sumatra Barat | - 4899 | 7 | Sumatra Selatan | 24135 |
| 8 | Kalimantan Selatan | - 4351 | 8 | Sulawesi Selatan | 23375 |
| 9 | Sumatra Utara | - 3691 | 9 | Sulawesi Tengah | 9878 |
| 10 | Riau | - 3389 | 10 | Sulawesi Tenggara | 8889 |
| 11 | Maluku | - 2711 | 11 | Sulawesi Utara | 6919 |
| 12 | Jambi | - 1669 | 12 | D.I. Yogyakarta | 6598 |
| | | | 13 | N. Aceh Darussalam | 3763 |
| | | | 14 | Bengkulu | 1958 |
| Jumlah | | - 545294 | Jumlah | | 466258 |

Sumber: Ditjen Bina Produksi Peternakan, 2002

Dari dua sentra konsumsi yaitu DKI Jakarta dan Jawa Barat, rata-rata setiap tahun menyerap 469 ribu ekor (86%). Jika diasumsikan semua ternak yang keluar dari Jawa Timur, Jawa Tengah, dan D.I. Yogyakarta semuanya (180 ribu ekor) ditujukan ke DKI Jakarta dan Jawa Barat, maka sisanya (289 ribu) berasal dari luar Jawa, khususnya Bali dan kawasan Indonesia Timur. Angka ini penting untuk memperkirakan berapa nilai penyusutan akibat transportasi ternak. Dekomposisi ini penting, karena dengan jarak yang relatif pendek dan sebagian besar sapi berkualitas super (hasil penggemukan kereman) serta fasilitas jalan yang memadai, diperkirakan penyusutan berat badan sapi yang berasal dari Jawa lebih kecil dibandingkan dari luar Jawa. Persentase penyusutan dari luar Jawa rata-rata 10,5 persen, sedangkan dari Jawa diperkirakan hanya 5 persen.

Arah perdagangan sapi dipengaruhi harga jual di berbagai sentra produksi yang akan menentukan harga jual di sentra konsumsi Jakarta dan Jawa Barat serta harga sapi potong eks-impor dan daging impor di sentra konsumsi. Jalur utama

untuk tujuan Jakarta dan Jawa Barat berasal dari Jawa Tengah/D.I.Yogyakarta, Jawa Timur, Lampung, Bali, NTB, NTT, dan Sulawesi.

Dengan pasar yang semakin terbuka dan jika tidak ada upaya peningkatan efisiensi di sektor produksi dan sarana transportasi serta deregulasi peraturan pemerintah yang tidak kondusif, diduga produksi dalam negeri akan menghadapi desakan produk impor. Jika ini terjadi maka dapat menimbulkan perubahan arah perdagangan tersebut. Bahkan dapat terjadi pergerakan produk impor yang masuk melalui daerah sentra konsumsi menuju daerah yang semula merupakan daerah sentra produksi.

KERAGAAN TRANSPORTASI TERNAK

Untuk mengirim ternak dari sentra produksi ke sentra konsumsi diperlukan sarana transportasi darat dan laut. Sarana transportasi darat terdiri dari penggiring ternak, kendaraan truk/*pick-up* dan gerbong kereta api. Sementara itu sarana transportasi laut terdiri dari kapal laut yang mencakup jenis kapal barang, kapal ro-ro, dan feri.

Transportasi di Wilayah Produsen

Ciri sentra produksi ternak sapi yang terpencar dengan kepemilikan yang relatif sedikit mengharuskan pedagang menggunakan tenaga manusia untuk menggiring ternak sampai ke rumah pedagang pengumpul. Kegiatan semacam ini masih dijumpai pada beberapa sentra produksi sapi di Indonesia dan merupakan salah satu penyebab tingginya biaya tataniaga. Namun dengan kondisi yang terpencar demikian, penggunaan tenaga penggiring menjadi lebih murah dibandingkan dengan menggunakan kendaraan. Umumnya mereka membayar berkisar Rp 15.000 - Rp 25.000 untuk setiap menggiring per ekor sapi. Jika menggunakan kendaraan dengan volume angkutan yang sedikit, biaya per ekor menjadi lebih mahal.

Tahap selanjutnya pengangkutan sapi menggunakan kendaraan baik berupa *pick-up* maupun truk. Ukuran alat angkutan yang digunakan di daerah produsen umumnya lebih kecil dibandingkan untuk perdagangan antardaerah. Variasi jalur angkutan meliputi: dari peternak ke pedagang pengumpul atau langsung ke pasar hewan; dari pedagang pengumpul ke pasar hewan; dari peternak atau dari pedagang pengumpul atau dari pasar hewan ke rumah potong hewan setempat.

Transportasi ke Daerah Sentra Konsumsi

Transportasi sapi potong ke daerah sentra konsumsi menggunakan transportasi darat dan laut. Alat angkutan yang digunakan pada transportasi darat

terdiri dari truk dan gerbong kereta api, sedangkan pada transportasi laut menggunakan kapal barang dan kapal feri.

Truk

Selain digunakan sebagai alat angkutan utama, angkutan truk digunakan juga sebagai rangkaian aktivitas transportasi dari sentra produksi ke sentra konsumsi. Misalnya ternak sapi dari NTB dan NTT yang diangkut melalui laut hingga ke pelabuhan laut Kalimas Surabaya, kemudian dilanjutkan dengan angkutan truk ke Jawa Barat dan DKI Jakarta. Demikian juga ternak sapi yang dikirim dari Madura ke Kalimantan Barat dan Kalimantan Selatan, termasuk angkutan ternak sapi bakalan impor dari Australia juga menggunakan angkutan truk dari pelabuhan ke *feedlot*.

Pada daerah-daerah tertentu angkutan darat ini didukung oleh angkutan penyeberangan dengan menggunakan K.M. Feri. Fasilitas ini dalam beberapa hal mempunyai kelebihan karena jadwal pengangkutan dapat dilakukan kapan saja, dibandingkan menggunakan jalur laut yang jadwalnya kadang tidak teratur.

Dalam perdagangan sapi potong, penggunaan jasa angkutan truk menggunakan tiga pola transaksi, yaitu milik pengusaha sendiri, sewa truk *balen* dan jasa ekspedisi. Pengusaha perorangan biasanya hanya terbatas untuk wilayah tertentu. Pedagang yang menggunakan truk sendiri mendapat keuntungan ganda yaitu dari perdagangan ternak dan jasa angkutan. Mereka lebih fleksibel, karena kadangkala kedua usaha tersebut saling menutupi, namun tetap memberikan keuntungan.

Pengusaha yang tidak menggunakan angkutan sendiri ada yang menggunakan jasa angkutan yang disebut truk *balen*. Jasa ini menawarkan harga yang relatif lebih murah, namun waktunya tidak dapat dipastikan. Truk *balen* adalah jasa angkutan yang dicarter untuk satu tujuan tertentu sementara pada saat kembali ke tempat asal tidak ada kepastian apakah ada pengguna jasa truk tersebut. Menggunakan jasa saat truk kembali ke tempat asal ini disebut menggunakan jasa truk *balen*.

Jika menggunakan jasa angkutan ekspedisi, penentuan sewa menggunakan tarif disesuaikan dengan jarak antardaerah. Tarif ekspedisi lebih mahal dari tarif truk *balen*, namun kepastian jadwal keberangkatan lebih terjamin. Risiko ternak sapi selama dalam perjalanan ditanggung pihak ekspedisi.

Tabel 3 menyajikan biaya transportasi dari berbagai sentra produksi ke sentra konsumsi di Indonesia. Walaupun tidak dapat dibandingkan antara lokasi yang sama dengan pola transaksi jasa angkutan yang berbeda, tetapi ada kecenderungan bahwa penggunaan truk *balen* lebih murah daripada jenis transportasi lainnya. Sebagai contoh Surabaya – Jakarta (No. 11) jauh lebih murah dari Magelang Jakarta (No. 6). Demikian juga penggunaan truk *balen* Banyuwangi

– Purwakarta (No.5), jauh lebih murah dengan truk ekspedisi berasuransi Probolinggo – Cibitung Bekasi (No.9). Walaupun sebagian transaksi tidak menggunakan jasa ekspedisi, mereka tetap menggunakan tarif ekspedisi sebagai dasar penentuan harga (*Formula price*). Umumnya biaya angkutan ternak lebih murah dari angkutan barang lain. Hal ini disebabkan oleh biaya bongkar muat yang lebih murah dan waktu lebih singkat.

Tabel 3. Biaya Transportasi Sapi Potong dari Sentra Produksi ke Sentra Konsumsi di Indonesia, 2001

| Rute | Alat Angkut/ Kapasitas | Biaya per Rit (Rp/truk) | Biaya per Ekor (Rp/ekor) |
|-----------------------------|---------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Lampung - Padang | Truk-10 ekor | 700 000,- ^m | 70 000,- |
| Lampung-RPH Cakung Jkt | Truk-12ekor | 804 000,- ^{ea} | 67 000,- |
| Lampung – RPH Kota Bogor | Truk-12 ekor | 1 200 000,- ^{ea} | 100 000,- |
| Sentul – RPH Kota Bogor | Truk-12 ekor | 130 000,- ^b | 10 850,- |
| Banyuwangi-Purwakarta | Truk-16 ekor | 950 000,- ^b | 59 375,- |
| Magelang -Jakarta | Truk-14 ekor | 1 100 000,- ^{ta} | 78 570,- |
| Magelang-Bandung | Truk-14 ekor | 900 000,- ^{ta} | 64 300,- |
| Magelang-Surabaya | Truk-14 ekor | 1 000 000,- ^{ta} | 71 430,- |
| Probolinggo-Cibitung Bekasi | Truk-25 ekor | 2 900 000,- ^{ea} | 116 000,- |
| Probolinggo-Kediri | Truk-8 ekor | 400 000,- ^c | 50.000,- |
| Surabaya-Jakarta | Truk-20 ekor | 1 250 000,- ^b | 62 500,- |

Keterangan: m = milik sendiri ; ea= ekspedisi berasuransi ; b = truk *balen*
c = carter ; ta = ekspedisi tidak berasuransi

Bervariasinya pola transaksi jasa angkutan mengakibatkan tarif angkutan juga bervariasi sehingga menyulitkan penghitungan biaya pemasaran suatu komoditas. Seharusnya ada ketentuan biaya transportasi berdasarkan jenis komoditas yang diangkut, jarak yang ditempuh, kualitas jalan yang dilalui, kemacetan lalu lintas, dan risiko pencurian selama perjalanan.

Taylor dan Philips (1991) mengatakan bahwa di beberapa negara untuk ketentuan ini digunakan Peta *Bartholomew* dan biaya transportasi dengan menggunakan truk, berkisar US \$ 0,07 – 0,10 per ton per kilometer untuk jalan aspal. Pada wilayah yang bergunung-gunung tarif tersebut ditambah sebesar 20 persen. Sebenarnya ketentuan yang mengarah seperti itu sudah ada di Indonesia, namun cenderung tidak digunakan, karena tingginya variasi kualitas jalan yang dilalui dan kualitas yang ada juga tidak stabil dari waktu ke waktu.

Selain itu dengan adanya pungutan resmi yang meningkat ditambah pungutan tidak resmi menyebabkan peningkatan biaya transportasi darat pada kegiatan perdagangan ternak sapi di Indonesia. Kondisi ini makin diperparah dengan naiknya harga BBM dan *sparepart* kendaraan. Menurut Abimanyu (1997), problem utama yang dihadapi perusahaan transportasi adalah tingginya harga kendaraan yang dibeli secara kredit dan pengenaan tarif impor kendaraan.

Masalah ini menjadi kendala dalam meningkatkan daya saing sapi lokal menghadapi produk sapi impor di sentra pasar konsumsi. Akibatnya terjadi kelebihan penawaran di sentra produksi sehingga menurunkan harga yang merugikan peternak.

Gerbong Kereta Api

Penggunaan gerbong kereta api untuk angkutan sapi sudah sejak lama dilakukan. Jenis angkutan ini tidak hanya dilakukan di Jawa, di masa lalu juga digunakan di Sumatra, khusus dari Aceh ke Sumatra Utara. Namun saat ini yang masih ada hanya di Jawa, khususnya dari Surabaya mengangkut sapi dari kawasan Indonesia Timur dengan tujuan akhir Cibitung dan Cikarang.

Ada beberapa kelebihan menggunakan jasa angkutan kereta api dibandingkan truk. Pertama, risiko kecelakaan kereta api ditanggung oleh PJKA, walaupun kasusnya jarang sekali. Selama 20 tahun terakhir hanya satu kali terjadi kasus di Tambun Jakarta tahun 2000. Sementara risiko kematian sapi ditanggung pemilik sendiri. Kedua, penggunaan angkutan kereta api tidak ada pungli. Ketiga, ongkos relatif murah, untuk tujuan Kalimas – Cibitung, yaitu Rp 30.795 per ekor dengan kereta api, sedangkan dengan truk antara Rp 50.000 sampai Rp 62.500 per ekor.

Namun demikian, penggunaan kereta api untuk angkutan ternak dari tahun ke tahun semakin menurun (Tabel 4). Pada tahun 2001 angkutan kereta api hanya 2 – 3 rit per minggu. Penurunan tersebut disebabkan semakin berkurangnya jumlah gerbong karena rusak dan tidak ada pengadaan gerbong baru. Menurut PT. KAI penurunan ini karena sebenarnya memang usaha tersebut sudah tidak efisien.

Tabel 4. Jumlah Pemuatan Sapi dari Stasiun Kalimas Surabaya Tujuan Cibitung, Jawa Barat, 1995 – Mei 2001

| Tahun | Jumlah Gerbong | Ongkos per 20 ekor (Rp) | Jumlah Pendapatan PJKA (Rp) | Jumlah Sapi yang Diangkut (ekor) |
|--------|------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| 1995 | 222 | 284.200 | 68.144.800 | 4311 |
| 1996 | 220 | 284.200 | 66.641.600 | 4075 |
| 1997 | 295+1 ** | 550.000** dan 341.400 | 104.559.900 | 5479 |
| 1998 | Des 4 ** | - | 92.442.600 | 988 * |
| 1999 | 415 (G2 & G4) | 650.000** dan 409.700 | 1.483.624.400 | 2521 |
| 2000 | 800 | 845.000** dan 532.700 | 1.018.428.400 | 2764 |
| 5/2001 | 431 | 1.355.000** | 157.180.000 | 3932 |

Keterangan : * Data tidak lengkap, hanya Desember 1998

** Gerbong gandar 4 , yang lainnya gandar 2.

Ketidakefisienan tersebut disebabkan oleh tidak dapat dilaksanakan rancangan awal penggunaannya, yaitu dari Surabaya ke Jakarta mengangkut sapi dan arah sebaliknya mengangkut plat baja dari Cilegon. Saat ini gerbong dari Jakarta tidak lagi memuat baja, karena dapat menyebabkan kerusakan gerbong. Dengan rancangan semula berarti gerbong kosong dari Jakarta tidak dapat diisi barang lain. Untuk mengaktifkan penggunaan jasa kereta api sebagai alat angkutan ternak, diperlukan rancangan ulang bentuk gerbong agar jalur Jakarta ke Surabaya dapat dimuati barang.

Kapal Laut

Perdagangan sapi yang menggunakan transportasi laut adalah NTT ke Surabaya; NTB ke Surabaya; Sulawesi Selatan ke Jakarta. Di samping itu ada juga jalur Madura ke Kalimantan Barat; Madura ke Kalimantan Selatan; dan Sulawesi Tenggara atau Sulawesi Selatan atau NTT ke Irian Jaya.

Jenis kapal yang digunakan umum merupakan kapal barang (*cargo*) yang terbuat dari kayu (KLM = Kapal Layar Motor) dengan kapasitas angkut ternak 100 – 300 ekor. Namun ada juga yang menggunakan kapal besi (KM = Kapal Motor) dengan kapasitas 300 – 500 ekor. Kedua jenis kapal tidak dirancang khusus untuk angkutan ternak. Ternak merupakan *return cargo*. Dengan demikian sejak awal pemuatan di pelabuhan keberangkatan sampai pembongkaran di pelabuhan tujuan, tidak tersedia fasilitas tangga khusus dan tempat penyajian pakan dan minum ternak yang memadai. Akibatnya sapi mengalami *stress* dan terjadi penurunan berat badan. Menurut pedagang sapi senior di Mataram, penyusutan akibat transportasi dan karantina dari Mataram sampai Jakarta berkisar 11 – 12 persen.

Besaran susut tergantung kualitas sapi. Untuk klas super penyusutan hanya 9 persen dan yang klas biasa 11 – 12 persen. Jika berat sapi 300 kg kemudian susut 12 persen, maka terjadi penurunan berat badan 36 kg. Jika dikalikan harga berat hidup Rp 10.500 (Sapi Bali), atau Rp 11.500 (Sapi persilangan-IB), atau Rp 9.300 (kerbau) maka kerugian sekitar Rp 360 ribu per ekor. Jika sekali mengangkut 50 ekor, maka kerugian mencapai Rp 18 juta.

Selain akibat susut, tambahan biaya yang terjadi dalam proses transportasi menggunakan kapal laut adalah: (1) Jumlah sapi yang semakin sedikit mengharuskan pedagang mengumpulkan sapi sampai jumlah tertentu, sehingga diperlukan tambahan biaya pakan dan tenaga kerja di kandang penampungan; (2) Sebelum sapi dimuat ke kapal, harus melalui karantina sesuai aturan untuk menghindari penyebaran penyakit menular dari satu tempat ke tempat lain. Selama karantina ini dibutuhkan biaya tenaga kerja dan pakan ternak; (3) Karena bukan merupakan kapal khusus ternak, jadwal angkutan tidak tertata dengan baik, sehingga dapat meningkatkan biaya.

Bagi pengusaha ekspedisi kapal laut, angkutan sapi bukan merupakan angkutan utama. Khusus kapal kayu yang digunakan dari NTT dan NTB merupakan kapal angkutan hasil bumi dari dua daerah itu yang dikirim ke Surabaya. Setelah mengisi barang tersebut pada *palka* kapal, *gladak* kapal digunakan untuk memuat ternak dengan menggunakan kandang darurat berupa sekat-sekat terbuat dari bambu. Dari Surabaya kapal ini memuat barang-barang umum lain.

Kapal Roro sebenarnya digunakan untuk angkutan mobil dan barang lain dari Jakarta ke Makasar. Karena sejak awal telah didesain untuk mengisi *return cargo* dari Makasar untuk angkutan sapi, maka diciptakan kapal yang dapat mengangkut sapi. Pada Kapal Roro tersedia fasilitas: minum ternak dan kandang *knock down*, sedangkan pakan ditanggung pemilik ternak. Kapasitas angkut ternak sapi antara 500 – 700 ekor tergantung ukuran *GT* kapal. Jarak tempuh Makassar-Jakarta menggunakan Kapal Roro memerlukan waktu selama 3 malam 4 hari atau 70 jam. Risiko yang disebabkan oleh kapal ditanggung pengusaha kapal, namun kematian akibat ternak itu sendiri ditanggung oleh pedagang. Hingga saat ini belum ada perusahaan asuransi yang mau masuk ke bidang ini.

Dari NTT dan NTB tidak menggunakan jalur langsung ke Tanjung Priok, karena jika menggunakan jalur langsung risiko penyusutan dan kematian akan bertambah. Selama transportasi, risiko kematian kecil sekali, walaupun ada risiko, tidak ditanggung pihak ekspedisi. Untuk pengamanan ternak setiap pengiriman 20 ekor sapi ada seorang pengawal (*kleder*). Waktu pelayaran sejak muat ternak dari Sumbawa – Kalimas Surabaya membutuhkan waktu selama 2 hari 1 malam. Waktu tempuh dari Lembar - Mataram ke Kalimas-Surabaya 36 – 42 jam perjalanan.

Dari sisi pengusaha ekspedisi jasa angkutan laut, mengangkut sapi tidak memberikan keuntungan yang relatif besar dibandingkan mengangkut barang lain. Karena *tonase* angkutan barang lain lebih besar, sedangkan ternak *tonasenya* lebih rendah karena menggunakan *space* (ruang) yang lebih luas per satuan berat. Keuntungannya hanya karena ternak memang merupakan *return cargo*. Prospek ke depan usaha ini nampaknya kurang memberikan harapan, karena jumlah ternak yang diperdagangkan makin berkurang. Sebagai indikasi, kasus satu ekspedisi laut di Mataram, sejak tahun 1994 – 1998 frekuensi pelayaran seminggu tujuh kali. Namun pada 1999 sudah tidak lagi mengangkut ternak dan beralih ke angkutan pupuk, kecuali ada carteran. Kasus Kalla Lines menunjukkan penurunan jumlah ternak yang diangkut disebabkan jumlah ternak di Sulawesi Selatan semakin berkurang, sehingga harga sapi di pasar menjadi mahal. Mahalnya harga di pasar setempat menyebabkan sapi asal Sulawesi Selatan tidak mampu bersaing dengan sapi asal daerah lain di sentra konsumsi Jakarta dan Jawa Barat. Keragaan volume angkutan sapi Kalla Lines selama enam tahun terakhir dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Data Pengiriman Sapi/Kerbau Makasar ke Jakarta melalui Jasa Kalla Lines, 1995-2000

| Tahun | Jumlah Pengiriman (ekor) | Pertumbuhan (%/thn) |
|--------------------|--------------------------|---------------------|
| 1995 | 12 825 | - |
| 1996 | 10 108 | - 21, 19 |
| 1997 | 4 943 | - 51,10 |
| 1998 | 4 710 | - 4,71 |
| 1999 | 4 844 | 2,85 |
| 2000 | 6 178 | 27,54 |
| Rataan Pertumbuhan | | - 9,32 |

Sumber: P.T. Kalla Lines, Makasar (diolah).

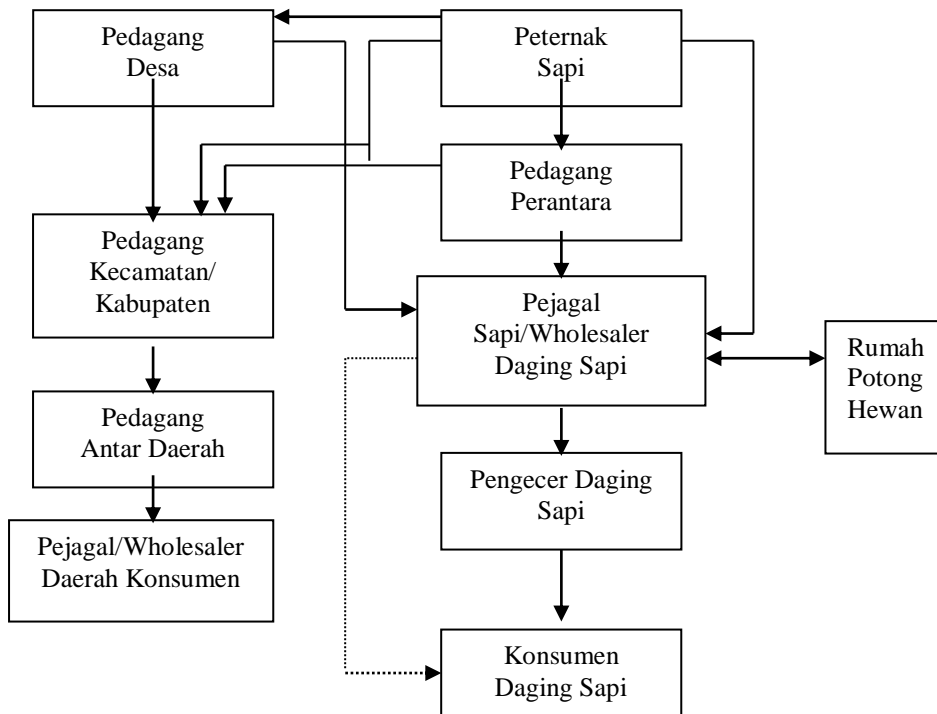
BIAYA PEMASARAN PADA PERDAGANGAN SAPI POTONG

Organisasi pasar (*roles*) dan aturan main (*rule*) menentukan seberapa banyak pelaku yang terlibat dan bagaimana proses transaksi terjadi. Dengan demikian walaupun komoditas yang diperdagangkan sama, organisasi pasar dapat saja berbeda (Tordjman, 1998). Hal ini terjadi pada pasar sapi potong di Indonesia. Faktor yang membedakan antara lain: keterlibatan makelar, cara bayar, penentuan berat badan yang akan menentukan nilai produk, besaran biaya jasa pasar hewan dan lain-lain.

Dalam tulisan ini, organisasi dan aturan main suatu pasar direpresentasikan dari saluran tataniaga ternak sapi potong. Dengan mengetahui saluran tataniaga tersebut dapat ditelusuri sebaran margin tataniaga di antara pelaku tataniaga, termasuk berapa besar kontribusi biaya pemasaran dan biaya transportasi. Dari beberapa hasil penelitian, pola saluran tataniga di daerah sentra produksi sapi potong yang relatif lebih banyak melibatkan pedagang ternak, berbeda dengan dengan di daerah sentra konsumsi yang lebih banyak melibatkan pedagang daging (Gambar 1 dan Gambar 2). Rantai tataniaga yang panjang sejak dari daerah produsen menyebabkan jalur tataniaga di daerah sentra konsumsi menjadi relatif pendek, namun rantai tataniaga produk daging menjadi relatif panjang.

Biaya Pemasaran pada Perdagangan Sapi Potong

Dalam analisis margin pemasaran diambil tiga kasus, yaitu hanya menggunakan angkutan darat pada jalur Bandar Jaya-Lampung ke Padang-Sumatra Barat; angkutan laut dan darat pada jalur Mataram ke Jakarta; dan angkutan darat dan feri pada jalur Sulawesi Selatan ke Kalimantan Timur.

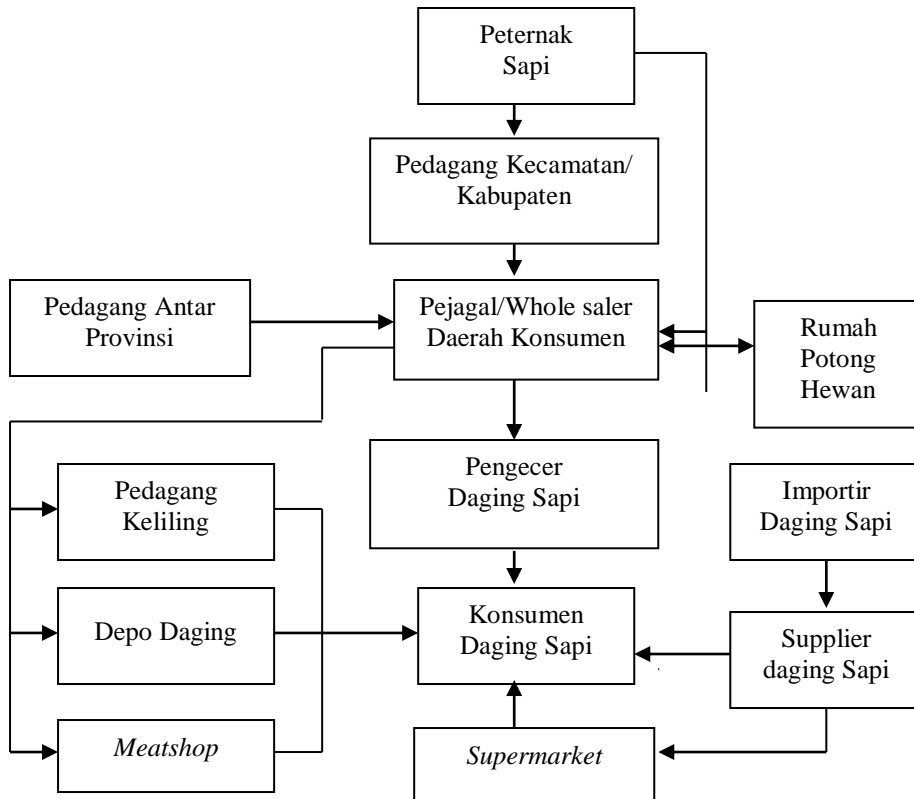


Sumber : Anonimous, 2000.

Gambar 1. Pola Pemasaran Ternak dan Daging Sapi di Daerah Sentra Produsen Indonesia, Tahun 2000

Dari tiga kasus tersebut besarnya persentase biaya pemasaran dari harga yang dibayar konsumen berkisar antara 2,30 – 9,08 persen (Tabel 6). Pada kasus pedagang di Bandarjaya dan Sulawesi Selatan, persentase tersebut melebihi persentase keuntungan. Margin keuntungan yang kecil dan biaya pemasaran pada kasus di Bandarjaya mengindikasikan bahwa di Lampung sebagai daerah sentra produksi, pasar sapi potong sudah cukup bersaing. Hal ini disebabkan daerah ini sudah dekat dengan daerah sentra konsumen DKI Jakarta dan Jawa Barat dibandingkan Sulawesi Selatan dan NTB.

Pada kasus Bandarjaya – Padang, persentase biaya pemasaran relatif kecil dibanding dua kasus lain. Hal ini mengindikasikan bahwa jika jalur tataniaga relatif pendek (satu mata rantai) dan menggunakan satu kali jasa angkutan (hanya truk) tanpa melalui proses karantina dan penyeberangan menjadikan persentase biaya pemasaran pada komponen margin tataniga menjadi relatif kecil.



Sumber : Anonimous, 2000.

Gambar 2. Pola Pemasaran Ternak dan Daging Sapi di Daerah Sentra Konsumen Utama di Indonesia, 2000

Tabel 6. Marjin Pemasaran Ternak Sapi dari Tiga Daerah Sentra Produksi ke Sentra Konsumsi di Indonesia, Tahun 2001.

| Keterangan | NTB ke Jakarta ^{a)} | | Lampung ke Padang ^{b)} | | Sulawesi Selatan ke Samarinda ^{b)} | |
|-------------------------|------------------------------|------------|---------------------------------|------------|---|------------|
| | Nilai (Rp/ekor) | Marjin (%) | Nilai (Rp/ekor) | Marjin (%) | Nilai (Rp/ekor) | Marjin (%) |
| Harga jual peternak NTB | 2 539 000 | 77,84 | 4 500 000 | 97,15 | 3 220 000 | 83,35 |
| Biaya pemasaran | 260 600 | 7,99 | 106 500 | 2,30 | 350 750 | 9,08 |
| Biaya Prosesing | 95 800 | 2,94 | - | - | - | - |
| Keuntungan | 366 400 | 11,23 | 25 500 | 0,55 | 292 250 | 7,57 |
| Harga jual ke konsumen | 3 261 800 | 100,00 | 4 632 000 | 100,00 | 3 863 000 | 100,00 |

Sumber: a) Vincent *et al*, 2001: Berat sapi 325 kg dan produk akhir berupa daging

b) Data primer diolah: Berat sapi di Lampung 325 kg dan di Sulawesi Selatan 280 kg, produk akhir masih berupa ternak hidup.

Biaya pemasaran yang mahal pada kasus Sulawesi Selatan dan NTB disebabkan oleh jarak tempuh yang jauh sehingga harus mengeluarkan ongkos angkut yang lebih mahal, serta ada komponen-komponen biaya yang harus dibayar pedagang baik yang resmi berupa jasa dan pungutan resmi dan tidak resmi. Berdasarkan pengalaman, makin jauh jarak tempuh makin tinggi pungutan tidak resmi yang harus dikeluarkan. Di samping itu karena yang diangkut adalah ternak hidup, untuk menghindari risiko, diperlukan biaya tambahan berupa biaya perawatan selama proses penampungan dan perjalanan.

Komponen Biaya Pemasaran pada Perdagangan Sapi Potong

Dari tiga kasus, komponen biaya pemasaran menurut jenis terdiri dari biaya transpor, tenaga kerja untuk merawat ternak selama proses transportasi, retribusi, biaya bahan berupa pakan selama proses transportasi dan pungutan tidak resmi. Khusus pada kasus NTB-Jakarta tidak ada pos pungutan tidak resmi. Hal ini bukan berarti tidak ada biaya yang dikeluarkan untuk itu, tetapi pedagang sudah menginternalkan biaya tersebut ke dalam biaya transportasi.

Dari hasil analisis menunjukkan bahwa persentase biaya transportasi mendominasi biaya pemasaran. Bahkan untuk kasus Bandarjaya dan Sulawesi, persentase biaya transportasi telah melebihi persentase keuntungan pedagang yang terlibat masing-masing sebesar 2,30 vs 0,55 persen dan 9,08 vs 7,57 persen. Makin panjang jarak tempuh, jenis dan biaya pemasaran yang mahal semakin bertambah. Untuk meningkatkan daya saing produk domestik menghadapi produk impor di pasar sentra konsumsi, kedua hal tersebut harus mendapat perhatian.

Jika dibandingkan dengan studi Abimanyu (1997) persentase biaya pemasaran bervariasi dari 3,04 persen untuk produk minyak goreng sampai 13,54 persen untuk produk air mineral. Biaya tersebut meliputi biaya gudang, transportasi, dan asuransi, yang umumnya biaya asuransi lebih tinggi dibandingkan dua komponen lain. Selain itu jika dibandingkan berdasarkan jenis masing-masing komponen tidak jauh berbeda. Biaya gudang identik dengan biaya perawatan, biaya asuransi identik dengan biaya tenaga kerja yang mengawal ternak selama transportasi. Hanya saja penelitian Abimanyu tersebut tidak memilah dengan jelas besaran pungutan tidak resmi. Di samping itu pada barang manufaktur tidak ada pungutan retribusi/surat jalan, sedangkan pada sapi potong ada, seperti pada produk hasil bumi lain yang selalu dipungut iuran setiap ke luar lokasi tempat produk tersebut dihasilkan.

Untuk memperkecil biaya pemasaran dapat dilakukan secara internal maupun eksternal. Secara internal dilakukan dengan mengefisienkan rantai tataniaga dan kemungkinan perubahan bentuk produk. Dari sisi eksternal adalah dengan menghilangkan pungutan liar, efisiensi jasa angkutan, dan deregulasi. Dalam kaitannya dengan deregulasi kelihatan ada hal yang kontradiktif. Di satu pihak secara nasional dan global mengarah pada liberalisasi dengan cara

memperkecil tarif, di sisi lain pemerintah daerah cenderung melakukan peningkatan kegiatan pemungutan dalam berbagai bentuk.

Khusus perubahan bentuk produk, secara teknis diharapkan yang diperdagangkan untuk antardaerah diarahkan ke perdagangan daging sapi, bukan lagi ternak sapi. Dengan demikian kegiatan pemotongan ternak dilakukan di daerah produsen. Jika ini dilakukan, selain dapat menghemat biaya transportasi per kilogram, juga menghilangkan retribusi yang digolongkan hasil bumi dan sejenis. Di samping itu jika pemotongan dapat dilakukan di daerah, limbah hasil prosesing sapi (Rumah Potong Hewan) yang cenderung mencemarkan daerah sentra konsumsi dapat dimanfaatkan untuk pupuk organik bagi daerah sentra produksi yang umumnya merupakan daerah pertanian. Jika pemotongan sapi dilakukan di daerah sentra produksi, juga dapat dikembangkan industri ikutannya, seperti industri kulit dan tulang.

KESIMPULAN DAN IMPLIKASI KEBIJAKAN

Kesimpulan

Walaupun ketetapan yang mengalokasikan distribusi sapi potong dari sentra produksi ke DKI Jakarta dan Jawa Barat yang dikeluarkan Direktorat Jenderal Bina Produksi Peternakan telah dicabut, arah perdagangan sapi potong yang utama masih tetap pada kedua lokasi tersebut. Namun perbedaan harga dan perkembangan konsumsi yang semakin meningkat, sementara kemampuan produksi dalam negeri relatif stagnan sehingga terpaksa harus melakukan impor sapi bakalan, telah menciptakan jalur-jalur perdagangan baru. Arah jalur baru tersebut yaitu dari Lampung ke Sumatra Barat ke Riau dan ke Sumatra Utara dan dari Sulawesi Tenggara ke Sulawesi Selatan dan dilanjutkan ke Kalimantan.

Dalam perdagangan sapi ada empat sarana angkutan yang digunakan, yaitu penggiringan, truk (truk dan feri), kapal laut dan kereta api. Karena jarak yang relatif jauh antara daerah sentra konsumsi dan sentra produksi menyebabkan peran sarana transportasi menjadi penting. Dalam sistem transportasi ternak sapi, sebagian besar merupakan usaha *private*, kecuali pada jalur yang menggunakan kereta api yaitu jalur Surabaya ke Jakarta.

Jalur kereta api yang memiliki risiko paling rendah dan harga yang murah pelayanan makin terus menurun. Sementara itu jasa angkutan laut yang tidak menggunakan standar angkutan ternak dan jadwal yang tidak teratur menyebabkan biaya pemasaran meningkat akibat penyusutan berat badan ternak dan adanya biaya tambahan lainnya. Penggunaan angkutan darat, merupakan alternatif yang lebih baik, namun masih dijumpai pungutan-pungutan baik resmi maupun tidak resmi. Di samping itu khusus untuk jalur NTB ke Jakarta via Bali masih belum dapat dilakukan karena alasan karantina.

Pada kondisi sarana transportasi saat ini, diperkirakan penyusutan berat badan sapi selama proses transportasi untuk dalam Jawa sekitar 5,5 persen dan luar Jawa 10,5 persen. Dengan rata-rata 180 ribu ekor yang diangkut di dalam Jawa dan 285 ribu di luar Jawa, diperkirakan setiap tahun ada kehilangan kesejahteraan akibat penyusutan ini senilai Rp 119,5 miliar. Selain akibat susut, kerugian lain disebabkan oleh belum adanya penataan sistem transportasi sapi potong. Akibatnya biaya pemasaran menjadi tinggi yang disebabkan oleh ketidakteraturan jadwal angkutan laut, sistem angkutan yang bersifat paket (*lumpiness*) dan pungutan resmi dan tidak resmi yang sulit dihindari dan cenderung makin meningkat.

Prospek usaha angkutan laut ke depan diduga semakin memburuk baik dari sisi efisiensi maupun penggunaan jasa angkutan ini yang makin menurun. Hal ini diakibatkan oleh makin berkurangnya jumlah ternak yang diperdagangkan antar pulau dan adanya batasan pengeluaran ternak (*quota*) oleh pemerintah setempat. Persentase biaya pemasaran sapi potong berkisar antara 2,30 – 9,08 persen. Makin pendek jalur tataniaga dan tanpa melalui jalur angkutan laut, biaya pemasaran cenderung pada komponen margin tataniga menjadi relatif kecil. Persentase biaya transportasi merupakan komponen utama dalam biaya pemasaran. Bahkan untuk kasus Bandarjaya dan Sulawesi, persentase biaya transportasi telah melebihi persentase keuntungan pedagang yang terlibat masing-masing sebesar 2,30 vs 0,55 persen dan 9,08 vs 7,57 persen.

Implikasi Kebijakan

Dalam menghadapi globalisasi perdagangan, termasuk perdagangan ternak dan daging sapi, untuk meningkatkan daya saing produk domestik menghadapi produk impor di pasar sentra konsumsi, selain dengan meningkatkan produktivitas, diperlukan juga upaya-upaya meningkatkan sarana pendukung baik berupa fasilitas, peraturan dan kemauan politik. Upaya tersebut dapat dikategorikan menjadi dua rentang waktu, yaitu jangka pendek hingga menengah dan jangka menengah hingga jangka panjang.

Upaya jangka pendek dan menengah meliputi hal-hal berikut:

1. Mempertimbangkan biaya transpor yang lebih efisien, sehingga diperlukan penataan kembali sarana transportasi kereta api untuk angkutan ternak pada jalur Jawa Timur ke Jakarta dan angkutan barang lain untuk Jakarta-Jawa Timur. Penataan tersebut dapat berupa desain gerbong atau jenis barang yang akan dikirim.
2. Pola transaksi jasa angkutan yang bervariasi dapat melemahkan dasar hukum usaha tersebut sehingga memberi peluang pada oknum tertentu sebagai dasar pengenaan pungutan tidak resmi. Dibutuhkan ketentuan biaya transportasi berdasarkan jenis komoditas yang diangkut, jarak yang ditempuh, kualitas

jalan yang dilalui, kemacetan lalu-lintas, dan risiko pencurian selama perjalanan.

3. Penggunaan truk dan fasilitas feri secara teknis lebih mudah dan murah dibandingkan angkutan laut. Masalah penyakit hewan yang mengakibatkan dilarangnya angkutan ternak dari NTB ke Jawa via Bali, supaya ditinjau kembali dan diiringi dengan melakukan pemberantasan penyakit hewan di daerah NTB hingga tuntas. Selain itu perlu diperkuat dengan fasilitas karantina untuk melakukan uji kesehatan agar dapat merekomendasi ternak yang sehat dapat melalui jalur darat.

Upaya jangka menengah dan jangka panjang meliputi hal-hal berikut:

1. Karena sifat angkutan ternak *lumpiness*, maka untuk meningkatkan efisiensi transportasi dan ketersediaan informasi pasar, perlu dibangun/diaktifkan fasilitas pasar hewan pada daerah-daerah sentra produksi. Agar rencana tersebut efektif, maka pembangunan/pengaktifan tersebut supaya melibatkan para pelaku pasar, pemerintah dan para tokoh masyarakat setempat.
2. Menyediakan sarana jalan yang baik dan fasilitas RPH pada beberapa sentra produksi ternak sebagai upaya merubah bentuk komoditas yang diperdagangkan dari ternak sapi ke daging sapi. Permasalahan selera masyarakat yang selama ini sebagian besar masih menginginkan daging segar (*hot meat*) dibandingkan daging beku (*frozen or chilled meat*) kelihatan hanya tinggal masalah waktu dan upaya, karena selama ini pergerakan ke arah itu terlihat meningkat. Hal ini terlihat semakin meningkatkan jumlah *outlet* daging sapi pada *supermarket*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abimanyu, A. 1997. Biaya Distribusi Komoditas Industri di Indonesia. *KELOLA*, No. 14/VI: 98 – 114.
- Anonimous. 2000. Pembangunan Rumah Potong Hewan dan Tataniaga Daging. Laporan Proyek. Direktorat Kesehatan Masyarakat Veteriner Direktorat Jenderal Produksi Peternakan Departemen Pertanian bekerjasama sama dengan PT. Cakra Hasta. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Produksi Peternakan. 2002. Buku Statistik Peternakan 2001 Direktorat Jenderal Bina Produksi Peternakan, Departemen Pertanian. Jakarta.
- Gardner, B. L. 1975. The Farm-Retail Price Spread in a Competitive Food Industry. *Amer. J. Agr. Econ.* Agustus (1976) : 399 – 409.
- Taylor, D.S. and T.P. Phillips. 1991. Food-Pricing Policy in Developing Countries: Further Evidence on Cereal Producer Prices. *Amer. J. Agr. Econ.* Vol. 73 (4), Nov. 1991: 1036-1043.

- Tordjman, H. 1998. Some General Questions About Markets. International Institute for Applied Systems Analysis. A-2361 Laxenburg. Austria.
- Vincent, D., D. Boerke, P.U. Hadi, N. Ilham, A. Tahar, and B. Winarso. 2001. Beef Industry In Indonesia. Research Report. Colaboration CASERD Indonesia with ACIAR Australia.