

ANALISIS PENGARUH TRANSPORTASI MULTIMODA TERHADAP DISPARITAS HARGA DI PROPINSI PAPUA BARAT

EFFECT OF MULTIMODAL TRANSPORT TROUGHT COMMUDITY DISPARITY IN WEST PAPUA PROVINCE

Herma Juniati

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110, Indonesia
email: hermajuniati@ymail.com
Diterima: 25 April 2017; Direvisi: 10 Mei 2017; disetujui: 7 Juni 2017

ABSTRAK

Propinsi Papua Barat merupakan propinsi yang sangat kaya akan sumber daya alam berupa hutan, mineral, minyak dan gas bumi, pariwisata maupun kelautan. Ketersediaan sumberdaya alam tersebut tidak mampu meningkatkan perekonomian Papua Barat dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara merata karena kurangnya dukungan oleh ketersediaan infrastruktur transportasi yang efektif dan efisien. Kawasan Timur Indonesia yang merupakan daerah kepulauan memiliki permasalahan aspek distribusi barang. Harga barang lebih mahal karena melibatkan berbagai moda seperti moda darat, laut dan udara. yang berdampak pada adanya disparitas harga antara Kawasan Indonesia Bagian Barat dan kawasan Indonesia Bagian Timur sehingga dilakukan peningkatan kualitas akses jalan, sungai dan laut yang menghubungkan sumber produksi dengan pelabuhan serta koordinasi antara pemerintah daerah dengan tokoh adat dalam proses pembangunan jalan, pelabuhan dan bandara; Papua Barat seharusnya memiliki Kawasan Industri Arar; meningkatkan komoditas unggulan ikan segar yang diolah lebih lanjut agar bernilai tambah dan menumbuhkan lapangan pekerjaan baru. Hal ini memerlukan adanya cold storage yang terintegrasi dengan karantina dan bea cukai. Konsep ini dikenal dengan logistics center; Kementerian PU membangun 11 ruas jalan strategis bagi percepatan pembangunan Papua Barat yang menghubungkan daerah potensial dengan pintu keluar seperti pelabuhan dan bandar udara; program percepatan pembangunan bandar udara dan pelabuhan di seluruh wilayah Papua Barat.

Kata kunci: Papua Barat, Pelabuhan Sorong, disparitas harga

ABSTRACT

West Papua Province is a very rich province of natural resources in the form of forests, minerals, oil and gas, tourism and marine. The availability of natural resources is not able to improve the economy of West Papua and improve the welfare of the community evenly because of lack of support by the availability of an effective and efficient transportation infrastructure. Eastern Region of Indonesia which is an archipelago area has problem aspect of goods distribution. The price of the goods is more expensive because it involves various modes such as land, sea and air modes. Which has an impact on the price disparity between the western part of Indonesia and the eastern part of Indonesia so as to improve the quality of access roads, rivers and seas connecting sources of production with ports and coordination between local government and customary leaders in road, port and airport development processes; West Papua should have Arar Industrial Estate; Increase the superior commodities of fresh fish that are further processed in order to add value and grow new jobs. This requires the existence of cold storage that is integrated with quarantine and customs. This concept is known as logistics center; The Ministry of Public Works builds 11 strategic roads for the acceleration of West Papua development that connects potential areas with exits such as ports and airports; The acceleration program for the development of airports and ports throughout West Papua.

Keywords: West Papua, Sorong Port, price disparity

PENDAHULUAN

Propinsi Papua Barat merupakan propinsi yang sangat kaya akan sumber daya alam berupa hutan, mineral, minyak dan gas bumi, pariwisata maupun kelautan. Menurut data Propinsi Papua Barat (2015), selama kurun waktu 2010-2014 pendapatan per kapita cenderung meningkat dan selalu lebih tinggi dibanding pendapatan per kapita nasional. Akan tetapi

peningkatan pendapatan tersebut tidak dapat mencerminkan pendapatan penduduk Papua Barat sebenarnya. Ketersediaan sumber daya alam tersebut tidak mampu meningkatkan perekonomian Papua Barat dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara merata. Salah satu kendala utama terlambatnya pertumbuhan ekonomi Propinsi Papua Barat adalah kurangnya dukungan oleh ketersediaan

infrastruktur transportasi yang efektif dan efisien. Keterbatasan infrastruktur tersebut menyebabkan konektivitas yang kurang bagus dan berdampak pada disparitas harga bahan pokok di Pulau Papua.

Menurut data BPS (2015), populasi Pulau Papua Barat hanya sebesar 702.202 jiwa dengan penyebaran penduduk yang tidak merata. Tingkat kepadatan 4-12 jiwa/km² dimana sebagian penduduk bermukim di daerah pegunungan yang sangat terpencil dan sulit terjangkau karena berada di daerah pedalaman terpisah oleh medan wilayah yang berat. Kondisi tersebut sangat memerlukan dukungan ketersediaan infrastruktur yang memadai untuk wilayah yang medannya sangat sulit.

Berdasarkan letak geografis Pulau Papua Barat, moda utama untuk pelayanan transportasi internal wilayah menggunakan transportasi udara sedangkan untuk eksternal menggunakan transportasi laut. Namun permasalahan yang muncul adalah perpaduan moda transportasi yang dapat memberikan efisiensi dan efektifitas baik bagi pengirim barang maupun bagi operator pengiriman barang belum terintegrasi dengan baik. Kondisi tersebut menyebabkan biaya transportasi yang mahal dan akhirnya berakibat pada harga barang komoditi yang mahal. Untuk itu perlu dilakukan kajian untuk mengurangi disparitas harga komoditas strategis antar wilayah dalam perspektif transportasi multimoda. Lokasi penelitian dilakukan di Kota Sorong sebagai kota dengan pusat perdagangan dan perekonomian di Papua Barat.

Menurut DeGood dan Schwartz (2015) menampilkan beberapa negara mampu mengatasi biaya komoditas akibat sistem transportasi yang kurang efektif dan efisien membangun interkoneksi transportasi multimoda. Salah satu contoh adalah penanganan Pelabuhan Los Angeles yang merupakan pelabuhan tersibuk di Amerika Serikat sehingga berdampak pada kemacetan akibat tingginya lalu lintas barang baik jalan dan kereta api. Untuk mengurangi kompleksitas permasalahan tersebut, telah dibangun jaringan rel kereta api yang *elevated* yang sebelumnya *at grade*. Pembangunan ini dapat mengurangi 200 perlintasan sebidang yang berdampak pada berkurangnya kemacetan, polusi dan kebisingan akibat kemacetan. Untuk itu perlu disusun kebijakan pelayanan transportasi multimoda dalam rangka mengurangi disparitas harga komoditi strategis antar wilayah dalam perspektif multimoda. Dasar penyusunan kebijakan ini didasarkan pada permasalahan distribusi material dan produksi ke konsumen akhir atau biasa dikenal rantai pasok logistik (Litra dan Iovan, 2013).

A. Disparitas

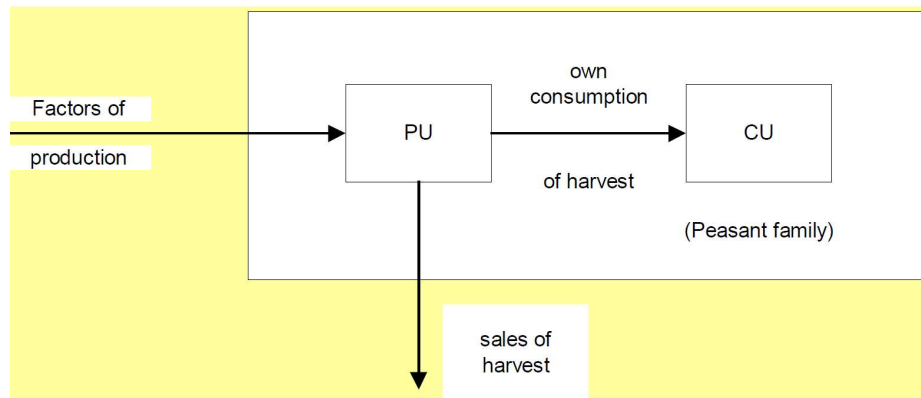
Menurut Thee Kian Wie (1981) dalam Siregar

(2012), ketidakmerataan distribusi pendapatan dari sudut pandang ekonomi dibagi menjadi ketimpangan pembagian pendapatan antar golongan penerima pendapatan (*size distribution income*); disparitas pembagian pendapatan daerah antar daerah perkotaan dan daerah perdesaan (*urban-rural income disparities*); dan disparitas pendapatan antar daerah (*regional income disparities*). Naully (2016) melakukan studi analisis disparitas harga cabai di Indonesia yang menunjukkan bahwa harga cabai tertinggi terjadi pada bulan Desember. Disparitas tersebut disebabkan oleh faktor cuaca sehingga pemerintah perlu mengembangkan konsep penanaman cabai di luar musim (*off season*). Sedangkan Siregar (2011) melakukan analisis disparitas harga cengkeh sehingga mempengaruhi biaya produksi pabrik rokok dan memberikan ketidakpastian usaha bagi petani. Perbedaan harga yang cukup tinggi terjadi pada sistem distribusi cengkeh dari petani hingga ke pedagang pengumpul yang berpotensi melakukan praktek monopoli seperti monopsoni dan *predatory pricing*.

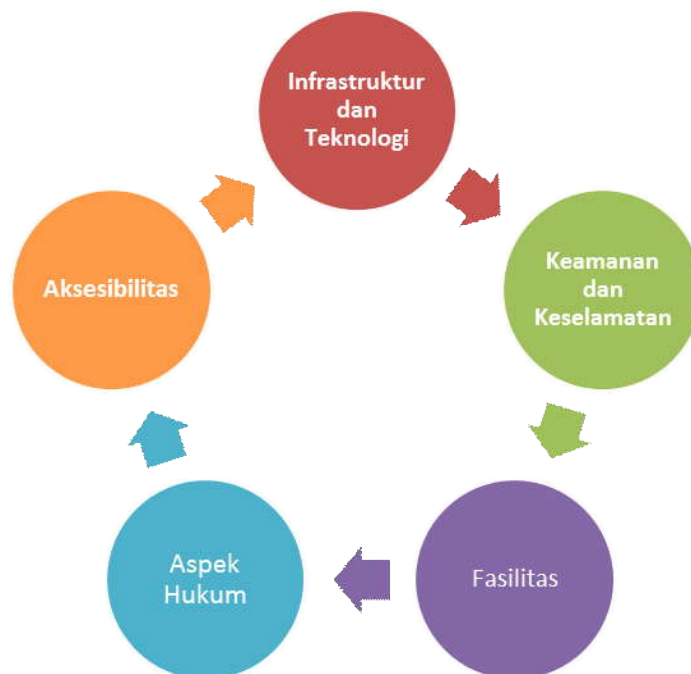
Karakteristik pertumbuhan terdiri dari 4 karakteristik utama yaitu adanya sekelompok kegiatan yang terkonsentrasi pada suatu lokasi tertentu, konsentrasi kegiatan ekonomi tersebut mampu mendorong pertumbuhan ekonomi yang dinamis dalam perekonomian, terdapat keterkaitan antara *input* dan *output* yang kuat antara sesama kegiatan ekonomi pada pusat tersebut, dan dalam kelompok kegiatan ekonomi tersebut terdapat sebuah industri induk yang mendorong pengembangan kegiatan ekonomi pada pusat tersebut. MP3EI dibentuk komoditas Penentuan komoditas unggulan pada suatu daerah dianggap mampu untuk meningkatkan tingkat kesejahteraan kawasan tersebut karena dapat mendatangkan investor untuk pembangunan daerah tersebut (Narayan, 2013). Penentuan komoditas unggulan sangat diperlukan untuk menentukan strategi pemasaran dan keuntungan yang akan didapatkan.

B. Transportasi Multimoda dan Rantai Pasok Komoditi

Analisis rantai komoditi merupakan suatu alat untuk analisis ekonomi dengan pendekatan terhadap dampak dan pendekatan bayangan harga. Struktur jaringan komoditi dapat berupa agen dan operator. Menurut Bockel dan Tallec (2012) struktur rantai pasok komoditi dari produsen (*Production Unit/ PU*) ke konsumen (*Consumption Unit/ CU*) dapat di lihat pada



Gambar 1. Struktur Rantai pasok Komoditi.



Gambar 2. Faktor Peningkatan Pelayanan Angkutan Multimoda.

gambar 1.

Logistik dan transportasi multimoda adalah 2 hal yang saling terkait. Logistik dihubungkan dengan perusahaan pengelola material mentah melalui proses produksi ke konsumen. Perhitungan biaya logistik secara total dapat berupa biaya penampungan, pelabelan paket, transportasi dan administrasi, manajemen dan pengontrolan. Solusi untuk mengurangi biaya logistik dengan melihat jaringan transportasi multimodanya, apakah distribusi barang berupa jarak jauh/dekat, pergerakannya antar benua/pulau/propinsi (Gwilliam, 2010). Kunci suksesnya adalah apakah rantai pasok logistik bersifat lokal atau global. Terdapat beberapa informasi yang dapat dimanfaatkan seperti akses ke material mentah, pemasaran akhir produk serta ketersediaan produksi sumber daya manusia yang

berdaya saing.

Menurut *Brewer* (2011) menggunakan metode 3 dimensi untuk menganalisis proses rantai pasok dari setiap komoditi yaitu dimensi teknik dan geografis, dimensi histori dan institusi dan dimensi *cutting across*. Dimensi bersifat teknik dan geografis merupakan divisi teknik dari tenaga kerja dalam suatu rantai, geografi secara fisik, divisi buruh dari sisi sosial dan politik dari divisi buruh tersebut. Dimensi histori dan institusi adalah bagaimana rantai komoditas tertentu sesuai dengan konteks ekonomi lebih luas dan saling terkait dengan dinamika sejarah dunia. Dimensi *cutting across* digunakan untuk meningkatkan kinerja pelayanan transportasi multimoda menurut UNCTAD *Secretariat* (2003) dapat dilihat pada gambar 2.

METODE PENELITIAN

A. Analisis Disparitas

Disparitas secara nasional diukur dengan besaran koefisien variansi (kV), dengan rumus persamaan 1 berikut: (Sumber : Siregar Syofian, Ir., MM., 2010, *Statistik Deskriptif untuk Penelitian*).

$$KV = \frac{SS}{\bar{x}} * 100\% \quad \text{.....Persamaan 1}$$

Keterangan:

KV = koefisien variasi

SS = simpangan standar

$\bar{x}$ = rata-rata nasional

Kategori disparitas untuk lingkup nasional adalah:

Rendah = $kV < 10\%$

Sedang = $10\% \leq kV < 20\%$

Tinggi = $20 \leq kV < 30\%$

Sangat tinggi = $kV \geq 30\%$

Disparitas provinsi diukur dengan simpangan rata-rata harga provinsi dibandingkan rerata nasional dengan rumus persamaan 2.

$$SS = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2}{n}} \quad \text{.....Persamaan 2}$$

X = harga pada tingkat provinsi

$\bar{x}$ = rerata harga tingkat nasional

$KV = (SS/\bar{x}) * 100\%$

Kategori disparitas untuk lingkup provinsi adalah:

Tidak kritis = $KV < 0$

Rendah = $KV < 10\%$

Sedang = $10\% \leq KV < 20\%$

Tinggi = $20\% \leq KV < 30\%$

Sangat Tinggi = $KV \geq 30\%$

Besaran disparitas memperlihatkan perlunya intervensi pemerintah. Kategori intervensi menurut kondisi disparitas harga:

Tidak kritis = mempertahankan kinerja produksi dan distribusi ke luar daerah sebagai supplier.

Rendah = mempertahankan kinerja produksi dan konsumsi.

Sedang = intervensi jangka pendek berupa operasi pasar.

Tinggi = intervensi jangka pendek + intervensi jangka menengah berupa peningkatan produksi dan perbaikan sarana distribusi

Sangat Tinggi = intervensi jangka pendek + jangka menengah + perbaikan prasarana distribusi

B. Analisa SWOT

Dalam tahap ini, kegiatan yang dilaksanakan adalah analisis dan evaluasi kebijakan pelayanan angkutan multimoda dalam rangka mengurangi

disparitas harga antar wilayah.

Metode analisis yang digunakan adalah dengan analisis SWOT sebagai dasar masukan dalam penyusunan rekomendasi kebijakan (Freddy Rangkuti, 2004). Analisis SWOT dilakukan untuk mengidentifikasi aspek internal dan eksternal dari wilayah studi, terkait dengan aspek transportasi dan pariwisata. Analisis dilakukan untuk mengidentifikasi kekuatan (*strong*), kelemahan (*weakness*), kesempatan (*opportunity*) dan tantangan (*threat*), serta strategi yang dapat dilakukan untuk memaksimalkan keuntungan. Secara skematis, analisis SWOT dapat dilihat pada gambar 3.

Berdasarkan peraturan atau kebijakan yang berlaku di Indonesia, saat ini telah ada payung hukum penyelenggaraan angkutan barang, namun kendala yang dihadapi adalah belum optimalnya pola pergerakan distribusi barang di kawasan Indonesia Timur, sehingga menyebabkan disparitas harga yang cukup tinggi.

Berikut ini adalah penjelasan dari masing-masing simpul moda yang memiliki karakteristik yang dapat menghubungkan antar keduanya menjadi suatu simpul transportasi yang terpadu.

Langkah awal analisis yang dilakukan adalah melakukan pemetaan kondisi eksisting kawasan serta medan (kondisi geografis) yang dapat menimbulkan permasalahan distribusi barang. Dengan adanya pola pemetaan angkutan barang, maka diharapkan terdapat stasiun atau terminal terpadu yang berguna sebagai pengumpul dan mendistribusikan dengan moda angkutan yang lebih kecil serta sesuai dengan karakter medan sehingga proses distribusi barang akan lebih efektif dan efisien, sehingga harga menjadi bisa lebih terkendali.

Secara teori, perpindahan yang lancar dimungkinkan dengan teknologi angkutan barang manapun. Pada prakteknya, biaya untuk memfasilitasi perpindahan antar sistem dengan berbagai karakteristik fisik, operasional dan biaya dapat cukup menantang. Sebagaimana diketahui, layanan darat menggunakan truk barang menjadi pilihan utama selama ini untuk menopang pendistribusian barang. Sehingga porsi darat menjadi sangat besar dibandingkan moda lain yang kurang andil didalam proses pendistribusian barang.

Angkutan multimoda sebenarnya dapat memudahkan dan membuat proses distribusi barang menjadi jauh lebih efektif dan efisien karena melibatkan seluruh moda. Yang menjadi catatan penting dalam analisis adalah ketersediaan moda yang mendukung serta

		Aspek Internal	
		Kekuatan (S)	Kelemahan (W)
Aspek Eksternal	Peluang (O)	Strategi S – O: mengoptimalkan kekuatan untuk meraih peluang	Strategi W – O: meminimalkan kelemahan untuk menangkap peluang
	Ancaman (T)	Strategi S – O: mengoptimalkan kekuatan untuk mengatasi ancaman	Strategi W – T: meminimalkan kelemahan untuk mengatasi ancaman

Gambar 3. Analisis SWOT.

kondisi medan yang dapat dilalui moda. Hal inilah nantinya yang akan membedakan satu daerah dengan daerah lain, namun diharapkan dengan adanya keragaman ini akan dapat diurai akar permasalahan disparitas harga, sehingga dengan keterpaduan moda diharapkan mampu menekan disparitas harga menjadi lebih terkontrol.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Disparitas

Antonescu (2012) disparitas antar wilayah/daerah atau didalam suatu wilayah terjadi sebagai hasil dari beberapa pusat kegiatan, penggabungan kegiatan atau kecenderungan dipicu oleh fenomena eksternal, global, keduanya atau internal, sistem *cluster*, timbulnya pusat pemukiman/pembangunan, melibatkan institusi lokal pada beberapa aspek kegiatan ekonomi dll. Adanya heterogenitas dan beragam karakteristik suatu wilayah menyebabkan kecenderungan terjadinya ketimpangan antar daerah dan antar sektor ekonomi suatu daerah. Ketimpangan pembangunan antara daerah yang satu dengan daerah yang lain pasti terjadi di setiap wilayah. Hal ini terjadi karena perbedaan sumber daya yang dimiliki antar daerah. Namun yang terpenting adalah adanya upaya untuk mengurangi ketimpangan antara daerah yang satu dengan yang lain dalam suatu wilayah. Ketimpangan/kesenjangan antar daerah merupakan konsekuensi logis dari pembangunan dan merupakan suatu tahap perubahan dalam pembangunan itu sendiri.

Nilai h2012 merupakan harga komoditi di pulau papua sedangkan s2012 adalah disparitas harga yang diukur dari simpangan rata-rata harga provinsi dibandingkan rerata nasional dapat dihitung dengan menggunakan persamaan 2.

Berdasarkan disparitas harga tersebut diperoleh nilai koefisien variasi (KV) untuk mengetahui kategori disparitas dapat dihitung dengan menggunakan persamaan 1. Sedangkan kategori disparitas untuk setiap komoditi dapat menggunakan persamaan 3. Untuk lebih lanjut disparitas harga untuk 12 komoditi yang ada di Kota Sorong dapat dilihat pada tabel 1.

Pada Tahun 2012 terjadi disparitas harga di Sorong untuk komoditi beras, minyak goreng, ayam kampung, telur ayam kampung, bawang putih dan semen. Pada tahun 2013 beberapa komoditi sudah menurun nilai disparitasnya, berbeda dengan 4 komoditi lainnya seperti minyak goreng, ayam kampung, bawang putih dan semen. Dari 12 komoditi tersebut, hanya komoditi daging sapi yang tidak mengalami disparitas harga.

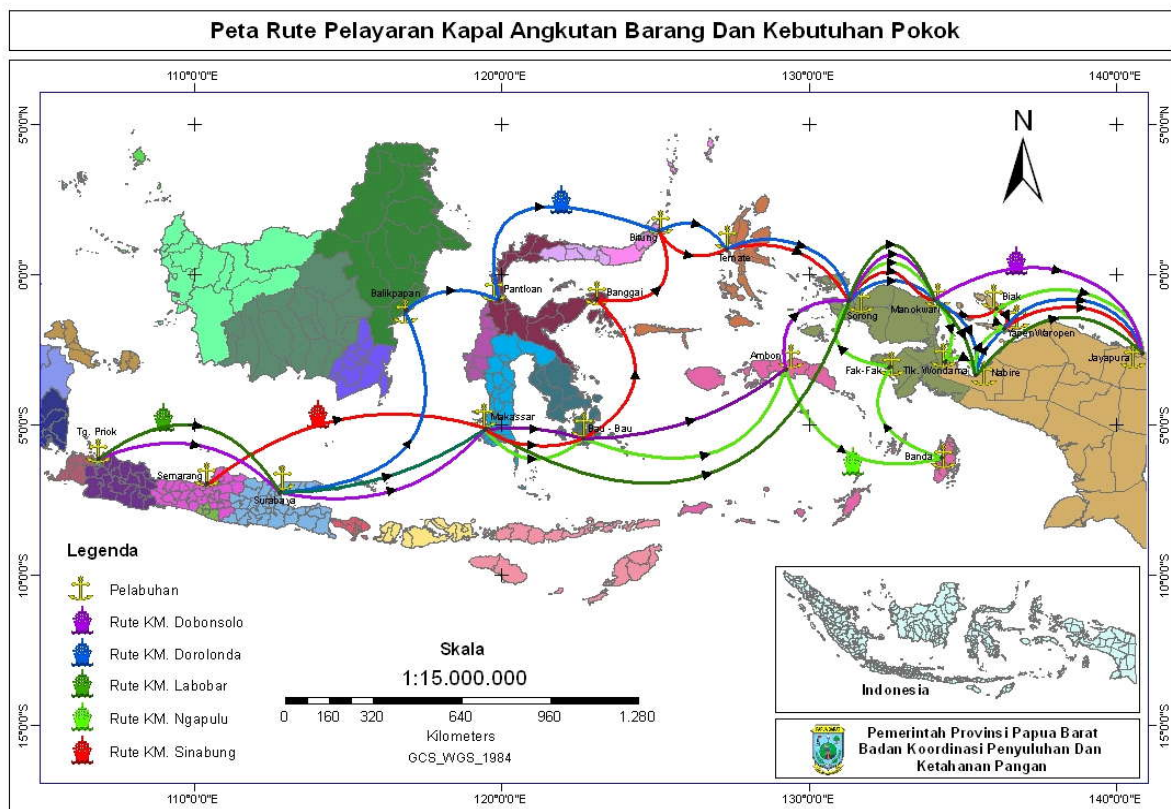
B. Analisis Rantai Pasok

Secara geografis wilayah Provinsi Papua Barat merupakan daerah kepulauan yang berdasarkan posisinya memiliki batas-batas; sebelah utara dengan Samudera Pasifik; sebelah selatan dengan Laut Banda dan Provinsi Maluku; sebelah timur dengan Provinsi Papua. Kondisi tersebut menyebabkan Provinsi Papua Barat pada bulan-bulan tertentu sering mengalami kendala dalam arus distribusi bahan pangan, sementara kebutuhan bahan pangan strategis masih dipasok dari luar daerah lebih kurang 80% ketergantungan.

Transportasi sangat dibutuhkan untuk memobilisasi angkutan barang dalam rangka mendekatkan daerah sentra/lumbung pangan pemerintah dan merangsang pertumbuhan ekonomi terutama bagi masyarakat yang sebagian didaerah terpencil, terluar dan belum

Tabel 1. Disparitas Harga Komoditi di Propinsi Pulau Papua

No	Komoditi	h2012	h2013	s2012	s2013	KV 2012	KV 2013	d2012	d2013
1	Beras	11.286	9.658	40,08	15,1	11,83	11,54	sangat tinggi	sedang
2	Gula Pasir	13.520	14.24	12,6	16,04	6,72	9,02	sedang	sedang
3	Minyak Goreng	13.636	10.91	42,52	31,56	15,87	13,48	sangat tinggi	sangat tinggi
4	Daging sapi	76.369	80.00	-0,72	-11,17	12,82	12,12	tidak kritis	tidak kritis
5	Ayam Broiler	31.119	35.29	22,9	25,53	16,3	16,6	tinggi	tinggi
6	Ayam Kampung	105.482	124.4	115,49	133,65	16,3	16,6	sangat tinggi	sangat tinggi
7	Telur ayam ras	21.590	22.72	22,58	19,51	18,31	13,85	tinggi	sedang
8	Telur ayam kampung	52.273	41.26	41,92	14,28	28,12	24,6	sangat tinggi	sedang
9	Tepung terigu	9.000	9.234	17,71	15,08	10,25	11,11	sedang	sedang
10	Bawang Merah	23.918	49.56	68,71	43,38	22,87	18,79	sangat tinggi	sangat tinggi
11	Bawang Putih	38.805	37.442	67,1	80,79	20,38	22,95	sangat tinggi	sangat tinggi
12	Semen	149,15	254,01	49,59	146,72	29,12	28,47	sangat tinggi	sangat tinggi



Gambar 4. Peta Rute Pelayaran Kapal Angkutan Barang dan Kebutuhan Pokok.

Sumber: Badan Ketahanan Pangan Papua Barat (2013)

berkembang serta daerah yang belum dilayani angkutan komersial. Sistem distribusi memiliki fungsi yang sangat penting dalam menghubungkan produsen dengan konsumen serta memberikan nilai tambah dalam perekonomian. Sistem distribusi produk pangan strategis dari produsen ke konsumen terdiri

berbagai tingkatan (rantai), mulai dari distributor, pedagang besar dan pedagang ditingkat pengecer. Pelayaran kapal dengan membawa komoditas pangan strategis masyarakat mulai dari pelabuhan di bagian barat yaitu; Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Perak Surabaya, Pelabuhan Makasar sampai ke bagian timur di Papua. Lamanya

Tabel 2 Arus lalu lintas komoditas di Pelabuhan Sorong Tahun 2013

Jenis Komoditas	Bongkar	Muat
Hasil pertanian, perkebunan, peternakan dan laut	Beras, gula pasir, minyak goreng, kopi, telur ayam, daging ayam, bawang merah, cabe merah besar, dan cabe keriting	Ikan, udang beku, cumi beku, ikan olahan
Bahan bangunan	Semen, kayu, beton,	-
Otomotif dan elektronik	Mobil, sepeda motor, ban, suku cadang, barang elektronik	-
Migas dan tambang	Premium, Solar, minyak tanah, oli, aspal,	besi
Lainnya	produk teksti	Furniture, kayu olahan

Sumber: KSOP Pelabuhan Sorong (2013)

waktu tempuh pelayaran kapal dari Jakarta dan Pulau Jawa yang membawa komoditas bahan pangan dari pelabuhan asal sampai ke pelabuhan tujuan di Provinsi Papua Barat kurang lebih 2 (dua) minggu pelayaran.

Sistem transportasi di Papua Barat memegang peranan penting terhadap efektivitas dan efisiensi distribusi. Berdasarkan hasil obeservasi di lapangan, diperoleh informasi bahwa terdapat beberapa masalah dalam hal pendistribusian bahan pangan diantaranya adalah ;

- Sebagian kebutuhan bahan pangan masih dipasok dari luar provinsi sehingga bila terjadi gangguan transportasi akan berpengaruh terhadap pasokan;
- Arus distribusi keluar masuk bahan pangan dari dan keluar daerah tidak tercatat dengan akurat;
- Keperluan bahan pangan strategis di Provinsi Papua Barat dipasok dari Tanjung Priok, Semarang, Surabaya dan Makasar melalui transportasi laut, sehingga jika transportasi terganggu, maka pasokan bahan pangan menjadi kurang lancar sehingga mempengaruhi harga pangan;
- Kontribusi bahan pangan dari produksi lokal sangat minim sehingga masih ketergantungan dari luar;
- Tingginya biaya operasional selama di pelabuhan antara lain biaya sandar kapal, tingginya biaya bahan bakar, tingginya biaya upah bongkar muat;
- Terindikasi adanya pungutan liar dari oknum di pelabuhan, hal ini dialami di semua kabupaten/kota.

Moda transportasi laut berperan penting dalam sistem distribusi barang di Papua. Berdasarkan informasi penyedia jasa logistik, diketahui biaya pengiriman sebagai berikut:

- Biaya pengiriman untuk 1 kali pengiriman dengan menggunakan transportasi darat (tidak melewati laut dan masih dalam kabupaten/kota) adalah Rp 180.000 menggunakan truk dari Pelabuhan

Sorong menuju gudang pemilik barang.

- Untuk pengiriman laut biaya pengirimaan dilakukan dengan 2 cara yaitu :
Mekanisme FCL 20 *feet* = Rp 56.000.000; dan
Mekanisme LCL 20 *feet* = Rp 3.000.000/m³, dan minimal pengiriman 3 m³.

Pelabuhan Sorong adalah salah satu pintu gerbang perhubungan laut di Provinsi Papua Barat dan Papua yang melayani arus penumpang dan barang yang berasal dari Sorong ke Sorong Selatan, Manokwari, Raja Ampat, Wondama, Serui, Nabire, Fak-Fak, Kaimana, Bintuni, Biak, Jayapura, Maluku, Sulawesi dan Jawa ataupun sebaliknya. Berdasarkan data dari KSOP Pelabuhan Sorong diketahui bahwa aktivitas bongkar sangat dominan dibandingkan aktivitas muat. Pada tahun 2013, terjadi aktivitas bongkar sebesar 19.707 teus. Sedangkan aktivitas muat hanya 5.990 teus. Tabel 2 menunjukkan jenis komoditas bongkar muat di Pelabuhan Sorong pada tahun 2013.

Kebutuhan sandang, papan dan pangan di Papua Barat diperoleh dari pasokan wilayah lain, terutama Surabaya. Sedangkan aktivitas muat untuk dikirim didominasi oleh komoditas ikan. Hal ini sangat wajar karena Papua Barat memiliki potensi ikan sangat besar.

Sistem logistik nasional yang efektif dan efisien diyakini mampu mengintegrasikan daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaulat, sehingga diharapkan dapat menjadi satu kesatuan yang utuh. Kawasan Timur Indonesia yang merupakan daerah kepulauan memiliki permasalahan aspek distribusi barang. Harga barang lebih mahal karena melibatkan berbagai moda seperti moda darat, laut dan udara. yang berdampak pada adanya disparitas harga antara kawasan Indonesia Bagian Barat dan kawasan Indonesia Bagian Timur. Harga rata-rata komoditas strategis di Papua Barat Tahun 2014 dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Harga Rata-Rata Komoditas Strategis di Papua Barat Tahun 2014

Komoditas	Manokwari	Teluk Wondama	Kota Sorong	Sorong Selatan	Kab. Sorong	Fakfak	Kaimana	Raja Ampat	Teluk Bintuni
Beras	7.000	8.000	7.500	7.000	7.000	7.500	7.500	8.000	7.500
Gula Pasir	14.000	15.000	13.000	15.000	13.000	14.000	13.000	15.000	15.000
Minyak Goreng	15.000	19.000	15.000	16.000	16.000	17.000	17.000	16.000	17.000
Daging Sapi	77.500	80.000	75.000	75.000	75.000	80.000	75.000	75.000	75.000
Telur Ayam	28.000	30.000	30.000	48.000	35.000	35.000	45.000	45.000	45.000
Bawang Merah	34.000	40.000	38.000	34.000	40.000	35.000	35.000	40.000	40.000
Bawang Putih	34.000	40.000	30.000	38.000	37.000	35.000	35.000	40.000	40.000
Tepung Terigu	12000	13000	12000	12000	12000	12500	12500	12000	13000
Kedelai	12000	12500	11500	12000	12000	12000	12000	12000	12000
Semen	64.000	65.000	62.000	63.000	63.000	64.000	65.000	65.000	66.000

Saat ini terdapat *packing plant* semen di Sorong, yaitu PT. Semen Indonesia. PT. Semen Indonesia memiliki *rotary packer packing plant* Sorong berkapasitas 2.200 kantong per jam dengan kapasitas *cement bulk* 120 ton per jam serta dilengkapi kapasitas dermaga untuk 10.000 DWT. Silo tersebut berfungsi menampung semen sebelum masuk ke unit pengemasan. Berdasarkan informasi Kepala Departemen Pengembangan Pemasaran PT. Semen Indonesia diketahui bahwa konsumsi semen di wilayah Papua tumbuh sekitar 30-40 persen setiap tahunnya. Walaupun jika dibandingkan dengan provinsi lain, jumlah konsumsi semen di Papua lebih kecil dibanding provinsi lain di Pulau Jawa, Sumatera, Kalimantan, dan Sulawesi. Pada tahun 2013, total distribusi produk semen Indonesia di Papua berkisar 30.000-40.000 ton setiap bulan dengan pangsa pasar 40-50 persen. Dari jumlah itu, sekitar 12.000 ton berada di Provinsi Papua Barat. Sedangkan data Asosiasi Semen Indonesia mencatat selama 2012, total penjualan semen untuk semua produk di wilayah Papua dan Maluku mencapai 1,2 juta ton atau tumbuh 54 persen dibanding 2011. Sementara selama periode Januari-April 2013, penjualan semen seluruh merek di Papua dan Maluku mencatat pertumbuhan sekitar 14 persen menjadi 449.660 ton.

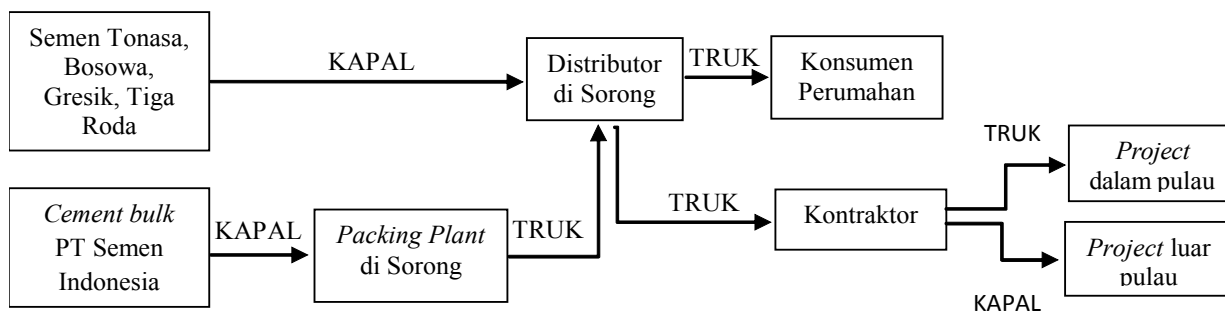
Harga semen di Sorong mempunyai selisih Rp.10.000 hingga Rp.20.000. Pasokan semen masih mengandalkan pasokan dari Jawa dan Sulawesi Selatan. Hal ini dikarenakan *packing plant* PT. Semen Indonesia belum mampu memenuhi seluruh kebutuhan semen di Papua Barat.

Harga semen menjadi sangat tinggi jika untuk pengadaan pekerjaan suatu proyek diluar pulau. Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu kontraktor di Sorong diketahui bahwa kontraktor harus menyewa kapal tongkang dengan biaya 90 juta rupiah ditambah biaya bongkar muat di dermaga terdekat dengan *site* sebesar 10 juta rupiah. Kapal tongkang tersebut mampu membawa 2000 sak semen. Sehingga jika dibebankan ke tiap semen maka setiap sak semen menjadi lebih mahal 50 ribu rupiah. Angka ini diperoleh dari 100 juta dibagi 2000 sak semen. Sedangkan untuk distribusi semen dari dermaga menuju *site* dibutuhkan biaya sebesar 75 ribu rupiah. Biaya ini sangat tinggi, karena semen tersebut tidak dapat dibawa menggunakan kendaraan bermotor. Semen tersebut harus dipanggul tenaga manusia dengan ketentuan setiap tenaga manusia hanya dapat mengantar semen maksimal 2 kali dalam satu hari. Gambar 5 merupakan gambaran rantai pasok semen di Papua Barat dan komponen biaya rantai pasok semen dapat dilihat pada tabel 4.

Distribusi minyak goreng di Papua Barat melibatkan distributor dan pengecer hingga konsumen. Gambar 6 menunjukkan rantai pasok minyak goreng di Papua Barat.

Harga minyak goreng di Papua Barat ini dipengaruhi banyak faktor di antaranya kenaikan dari daerah sentra produksi, ongkos pengiriman dan iklim. Tabel 4 komponen biaya rantai pasok minyak goreng di Papua Barat.

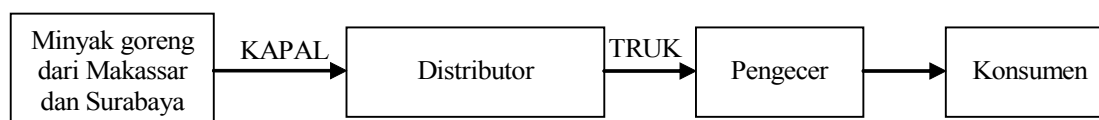
Perbandingan analisis transportasi dan model dokumen untuk komoditas Semen dan minyak goreng di Papua Barat terlihat pada tabel 6.



Gambar 5. Rantai pasok Semen di Papua Barat.

Tabel 4. Komponen Biaya Rantai Pasok Semen

Jalur Distribusi	Komponen	Biaya Per Sak (Rp)
Kota Sorong-Kab Sorong Sekitarnya	Biaya Sewa truk 2,5 juta dibagi dengan kapasitas truk sebesar 500 sak	5.000
	Biaya Bongkar Muat	500
Kota Sorong-Luar Pulau	Biaya yang dikeluarkan untuk penyeberangan antar pulau menggunakan kapal LCT karena tidak adanya angkutan komersial.	50.000



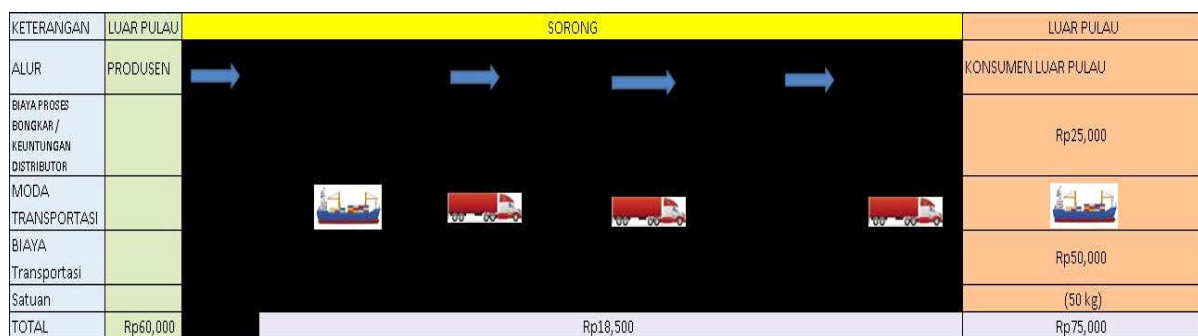
Gambar 6. Rantai Pasok Minyak Goreng di Papua Barat.

Tabel 5. Komponen Biaya Rantai Pasok Minyak Goreng di Papua Barat

Jalur Distribusi	Komponen	Biaya Per Kg (Rp)	Keterangan
Kota Sorong-Kab Sorong Sekitarnya	Biaya sewa mobil pick up	1.000	Biaya sewa mobil pick up
Kota Sorong-Luar Pulau	Feri	2.500	Biaya yang dikeluarkan untuk penyeberangan antar pulau

Tabel 6. Perbandingan Analisis Transportasi dan Model Dokumen

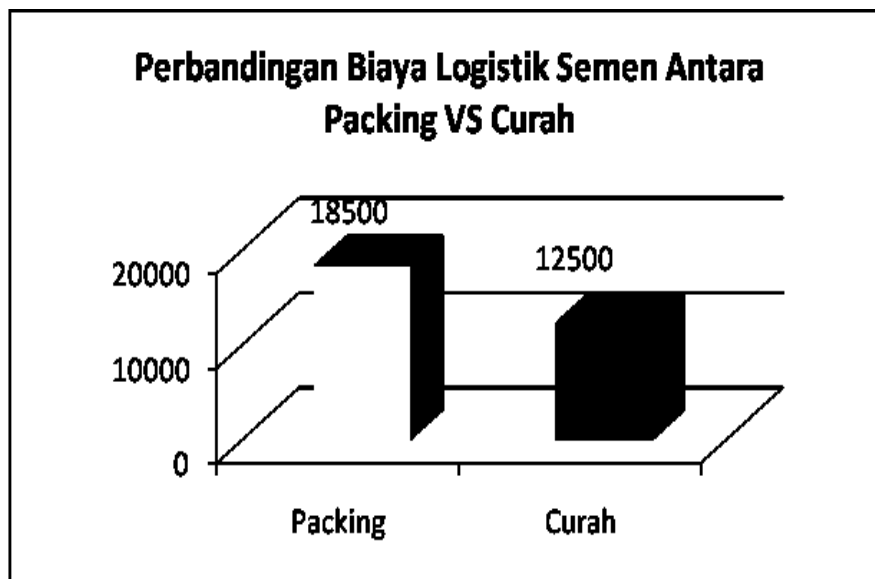
Wilayah	Komoditas Disparitas	Moda	Analisis Transportasi	Model Dokumen
Papua Barat	Semen	Kapal-Truk-Kapal	Harga semen menjadi sangat tinggi jika untuk pengadaan pekerjaan suatu proyek diluar pulau. Pengiriman harus menyewa kapal tongkang dengan biaya 90 juta rupiah ditambah biaya bongkar muat di dermaga terdekat dengan <i>site</i> sebesar 10 juta rupiah. Kapal tongkang tersebut mampu membawa 2000 sak semen. Sehingga jika dibebankan ke tiap semen maka setiap sak semen menjadi lebih mahal 50 ribu rupiah. Sedangkan untuk distribusi semen dari dermaga menuju <i>site</i> dibutuhkan biaya sebesar 75 ribu rupiah per sak, merupakan tambahan biaya <i>transport</i> per sak. Biaya ini sangat tinggi, karena semen tersebut tidak dapat dibawa dengan menggunakan kendaraan bermotor.	Dokumen yang digunakan masih dalam bentuk multi dokumen. Pedagang melakukan kontrak dengan penyedia jasa logistik (JPL) dan pembeli.
Papua Barat	Minyak Goreng	Kapal-Truk	Harga minyak goreng di Papua Barat ini dipengaruhi banyak faktor di antaranya kenaikan biaya transportasi dari daerah sentra produksi, ongkos pengiriman dan cuaca. Kenaikan biaya transportasi dimaksud antara lain: Tingginya biaya operasional selama di pelabuhan antara lain biaya sandar kapal, tingginya biaya bahan bakar, tingginya biaya upah bongkar muat, adanya pungutan liar dari oknum di pelabuhan, biaya pengiriman untuk 1 kali pengiriman dengan menggunakan transportasi darat (tidak melewati laut dan masih dalam kabupaten/kota) adalah Rp 180.000 menggunakan truk dari Pelabuhan Sorong menuju gudang pemilik barang.	Dokumen yang digunakan masih dalam bentuk multi dokumen. Pedagang melakukan kontrak dengan penyedia jasa logistik (JPL) dan pembeli.



Gambar 7. Pola Distribusi Semen di Daerah Sorong dengan Mekanisme *Packing*.

KETERANGAN	LUAR PULAU	SORONG				LUAR PULAU
ALUR	PRODUSEN					KONSUMEN LUAR PULAU
BIAYA PROSES BONGKAR / KEUNTUNGAN DISTRIBUTOR						Rp25,000
MODA TRANSPORTASI						
BIAYA Transportasi						Rp50,000
Satuan						(50 kg)
TOTAL	Rp60,000	Rp12,500				Rp75,000

Gambar 8. Pola Distribusi Semen di Daerah Sorong dengan Mekanisme Curah.



Gambar 9. Grafik Perbandingan Biaya Logistik Semen antara *Packing* VS Curah.

C. Analisis Pengaruh Multimoda Terhadap Disparitas Harga

Distribusi semen di daerah ke Indonesia timur dengan daerah sampel Sorong menunjukkan bahwa distribusi dapat dilakukan dengan dua cara pengemasan, yaitu dengan *packing* dan curah. Jika dilihat dari segi harga, pengemasan dengan mekanisme curah bisa memberikan harga lebih murah dari pada pengemasan *packing*. Hal tersebut dapat dilihat pada gambar 7 dan gambar 8.

Perbedaan biaya distribusi terdapat pada bentuk pengepakan antara curah dan *packing*. Gambar 9 menunjukkan perbandingan antara dua model pengepakan tersebut.

D. Analisis Kebijakan Pelayanan Angkutan Multimoda Dalam Rangka Mengurangi Disparitas Harga Antar Wilayah

Penyusunan kebijakan ini dimulai terlebih dahulu dengan analisis SWOT, agar kebijakan yang diambil mampu menjawab permasalahan yang ada. Analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor – faktor sistematis untuk merumuskan strategi sebuah organisasi baik perusahaan bisnis

maupun organisasi sosial. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strength*), dan peluang (*opportunities*). Namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weaknesses*) dan ancaman (*threats*). Tabel 7 adalah analisis SWOT untuk masing-masing wilayah studi.

E. Konsep Kebijakan Pelayanan Angkutan Multimoda Dalam Rangka Mnegurangi Disparitas Harga Antar Wilayah

Kerangka Kebijakan pelayanan angkutan multimoda dalam rangka mengurangi disparitas harga antar wilayah disusun berdasarkan permasalahan dan analisis yang telah dilakukan. Berikut ini adalah kerangka kebijakan yang diambil untuk mengurangi disparitas harga dengan pendekatan multimoda.

KESIMPULAN

Kawasan Timur Indonesia yang merupakan daerah kepulauan memiliki permasalahan aspek distribusi barang. Harga barang lebih mahal karena melibatkan berbagai moda seperti moda darat, laut dan udara. yang berdampak pada adanya disparitas

Tabel 7. Analisis SWOT

Kekuatan (<i>Strength</i>)		Kelemahan (<i>Weakness</i>)
a. Kementerian PU telah membangun 11 ruas jalan strategis bagi percepatan pembangunan Papua Barat. Sebelas ruas ini menghubungkan daerah potensial dengan pintu keluar seperti pelabuhan dan bandar udara.	b. Program percepatan pembangunan bandar udara dan pelabuhan di seluruh wilayah Papua Barat.	c. Provinsi Papua Barat memiliki sebuah kawasan industri yaitu Kawasan Industri Arar.
		a. Lemahnya manajemen pelaksanaan pembangunan daerah oleh pemerintah bersama pemerintah daerah setempat serta belum sinergisnya dengan budaya (kulutur) lokal.
		b. Turn Round Time di Pelabuhan Sorong sangat tinggi. Proses bongkar muat menjadi sangat lambat.
		c. Kondisi Prasarana Penerbangan di Papua pada umumnya masih sangat minim kecuali beberapa bandara besar yang cukup memadai namun perlu pengembangan lebih lanjut untuk memenuhi kebutuhan dan mengantisipasi lonjakan angkutan udara yang dari waktu ke waktu terus bertambah.
		d. Keterbatasan Prasarana dan Sarana Penerbangan yang memadai dan tingginya permintaan jasa angkutan udara untuk melayani daerah terpencil khusus yang berada di daerah pegunungan mengakibatkan biaya untuk jasa ini cukup tinggi bila dibandingkan dengan daerah lain di Indonesia, karena tingginya resiko yang harus ditanggung oleh Perusahaan Penerbangan.
		e. Belum adanya kawasan
Peluang (<i>Opportunity</i>)		
a. Provinsi Papua Barat memiliki beberapa komoditi unggulan untuk sektor pertanian meliputi ubi kayu, kelapa sawit, kopi, kakao dan padi.	b. Perikanan tangkap juga menjadi salah satu unggulan yang dimiliki oleh Provinsi Papua Barat.	a. Komoditas unggulan dari Papua Barat adalah ikan. Komoditi ini perlu diolah lebih lanjut agar bernilai tambah dan menumbuhkan lapangan pekerjaan baru. Hal ini memerlukan adanya cold storage yang terintegrasi dengan karantina dan bea cukai. Konsep ini dikenal dengan logistics center.
		b. Peningkatan kualitas akses jalan, sungai dan laut yang menghubungkan sumber produksi dengan pelabuhan
		a. Pengembangan kawasan pelabuhan
		b. Aspek yang menghambat proses bongkar muat di Pelabuhan Sorong adalah kapasitas container yard yang tidak mampu memenuhi aktivitas yang ada. Pengembangan kawasan pelabuhan menjadi kunci untuk memperlancar proses bongkar muat. Selain itu juga perlu ditambah lagi fasilitas bongkar muat.
Ancaman (<i>Threat</i>)		
a. Minimnya maskapai penerbangan yang tertarik melayani penerbangan	b. Kurangnya minat perusahaan pelayaran	c. Inkonsistensi kebijakan pengembangan wilayah
d. Masalah adat yang menghambat pembangunan pelabuhan	a. Koordinasi antara Pemerintah daerah dengan tokoh adat dalam proses pembangunan jalan, pelabuhan dan bandara	a. Koordinasi antara Pemerintah daerah dengan tokoh adat dalam proses pembangunan jalan, pelabuhan dan bandara

harga antara kawasan Indonesia Bagian Barat dan kawasan Indonesia Bagian Timur. Pendistribusian bahan pangan di Papua Barat masih belum efektif dan efisien.

Bahan pangan strategis di Provinsi Papua Barat dipasok dari Pulau Jawa dan Sulawesi melalui transportasi laut bila terjadi gangguan transportasi akan berpengaruh terhadap pasokan dan harga pangan menunjukkan lemahnya manajemen pelaksanaan pembangunan daerah oleh pemerintah bersama pemerintah daerah setempat serta belum sinergisnya dengan budaya (kulutur) lokal, dan kurang koordinasi antara pemerintah daerah dengan tokoh adat dalam proses pembangunan jalan, pelabuhan dan bandara.

Arus distribusi keluar masuk bahan pangan dari dan keluar daerah tidak tercatat dengan akurat dan kontribusi bahan pangan dari produksi lokal sangat minim sehingga masih ketergantungan dari luar.

Tingginya biaya operasional selama di pelabuhan antara lain biaya sandar kapal, tingginya biaya bahan bakar, tingginya biaya upah bongkar muat, *turn round time* di Pelabuhan Sorong sangat tinggi sehingga proses bongkar muat menjadi sangat lambat, adanya pungutan liar dari oknum di pelabuhan.

Pengembangan kawasan pelabuhan. Aspek yang menghambat proses bongkar muat di Pelabuhan Sorong adalah kapasitas *container yard* yang tidak mampu memenuhi aktivitas yang ada. Pengembangan kawasan pelabuhan menjadi kunci untuk memperlancar proses bongkar muat. Selain itu juga perlu ditambah lagi fasilitas bongkar muat.

Kondisi prasarana penerbangan di Papua pada umumnya masih sangat minim kecuali beberapa bandara besar yang cukup memadai. Keterbatasan prasarana dan sarana penerbangan yang memadai dan tingginya permintaan jasa angkutan udara untuk melayani daerah terpencil khusus yang berada di daerah pegunungan mengakibatkan biaya untuk jasa ini cukup tinggi bila dibandingkan dengan daerah lain di Indonesia, karena tingginya resiko yang harus ditanggung oleh perusahaan penerbangan.

SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah didapatkan maka disarankan untuk perlunya peningkatan kualitas akses jalan, sungai dan laut yang menghubungkan sumber produksi dengan pelabuhan. Koordinasi antara Pemerintah daerah dengan tokoh adat dalam proses pembangunan jalan, pelabuhan dan bandara. Selain itu, Provinsi Papua Barat perlu memiliki sebuah kawasan industri yaitu Kawasan Industri Arar;

Papua Barat perlu meningkatkan komoditas unggulan ikan segar yang diolah lebih lanjut agar

bernilai tambah dan menumbuhkan lapangan pekerjaan baru. Hal ini memerlukan adanya *cold storage* yang terintegrasi dengan karantina dan bea cukai. Konsep ini dikenal dengan *logistics center*.

Kementerian PU perlu membangun 11 ruas jalan strategis bagi percepatan pembangunan Papua Barat. Sebelas ruas ini menghubungkan daerah potensial dengan pintu keluar seperti pelabuhan dan bandar udara. Oleh karena itu, diperlukan program percepatan pembangunan bandar udara dan pelabuhan di seluruh wilayah Papua Barat.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda atas kesempatan yang diberikan sehingga tulisan ini dapat diterbitkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Antonescu, Daniela. "Identifying regional disparities in Romania: a convergence process perspective in relation to european union's territorial structures". *Procedia Economics and Finance* 3 (2012) 1148-1155.
- Badan Pusat Statistik (BPS). *Papua Barat Dalam Angka (Papua Barat In Figure) 2015*. Provinsi Papua Barat: BPS, 2015.
- Bockel dan Tallec. *Commodity Chain Analysis: Constructing the Commodity Chain Functional Analysis and Flow Charts*, Food and Agriculture Organization of The United Nations. Food and Agricultural Organization of the United Nations. EASYpol module 043(2012). Diakses dari www.fao.org/easypol.
- Brewer, Benjamin D. "Global Commodity Chains & World Income Inequalities: The missing link of inequality & The "Upgrading" Paradox". *American Sociological Association*, Volume XVII, Number 2 (2011): 308-327.
- DeGood, Kevin & Schwartz. *Advancing a multimodal transportation system by eliminating funding restrictions*. Center for American Progress. Amerika Serikat, 2015. Diakses dari <https://www.americanprogress.org/issues/economy/reports/2015/01/28/103825/advancing-a-multimodal-transportation-system-by-eliminating-funding-restrictions/>.
- Gwilliam, Ken. "Multi-Modal Transport Networks and Logistics". Principal Transport Economist. The World Bank, 2015.
- Litra, Marcel & Stefan Iovan. "E-Logistics-Multimodal Transport Management". *Fiabilitate si Durability*, Supplement no 13(2013): 319-325.
- Narayan, Paresh Kumar, Seema, Sharma. "An analysis of commodity markets: what gain for investors?". *Journal of Banking and Finance* 37 (2013): 3878-3889.
- Nauli, Dahlia. "Fluktuasi dan Disparitas Harga Cabai di Indonesia". *Jurnal Agrosains dan Teknologi* Vol 1 No 1 (Juni 2016): 57-69.

- Peraturan Presiden RI. Masterplan Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia 2011-2025. Presiden RI. Jakarta.
- Provinsi Papua Barat. *Seri Analisis Pembangunan Wilayah Propinsi Papua Barat 2015*. Sorong: Pemerintah Daerah Propinsi Papua Barat, 2015.
- Rangkuti, Freddy. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT Gramedia, 2004.
- Siregar, AR. "Analisis Disparitas Harga dan Potensi Persaingan Tidak Sehat Pada Distribusi Cengkeh". *Journal Agribisnis* Vol X, No. 3(2011): 32-37.
- Siregar, Budi Basa. "Analisis Disparitas Pendapatan dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya di Propinsi Sumatera Utara". Tesis, Fakultas Ekonomi Program Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Universitas Indonesia, Jakarta, 2012.
- Siregar Syofian. *Statistik Deskriptif untuk Penelitian: Dilengkapi Perhitungan Manual dan Aplikasi SPSS Versi 17*. Jakarta: Rajawali Press, 2010.
- UNCTAD Secretariat. "Development of Multimodal Transport and Logistics Services". *Expert Meeting on the Development of Multimodal Transport and Logistics Services*. United Nations Conference on trade and development. Geneva, 24-26 September 2003.