

ANALISIS ANGKUTAN LAUT TERNAK DI INDONESIA

ANALYSIS OF SEA TRANSPORT LIVE STOCK IN INDONESIA

Syafril. KA

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
[email: buyung55@yahoo.com](mailto:buyung55@yahoo.com)

Diterima: 2 Oktober 2014, Revisi 1: 22 Oktober 2014, Revisi 2: 6 November 2014, Disetujui: 18 November 2014

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan untuk melihat pola distribusi ternak (sapi potong) di Indonesia. Pendekatan yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan melakukan *forecasting* untuk menentukan kebutuhan kapal angkutan laut ternak. Data diperoleh dari berbagai sumber antara lain : Kementerian pertanian, Badan Pusat Statistik, perusahaan pelayaran dan KSOP (Lembar, Kupang dan Surabaya). Hasil penelitian menggambarkan bahwa transportasi laut memegang peranan yang sangat penting dan strategis dalam gerakan orang dan barang antar Pulau Indonesia. Sekitar 55 % pergerakan barang di Indonesia dilakukan melalui laut, termasuk angkutan ternak (sapi potong). Terdapat 14 sentral produksi utama sapi potong dan 10 wilayah pemasarannya. Pergerakan sapi potong tersebut berkisar pada wilayah regional atau yang mudah terjangkau oleh transportasi, termasuk angkutan laut. Indonesia memerlukan sekitar 152 unit kapal yang dapat mengangkut ternak, namun pengusaha angkutan laut kurang berminat, karena angkutan ternak kurang menguntungkan. Untuk itu perlu dorongan dan keikutsertaan pemerintah dalam angkutan laut ternak.

Kata kunci : angkutan laut ternak, transportasi laut

ABSTRACT

The aim of study was to look at the distribution pattern of cattle (beef cattle) in Indonesia. This study used descriptive analysis approach, by doing forecasting to determine the need of sea transport ship cattle. Data obtained from various sources, among others : the ministry of agriculture, central bureau of statistic, Shipping company and KSOP (Lembar, Kupang and Surabaya). Results illustrate that marine transportation play an important and strategic in the movement of people and goods between island in Indonesian. Approximately 55 percent movement of goods carried by sea in Indonesian, including the transport of livestock. But until now, Indonesia does not have a special ship carrying livestock (beef cattle). there are 14 main production centers and 12 beef cattle marketing are. The pattern of distribution of the beef cattle is ranges a regional or easily accessible area by any transportation, including sea transportation. Indonesia needs about 152 ship to transport livestock, but the sea transport entrepreneurs are less interested, because cattle are less favorable freight. Therefore we need encouragement and participation of the government in sea transportation of livestock.

Keywords: sea transport of livestock, sea transportation

PENDAHULUAN

Seiring meningkatnya pertumbuhan ekonomi masyarakat dan kesadaran kebutuhan protein, terutama di wilayah perkotaan meningkatkan permintaan kebutuhan daging segar. Pada sisi lain kecenderungan masyarakat Indonesia yang lebih menyukai mengkonsumsi daging segar dari pada daging kalengan meningkatkan pula kebutuhan permintaan ternak potong, terutama sapi potong.

Produksi sapi potong yang umumnya berada di wilayah pedalaman dan pegunungan dan konsumennya berada di wilayah perkotaan, tentu saja memerlukan berbagai jenis distribusi dan alat angkut, seperti tenaga pengiring, angkutan jalan, angkutan kereta api dan angkutan laut.

Hampir seluruh propinsi di Indonesia mempunyai sentra produksi ternak sapi potong. Namun produksi ternak potong (sapi) tersebut hanya cukup atau bahkan kurang dari kebutuhan konsumsi provinsi itu sendiri. Sehingga untuk memenuhi kebutuhan konsumsi perlu didatangkan dari provinsi lain. Menurut data yang diperoleh dari Ditjen Peternakan dan Kesehatan Hewan, provinsi-provinsi yang surplus adalah Jawa Timur, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Lampung, Sulawesi Tengah, Sulawesi Selatan dan Sulawesi Tenggara. Sementara itu konsumsi terbesar adalah Provinsi DKI Jakarta dan Jawa Barat. Melihat sentra produksi produksi dan sentra konsumsi tersebut wajar bila angkutan laut merupakan alat transportasi utama dalam pola distribusi ternak sapi potong.

Kebutuhan konsumsi sapi potong dalam negeri, hanya terpenuhi sekitar 85% berasal dari sentra produksi lokal dan sisanya berasal dari impor (Australia).

Berdasarkan data Statistik, pada tahun 2011 telah didistribusikan sekitar 14,5 Juta ekor sapi potong yang sebagian besar menggunakan transportasi laut. Hal tersebut wajar, karena di Indonesia angkutan laut memegang peranan penting dalam mendukung mobilitas manusia dan distribusi barang dan juga hewan. Angkutan laut dapat menjangkau daerah - daerah terpencil dan

pedalaman, yang sulit di jangkau oleh moda transportasi lain. "Transportasi laut sangat vital peranannya sebagai "Jembatan Nusantara" dan tidak tergantikan oleh transportasi udara dan darat," (Sharif C. Sutardjo). Biaya angkutan laut juga relatif lebih murah di bandingkan dengan biaya modal transportasi lain, karena angkutan laut dapat mengangkut dalam jumlah besar dan massal.

Walaupun distribusi ternak potong lebih banyak menggunakan angkutan laut, namun bagi pengusaha transportasi laut, angkutan ternak belum merupakan komoditi yang menguntungkan, karena untuk mengangkut ternak, memerlukan ruang yang lebih besar, sementara itu ongkosnya relatif lebih murah dibandingkan komoditi lain. Akibatnya sampai saat ini di Indonesia belum memiliki kapal-kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut ternak. Untuk keperluan mendistribusikan ternak potong, pengusaha ternak lebih banyak mengandalkan armada-armada pelayaran rakyat, dan sedikit menggunakan kapal-kapal Ro-Ro terutama angkutan penyeberangan. Akibatnya distribusi ternak sering mengalami kendala, yang berpengaruh terhambatnya pasokan bagi daerah konsumsi.

Dari uraian tersebut di rumuskan permasalahan penelitian ini, yaitu: belum tersedianya pola distribusi angkutan ternak melalui laut, yang merupakan alat angkut terbesar dalam pola distribusi ternak potong.

Bedasarkan latar belakang tersebut, maka perlu dilakukan kajian terhadap pola distribusi angkutan ternak melalui laut, sehingga diharapkan dapat melancarkan distribusi dan tersedianya kapal - kapal sebagai alat angkut.

Tujuan penelitian adalah untuk menganalisis dan evaluasi pola distribusi ternak potong dari sentra produksi ke sentral konsumsi, terutama yang melalui laut. Sehingga dapat mengantisipasi atau tersedianya angkutan laut ternak yang dapat menunjang distribusi ternak potong.

Dari kajian ini diharapkan tersusun konsep pola angkutan ternak melalui laut.

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Nasution, 1983, (dalam BAMBANG dkk, 2008), kebijakan pengembangan sapi potong sudah lama dilakukan oleh pemerintah dengan dua cara (dalam Bambang), yaitu: pertama melakukan pengembangan melalui eksistensifikasi ternak sapi potong yang didukung oleh (a) pengadaan dan peningkatan mutu bibit, (b) penanggulangan penyakit dan parasit ternak, (c) meningkatkan penyuluhan, (d) bantuan kredit (e) pengadaan peningkatan pakan mutu ternak, (f) pemasaran.

Kedua pengembangan melalui intensifikasi atau meningkatkan produk persatuan ternak yaitu : dengan meningkatkan produksi secara layak, yang didukung oleh kombinasi tertentu melalui penggunaan bibit unggul, pakan ternak dan penanganan manajemen yang baik.

Program pengembangan tersebut telah berhasil meningkatkan produk/ populasi ternak sapi potong. Produksi sapi potong Indonesia yang tadinya hanya dapat memenuhi 65 % konsumsi dalam negeri (2000), kini telah bisa 80% (2011). Kekurangan 20% lagi dipenuhi melalui impor dari negara lain terutama Australia.

Aktifitas Perdagangan Sapi Potong

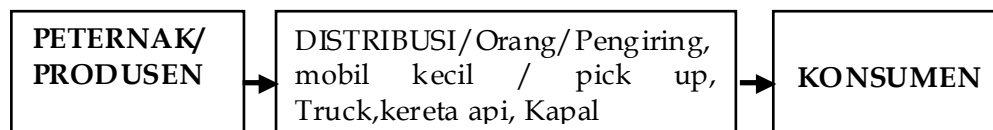
Secara umum perdagangan ternak sapi terdiri dari 3 kategori : yaitu aktifitas lokal, aktifitas pemasaran regional, dan aktifitas dalam pemasaran internasional (Bambang dkk, 2008).

Pertama jaringan pemasaran lokal, yaitu tata niaga sapi potong dilakukan oleh pedagang setempat dalam pasar lokal. Rumah Potong Hewan (RPH) sering berfungsi sebagai tempat transaksi antara pedagang dengan pedagang atau pedagang dengan produsen.

Ke dua, jaringan regional, yaitu jaringan perniagaan ternak sapi potong antar propinsi, untuk Indonesia yang sangat luas ini, jaringan perniagaan ini umumnya secara alami terjadi antar propinsi yang berdekatan (sub regional). Hal ini sebagai antisipasi mengurangi biaya distribusi, khususnya transportasi.

Ke Tiga jaringan internasional, yaitu perniagaan ternak sapi potong antar negara. Negara yang sering menjadi mitra Indonesia dalam tata niaga internasional ini adalah Australia, India dan Bangladesh.

Dengan tata pola negara tersebut, maka akan terjadi beberapa mata rantaidistribusi ternak sapi potong, sebagai terlihat pada gambar 1.



Gambar 1. Pola Angkutan Ternak di Indonesia

Penelitian Terdahulu

Nyak Ilham dan YusmichadYusdja, (2008) melakukan penelitian terhadap Sistem Transportasi Perdagangan Ternak Sapi dan Implikasi Kebijakan di Indonesia. Tujuan penelitian adalah menganalisis arah perdagangan ternak sapi, sarana dan prasarana transportasi ternak dan biaya pemasaran, serta perdagangan ternak sapi antar daerah.

Hasil penelitian menggambarkan bahwa, pada umumnya sentra produksi ternak berada di wilayah pedalaman, yang berakibat panjangnya mata rantai distribusi/ pemasaran sapi potong,

yang sekaligus juga berdampak kepada besarnya biaya distribusi (transportasi).

Untuk distribusi secara umum dilakukan melalui orang/ pengiring, mobil kecil/ *pick up*, *truck*, kereta api dan kapal laut. Bambang Winarso dan Kawan-kawan, (2005) melakukan penelitian Tinjauan Ekonomi Ternak Sapi Potong di Jawa Timur

Tujuan penelitian adalah melihat kinerja usaha ternak dan kinerja agri bisnis dalam arti luas. Aspek kajian meliputi usaha ternak secara keseluruhan, distribusi mata rantai dan mekanisme pemasaran, serta menelaah kendala dan hambatan yang dihadapi.

Hasil penelitian menggambarkan bahwa Provinsi Jawa Timur merupakan salah satu pengembang ternak sapi potong yang sangat potensial. Hal ini ditunjang ketersediaan pakan ternak dari limbah pertanian yang mencukupi, kebiasaan masyarakat yang menjadikan ternak sapi potong sebagai alternatif untuk memenuhi kebutuhan ekonomi keluarga maupun sebagai ternak kerja di pertanian. Wilayah Jawa Timur mampu berswasembada daging sapi, bahkan mensuplai kebutuhan sapi di daerah lain.

METODOLOGI PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan dalam penulisan ini adalah analisis deskriptif. Menurut (Supranto, 2013), studi deskriptif bertujuan untuk menguraikan tentang sifat-sifat (karakteristik) suatu keadaan, (keadaan prasarana, konsumen, tingkat kepuasan, pasar) dengan melakukan *forecasting* untuk menentukan kebutuhan kapal angkutan laut ternak.

Masukan data berasal dari berbagai sumber antara lain: Kementerian Pertanian, Badan Pusat Statistik (BPS), perusahaan pelayaran, serta kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) yauti: Lembar, Kupang, dan Surabaya.

HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

A. Populasi Ternak Sapi Potong

Berdasarkan jenis ternak dikelompokkan menjadi ternak besar (sapi potong, sapi perah, kerbau, kuda), ternak kecil (kambing, domba, babi), ternak unggas (ayam buras, ayam ras petelur, ayam ras pedaging, itik) dan aneka ternak (kelinci, burung puyuh, merpati).

Berdasarkan data yang diperoleh dari 33 provinsi, dapat dilihat bahwa sebaran populasi ternak sebagian besar berkonsentrasi di Pulau Jawa. Untuk ternak sapi potong, sapi perah, dan ayam ras petelur populasi terbanyak berada di provinsi Jawa Timur. Sementara itu, untuk ternak domba, ayam ras pedaging, dan itik populasi terbanyak berada di Provinsi Jawa Barat. Sedangkan ternak kambing, ayam buras, kelinci, burung puyuh dan merpati populasi terbanyak berada di Provinsi Jawa Tengah. Untuk ternak kerbau dan babi populasi terbanyak di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan ternak kuda populasi terbanyak berada di Provinsi Sulawesi selatan. Gambar pertumbuhan populasi ternak dan unggas tahun 2010 sampai dengan tahun 2011 terlihat pada tabel.1.

Tabel 1. Pertumbuhan Ternak dan Unggas Berdasarkan Klasifikasi Tahun 2010 - 2011

Ternak Besar	2010	2011	Pertumbuhan (%)
Sapi Potong	14,28	14,82	3,77
Sapi Perah	0,48	0,59	22,27
Kerbau	0,97	1,31	34,37
Kuda	0,40	0,41	2,38
Ternak Kecil			
Kambing	16,62	16,95	1,97
Domba	10,73	11,79	9,93
Babi	7,47	7,52	0,64
Unggas			
Ayam Buras	257,54	264,34	2,64
Ayam Ras Telur	105,22	124,64	18,46
Ayam Ras Pedaging	936,61	1.117,85	19,35
Itik	42,70	43,49	1,84
Aneka Ternak			
Kelinci	0,70	0,76	8,82
Burung Puyuh	7,06	7,36	4,30
Merpati	0,49	1,21	146,67

Sumber : Berbagai sumber di olah

Untuk sapi potong, hampir diseluruh propinsi terdapat populasi sapi potong, namun terdapat

10 propinsi yang mempunyai populasi terbesar yaitu terlihat pada tabel 2.

Tabel 2. 10 Propinsi Dengan Populasi Sapi Potong Terbesar Tahun 2011

No	Provinsi	Populasi (ekor)	Share (%)
1	Jawa Timur	4.727.298	31,89
2	Jawa Tengah	1.937.551	13,07
3	Sulawesi Selatan	983.985	6,64
4	Nusa Tenggara Timur	778.633	5,25
5	Lampung	742.766	5,01
6	Nusa Tenggara Barat	685.810	4,63
7	Bali	637.473	4,3
8	Sumatera Utara	541.698	3,65
9	Aceh	462.840	3,12
10	Jawa Barat	422.989	2,85
Jumlah		11.921.053	80,00

Sumber : Berbagai sumber di olah

B. Kebutuhan Konsumsi Daging Segar Masyarakat

Konsumsi daging segar per kapita per tahun pada tahun 2011 sebesar 5,110 kg, atau mengalami kenaikan sebesar 5,38 persen bila dibandingkan dengan tahun 2010 yang sebesar 4,849 kg per kapita per tahun.

Konsumsi daging diawetkan pada tahun 2010 sebesar 0,120 kg/kapita/tahun, atau mengalami kenaikan sebesar 91,67% dibandingkan konsumsi tahun 2010 yang sebesar 0,063 kg/kapita/tahun. Konsumsi daging lainnya (hati, jeroan, dll) pada tahun 2011 sebesar 0,313 kg per kapita per tahun, atau meningkat sebesar 20 persen dibandingkan konsumsi tahun 2010 yang sebesar 0,261 kg per kapita per tahun.

Konsumsi telur ayam ras pada tahun 2011 sebesar 6,622 kg per kapita per tahun, atau mengalami penurunan sebesar 1,55 persen dari konsumsi 2010 yang sebesar 6,726 kg per kapita per tahun. Konsumsi ayam buras pada tahun 2011 sebesar 3,754 butir per kapita per tahun, mengalami peningkatan sebesar, 1,43 persen dibanding konsumsi tahun 2010 sebesar 3,702 butir per kapita per tahun. Sementara konsumsi susu segar tahun 2011 sebesar 0,156 liter perkapita per tahun, atau mengalami peningkatan sebesar 50 persen dibandingkan konsumsi tahun 2010 sebesar 0,104 liter per kapita per tahun.

Konsumsi kalori per kapita sehari untuk daging pada tahun 2011 sebesar 44,71 kal, meningkat sebesar 8,68 persen dibandingkan konsumsi tahun 2010 sebesar 41,14 Konsumsi kalori per kapita sehari untuk telur dan susu sebesar 55,97 kkal, atau menurun sebesar 0,41 persen dibandingkan konsumsi tahun 2010 sebesar 56, 20 kkal.

Konsumsi protein per kapita sehari untuk daging pada tahun 2011 sebesar 2,75 gram, meningkat sebesar 7,84 persen dibandingkan konsumsi tahun 2010 sebesar 2,55 gram. Konsumsi protein per kapita sehari untuk telur dan susu sebesar 3,25 gram, atau menurun sebesar 0,61 persen dibandingkan konsumsi tahun 2010 sebesar 3,27 gram.

Konsumsi kalori dan protein per kapita per hari dipengaruhi oleh pengeluaran per kapita. Pengeluaran per kapita sebulan untuk konsumsi pada tahun 2011 sebesar Rp. 593.664,- yang digunakan untuk konsumsi makanan sebesar Rp. 293.556 (49,45 persen) dan konsumsi bukan makanan sebesar Rp. 300.180 (50,55 persen). Dari pengeluaran untuk makanan sebesar Rp. 293.556 tersebut, pengeluaran untuk makanan sebesar Rp. 293.556 tersebut, pengeluaran untuk konsumsi daging sebesar Rp. 10.972 (3, 74 persen). Sementara pengeluaran untuk konsumsi telur dan susu sebesar Rp. 17.106 (5,83 persen).

C. Daerah Konsumsi dan Daerah Pemasok Sapi Potong

Dilihat dari neraca perdagangan sapi potong, terdapat 12 propinsi yang merupakan propinsi yang memerlukan tambahan sapi potong dan 14 propinsi merupakan wilayah pemasok sapi potong. (Nuak ilham dkk, 2004)

Provinsi Jawa Barat dan Provinsi DKI, Jakarta, merupakan daerah yang paling banyak permintaan ternak sapi potong. Sementara itu Provinsi Jawa Timur dan Jawa Tengah merupakan daerah paling banyak sebagai pemasok ternak sapi potong. Untuk jelasnya terlihat pada tabel 3.

Tabel 3. Neraca Perdagangan Antar Pulau Sapi Potong Di Indonesia

No	Provinsi	Permintaan (%)	Provinsi	Pasokan (%)
1	Jawa Barat	53,57	Jawa Timur	20,08
2	DKI Jakarta	32,47	Jawa Tengah	17,20
3	Kalimantan Timur	4,75	Lampung	14,39
4	Irian Jaya	2,73	Bali	12,58
5	Kalimantan Tengah	1,48	NTT	12,03
6	Kalimantan Barat	1,20	NTB	5,39
7	Sumatera Barat	0,90	Sumatera Selatan	5,18
8	Kalimantan Selatan	0,80	Sulawesi Selatan	5,01
9	Sumatera Utara	0,68	Sulawesi Tengah	2,12
10	Riau	0,62	Sulawesi Tenggara	1,91
11	Maluku	0,50	Sulawesi Utara	1,42
12	Jambi	0,31	DI Yogyakarta	1,42
13			Aceh	0,81
14			Bengkulu	0,42
Jumlah		100		100

Sumber: Hasil olah data

D. Kemungkinan Pergerakan Sapi Potong di Indonesia

Berdasarkan data yang diperoleh dari berbagai sumber, terdapat 8 daerah asal pergerakan ternak sapi potong di Indonesia, yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Nusa Tenggara Timur, Nusa Tenggara Barat, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sumatera Selatan, dan Lampung.

Masing-masing provinsi sebagai produsen sapi potong mempunyai wilayah pemasarannya sendiri. Hal ini tentu dengan memperhitungkan biaya distribusi, dari

sentra produksi sampai kepada konsumen akhir. Salah satu contoh, provinsi Nusa Tenggara Barat, mempunyai wilayah pemasaran Surabaya, Jawa Barat, DKI Jakarta. Surabaya (Jawa Timur) dijadikan arah distribusi ternak sapi potong bagi Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur, sebenarnya bukan merupakan tujuan akhir, namun hanya sebagai wilayah transit, yang untuk selanjutnya dibawa ke provinsi Jawa Barat dan Provinsi DKI Jakarta. Gambar tentang daerah asal sapi potong dan daerah pemasarannya dapat dilihat pada tabel.4.

Tabel 4. Asal dan Tujuan Ternak Sapi Potong

ASAL	TUJUAN
NTB	Surabaya, (Jabar, Jakarta)
NTT	Surabaya, (Jabar, DKI) Irian
SULSEL	Jakarta, Irian
JATIM (Madura)	Kalbar
SULTRA	Irian, Maluku
SULTENG	Kaltim
SUMATERA SELATAN	Jambi, Sumbar, Bangka, Riau, Kep. Riau
LAMPUNG	DKI, Jambi, Sumbar, Bangka, Riau, Kep. Riau

Sumber : Berbagai sumber diolah

D. Pola Pergerakan Sapi Potong Di Indonesia

Pada umumnya ternak sapi potong, berupa di daerah pedalaman, diselenggarakan oleh masyarakat dalam skala kecil. Peternak sapi akan menjualnya kepada para pedagang kecil, berkisar antara 5 sampai dengan 10 ekor. Selanjutnya pedagang kecil akan menjualnya kepada para pedagang besar atau langsung dijual ke tempat pemotongan hewan, untuk membawa sapi tersebut dilakukan dengan pengiring (orang berjalan kaki) atau dengan mobil *pick up*.

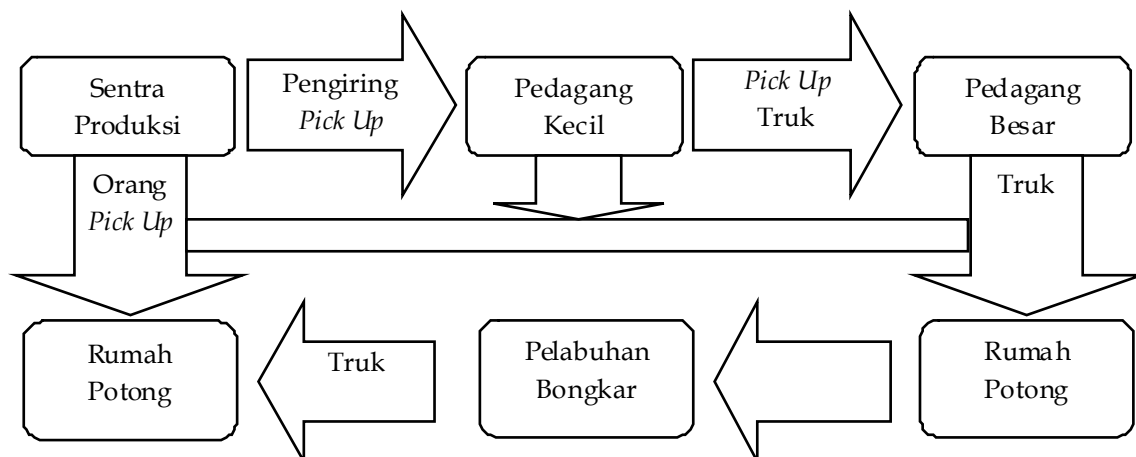
Dari pedagang kecil biasanya dijual kepada pedagang besar atau langsung dibawa ke rumah pemotongan hewan, umumnya diangkut dengan menggunakan *pick up* / truk besar. Selanjutnya pedagang besar akan mendistribusikan sesuai dengan wilayah pemasaran dengan menggunakan truk, kereta api atau angkutan laut.

Sebagaimana pada gambar 2, terdapat 14 wilayah / sentra produksi ternak sapi potong. Wilayah tersebut mempunyai wilayah pemasaran masing - masing, 8 provinsi di antaranya adalah sebagai berikut:

1. Wilayah Produksi Sumatra selatan, wilayah pemasaran adalah: Jambi, Sumbar, Bangka Belitung, Riau, dan Kepulauan Riau;

2. Wilayah produksi lampung, wilayah pemasarannya adalah: Bangka Belitung, Bengkulu, Riau dan provinsi Kepulauan Riau;
3. Wilayah produksi Jawa Timur, wilayah pemasarannya adalah: Jawa Barat, DKI. Jakarta, Kalimantan Barat, dan Kalimantan Selatan;
4. Wilayah Produksi NTT. Wilayah pemasarannya adalah: Jawa Timur, Jawa Barat, DKI Jakarta, Maluku, Papua Barat dan Papua;
5. Wilayah produksi NTB, wilayah pemasarannya adalah : Jawa Timur, Jawa Barat, DKI. Jakarta, Maluku Papua Barat dan Papua;
6. Wilayah produksi Sulawesi Selatan, wilayah pemasarannya adalah: DKI Jakarta dan Kalimantan Timur;
7. Wilayah produksi Sulawesi Tengah, wilayah pemasarannya adalah: Kalimantan Timur;
8. Wilayah produksi Sulawesi Tengah, wilayah pemasarannya adalah: Maluku Utara.

Kekurangan pasokan untuk konsumsi tersebut di datangkan dari Australia melalui Pelabuhan Cilacap Jawa Tengah dan Pelabuhan Panjang di Lampung. Secara visual gambaran distribusi dari daerah produsen ke daerah konsumsi dapat di lihat pada gambar 3.



Gambar 2. Kemungkinan Jaringan Angkutan Laut Ternak di Indonesia



Gambar 3. Kemungkinan Jaringan Angkutan Laut Ternak di Indonesia

Ketersediaan Angkutan Laut

Untuk melakukan distribusi ternak sapi potong antar pulau di perlukan adanya dukungan transportasi laut. Sampai saat ini Indonesia belum mempunyai kapal khusus yang dapat mengangkut ternak. Kapal-kapal yang di gunakan adalah Kapal-kapal cargo dan Kapal RO-RO.

Terdapat 3 tipe kapal yang di gunakan , yaitu : (1) Kapal-kapal kategori PELRA (KLM), (2) Kapal motor Konvensional (biasa), dan (3) Kapal – kapal jenis ro-ro (laut dan penyeberangan).

1. Kapal Kapal kategori PELRA (KLM)

Dari hasil pengamatan dan data yang tersedia umumnya ternak sapi potong di angkut oleh kapal-kapal jenis pelayaran rakyat (PL/ KLM). Kapal layar motor (KLM)

- Kapal tidak di rancang untuk angkut ternak
- Tingkat penyusutan tinggi (stress) 11 – 12 %
- Ternak merupakan muatan *retrun* (muatan balik), ongkos murah, tapi waktu tidak menentu;
- Bongkar muat sangat sederhana.
- Kapasitas 100-300 ekor

2. Kapal Motor Konvensional (KM)

- Kapal tidak di rancang untuk angkut ternak;
- Tingkat penyusutan tinggi (stress) 11-12%
- Ternak merupakan muatan *return* (muatan balik), ongkos murah, tapi waktu tidak menentu;
- Bongkar muat sangat sederhana

- Kapasitas 300-500 ekor

Untuk angkutan laut konvensional, angkutan ternak dilakukan oleh 16 perusahaan pelayaran, dengan jumlah armada sebanyak 39 unit dan produksi pada tahun 2011 sebanyak 32,118 ekor sapi potong.

3. Kapal Ro-Ro (laut dan penyeberangan)

- Muatan *retrun cargo*;
- Tersedia minuman/ makanan,
- Kandang *knock down*.
- Tingkat Stres rendah
- 500-700

Permasalahan Angkutan Laut Ternak

1. Bagi Pengusahaan Ternak

- Tidak tersedia kapal khusus ternak;
- Resiko pengangkutan yang tinggi;
- Proses bongkar muat yang tidak memadai;
- Fasilitas kapal dan pelabuhan yang tidak mendukung.

2. Bagi Operator

- Angkutan ternak kurang menguntungkan, karena umumnya angkutan ternak merupakan muatan balik dengan *load factor* yang rendah. Artinya jika ada muatan lain maka mengangkut ternak merupakan pilihan ke dua.
- Populasinya ternak tersebar di banyak daerah/ pelabuhan, yang apabila disinggahi akan memperpanjang rute/ waktu layar, yang berakibat tingginya biaya operasional kapal dan tingkat *stres* ternak menjadi lebih tinggi;
- Memerlukan ruang yang besar, tetapi Ongkosnya murah.

Berdasarkan permasalahan angkutan laut ternak di atas, maka perlu dipertimbangkan untuk mengembangkan angkutan laut khusus untuk mengangkut ternak, dari daerah pemasok ke daerah pemakai. Pengembangan ini dapat menggunakan model angkutan laut perintis ataupun angkutan laut penumpang yang di operasikan oleh PT. PELNI. Menurut Imbang (2014), “.... Armada kapal yang dioperasikan

pada umumnya bersifat mandatori dari pemerintah dalam rangka menjaga kestabilan.....”

Perkiraan Kebutuhan Kapal Angkutan Ternak

Berdasarkan pola distribusi dan tata niaga perdagangan ternak di Indonesia, maka dapat dihitung prakiraan kebutuhan kapal yang khusus mengangkut ternak. Jumlah pasokan

yang harus didistribusikan sebanyak sekitar 3.74 juta ekor sapi potong. Dari jumlah tersebut diasumsikan didistribusikan melalui angkutan sebanyak 50% artinya yang diangkut dengan laut sebanyak 1,82 juta ekor. Dengan asumsi per unit kapal dapat mengangkut 500 ekor/ trip dan frekuensi per kapal sebanyak 2 trip/ bulan, maka dibutuhkan kapal sebanyak 152 unit untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.

Tabel 5. Prakiraan Kebutuhan Kapal Khusus Angkutan Ternak Pulau sapi Potong Di Indonesia

Propinsi Pemasok Sapi Potong	Pasokan		Asumsi Via Darat		Via Laut (ekor)	Jumlah Muatan/kpl (ekor)	Jumlah rit/kpl/ thn	Jumlah muatan/ Kpl/ Thn	Kebutuhan Kpl
	Share (%)	(Ekor)	Share (%)	(Ekor)					
Jawa Timur	20,08	750.99	50	375.49	375.496	500	24	12.000	31
Jawa Tengah	17,2	643.28	50	321.64	321.640	500	24	12.000	27
Lampung	14,39	538.18	50	269.09	269.093	500	24	12.000	22
Bali	12,58	470.49	50	235.24	235.246	500	24	12.000	20
NTT	12,03	449.92	50	224.96	224.961	500	24	12.000	19
NTB	5,39	201.58	50	100.79	100.793	500	24	12.000	8
Sumatera Selatan	5,18	193.73	50	96.866	96.866	500	24	12.000	8
Sulawesi Selatan	5,01	187.37	50	93.687	93.687	500	24	12.000	8
Sulawesi Tengah	2,12	79.288	50	39.644	39.644	500	24	12.000	3
Sulawesi	1,91	71.434	50	35.717	35.717	500	24	12.000	3
Sulawesi Utara	1,48	55.352	50	27.676	27.676	500	24	12.000	2
Bengkulu	0,42	15.708	50	7.854	7.854	500	24	12.000	1
Jumlah	100	3.740.0		1.912.	1.828.61				152

Sumber: Berbagai Sumber diolah

Fasilitas Pelabuhan

Untuk kebutuhan angkutan ternak, hampir seluruh pelabuhan Indonesia belum memenuhi persyaratan yang memadai, fasilitas dan bongkar muat ternak di pelabuhan masih sangat sederhana. Hal ini selaras dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Winarso, 2014, yang mengatakan bahwa Fasilitas yang memadai yang dimiliki otoritas Pelabuhan Tenau di Kupang NTT untuk menaikkan sapi ke kapal saat ini masih darurat sifatnya, sehingga proses pemuatan ternak ke dalam kapal masih mengandalkan dua hal yaitu: *pertama* dengan menggunakan jala, artinya untuk memasukkan sapi ke dalam kapal masih diderek dengan menggunakan jala sebagai alat angkutnya. *Kedua* memanfaatkan pasang surutnya air laut, pola ini digunakan untuk mengisi ternak ke *palka*

bagian atas bila pasang surut air lautnya memungkinkan, sehingga antara permukaan kapal dengan truk sejajar. Dalam hal transportasi ternak peranan syahbandar adalah memfasilitasi dan menangani tatacara pemuatan ternak ke kapal angkut yang ada di pelabuhan. Peryaratn yang menyangkut kesehatan ternak, bobot ternak, jumlah ternak dan persyaratan teknis lainnya sepenuhnya ada di tangan karantina ternak dan hewan-Dinas Peternakan. Sedangkan keselamatan ternak saat di perjalanan baik saat menuju kapal, saat di kapal maupun turun dari kapal sepenuhnya ada di tangan pemilik barang. Untuk menjaga ternak selama di perjalanan, pemilik ternak menugaskan petugas pengawas (Kleder) yang mengawasi ternak baik dalam hal memenuhi kebutuhan

pakan, minum, kesehatan dan kebutuhan lainnya saat dalam perjalanan.

KESIMPULAN

Sentra Produksi ternak (sapi) potong umumnya berada di daerah pedalaman, sehingga pola distribusi/ angkutan ternak (sapi) potong cukup panjang dan memerlukan biaya yang cukup besar. Akibat panjangnya distribusi ternak dari sentra produksi ke sentra konsumsi, mempunyai resiko tinggi bagi ternak sapi potong. Sapi menjadi *stress* dan terjadi penyusutan berat badannya. Terdapat 10 provinsi daerah pemasok utama sapi potong, yang mempunyai daerah pemasaran masing-masing. Dari daerah pemasok ke daerah pengguna umumnya memerlukan angkutan laut. Bagi pengusaha angkutan laut, angkutan ternak, terutama muatan sapi potong, masih kurang menguntungkan. Angkutan ternak umumnya masih merupakan muatan balik, sehingga waktu pengapalan kurang menentu. Pada sisi lain fasilitas di pelabuhan dan di kapal sangat kurang memadai;

SARAN

Perlu di pertimbangkan, untuk menyediakan kapal khusus bagi keperluan angkutan laut ternak, dengan fasilitas yang sesuai dengan kebutuhan ternak, sehingga dapat mengurangi resiko dalam distribusi ternak potong. Karena angkutan laut ternak kurang menguntungkan, perlu diberikan insentif bagi operator transportasi laut. Untuk itu, maka perlu dilakukan koordinasi yang harmonis, antara Kementerian Perhubungan cq Ditjen Hubla dengan Kementerian Pertanian cq Ditjen Peternakan dan Kesehatan Hewan dalam upaya distribusi ternak potong. Pada setiap pelabuhan muat dan pelabuhan tujuan, perlu disediakan fasilitas dan peralatan pelabuhan yang memadai untuk kepentingan angkutan ternak, antara lain: fasilitas karantina, dan peralatan bongkar muat yang memadai, sehingga ternak tetap merasa nyaman.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kepada para rekan peneliti dan nara sumber yang telah bersedia

meluangkan waktu untuk berdiskusi serta memberikan data-data untuk penyelesaian tulisan ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Bambang Winarso dkk, *Tinjauan Ekonomi Ternak Sapi Potong di Jawa Timur*, Forum Penelitian Agro Ekonomi, Volume 23 No.2, Juli 2005, hal. 61-71;
- Bambang Winarso, *Peran Angkutan Laut dalam Meningkatkan Distribusi Ternak Sapi Potong dari Daerah Produsen ke Wilayah Konsumen*, Jurnal Penelitian Pertanian Terapan Vol. 14 (2), 2014: 83-96, ISSN 1410-5020
- Beriya-Info Bisnis/NTB Pusat Teknik Nasional Ditjen Peternakan dan Kesehatan Hewan, 2012, *Statistik Peternakan dan Kesehatan Hewan*, Kementerian Pertanian;
- Edward F Stevens, CSJ Butterfield, *Shipping Practice*, Eleventh Edition, Massachusetts, 1981;
- Imbang Danandjojo dkk, *Pengembangan Varian Model Vehicle Route Problem (VRP) untuk Penentuan Rute Angkutan Laut Penumpang*, Warta Penelitian Perhubungan, Vol.25, No.3, Maret 2014;
- J. Supranto.J., Prof., Drs.M.A., APU. 2003. *Metode Riset Aplikasinya Dalam Pemasaran*, Rineka Cipta, Jakarta,
- Nyak Ilham dan Yusmichad Yusdja, *Sistem Transportasi perdagangan Ternak Sapi dan Pengembangan Sosial Ekonomi Pertanian*. AKP Vol.2 No., Maret 2004, hal 37-53
- Pusat Penelitian dan pengembangan perhubungan, 2012, *Proposal Kajian Tipe dan Ukuran Kapal Khusus Ternak*
- Sharif C. Sutardjo, Menteri Kelautan dan Perikanan saat membuka Seminar "Peran Transportasi Laut di Negara Kepulauan" yang diselenggarakan Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN) di Hotel Menara Peninsula Jakarta, Rabu (7/3).
- Nyak Ilham dan Yusmichad Yusdja, *Sistem Transportasi Perdagangan Ternak Sapi dan Implikasi Kebijakan di Indonesia*, Pusat Penelitian dan Pengembangan Sosial Ekonomi Pertanian,