PELAKSANAAN ANGKUTAN LAUT KHUSUS TERNAK

DALAM MENJAGA RANTAI PASOK NASIONAL

Budi Sitorus, SE, M.SI
Perencana Muda

Dahlan Arifin, SE
Perencana Madya

Transportasi didasarkan pada adanya perjalanan *(trip)* antara asal *(origin)* dan tujuan *(destination)*. Sistem transportasi adalah bentuk keterkaitan dan keterikatan dari berbagai unsur dasar transportasi dalam satu kegiatan pemindahan penumpang atau barang. Tujuan sistem transportasi, menurut Salim, (2004) dalam (Nugroho et al., 2022) adalah untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang tersebut hingga memberikan optimalisasi pada proses pergerakannya. Angkutan khusus ternak merupakan bagian dari transportasi yang mengangkut barang.

Pembangunan infrastruktur transportasi di Indonesia kini mengalami perkembangan demikian dinamis dan cepat dalam rangka pemerataan pembangunan dan menumbuhkan ekonomi baru di daerah. Dalam hal ini maka peran Pemerintah wajib hadir dalam menghadapi tantangan sektor transportasi dalam menjaga rantai logistik nasional. Sistem logistik nasional yang efektif dan efisien mutlak diperlukan dalam persaingan dunia global yang semakin ketat, dalam mengembangkan produk untuk menciptakan rantai pasok antar negara agar tertata dengan baik. Menurut Fitzsimmons & Mona (2006), manajemen rantai pasok/*Supply Chain Management* (SCM) adalah sebuah sistem pendekatan total yang mengantarkan produk ke konsumen akhir dengan menggunakan teknologi informasi untuk mengoordinasikan semua elemen *supply chain* dari mulai pemasok ke pengecer, lalu mencapai tingkat berikutnya yang merupakan keunggulan kompetitif yang tidak tersedia di sistem logistik tradisional. (Yusuf et al., 2020).

Permasalahan rantai logistik nasional yaitu permintaan daging selalu meningkat terutama pada saat momen tertentu. Hal tersebut dikarenakan biaya distribusi daging sapi/kerbau masih tinggi dan belum optimalnya sarana prasarana transportasi di daerah. Sebagai contoh yang diambil dalam Siaran Pers Humas Kementerian Sekretariat Negara bahwa harga sapi hidup di NTT adalah Rp 30.000 per kg. Dahulu pengiriman satu ekor sapi, ketika belum menggunakan kapal khusus ternak adalah Rp1,5-1,8 juta per ekor sapi, setelah adanya angkutan khusus ternak menjadi Rp330 ribu per ekor sapi (Dwipayana, 2015). Untuk menyiapkan hal tersebut, Pemerintah telah menyiapkan dasar pelaksanaan angkutan khusus ternak dan jaringan trayek.

Dasar pelaksanaan angkutan khusus ternak tersebut yaitu 1) **Presiden Nomor** 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan; 2) **Peraturan Menteri Perhubungan** Nomor PM 76 Tahun 2019 Tentang Tarif Muatan Untuk Kegiatan Subsidi Pengoperasian Kapal Angkutan Khusus Ternak; 3) **Keputusan Menteri Perhubungan** Nomor KM 260 Tahun 2019 Tentang Tarif Muatan Untuk Kegiatan Subsidi Pengoperasian Kapal Angkutan Khusus Ternak; Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM 265 Tahun 2021 Tentang Penugasan Kepada Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelayaran Nasional Indonesia Untuk Menyelenggarakan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Laut Untuk Barang Dan Angkutan Laut Khusus Ternak Tahun Anggaran 2022; Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 266 Tahun 2021 Tentang Penugasan Kepada Perusahaan Perseroan (Persero) PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Untuk Menyelenggarakan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Laut Untuk Barang Dan Angkutan Laut Khusus Ternak Tahun Anggaran 2022; 4) **Kesepakatan Antara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan Kementerian Pertanian Republik Indonesia** Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Transportasi Ternak Nomor: PJ Tahun 2018 dan Nomor: 09/MOU/HK.220/12/2018 tanggal 19 Desember 2018, 5) **Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan** Laut Nomor KP.997/DJPL/2021 Tentang Jaringan Trayek Kapal Angkutan Khusus Ternak Tahun Anggaran 2022,

Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas Perhubungan Laut, bahwa jaringan trayek kapal angkutan khusus ternak tahun 2022 sebanyak 6 (enam) trayek.

JARINGAN TRAYEK KAPAL ANGKUTAN KHUSUS TERNAK TAHUN 2022

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Perhubungan Laut, 2022

Kinerja Kapal Angkutan Khusus Ternak periode 2015 – 2022 dengan 4 (empat) aspek yaitu armada, trayek, operator, pelabuhan. Dari keempat aspek tersebut, dengan realisasi tahun 2015 sebanyak 353, tahun 2016 sebanyak 8.403, tahun 2017 sebanyak 7.990, tahun 2018 sebanyak 34.134, tahun 2019 sebanyak 42.726, tahun 2020 sebanyak 42.984, tahun 2021 sebanyak 44.622, tahun 2022 sebanyak 44.622. ■

KINERJA KAPAL ANGKUTAN KHUSUS TERNAK TA. 2015 – TA. 2022

ASPEK	PROGRAM TERNAK 2015	PROGRAM TERNAK 2016	PROGRAM TERNAK 2017	PROGRAM TERNAK 2018	PROGRAM TERNAK 2019	PROGRAM TERNAK 2020	PROGRAM TERNAK 2021	PROGRAM TERNAK 2022
ARMADA	1 Kapal	1 Kapal	1 Kapal	6 Kapal	6 Kapal	6 Kapal	6 Kapal	6 Kapal
TRAYEK	1 Trayek	1 Trayek	1 Trayek	6 Trayek	6 Trayek	6 Trayek	6 Trayek	6 Trayek
OPERATOR	PENUGASAN 1 TRAYEK	PENUGASAN 1 TRAYEK	PENUGASAN 1 TRAYEK	PENUGASAN 4 TRAYEK / PELAYARAN 2 TRAYEK	PENUGASAN 4 TRAYEK / PELAYARAN 2 TRAYEK	PENUGASAN 4 TRAYEK / PELAYARAN 2 TRAYEK	PENUGASAN 4 TRAYEK / PELAYARAN 2 TRAYEK	PENUGASAN 3 TRAYEK / PELAYARAN 3 TRAYEK
PELABUHAN	4 PELABUHAN MUAT / 4 PELABUHAN BONGKAR	4 PELABUHAN MUAT / 4 PELABUHAN BONGKAR	4 PELABUHAN MUAT / 4 PELABUHAN BONGKAR	10 PELABUHAN MUAT / 7 PELABUHAN BONGKAR	7 PELABUHAN MUAT / 6 PELABUHAN BONGKAR	7 PELABUHAN MUAT / 6 PELABUHAN BONGKAR	7 PELABUHAN MUAT / 5 PELABUHAN BONGKAR	3 PELABUHAN MUAT / 6 PELABUHAN BONGKAR
REALISASI MUATAN	353	8.403	7.990	34.134	42.726	42.984	44.622	21.035*
POLA SUBSIDI	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL

*Update data per 30 Juni 2022

Sumber: Direktorat Lalu lintas Perhubungan Laut (diolah)

Kami mengundang anda para Fungsional tertentu untuk mengirimkan hasil karya tulisan melalui email *newsletter@dephub.go.id*