KESIAPAN LOGISTIK PETERNAKAN INDONESIA MENGHADAPI ASEAN ECONOMIC 2015 DAN PERDAGANGAN BEBAS 2020

Oleh: Syukur Iwantoro
Direktur Jenderal Peternakan dan Kesehatan Hewan
Kementerian Pertanian RI

Disampaikan Pada Acara Sarasehan Institut Pertanian Bogor (IPB)
Jakarta Convention Center , 20 Juni 2014

FOKUS KEBIJAKAN DAN PROGRAM

WAKTU	PROGRAM	FOKUS PENANGANAN
2009-2014	SWASEMBADA DAGING SAPI/KERBAU DAN PENINGKATAN PENYEDIAAN PANGAN HEWANI YANG ASUH	KOMODITAS SAPI DAN KERBAU
2015-2019	PEMENUHAN PANGAN ASAL TERNAK DAN AGRIBISNIS PETERNAKAN RAKYAT	❑ SEMUA KOMODITAS TERNAK ❑ MENDORONG PENINGKATAN DAYA SAING PETERNAK

PROGRAM DITJEN PKH 2015-2019

PEMENUHAN PANGAN ASAL TERNAK DAN AGRIBISNIS PETERNAKAN RAKYAT

komoditas

PEMENUHAN MAKANAN POKOK
DAGING DAN TELUR : SAPI/KERBAU DAN UNGGAS

BERORIENTASI EKSPOR :
KAMBING, DOMBA, BABI, UNGGAS

produk

PRODUK ENERGI PERTANIAN:
BIOGAS DAN PUPUK ORGANIK

PRODUK INDUSTRI PROSPEKTIF :
VAKSIN, OBAT HEWAN, SEMEN BEKU, KULIT, SARANG BURUNG WALET, TULANG/TANDUK

komoditas dan produk

BAHAN BAKU INDUSTRI KONVENSIONAL :
SUSU
SAPI PERAH, KERBAU DAN KAMBING

1. Kemandirian Pangan: Mengapa Diperlukan?

Indonesia Sekarang Dan Yang Akan Datang

Indonesia saat ini.....

- Perekonomian **terbesar ke 16** di dunia
- **45 juta** masyarakat konsumen
- **53%** dari populasi di kota menghasilkan **74%** dari PDB
- **55 juta** tenaga kerja terlatih dalam perekonomian Indonesia
- **US$ 0,5** triliun peluang pasar di bidang jasa konsumen, pertanian dan perikanan, sumberdaya alam dan pendidikan

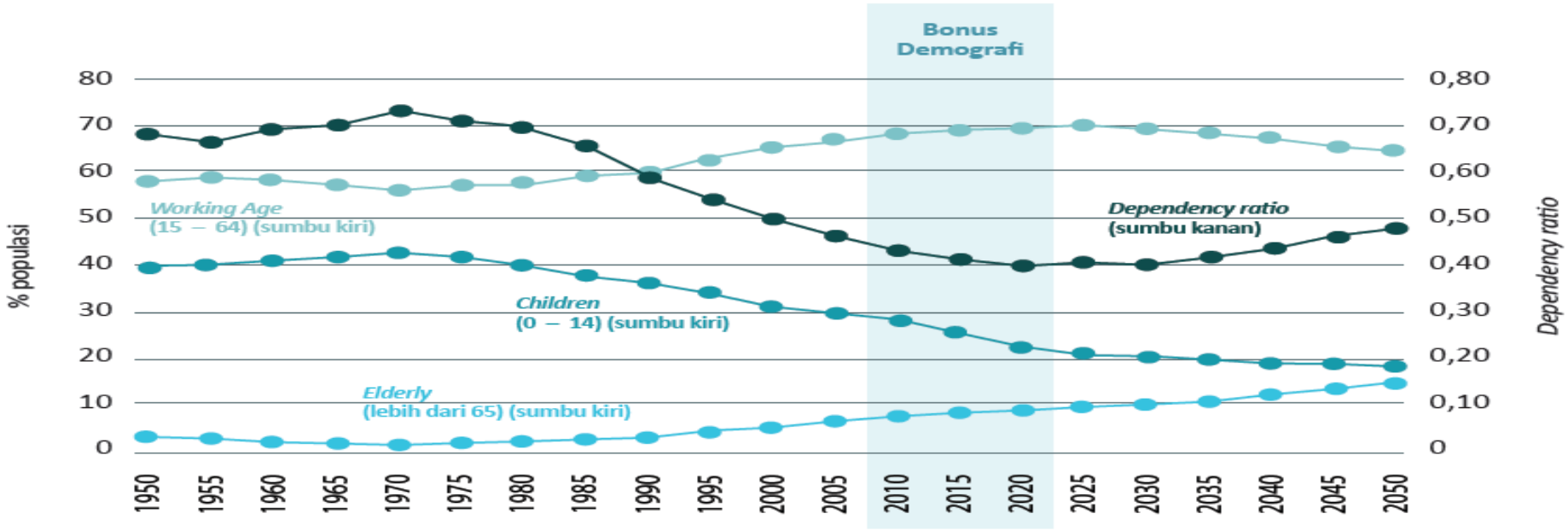
dan pada tahun 2030.....

- Perekonomian **terbesar ke 7** di dunia
- **135 juta** masyarakat konsumen
- **71%** dari populasi di kota menghasilkan **86%** dari PDB
- **113 juta** tenaga kerja terlatih dalam perekonomian Indonesia
- **US$ 1,8** triliun peluang pasar di bidang jasa konsumen, pertanian dan perikanan, sumberdaya alam dan pendidikan

Sumber: Mc Kinsey Global Institute (2012)

Kemandirian Pangan: Mengapa Diperlukan?…… (1)

1. **Penduduk yang Besar:** Dengan jumlah penduduk lebih dari 237 juta jiwa & laju pertumbuhan 1,49%, diperlukan upaya untuk menjamin ketersediaan pangan.
2. **Bonus Demografi.** Indonesia diperkirakan mencapai puncak "bonus demografi" pada tahun 2017 sampai 2020. Artinya, komposisi jumlah penduduk dengan usia produktif 15-64 tahun mencapai titik maksimal, dibandingkan usia nonproduktif 0-14 tahun dan 65 tahun ke atas. Disamping akan menjadi pemicu pertumbuhan ekonomi, besarnya penduduk usia produktif ini juga berarti besarnya tingkat konsumsi penduduk (termasuk pangan)



Periode dimana angka *dependency ratio* ≤ 1

Kemandirian Pangan: Mengapa Diperlukan?…… (2)

3. **Meningkatnya pendapatan nasional perkapita.** Pendapatan nasional/kapita pada tahun 2000 sebesar Rp 6,17 juta, pada tahun 2013 meningkat menjadi Rp 9,87 juta.
4. **Meningkatnya segmen penduduk kelas menengah.** Kelas menengah Indonesia (pengeluaran US$ 2 - 20 per hari) telah meningkat tajam selama 1999-2009

Kelas	Pengeluaran per kapita	Tahun			
		1999		2009	
Rendah	<$1.25	42,2	75,0	24,6	57,0
	$1.25–$2	32,8		32,4	
Menengah	$2–$4	20,1	25,0	30,9	42,8
	$4–$6	3,5		7,5	
	$6–$10	1,2		3,3	
	$10–$20	0,3		1,1	
Tinggi	>$20	0,0	0,0	0,2	0,2

Sumber: Key Indicators for Asia and the Pacific 2010 Asia Development Bank

5. **Perubahan pola konsumsi.** Semakin meningkatnya konsumsi produk-produk pangan (termasuk produk peternakan) dan produk pangan olahan.

Peningkatan Permintaan Pangan Dan Kendala Memenuhinya

TUJUAN

- Pangan yang lebih banyak
- Kualitas lebih baik
- Aman, Sehat, Utuh dan Halal

Pertumbuhan Penduduk

Pembangunan Ekonomi

- **Konversi**
- **Degradasi**

- **Aktivitas Manusia**

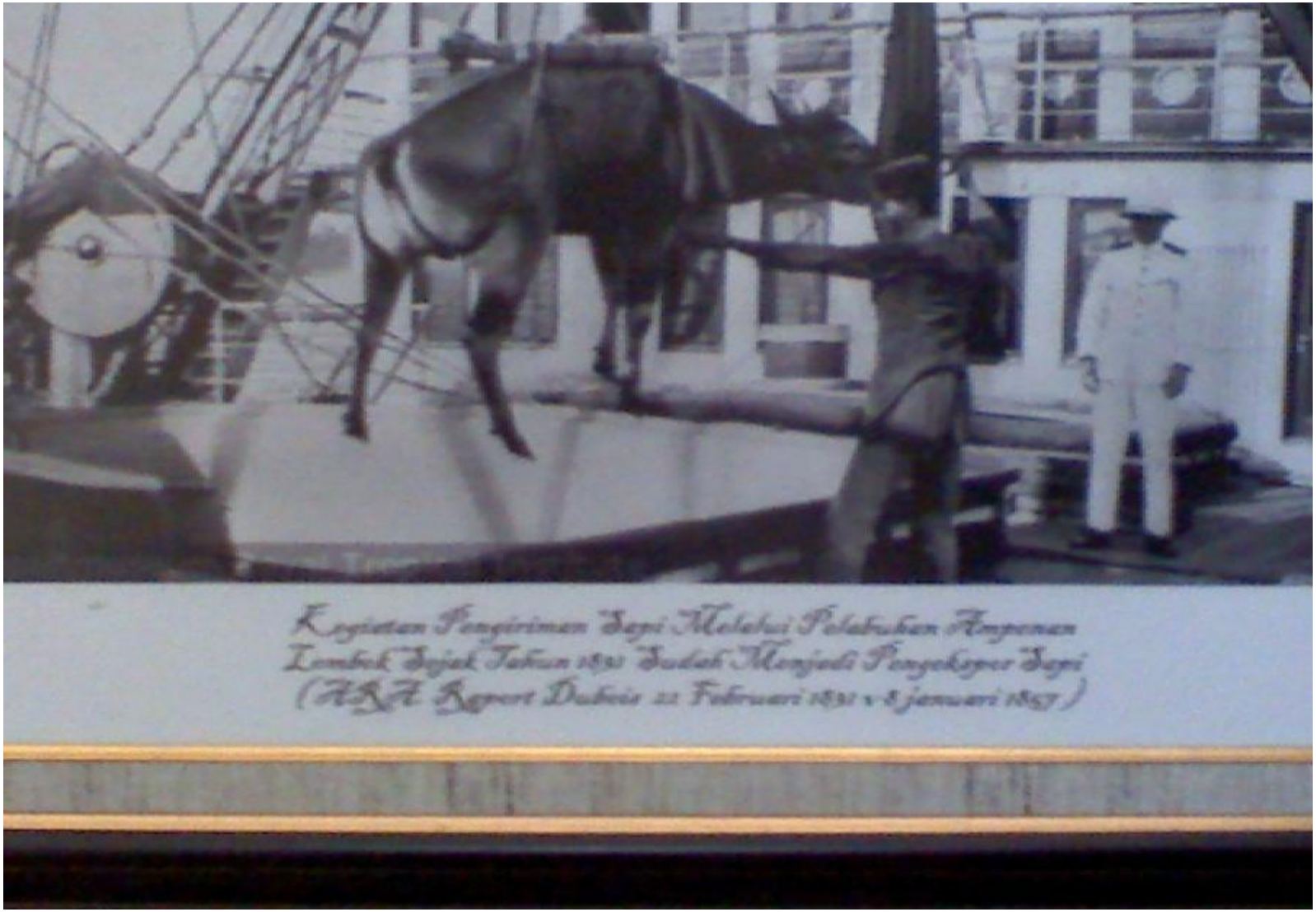
- Ketersediaan Lahan
- Ketersediaan Air
- Perubahan Iklim
- Rantai Pasok

KENDALA

Kesuksesan pembangunan Subsektor Peternakan tidak terlepas dari dukungan sistem logistik peternakan yang baik. Sektor logistik Indonesia menghadapi periode peningkatan permintaan seiring dengan meningkatnya aktivitas konsumen dan industri serta meningkatnya volume perdagangan di seluruh nusantara secara keseluruhan.

Kelemahan terbesar yang dihadapi sistem logistik Indonesia adalah masih buruknya infrastruktur yang menyebabkan tingginya biaya logistik yang pada gilirannya mempengaruhi daya saing negara dalam menghadapi pasar bebas. Saat ini biaya logistik di Indonesia ditengarai tertinggi di Asia Tenggara. Logistik di Indonesia belum memberikan output yang sebenarnya. Masalah transportasi merupakan komponen biaya terbesar di Indonesia. Biaya transportasi importasi produk pertanian dari luar negeri lebih murah dibandingkan biaya transportasi lokal walaupun jarak tempuh lebih dekat.

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI DI MASA LALU



KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI LOKAL SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI LOKAL SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI LOKAL SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI LOKAL SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI LOKAL SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI LOKAL SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI LOKAL SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI LOKAL SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI LOKAL SAAT INI

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI DI AUSTRALIA

ROAD TRAIN

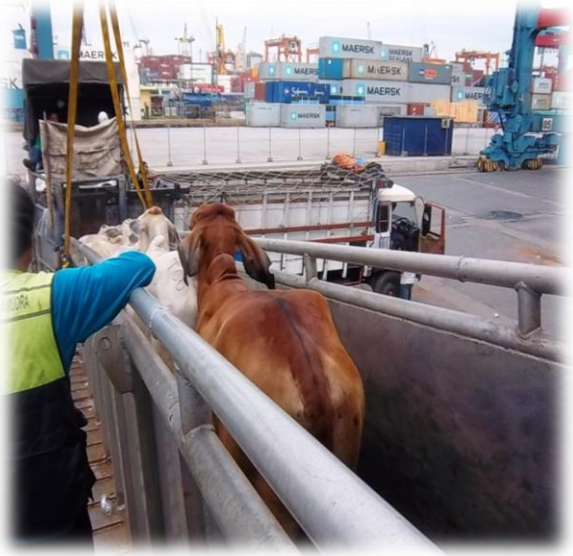
PEMUATAN TERNAK KE KAPAL

MV OCEAN OUTBACK (2010 – cap. 5000 ekor sapi)

MV OCEAN DROVER (2002- cap. 20.000 ekor sapi)

the world's largest, purpose-built livestock carrier, with advanced ventilation, feed and water systems.

KONDISI PENGANGKUTAN DAN DISTRIBUSI SAPI EX IMPOR



Pengangkutan Ayam Potong

sedikit sedikit…
lama lama…
menjadi bukit

little by little…
step by step…
we make a mountain

Pengangkutan Babi

Pemerintah menyadari bahwa sistem logistik khususnya logistik peternakan Indonesia masih belum terbangun dengan baik. Berbagai persoalan dalam logistik peternakan di Indonesia antara lain disebabkan oleh:

1) **Belum adanya perencanaan dan pengembangan sistem logistik peternakan secara khusus, masih panjangnya rantai distribusi ternak dan produk ternak, serta terbatasnya informasi sering menjadi penyebab spekulasi dan fluktuasi harga yang tidak terkendali.**
2) **Transportasi ternak lokal antar daerah dan antar pulau masih dikelola secara tradisional. Mutu sarana transportasi ternak yang buruk menimbulkan kerugian yang besar terutama akibat penyusutan bobot badan ternak selama perjalanan. Bila disimulasikan, kerugian akibat susut bobot badan sewaktu transportasi dapat mencapai 361 Milyar per tahun.**

Lanjutan .....

3) Secara umum logistik peternakan belum memenuhi/menerapkan standar teknis, baik untuk moda transportasi darat maupun laut, baik untuk transportasi ternak maupun produk peternakan. Alat angkut yang digunakan masih berkapasitas kecil sehingga meningkatkan biaya satuan. Selain itu alat angkut ternak serta fasilitas bongkar muat di pelabuhan tidak memenuhi standar teknis kesejahteraan hewan. Perlu diingat bahwa isu Kesejahteraan Hewan harus menjadi perhatian dalam transportasi ternak karena selain dapat mempengaruhi kualitas produk dapat pula menjadi hambatan perdagangan internasional seperti AEC 2015 dan Perdagangan Global 2020.
4) Sistem informasi yang kurang mendukung dalam pemantauan stok, aliran distribusi, kebutuhan, dan ekspor/impor ternak/produk ternak menyebabkan potensi risiko terjadinya kelangkaan ternak/produk ternak di wilayah tertentu yang dapat berakibat terjadinya disparitas harga antar wilayah.

Lanjutan .....

5) **Regulasi yang menimbulkan biaya tinggi, persyaratan dokumen transportasi yang terlalu banyak serta proses pengurusan yang berbelit menyebabkan ongkos logistik meningkat sehingga menurunkan daya saing.**

Pemerintah terus berupaya untuk memperbaiki sistem logisitik nasional, dan tanda-tanda perbaikan pada sistem logistik Indonesia secara umum sudah mulai terlihat yang dibuktikan dengan meningkatnya peringkat Indonesia yang pada tahun 2010 berada pada peringkat ke-75 dalam Indeks Kinerja Logistik Bank Dunia, naik ke posisi ke-59 pada tahun 2012. Selain itu, sejumlah proyek infrastruktur skala besar saat ini juga sedang berlangsung di samping telah ditetapkannya PERPRES No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional sebagai bentuk perumusan strategi kohesif oleh pemerintah dan sektor swasta. Hal tersebut menunjukkan bahwa langkah-langkah yang diambil sudah dalam arah yang benar agar sektor logistik Indonesia menjadi kompetitif baik di tingkat regional maupun Internasional.

Rencana konektivitas regional dan global melalui *ASEAN Economic Community* (AEC) pada tahun 2015 dan Perdagangan Bebas 2020 menciptakan rasa urgensi dalam kebutuhan untuk meningkatkan sektor logistik di Indonesia. Sebagai negara dengan perekonomian terbesar di ASEAN, Indonesia memiliki peran penting untuk bermain di sektor logistik dan seharusnya dapat menjadi pusat perkembangan di ASEAN. Oleh karena itu diperlukan sebuah sistem *linkage* multimoda sesuai Blueprint Logistik Nasional yang merupakan hasil kolaborasi antara pemerintah dan sektor swasta.

Demikian beberapa hal terkait kesiapan logistik peternakan Indonesia dalam menghadapi AEC 2015 dan perdagangan bebas 2020 dari perspektif Kementerian Pertanian c.q. Direktorat Jenderal Peternakan dan Kesehatan Hewan yang dapat saya sampaikan

Direktorat Jenderal Peternakan dan Kesehatan Hewan
Kementerian Pertanian RI
Jl. Harsono RM No 3 Gedung C Lantai 6
Ragunan, Jakarta Selatan
http://ditjennak.pertanian.go.id

TERIMA KASIH