

MANAJEMEN RANTAI PASOK PADA KONDISI LOGISTIK INDONESIA SAAT INI

Setijadi

setijadi@SupplyChainIndonesia.com



OUTLINE



**1. Pendahuluan:
Rantai Pasok
Komoditas
Saat Ini**

**2. Contoh
Kasus
Rantai Pasok
Sapi Potong
di Indonesia**

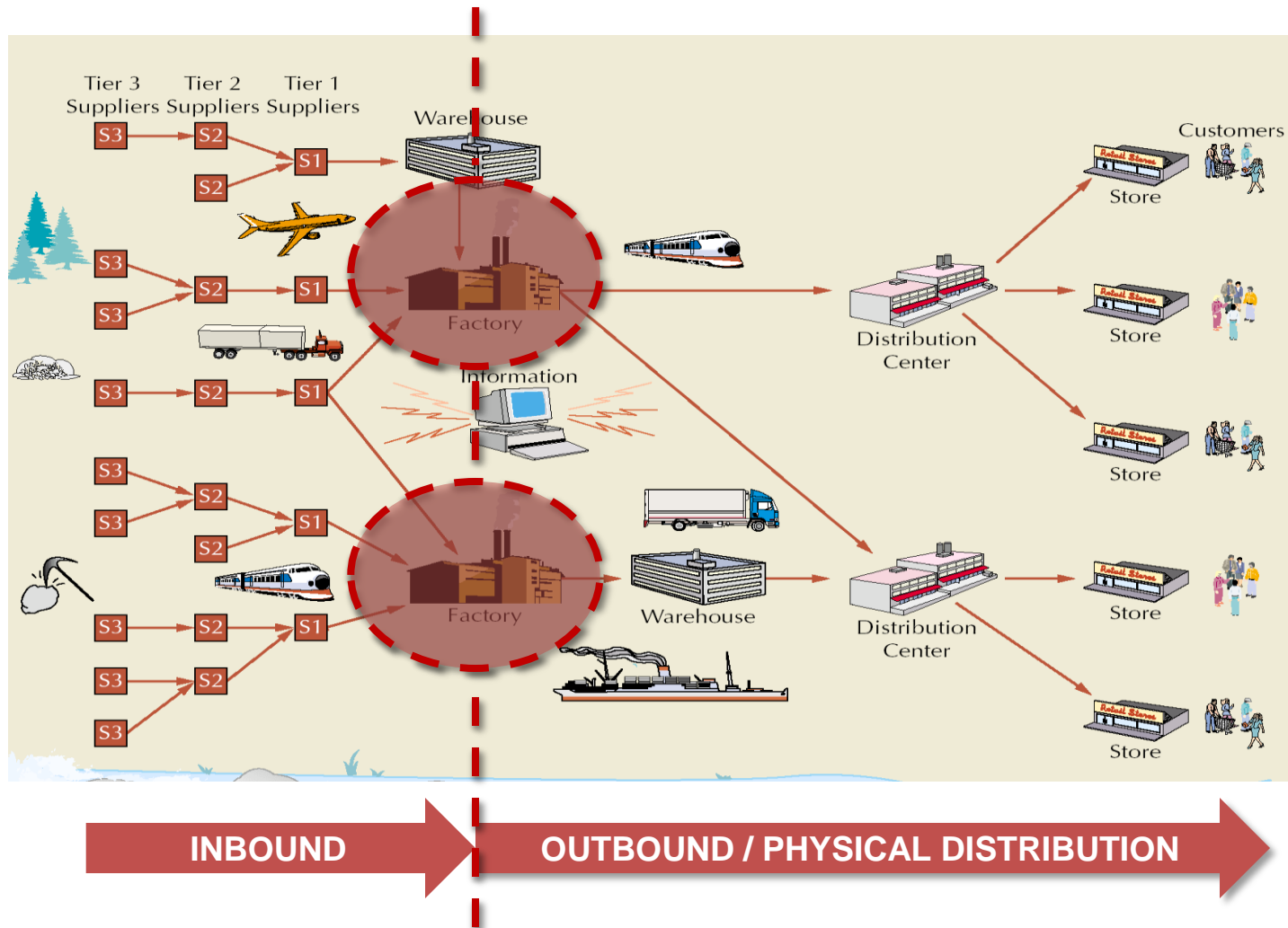
**3. Analisis
Singkat
Sistem
Logistik
Nasional**

1

PENDAHULUAN: RANTAI PASOK KOMODITAS SAAT INI



SUPPLY CHAIN



BARANG KEBUTUHAN POKOK DAN BUKAN POKOK

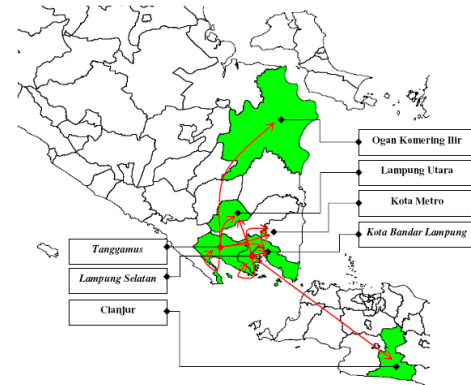
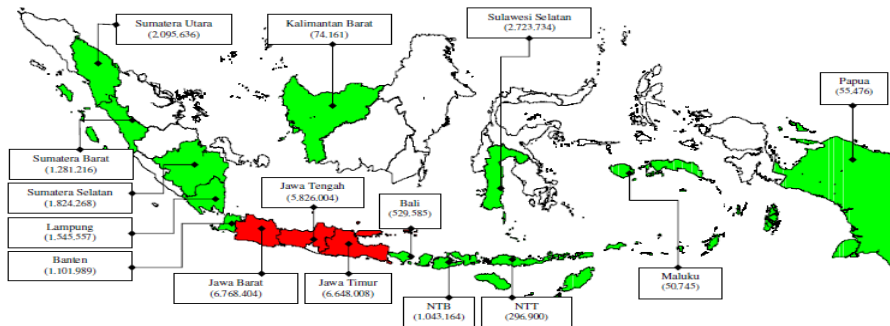
Kepmenperindag 115/MPP/Kep/2/1998 tentang Jenis Barang Kebutuhan Pokok Masyarakat

1. Beras
2. Gula pasir
3. Minyak Goreng dan Mentega
4. Daging Sapi dan Ayam
5. Telur Ayam
6. Susu
7. Jagung
8. Minyak Tanah
9. Garam Beryodium

Barang Kebutuhan Bukan Pokok

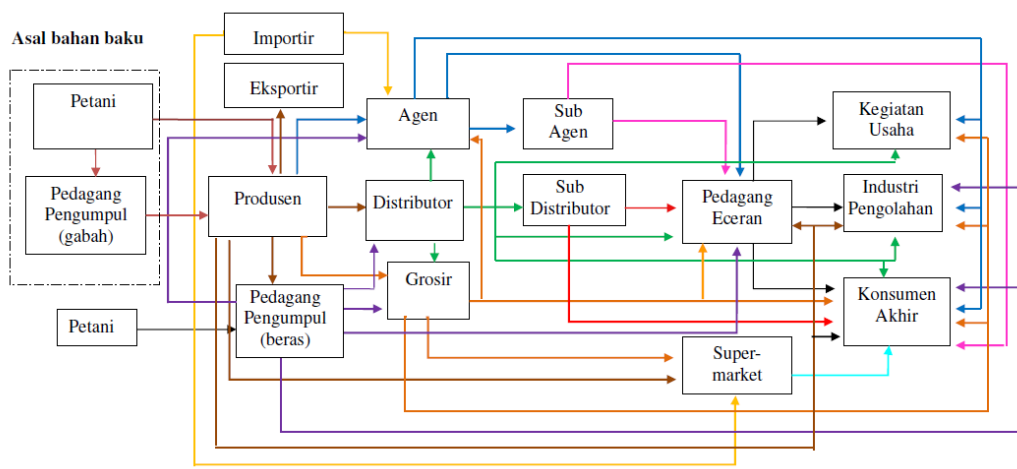
- Barang kebutuhan sehari-hari
- Minuman
- Tekstil
- Elektronik
- Otomotif
- dan lain-lain

RANTAI PASOK KOMODITAS KEBUTUHAN POKOK: BERAS



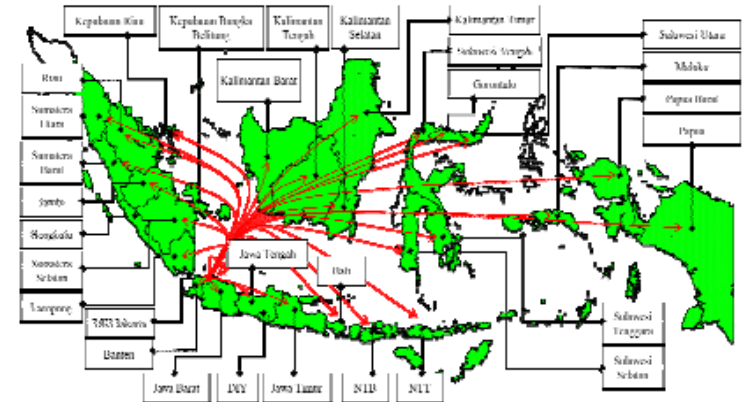
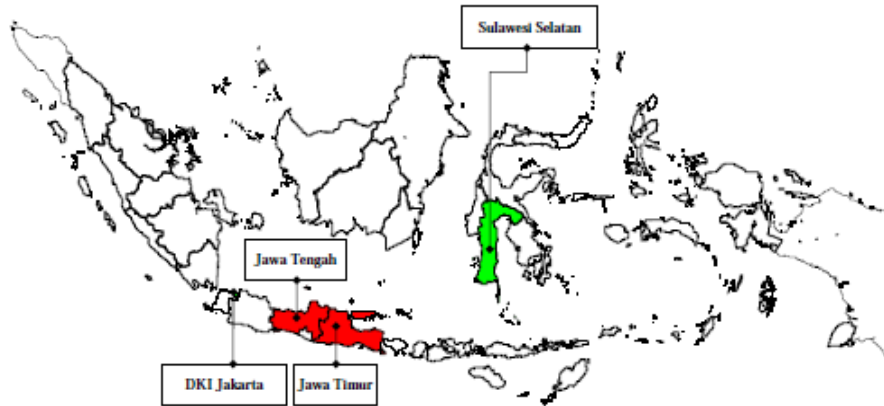
Peta Sentra Produksi

Peta Distribusi dari Provinsi Lampung



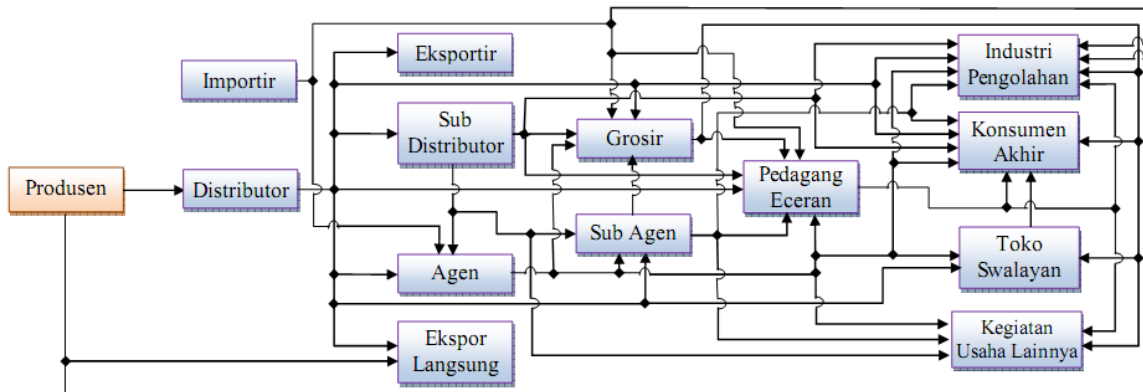
Pola Distribusi

RANTAI PASOK KOMODITAS KEBUTUHAN POKOK: TEPUNG TERIGU



Peta Distribusi dari Provinsi DKI Jakarta ke Wilayah Indonesia Bagian Timur

Peta Sentra Industri



Pola Distribusi

ANALISIS SINGKAT RANTAI PASOK KOMODITAS KEBUTUHAN POKOK

- Rantai pasok menggunakan beberapa pola saluran distribusi yang berbeda-beda antar wilayah di Indonesia
- Pengontrolan yang sulit terhadap aspek produksi dan distribusi
- Indikasi penguasaan oleh beberapa pihak tertentu

INDIKASI PERMASALAHAN LOGISTIK KEBUTUHAN BAHAN POKOK DAN DAMPAKNYA

1. Harga barang mahal

- Harga komoditas lebih mahal mahal daripada beberapa negara lain

2. Disparitas harga antar wilayah

- Perbedaan harga produk antara di Pulau Jawa dengan harga di Indonesia Timur.

3. Fluktuasi harga

- Harga beberapa komoditas (daging, kedelai, cabai, bawang) yang naik-turun dengan selisih harga yang tinggi.

4. Kelangkaan barang/ komoditas

- Kelangkaan komoditas (LPG, daging sapi, daging ayam)



1. Masyarakat:

- Menerima barang dengan harga harga mahal
- Masyarakat di Indonesia Timur harus membeli dengan harga lebih mahal

2. Produsen

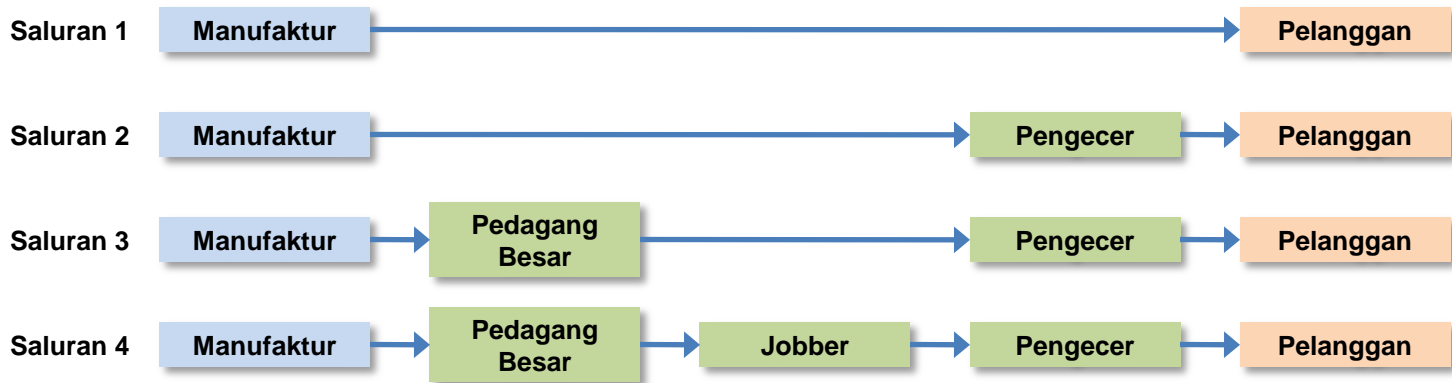
- Kepastian produksi (jumlah, waktu, harga, dsb) dan pendistribusian barang

3. Penyedia jasa logistik

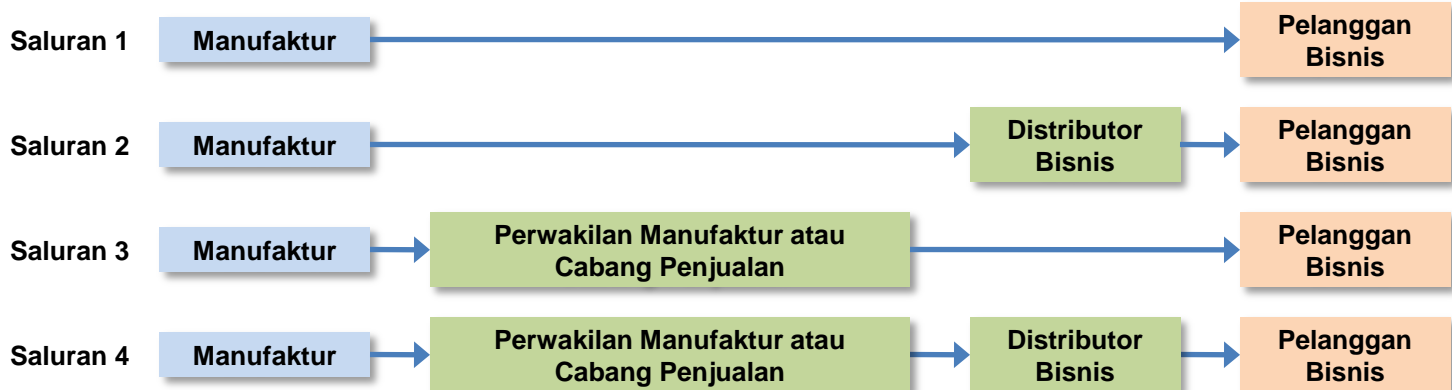
- Penyimpanan: kebutuhan gudang (jenis, kapasitas, jumlah, lokasi), jumlah stok
- Pengiriman: penentuan armada (jenis, kapasitas, jumlah), penjadwalan, penentuan rute

RANTAI PASOK BARANG KEBUTUHAN BUKAN POKOK

Menggunakan saluran distribusi yang dibangun secara bisnis profesional



Saluran Pemasaran Pelanggan



Saluran Pemasaran Bisnis

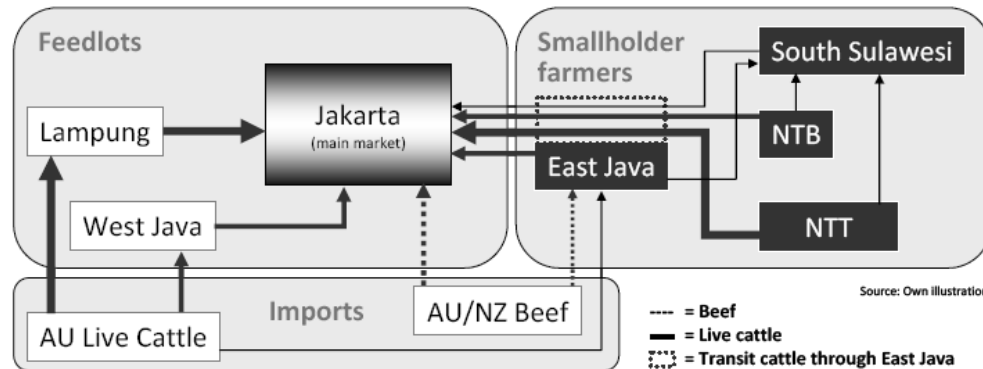
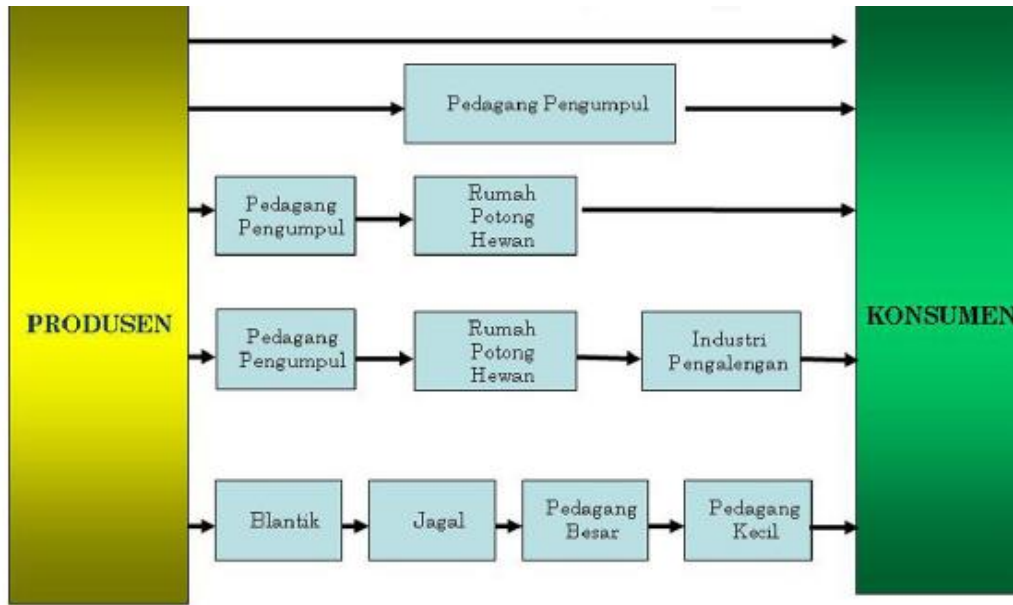
2

CONTOH KASUS RANTAI PASOK SAPI POTONG DI INDONESIA



SALURAN PEMASARAN DAN DISTRIBUSI SAPI POTONG

Sumber: Kantor Bank Indonesia Medan, 2010.



Sumber: Helena J. Purba

ANALISIS SISTEM MAKRO LOGISTIK



- Belum ada perencanaan pengembangan sistem logistik peternakan secara khusus
- Potensi permasalahan:
 - Biaya logistik yang tinggi yang berdampak terhadap harga dan daya saing komoditas.
 - Risiko kelangkaan di wilayah tertentu.
 - Risiko fluktuasi harga.
 - Risiko disparitas harga.
- Rekomendasi:
 - Pengembangan sistem logistik nasional khusus peternakan dalam MP3EI dan Sistem Logistik Nasional.
 - Perlu koordinasi antar departemen/lembaga dan antar pemerintah daerah.

PEMASOK

- Secara umum belum memenuhi/menerapkan standar teknis dan proses
 - Contoh pada sapi: Dari 800 RPH di Indonesia, yang berstandar NKV sebanyak 25 RPH dan yang telah diaudit oleh auditor independent sebanyak 11 RPH*.
- **Potensi kerugian penggunaan truk:**
 - Risiko kesehatan hewan.
 - Risiko kehalalan.
 - Risiko kualitas daging.
- **Kebutuhan perbaikan:**
 - Standardisasi teknis dan proses (perlu bantuan teknis, manajemen, dan permodalan)

PENGE CER

- Secara umum belum memenuhi/menerapkan standar teknis dan proses
 - Belum menerapkan pola rantai dingin (*cold chain*)
- **Potensi kerugian penggunaan truk:**
 - Risiko keamanan daging.
 - Risiko kualitas daging.
- **Kebutuhan perbaikan:**
 - Standardisasi teknis dan proses (perlu bantuan teknis dan permodalan).

TRANSPORTASI DARAT

- Masih menggunakan moda transportasi jalan raya (truk) dengan kapasitas kecil dan tidak memenuhi standar teknis dan proses.
- Kondisi jalan raya yang tidak memadai (rusak, sempit, macet, dsb.)
- Potensi kerugian penggunaan truk:
 - Kapasitas kecil berdampak ke biaya satuan yang tinggi.
 - Risiko terhadap keselamatan hewan (luka, stres, dll).
 - Rawan pungli.
- Kebutuhan perbaikan:
 - Standardisasi moda dan proses.
 - Perbaikan infrastruktur jalan raya.
 - Penggunaan dan pengembangan kereta api sebagai moda secara terintegrasi (multimoda).

TRANSPORTASI LAUT

- Masih menggunakan moda transportasi laut dengan kapasitas kecil (kapal kecil).
- Fasilitas bongkar muat belum memadai
- Potensi kerugian:
 - Kapasitas kecil berdampak ke biaya satuan yang tinggi.
 - Fasilitas bongkar muat belum memadai berisiko terhadap keselamatan hewan (luka, stres, dll).
- Rekomendasi: penggunaan dan pengembangan moda transportasi laut yang modern dan berkapasitas besar.

ILUSTRASI PERBANDINGAN TRANSPORTASI

TRANSPORTASI SAPI IMPOR



TRANSPORTASI SAPI LOKAL



- Transportasi ternak lokal antar daerah dan antar pulau dikelola secara tradisional.
 - Transportasi ternak impor, sejak tiba dipelabuhan bongkar, diangkut ke feedlot; kemudian dari feedlot dibawa ke RPH untuk disembelih; sudah mulai memperhatikan kaidah-kaidah kesejahteraan hewan dalam proses transportasinya, sejak Agustus 2011
- Mutu sarana transportasi ternak yg buruk menimbulkan kerugian yg besar, akibat susutnya bobot badan ternak selama perjalanan.
 - Kesejahteraan Hewan / *Animal Welfare*
 - Ekonomi : adanya kerugian produksi (dehidrasi, luka, mutu daging, dll)

Simulasi kerugian susut bobot badan akibat transportasi.

- Apabila volume sapi yang ditransportasikan dari daerah produksi ke konsumsi sebanyak 500.000 ekor, BB rata-rata 300 kg.
- Susut akibat penanganan transportasi diasumsikan 8.75% (kisaran 5.5-12%), berapa kerugian dalam setahun?

Susut 8.75% x 300 kg x 500.000 = 13.125.000 kg.

Harga sapi (tahun 2012) = Rp27.500/kg bobot hidup

→ **Kerugian/tahun = Rp361 MILYAR...!!!**

SISTEM INFORMASI

- Sistem informasi belum memadai, mencakup kebutuhan untuk:
 - Pemantauan stok (berdasarkan wilayah, jenis kelamin dan umur ternak, tahapan ternak*, tingkatan distribusi, dll.).
 - Pemantauan aliran/distribusi.
 - Pemantauan ekspor/impor.
 - Pemantauan kebutuhan (volume, wilayah, waktu).
- Potensi kerugian:
 - Risiko kelangkaan di wilayah tertentu.
 - Risiko fluktuasi harga.
 - Risiko disparitas harga.
- Rekomendasi:
 - Pengembangan “sistem informasi ternak” terpadu .

REGULASI

- Beberapa regulasi yang berpotensi menimbulkan masalah:
 - Persyaratan dokumen (akta, surat jalan, surat pengantar hewan, surat izin angkut, dll.).
 - Pembatasan kuota pengiriman.
- Potensi kerugian:
 - Risiko kelangkaan di wilayah tertentu.
 - Risiko fluktuasi harga.
 - Risiko disparitas harga.
 - Risiko keberlanjutan
- Rekomendasi:
 - Pengembangan “sistem informasi ternak” terpadu .

*Misalnya, tahapan ternak sapi: semen/embrio, sapi bibit, sapi bakalan, sapi siap potong, daging sapi.

3

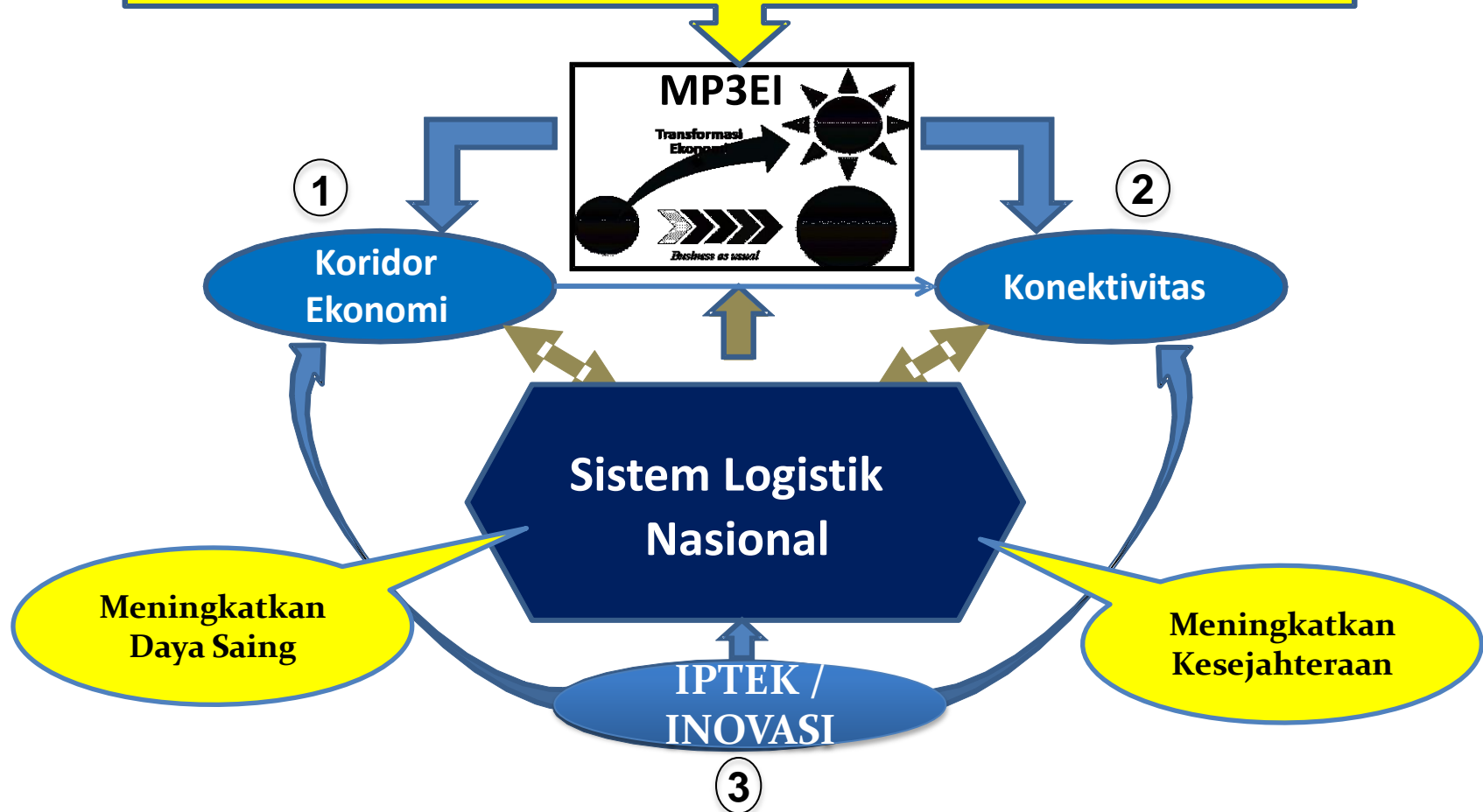
ANALISIS SINGKAT SISTEM LOGISTIK NASIONAL



SISLOGNAS DAN MP3EI

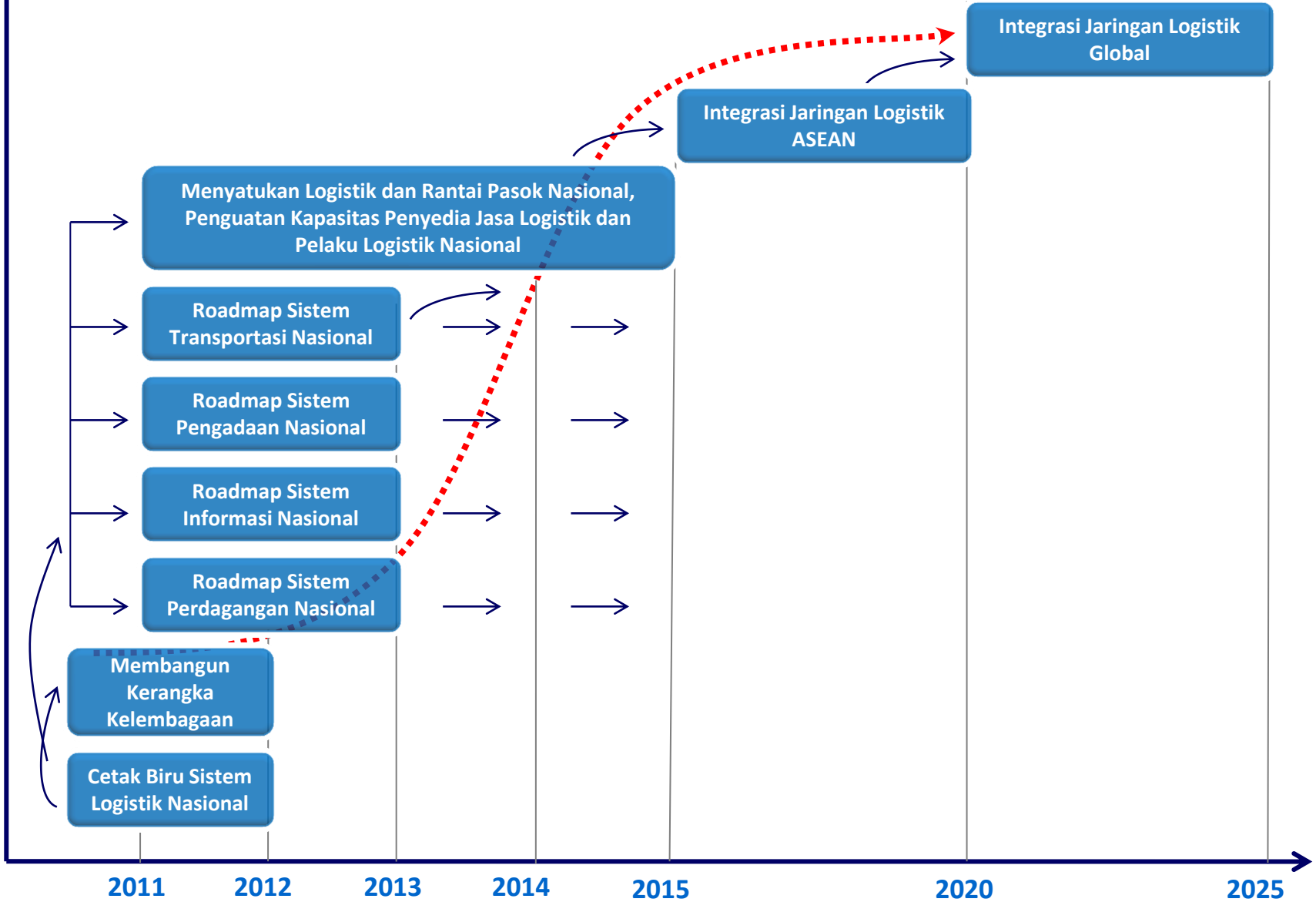
Visi Ekonomi Indonesia 2025

"Mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur"



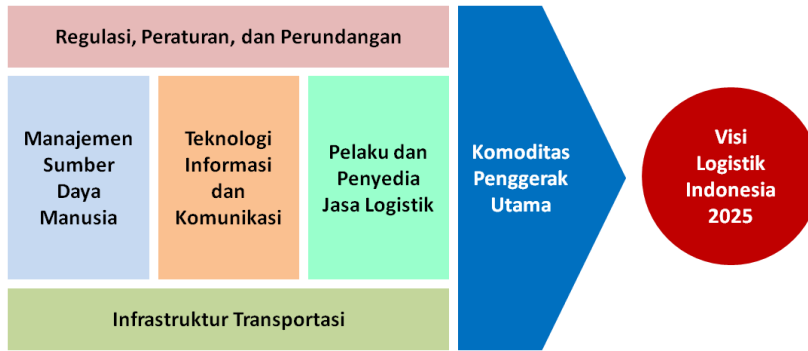
- Cetak Biru merupakan arah dan pola pengembangan Sislognas pada tingkat kebijakan makro yang dijabarkan lebih lanjut dalam RKP dan RK-Kementerian/Lembaga setiap tahunnya
- Cetak Biru berperan dalam mencapai sasaran RPJMN, menunjang Implementasi MP3EI, dan mewujudkan visi ekonomi Indonesia Tahun 2025

ROADMAP SISLOGNAS



FAKTOR PENGGERAK SISTEM LOGISTIK NASIONAL

[Perpres 26/2012]



ASPEK KOMODITAS

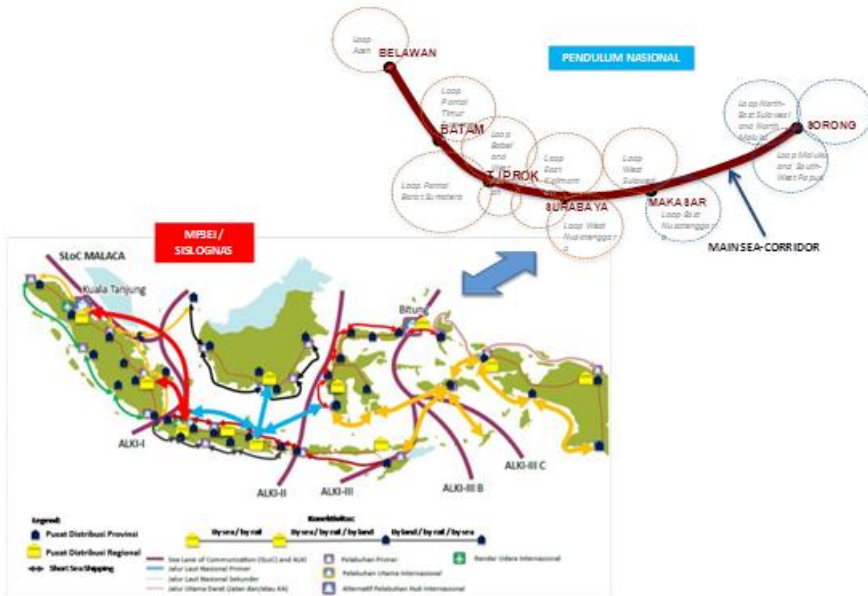
- Kondisi logistik yang ingin dicapai adalah terwujudnya sistem logistik **komoditas penggerak utama (*key commodities*)** yang mampu meningkatkan daya saing produk nasional baik di pasar domestik, pasar regional maupun di pasar global.....
- **penetapan komoditas penggerak utama (*key commodities*) menjadi faktor penting dalam penetapan kebijakan logistik nasional.**
- Sesuai dengan paradigma “ship follows the trade” maka **komoditas merupakan penghela (*driver*) dari seluruh kegiatan logistik.** Oleh sebab itu perlu ditetapkan jenis komoditas yang dikategorikan sebagai komoditas penggerak utama, dianalisa pola jaringan logistik dan rantai pasok, pola tata niaga, dan pola tata kelolanya.



**Penetapan
Komoditas
Penggerak
Utama?**

KONSEP TRANSPORTASI LAUT

Konsep Logistik Maritim Indonesia (Sislognas & MP3EI)

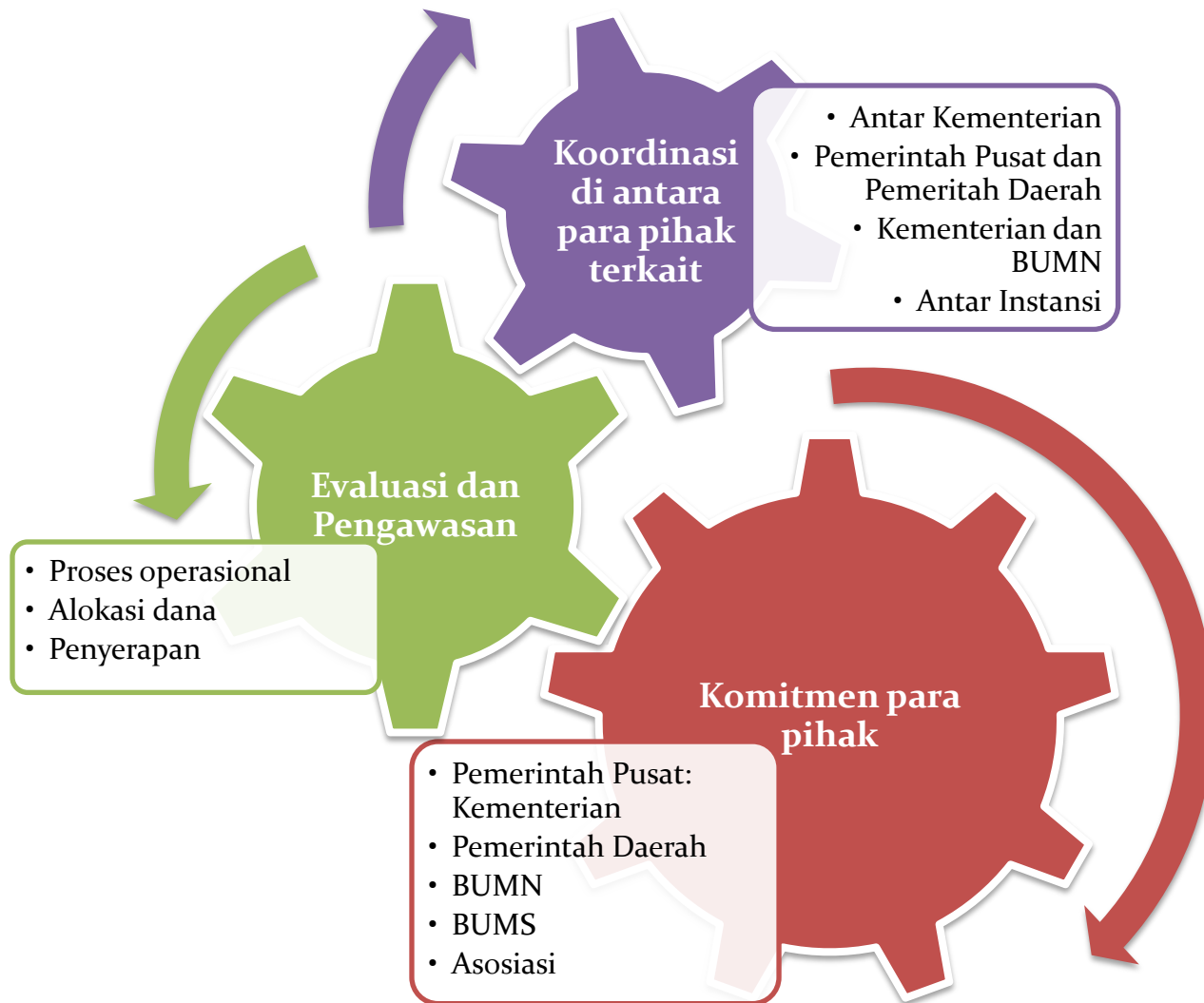


- » Pengembangan sistem logistik nasional berlandaskan pada konsep Wilayah Depan dan Wilayah Dalam.
- » Pengembangan konektivitas lokal dan konektivitas global mempertimbangkan kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional.
- » Percepatan; (1) Pengembangan pelabuhan Short Sea Shipping (SSS) di wilayah Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, dan Papua dan (2) pengembangan Logistics Support di wilayah laut dalam.
- » Mendorong transformasi pelabuhan hub internasional menjadi logistics port.
- » Pengembangan 2 hub internasional di Pelabuhan Kuala Tanjung dan Pelabuhan Bitung

Konsep Pendulum Nusantara

- » Route pelayaran melewati enam pelabuhan utama, yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Batam, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makassar, dan Pelabuhan Sorong.
- » Bertujuan menurunkan biaya logistik nasional.
- » Mewujudkan sistem distribusi barang yang efisien dan terintegrasi.
- » Menjadi solusi yang efektif dalam mencegah berlayarnya kapal berkapasitas kosong dari satu tempat ke tempat lainnya.
- » Terbentuknya multiple port call dan ship size.
- » Meningkatkan kapasitas dan efisiensi.

PERMASALAHAN UTAMA SISLOGNAS: IMPLEMENTASI



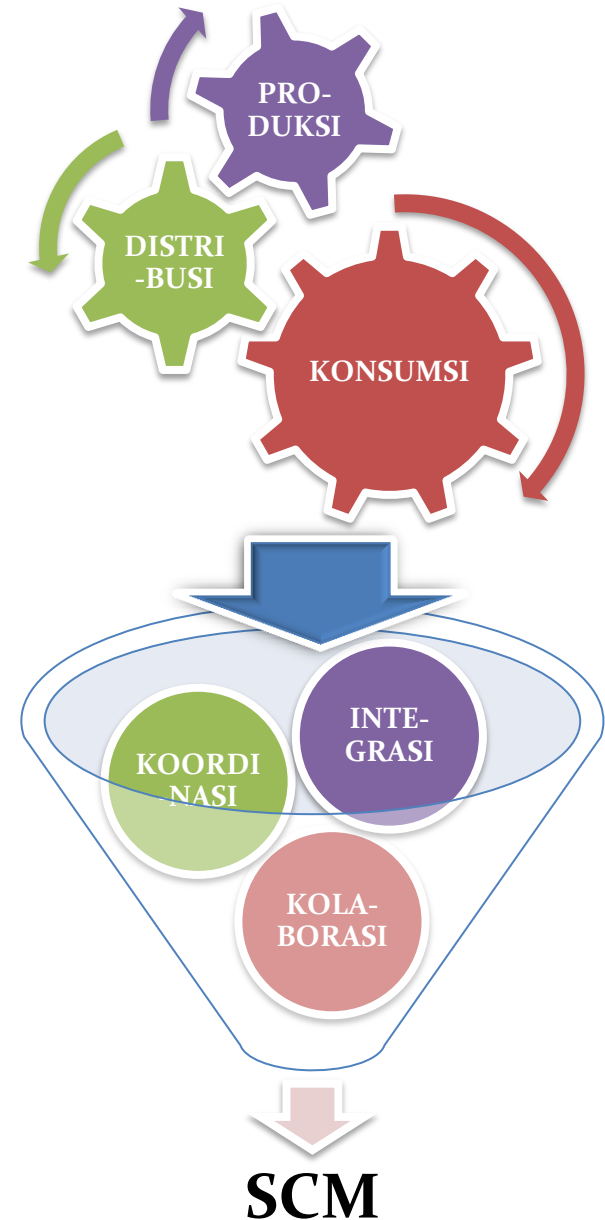
IMPLEMENTASI MANAJEMEN RANTAI PASOK PADA SISTEM LOGISTIK BAHAN POKOK

- Aspek-aspek produksi-distribusi-konsumsi “saling terpisah”
- Perencanaan (kapasitas) produksi “secara agregat” tanpa memperhatikan kebutuhan (konsumsi): volume, wilayah, waktu.
- Volume produksi dan distribusi tidak memenuhi skala ekonomis
- Produksi dan distribusi dilakukan oleh para pihak secara transaksional dan tanpa kerja sama yang setara
- Penguasaan rantai distribusi oleh pihak-pihak tertentu

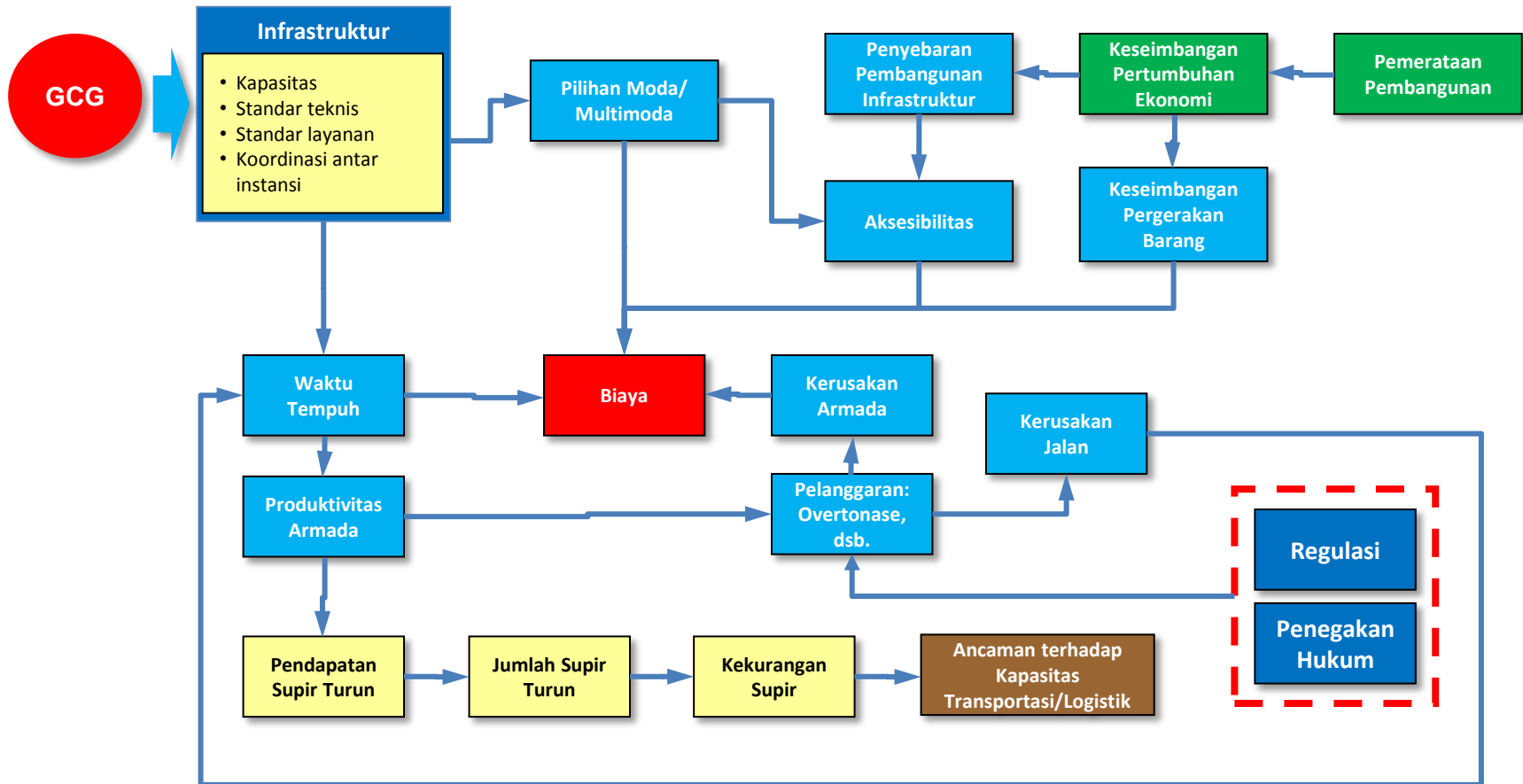


KEBUTUHAN PERANAN PEMERINTAH

- Infrastruktur
- Sarana
- Finansial
- Kebijakan
- Koordinasi
- Pengawasan



ANALISIS DINAMIS BEBERAPA FAKTOR DALAM SISTEM LOGISTIK



MEMBANGUN SISTEM LOGISTIK NASIONAL YANG EFISIEN, EFEKTIF, DAN PRODUKTIF





SUPPLYCHAIN INDONESIA

EDUCATION | TRAINING | CONSULTING | RESEARCH | DEVELOPMENT

Sekretariat:

Jl. Negla 25 Setiabudi
Bandung 40154

Phone : 022 7000 1090
Mobile : 0821 1515 9595

E-mail : sekretariat@SupplyChainIndonesia.com

Website : www.SupplyChainIndonesia.com
Mailing list : SupplyChainIndonesia@googlegroups.com
LinkedIn : Supply Chain Indonesia
Facebook : Supply Chain Indonesia