

## ANGKUTAN KARGO KHUSUS MELALUI UDARA MENDUKUNG KERJA SAMA MITRA RANTAI PASOK (Bagian 1 dari 2 tulisan)



Oleh: H. Joni GA Selayan  
Senior Consultant | Supply Chain Indonesia

Asosiasi Angkutan Udara Internasional atau *International Air Transport Association* (IATA) adalah sebuah asosiasi perdagangan internasional untuk maskapai-maskapai penerbangan dunia, yang mewakili sekitar 290 maskapai penerbangan atau 83% dari total lalu lintas udara. IATA bekerja sama dengan maskapai anggotanya dan perwakilan dari seluruh rantai pasok kargo udara untuk standarisasi harmoni dan inisiatif memajukan industri.

*Life Animal and Perishables Board* (LAPB) mengembangkan kriteria untuk penerimaan, penanganan dan pemuatan hewan hidup, produk mudah rusak (sayuran, buah-buahan, dll) dan produk kesehatan dalam transportasi udara. Grup ini terdiri dari anggota maskapai IATA yang ahli dalam persyaratan penanganan, prosedural, operasional, dan keselamatan industri untuk pengangkutan hewan hidup, produk yang mudah rusak, dan produk perawatan kesehatan melalui udara. Mereka bekerja sama dengan organisasi seperti Konvensi Perdagangan Internasional Spesies Terancam Punah atau *Convention on International Trade in Endangered Species* (CITES), Organisasi Dunia untuk Kesehatan Hewan atau *World Organisation for Animal Health* (WOAH), Uni Eropa atau *European Union* (UE) dan otoritas legislatif nasional, serta pihak berkepentingan lainnya.

Diskusi yang diadakan dalam Rapat Dewan LAPB dua tahunan menyoroiti topik utama yang menjadi perhatian dan isu populer pada bisnis penerbangan. Selain itu, Rapat Dewan ini membantu mendorong penerapan standar dan persyaratan yang seragam serta antar moda untuk keselamatan transportasi dan penanganan pengangkutan hewan hidup, produk yang mudah rusak, dan produk perawatan kesehatan.

### Perkembangan penting kargo khusus

Terlepas dari masa ekonomi yang bergejolak, ada keinginan baik dari seluruh pelaku rantai pasok kargo udara untuk meningkatkan harmonisasi dan kesinambungan. Hal ini tidak hanya meliputi upaya transparansi dengan ukuran jejak karbon kargo udara tetapi juga keselarasan dengan 17 UN SDGs; tindakan nyata untuk mengurangi konsumsi bahan bakar dengan mengurangi bobot di atas kapal, mengurangi pemakaian kertas dengan *e-freight*, berinvestasi dalam *Unit Load Device* atau ULD (wadah satuan muatan atau peti kemas) lebih ringan dan strategi yang lebih besar dengan memodernisasi armada anggota, menggunakan bahan bakar penerbangan berkelanjutan (SAF), dan memanfaatkan semua hal di atas pada operasi kargo agar lebih efisien.

## ARTIKEL

### **A. Menekankan terus pada operasi yang berkelanjutan**

Keberlanjutan adalah elemen kunci industri penerbangan untuk bertumbuh. Pengirim menjadi lebih sadar lingkungan dan bertanggung jawab atas emisi yang dapat ditimbulkan dari proses pengiriman mereka. Banyak anggota IATA melaporkan tentang rantai pasokan yang menghasilkan emisi, dan mencari opsi transportasi netral karbon. Hal ini dilakukan untuk memenuhi harapan pelanggan terkait standarisasi keberlanjutan. Oleh karenanya, diperlukan upaya bersama dalam menemukan jalan menstabilkan dan mengurangi emisi bersih.

Pengirim menuntut lebih banyak keterbukaan tentang dampak lingkungan dari penyedia logistik mereka, banyak pemangku kepentingan kargo udara menggunakan Praktek nomor RP1678 yang Direkomendasikan tentang Metodologi Pengukuran Emisi CO<sub>2</sub> untuk menghitung emisi. RP1678 adalah standar global untuk mengukur tingkat jejak karbon kargo udara saat pengiriman; juga diakui sebagai metodologi rujukan untuk kargo udara oleh *Global Logistics Emissions Council* (GLEC). IATA saat ini sedang meninjau RP1678 sebagai masukan terhadap perubahan yang terjadi oleh perkembangan terkini dan untuk beradaptasi dengan realitas industri pada tahun 2022.

Selain itu, maskapai penerbangan sepakat untuk mencapai emisi karbon nol pada tahun 2050. Kesepakatan ini sejalan dengan tujuan Perjanjian Paris agar pemanasan global tidak melebihi 1,5°C. Strateginya adalah mengurangi emisi CO<sub>2</sub> sebanyak mungkin. Strategi ini dapat dicapai dari sektor internal yaitu dengan mulai menerapkan bahan bakar penerbangan berkelanjutan, teknologi pesawat baru, operasi dan infrastruktur lebih efisien pada sektor internal serta pengembangan sumber energi baru tanpa emisi seperti listrik dan tenaga hidrogen. Setiap emisi yang tidak dapat dihilangkan pada sumbernya akan dihilangkan melalui pilihan sektor luar seperti penangkapan dan penyimpanan karbon dan skema penyeimbangan yang kredibel.

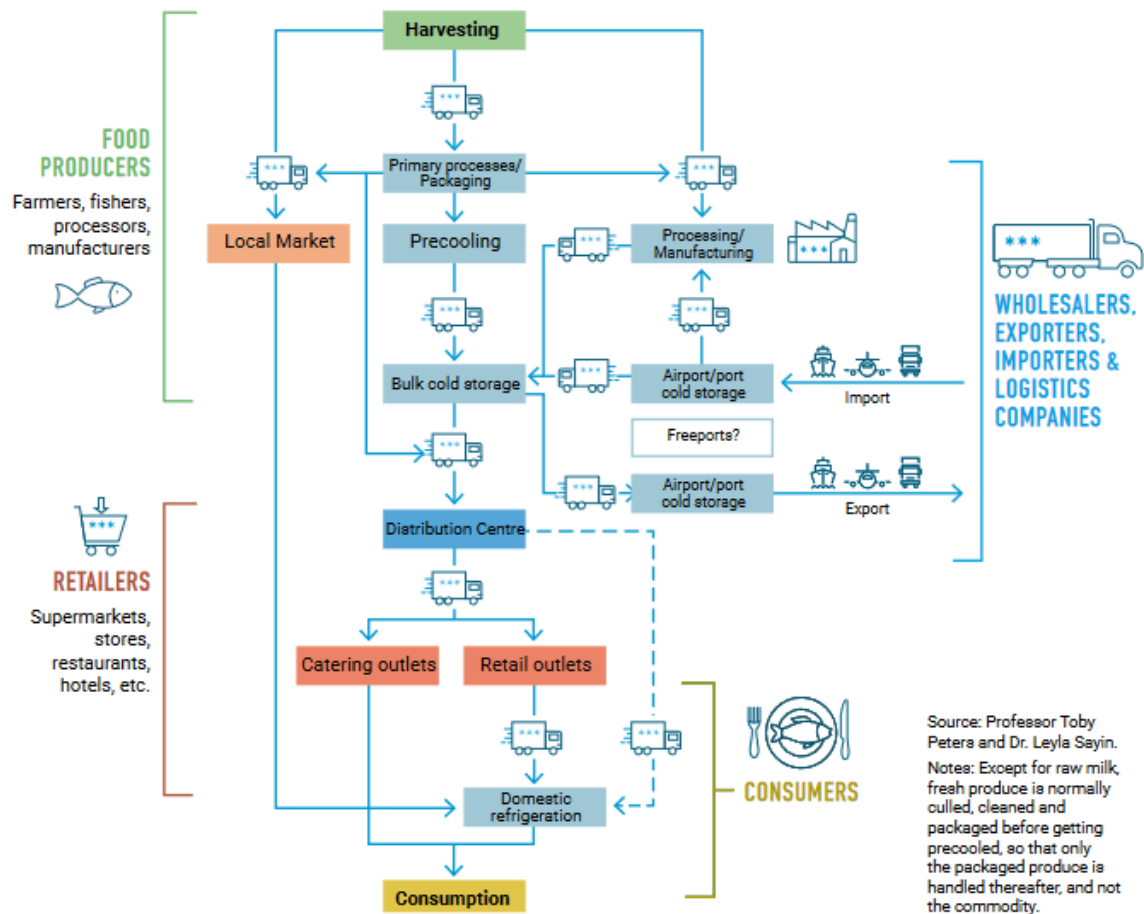
### **B. Pengurangan pemborosan dan pembusukan produk barang yang mudah rusak**

Contoh barang yang mudah rusak terlihat pada gambar proses rantai pasok pendingin untuk produk makanan khusus pada halaman berikut ini.

Barang yang mudah rusak seperti buah-buahan, bunga, dan sayuran serta ikan segar maupun ikan hidup sudah sejak lama diangkut melalui udara. Kecepatan transportasi menjadi unsur penting dalam memberikan produk yang bermutu. Barang mudah rusak harus ditangani dengan sangat hati-hati mengingat kecenderungannya untuk membusuk dari waktu ke waktu.

Meningkatnya permintaan konsumen akan produk sehat sepanjang tahun dan meningkatnya kepedulian terhadap keberlanjutan telah memberikan tekanan tambahan pada sektor ini. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Perserikatan Bangsa-Bangsa (UN SDGs) mencakup tujuan ambisius untuk “memastikan pola konsumsi dan produksi yang berkelanjutan”, termasuk target untuk mengurangi kehilangan makanan di sepanjang rantai produksi dan pasokan. Akibatnya, muncul inisiatif baru untuk berfokus pada pencegahan kehilangan pangan dan pengurangan limbah di sepanjang rantai pasokan melalui prosedur manajemen risiko dan mutu yang sesuai, proses standar, dan praktik terbaik.

Figure 2. Typical food logistics cold chain steps and stakeholders



Source: United Nations Environment Programme and Food and Agriculture Organization of the United Nations. UNEP and FAO. 2022. Sustainable Food Cold Chains: Opportunities, Challenges and the Way Forward. Nairobi, UNEP and Rome, FAO. <https://doi.org/10.4060/cc0923en> ISBN 978-92-5-136618-9

### Typical Food Logistics Cold Chain Steps and Stakeholders

Meskipun terdapat banyak titik kritis seperti terjadinya penyimpangan suhu, umumnya diketahui bahwa penyimpangan tersebut jarang terjadi selama pengangkutan. Hal ini lebih sering terjadi di **area transit** misalnya ketika wadah atau peti kemas perlu dipindahkan. Memanfaatkan teknologi baru seperti notifikasi otomatis dengan data *real-time* dapat membantu menghindari masalah dan dapat meringankan pelanggaran ini, yaitu dengan segera memberi tahu staf sehingga mereka dapat dengan cepat mengatasi masalah apa pun.

Meningkatnya penggunaan ruang penyimpanan khusus juga membantu menjamin kesegaran sayuran, buah-buahan, **ikan**, daging, dan produk bunga. Sedangkan kargo beku sensitif, seperti makanan laut atau makanan olahan, bisa diawetkan dalam *freezer* di dalam gudang.

## ARTIKEL

### C. Transformasi Digital

Sejak lama industri kargo udara tidak memiliki integrasi digital. Situasi ini benar-benar menghalangi pemangku kepentingan untuk berkolaborasi secara efisien, menciptakan ketergantungan pada proses manual, dan kurangnya visibilitas dan transparansi dari ujung ke ujung dari sudut pandang pelanggan.

*E-freight* adalah inisiatif seluruh industri yang melibatkan operator, pengirim barang, penanganan darat, pengirim, broker pabean dan otoritas bea cukai untuk mencoba untuk mengatasi masalah ini. Hal ini bertujuan untuk membangun proses *end-to-end* transportasi tanpa kertas untuk kargo udara melalui kerangka peraturan, pesan elektronik, dan mutu data yang tinggi. Inisiatif ini juga mencakup proyek e-AWB, versi elektronik kertas *Air Waybill* (AWB).

*Air Waybill* (AWB) adalah dokumen kargo udara penting yang merupakan kontrak pengangkutan antara "pengirim" dan "pengangkut" (maskapai penerbangan). Dengan menerapkan *Electronic Air Waybill Resolution 672* (MeA) maka persyaratan untuk AWB kertas dapat dihilangkan. Dengan demikian tidak diperlukan lagi proses mencetak, menangani, atau mengarsipkan kertas, yang sebagian besar menyederhanakan proses kargo udara.

*E-AWB* sekarang digunakan untuk lebih dari 2 untuk 3 pengiriman. Ini adalah tanda bahwa industri siap membawa digitalisasi ke pasar tingkat berikutnya dan melampaui teknologi EDI dan perpesanan. Walaupun demikian AWB bukan satu-satunya dokumen yang perlu dipertimbangkan untuk didigitalkan ketika membahas pengiriman kargo khusus. Oleh karena itu, sedang dikembangkan standar baru tentang berbagi data dengan harapan menciptakan satu tampilan rekaman pengiriman. Ini bisa membuka kemungkinan untuk digitalisasi penuh industri kargo udara dan menciptakan peluang bagi layanan bernilai tambah baru dan model bisnis dengan keuntungan sebagai berikut:

- **Mutu dan Pengendalian Data**  
Data dibagikan oleh pemilik data yang memegang kendali penuh atas mutu data. Data tetap berada di sumbernya dan ditentukan oleh pemiliknya mengenai siapa yang mungkin atau tidak mungkin mengakses data mereka.
- **Visibilitas dan Transparansi**  
Mencakup rantai angkutan dari ujung ke ujung, dari pengirim ke penerima barang. Masing-masing pihak dapat berbagi data dari pengiriman dengan pihak terkait, memastikan peningkatan visibilitas dan transparansi.
- **Konektivitas Plug & Play**  
Memfasilitasi konektivitas langsung antara semua pemangku kepentingan industri melalui penggunaan web API. *API* merupakan kepanjangan dari *Application Programming Interface* (Antarmuka Pemrograman Aplikasi). Ini akan mengarah pada yang kerjasama baru solusi dan inovasi teknologi informasi.

**ARTIKEL****Sumber:**

United Nations Environment Programme and Food and Agriculture Organization of the United Nations. UNEP and FAO. 2022. *Sustainable Food Cold Chains: Opportunities, Challenges and the Way Forward*. Nairobi, UNEP and Rome, FAO. <https://doi.org/10.4060/cc0923en> ISBN 978-92-5-136618-9

International Air Transport Association. *Transport of special cargo by air—2023 Trends* <https://www.iata.org/globalassets/iata/pressroom/gmd/special-cargo-2023-trends>

Post-Harvest Technology Department Agri-Food and Veterinary Authority of Singapore Marine Fisheries Research Department SouthEast Asian Fisheries Development Center. April 2018, Singapore. *Regional Guidelines on Cold Chain Management of Fish And Fishery Products In The Asean Region Seafdec/Mfrd*

*\*Isi artikel merupakan pemikiran penulis dan tidak selalu mencerminkan pemikiran atau pandangan resmi Supply Chain Indonesia.*