

## KAJIAN KEBIJAKAN TATANIAGA DAGING SAPI MENDUKUNG STABILISASI HARGA

Sintya J. K. Umboh<sup>1)</sup>, Lidya Kalangi<sup>1)</sup>, Nyak Ilham<sup>2)</sup> dan Saptana<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup>Fakultas Peternakan Universitas Sam Ratulangi Manado

Jl. Kampus Bahu Unsrat Manado

<sup>2)</sup>Pusat Sosial Ekonomi dan Kebijakan Pertanian

Jl. Tentara Pelajar No 3B Komplek Kampus Pertanian, Cimanggu, Bogor (16111)

Email korespondensi : ny4kilham@yahoo.com

### Abstrak

Tujuan penelitian adalah (1) mengkaji tata niaga ternak dan daging sapi sebelum dan setelah introduksi tol laut dari NTT ke DKI Jakarta dan sekitarnya; dan (2) mengkaji tata niaga ternak dan daging sapi yang berlaku saat ini dan introduksi di sentra konsumsi DKI Jakarta dan sekitarnya. Data dan informasi dikumpulkan melalui wawancara dan Focus on Group Discussion (FGD). Data kuantitatif dianalisis menggunakan analisis margin tata niaga, sementara informasi kualitatif dengan analisis deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan upaya pemerintah memperpendek rantai tataniaga guna menurunkan harga daging di DKI Jakarta dan sekitarnya melalui fasilitasi Kapal Ternak tol laut, membuka impor daging kerbau, serta mengembangkan program Kartu Jakarta Pintar (KJP) di DKI Jakarta. Kebijakan ini belum mampu menurunkan harga daging sapi. Akan tetapi dengan upaya yang telah dilakukan telah memberikan alternatif bagi rumah tangga kurang mampu untuk membeli daging dengan harga murah, meningkatkan harga jual ternak sapi di tingkat peternak. Kebijakan yang relevan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi tata niaga ternak sapi dan daging sapi dapat dilakukan melalui pengembangan pola distribusi dan tata niaga kontrak kerjasama jual-beli antara PD Dharma Jaya dengan pedagang pengirim dari NTT via Tol Laut didukung *outlet* sebagai patokan harga jual.

*Kata kunci: kebijakan, tata niaga, daging sapi, stabilisasi harga*

### 1. PENDAHULUAN

Pada periode tahun 2001-2016 terutama menjelang puasa dan lebaran terjadi gejolak harga daging sapi. Diduga hal itu disebabkan ketidaklancaran pasokan, karena harga ternak sapi di tingkat petani cenderung tetap. Untuk memperlancar pasokan dan stabilisasi harga, Pemerintah membuka kran impor daging kerbau dari India; mendorong Kelompok Tani Ternak (KTT) menjual langsung produk yang dihasilkan ke konsumen melalui Toko Tani Indonesia (TTI); dan memberikan fasilitas Kapal Ternak jalur Nusa Tenggara Timur (NTT)-DKI Jakarta.

Ketersediaan kapal laut dan infrastruktur pendukungnya diharapkan dapat memperlancar sistem dan menurunkan biaya distribusi. Studi di Nigeria, China dan Congo, menunjukkan bahwa kondisi infrastruktur jalan dan sistem transportasi di perdesaan sentra produksi berpengaruh positif terhadap kinerja pembangunan pertanian termasuk peternakan (Ajiboye & Afolayan 2009; Usman 2014; Ikejiofor & Ali 2014, Adefila & Bulus 2014, Adedeji et al. 2014). Bentuk kinerja tersebut berupa peningkatan produksi dan produktivitas hasil pertanian (Ahmed & Donovan 1992; Yoshino & Nakahigashi 2000a & 2000b; Gibson & Olivia, 2008; Inoni & Omotor 2009; Ulimwengu et al. 2009; Hartono et al. 2010; Llanto 2012; Hartoyo 2013; Kiprono & Matsumoto 2014; Suryani 2015). Bahta & Baker (2015) menyatakan

perbaiki infrastruktur seperti jalan, tempat pengumpulan ternak, informasi pasar, akses ke lahan tanaman hijauan pakan, dan pelayanan pemerintah dapat berkontribusi untuk meningkatkan efisiensi dan keuntungan produsen serta memperlancar distribusi dan pemasaran ternak sapi potong.

Pertanyaannya adalah seberapa jauh sistem tata niaga yang terbangun saat ini dinilai efisien. Apakah langkah intervensi pemerintah yang telah dilakukan untuk memperbaiki sistem distribusi dapat berlanjut untuk menggantikan sistem tata niaga yang selama ini telah terbangun? Apakah intervensi pemerintah dalam sistem tata niaga daging sapi dapat menurunkan harga daging sapi di DKI Jakarta?

Tujuan tulisan ini ialah mengidentifikasi dan mengkaji kinerja saluran tata niaga ternak dan daging sapi yang berlaku saat ini dan kondisi setelah intervensi pemerintah. Berdasarkan temuan kajian ini dapat diperoleh rumusan kebijakan tata niaga daging sapi yang baik dan efisien.

## 2. METODE PENELITIAN

### **Kerangka Pemikiran**

Tata niaga atau pemasaran yaitu kegiatan ekonomi yang berfungsi menyampaikan barang dari produsen ke konsumen (Mubyarto 1973). Kegiatan tata niaga adalah sebagian dari kegiatan distribusi. Fungsi tata niaga mengusahakan agar pembeli memperoleh barang yang diinginkan pada tempat, waktu dan bentuk serta harga yang tepat (Sihombing, 2010).

Semakin pendek saluran tata niaga, biaya pemasaran lebih rendah dan bagian yang diterima petani dari produk yang dijual ke konsumen (*farmer share*) lebih besar, sehingga menjadi lebih efisien (Steven et al. 2015). Lembaga tata niaga mempunyai peranan menjembatani kesenjangan yang ada antara titik produsen dan titik konsumen, baik karena waktu, bentuk, pemilikan, informasi dan nilai. Keragaan pasar merupakan hasil akhir yang dicapai akibat dari penyesuaian yang dilakukan oleh lembaga tata niaga pada struktur pasar tertentu. Secara teoritis keragaan suatu industri ditentukan oleh dua faktor yaitu struktur pasar (*market structure*) dan perilaku pasar (*market conduct*). Struktur pasar ditentukan oleh jumlah dan ukuran perusahaan, derajat diferensiasi produk, dan kemudahan keluar masuk pasar. Perilaku pasar ditentukan harga di tingkat produsen, jumlah produk dan strategi promosi. Ada tiga indikator penting yang menggambarkan keragaan pasar, yaitu biaya tata niaga, margin tata niaga dan harga.

### **Lokasi, Waktu dan Responden**

Kajian ini dilakukan pada saluran tata niaga eksisting dan saluran tata niaga introduksi sejak dari pemasaran ternak sapi di peternak hingga daging sapi di pedagang pengecer. Kajian

dilakukan selama enam bulan, yaitu Juli – Desember 2016 dengan lokasi Kabupaten dan Kota Kupang dan DKI Jakarta.

Data dan informasi diperoleh dari institusi terkait dan pengelola supermarket di DKI Jakarta. Responden yang digunakan 82 orang, terdiri dari: peternak di NTT 10 orang, pedagang antar provinsi NTT 15 orang, asosiasi pedagang NTT empat orang. Pedagang daging sapi di TTI *Center* Jakarta 2 orang, dan perwakilan supermarket di Jakarta 8 orang. Selain itu, diwawancarai pejabat pada dinas yang membidangi fungsi peternakan dan kesehatan hewan Provinsi DKI Jakarta 8 orang, Provinsi NTT 4 orang, Kabupaten/Kota Kupang 14 orang. Balai Karantina Tenau Kupang 3 orang, Puskud NTT 1 orang, PT. Pelni Cabang NTT 2 orang, Kantor Direktorat Lala Kemenhub NTT 3 orang, Badan Pengelola Perizinan Satu Pintu NTT 1 orang, dan PD. Darma Jaya Jakarta 3 orang.

### **Data dan Metode Analisis**

Data dan informasi dikumpulkan melalui wawancara dan melalui *Focus Group Discussion* (FGD). Kegiatan FGD dilakukan oleh Pihak Ditjen Peternakan dan Kesehatan Hewan di Kota Kupang dan dilakukan oleh Dinas Kelautan, Pertanian dan Ketahanan Pangan DKI Jakarta di Jakarta.

Analisis saluran tata niaga dilakukan dengan pendekatan deskriptif dengan teknik skematis. Kinerja saluran tata niaga dianalisis dengan menggunakan besarnya marjin pemasaran, biaya pemasaran dan keuntungan yang diperoleh masing-masing pelaku tata niaga dengan teknik tabulasi. Biaya untuk menyalurkan komoditas dari produsen ke konsumen disebut biaya tata niaga (Utami 2009). Marjin pemasaran adalah: (1) perbedaan harga yang dibayar konsumen dan harga yang diterima produsen, atau (2) sebagai harga yang dibayar untuk balas jasa pelaku tata niaga yang dipengaruhi oleh permintaan dan penawaran jasa tersebut (Tomeck dan Robinson, 1990). Marjin pemasaran dan keuntungan yang diterima pelaku pasar dihitung dengan menggunakan formula berikut:

$$MP = HJ - HB \dots\dots\dots (1)$$

$$KP = MP - BP \dots\dots\dots (2)$$

Dimana:

MP = marjin pemasaran (Rp/Kg) ; HJ = Harga jual (Rp/Kg)

HB = Harga beli (Rp/Kg) ; KP = Keuntungan pedagang (Rp/Kg)

BP = Biaya pemasaran (Rp/Kg)

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### **Tata Niaga Ternak dan Daging Sapi dari NTT ke DKI Jakarta**

Produksi ternak dan daging sapi dari NTT dijual untuk pasar lokal dan antar provinsi, terutama DKI Jakarta dan Kalimantan Timur. Moda transportasi yang digunakan untuk perdagangan antar provinsi adalah kapal laut. Ada juga pedagang dari Kupang menjual daging sapi segar ke DKI Jakarta dan Surabaya menggunakan pesawat udara, dan ke Makasar menggunakan kapal laut (Ilham et al. 2013).

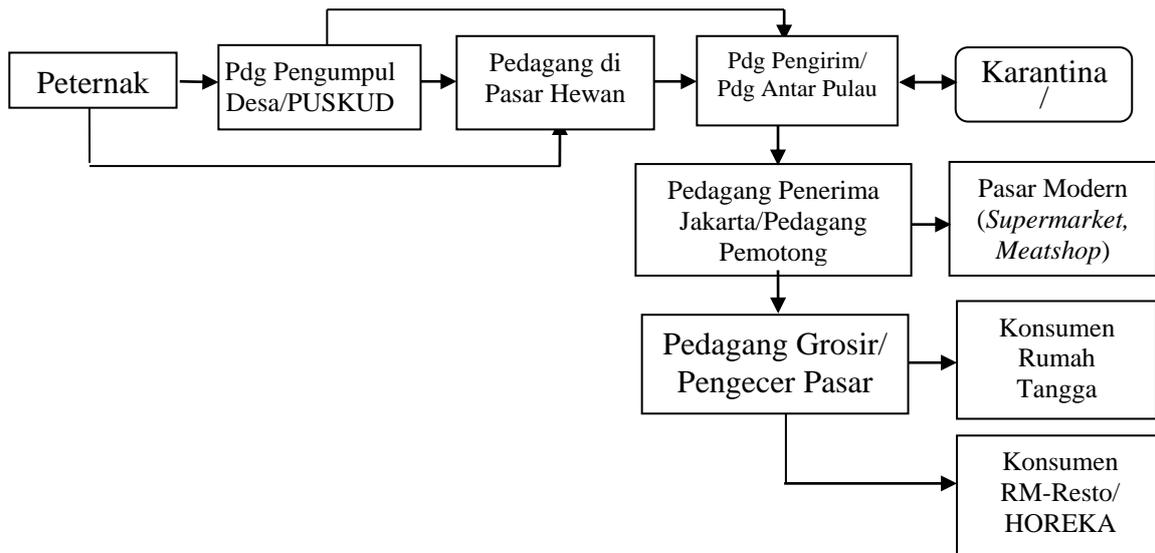
Selama ini pengangkutan sapi menggunakan kapal kargo. Kelemahan kapal kargo adalah: (1) jadwal tidak pasti, tergantung ada tidaknya muatan kargo menuju Kawasan Timur Indonesia, dan digunakan mengangkut sapi saat kembali ke arah kawasan Barat karena kapal dalam keadaan kosong; (2) fasilitas *loading* dan *unloading* sapi menggunakan *crane* layaknya untuk barang umum, sehingga menyiksa ternak dan melanggar aspek kesejahteraan hewan; dan (3) karena terbatasnya akses kapal di daerah ini, penggunaan kapal hanya dapat diakses oleh pelaku usaha tertentu saja. Berdasarkan hal tersebut, pemerintah memberi fasilitas khusus berupa kapal ternak yang diberi nama Kapal Camara Nusantara 1 (KCN-1) dengan rute dari Pelabuhan Tenau dan Waingapu NTT dengan tujuan Jakarta.

#### ***Kondisi yang Berlaku Menggunakan Kapal Kargo***

Sapi yang dipasarkan antar provinsi dari NTT berasal dari Kabupaten dan Kota, dan Timor Tengah Selatan. Pedagang pengirim dari NTT memperoleh sapi dari pasar hewan (75%), pedagang pengumpul di desa (15%), usaha penggemukan sendiri (5%) dan langsung membeli kepada peternak (5%). Setiap hari pasar, seorang pedagang pengirim bisa memperoleh sapi 20-50 ekor. Untuk menjaga kontinuitas barang, pedagang pengirim memiliki beberapa pedagang pengumpul. Sapi yang telah dibeli, ditampung di kandang penampungan selama 7-14 hari.

Volume pengiriman sapi asal NTT berdasarkan tujuan, 20%-30% ke DKI Jakarta dan 70%-80% ke Kalimantan Timur. Pada tahun 2016, jumlah pedagang pengirim sapi yang terdaftar di NTT mencapai 120 perusahaan. Sementara itu, Dinas Peternakan dan Kesehatan Hewan NTT mengeluarkan kuota pengiriman sapi sebanyak 65 ribu ekor. Realisasi pengiriman sampai akhir tahun hanya 55 ribu ekor. Pada tahun 2017 diperkirakan pengiriman meningkat menjadi sekitar 73 ribu ekor.

Untuk memperlancar kegiatan perdagangan dengan tetap menjaga asas kekarantinaan, prosedur sudah lebih disederhanakan. Pada masa sebelumnya ada 14 persyaratan (*check list*) yang harus dipenuhi pedagang pengirim, sekarang menjadi lebih sedikit. Pihak karantina melayani jasa kandang inap, kandang pengasingan, perlakuan disinfektan, pengujian RBT (*Rose Bengal Test*) dilakukan secara acak 10% dari populasi, dan uji laboratorium. Saluran tata niaga ternak sapi dari Kupang ke DKI Jakarta dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Saluran Tata Niaga Ternak dan Daging Sapi Dari NTT ke Jakarta dan Sekitarnya, 2016

Harga beli sapi di peternak bervariasi. Kalau menggunakan cara taksir harga berkisar Rp32.000-33.000,-/Kg bobot hidup, dengan sistem timbang antara Rp29.000 – 31.000,-/Kg. Harga sapi di karantina/*Holding Ground* (HG) 33.000/Kg. Perbedaan harga antara sistem timbang dan taksir disebabkan pada sistem timbang, umumnya pedagang pengepul memberikan pakan yang dicampur air dalam jumlah banyak, sehingga timbangan sapi menjadi lebih berat.

Seorang pedagang pengirim sapi NTT bisa saja memiliki dua pedagang penerima di DKI Jakarta dan sekitarnya yang menjadi langganannya. Harga jual sapi di DKI Jakarta dan daerah sekitar relatif sama, yaitu Rp43.000,- per kilogram berat hidup. Pedagang penerima di DKI Jakarta selanjutnya menjual sapi kepada pedagang pemotong (pejagal) di DKI Jakarta dan daerah sekitar. Marjin keuntungan dalam bisnis pengiriman sapi ke DKI Jakarta dan sekitarnya relatif sama antar pedagang, kurang lebih antara Rp2.000-5.000,-/Kg berat hidup. Biaya total kegiatan pemasaran dari NTT ke DKI Jakarta adalah Rp1.100.000,-. Biaya tersebut digunakan untuk transportasi, pakan dan minum sapi, pengawal (*kleder*), serta retribusi.

Lampiran 1 menyajikan marjin dan biaya yang diterima dan dikeluarkan oleh masing-masing pelaku tata niaga sapi asal NTT untuk tujuan DKI Jakarta. Hasil analisis menunjukkan: (1) Besarnya total margin tata niaga setara daging sapi sebesar Rp39.917,-/Kg, yang terdiri atas biaya tata niaga Rp 21.772,-/Kg dan keuntungan seluruh pelaku tata niaga Rp18.145,-/Kg; (2) Biaya tata niaga yang dikeluarkan oleh masing-masing pelaku adalah: pedagang pengirim dari NTT sebesar Rp3.850,-/Kg bobot hidup; pedagang pengumpul desa Rp1.600,-/Kg bobot hidup; pedagang grosir sebesar Rp1.250,-/Kg daging sapi; dan pedagang pengecer sebesar Rp 1.000,-/Kg daging sapi; (3) Keuntungan yang diterima oleh pedagang pengirim NTT sebesar Rp4.150,-

/Kg bobot hidup, pedagang pengecer Rp5.000,-/Kg daging sapi, pedagang pengumpul desa Rp2.400,-/Kg bobot hidup, dan pedagang grosir Rp3.250,-/Kg daging sapi; Pedagang yang memperoleh keuntungan total terbesar secara berturut-turut adalah pedagang pengirim NTT ke DKI Jakarta dan sekitarnya, pedagang grosir.

### ***Kondisi Introduksi Menggunakan Kapal Ternak Camara Nusantara***

Sebelum tanggal 6 Desember 2015 distribusi sapi dari NTT ke DKI Jakarta menggunakan kapal kargo dengan rute Kupang – Surabaya – Jakarta. Pada saat itu, jadwal kapal tidak teratur dan lama sehingga menambah biaya perawatan sapi di kandang pengumpulan dan karantina serta menyusutnya berat badan sapi selama kegiatan distribusi. Setelah itu, Pemerintah menyediakan Kapal Ternak Camara Nusantara-1 (KCN-1) dengan rute awalnya Kupang – Cirebon – Jakarta dan kemudian menjadi Kupang – Jakarta, sehingga meningkatkan akses para pedagang pengirim dari NTT ke Jakarta dengan kepastian jadwal sehingga menjadi kompetitif dan efisien. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan memberikan subsidi untuk biaya angkut ternak, yaitu Rp300.000/ekor. Jika ditambah dengan biaya pakan dan klader/pengawal biaya total menjadi Rp700.000/ekor. Biaya tersebut lebih murah dibandingkan dengan menggunakan kapal kargo Rp1.100.000/ekor. Pemberian subsidi ongkos kapal diharapkan dapat meningkatkan daya saing komoditas ternak dan daging sapi asal NTT, karena biaya transportasi murah dan penyusutan berat badan sapi berkurang. Untuk meningkatkan pelayanan terhadap sapi selama pelayaran, pihak operator sudah melatih 40 orang tenaga pengawal di Surabaya.

Diperkirakan, susut berat badan yang diangkut kapal kargo antara 10-15 persen. Susut tersebut terjadi akibat stress selama di kandang karantina dan lamanya waktu menunggu kapal. Pengiriman sapi dengan kapal kargo frekuensinya 12-18 kali/tahun, sedangkan dengan kapal KCN-1 menjadi 24 kali/tahun. Kapasitas kapal kargo sebanyak 250 ekor dan KCN-1 500 ekor tiap kali pengiriman. Pemasukan dan pengeluaran sapi ke kapal KCN-1 menggunakan tangga, sedangkan dengan kapal kargo menggunakan *crane* yang tentunya saja menimbulkan stress dan melanggar asas kesejahteraan hewan. Berdasarkan hal ini, penggunaan Kapal KCN-1 seharusnya dapat mengurangi susut berat badan sapi.

Setelah menggunakan Kapal KCN-1, biaya yang dikeluarkan dan margin yang diterima oleh masing-masing pelaku tata niaga ternak dan daging sapi asal NTT dengan tujuan PD Dharma Jaya Jakarta adalah: (1) Besarnya total margin tata niaga setara daging sapi sebesar Rp29.700,-/Kg, yang terdiri atas biaya Rp17.680,-/Kg dan keuntungan yang diterima oleh seluruh pelaku tata niaga sebesar Rp12.020,-/Kg; (2) Biaya tata niaga yang dikeluarkan oleh pedagang pengirim dari NTT ke Jakarta sebesar Rp2.260,-/Kg bobot hidup, pedagang pengumpul desa sebesar Rp1.400,-/Kg bobot hidup, pedagang grosir sebesar Rp1.050,-/Kg

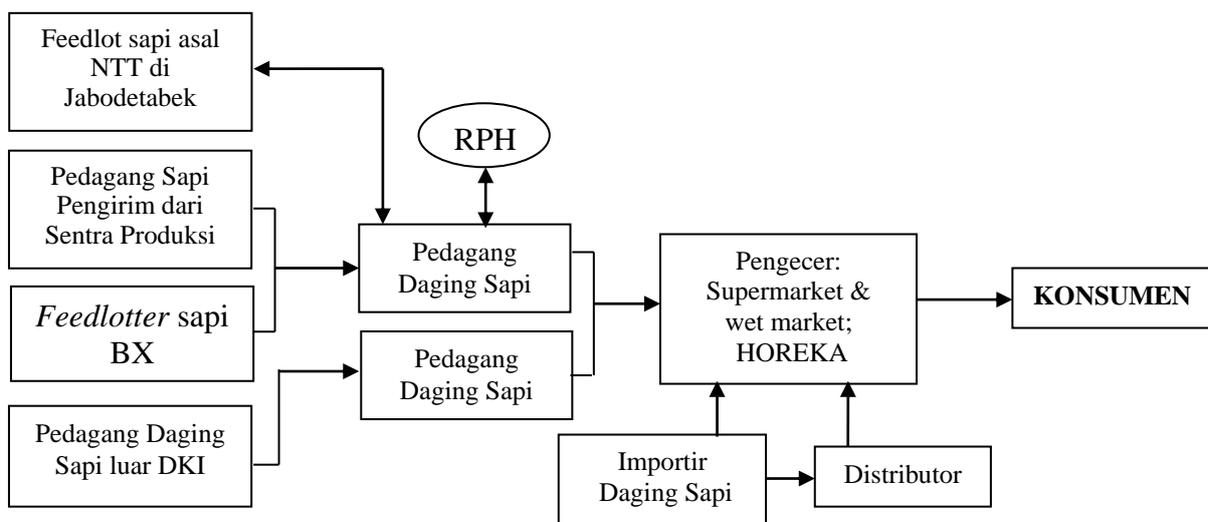
daging sapi dan pedagang pengecer sebesar Rp940,-/Kg daging sapi, dan PD Dharma Jaya sebesar Rp700,-/Kg daging sapi; (3) Keuntungan terbesar diterima oleh pedagang pengirim sebesar Rp3.740,-/Kg bobot hidup, pedagang pengecer Rp2.750,-/Kg daging sapi, pedagang grosir sebesar Rp2.650/Kg daging sapi, pedagang pengepul sebesar Rp1.600,-/Kg bobot hidup, dan PD Dharma Jaya sebesar Rp1.280,-/Kg daging sapi.

### Tata Niaga Ternak dan Daging Sapi di DKI Jakarta

DKI Jakarta merupakan sentra konsumsi utama daging sapi. Sebagai pusat pemerintahan dan bisnis, daerah ini tidak hanya mencukupi kebutuhan daging sapi untuk penduduk, tetapi juga pekerja *expatriat* asing dan pekerja komuter dari wilayah sekitar Jakarta. Berdasarkan hal itu, DKI Jakarta dijadikan barometer ketersediaan bahan pangan termasuk daging sapi dengan jumlah cukup dan harga stabil. Semua bahan pangan didatangkan dari luar. Kecukupan dan stabilitas harga pangan, antara lain ditentukan pada sistem tata niaga dari sentra produksi ke DKI Jakarta.

### Kondisi yang Berlaku

Jumlah penduduk DKI Jakarta sekitar 12 juta jiwa dan kebutuhan daging sapi mencapai 60.376 ton/tahun atau 4.950 ton/bulan atau 165 ton/hari. Kebutuhan tersebut dipasok dari: (1) pedagang pengirim sapi dari sentra produksi di Indonesia, (2) *feedlotter* di Jawa Barat, Banten dan Lampung, (3) pedagang daging sapi dari sentra produksi, dan (4) importir daging sapi. Beragamnya sumber pasokan ternak dan daging berimplikasi pada beragam kualitas dan harga. Harga daging sapi impor dan daging sapi asal *feedlot* lebih murah dari harga daging sapi lokal. Akibatnya, daging sapi lokal kalah bersaing dan volume pasokannya menurun.



Gambar 2. Saluran tata niaga ternak dan daging sapi di DKI Jakarta, 2016

Saluran tata niaga ternak dan daging sapi ke DKI Jakarta disajikan pada Gambar 2. Supermarket merupakan ritel modern menjual daging sapi yang secara umum dipasok dari daging sapi impor dan daging sapi asal *feedlotter*. Diperkirakan, hanya 20%-30% merupakan daging sapi lokal. Keputusan ini dilakukan karena harga daging sapi impor lebih murah dibandingkan harga daging sapi lokal. Kontinuitas pasokan juga lebih terjamin. Tabel 1 menyajikan perkiraan omset penjualan daging sapi beberapa supermarket di DKI Jakarta dan sekitarnya.

Tabel 1. Omset penjualan daging sapi di supermarket di DKI Jakarta dan sekitarnya, 2016

No	Supermarket	Pasokan ke DKI (ton)	
		Per Tahun	Per Hari
1	Carefour/Transmart	2.000	5,5
2	Hypermart	900	2,5
3	Giant	720	2,0
4	Lottemart	259	0,7
5	Superindo	924	2,5
Jumlah		4.803	13,2

Sumber: Data primer (diolah)

Menurut humas asosiasi ritel Indonesia di Jakarta, pasokan 13,2 ton/hari pada Tabel 1 baru sekitar 50% dari omset seluruh pasar ritel di Jakarta, sehingga total daging sapi yang dijual di *supermarket* sekitar 26,4 ton/hari (16%). Sementara itu, Pihak PD. Pasar Jaya mengatakan bahwa, dari 153 unit pasar yang dikelola, ada 101 unit pasar menjual daging sapi. Jumlah daging sapi yang dijual rata-rata sekitar 54 ton (33%) setiap hari. Jumlah tersebut belum mampu memenuhi kebutuhan konsumen, karenanya ada juga daging dingin dan daging beku asal impor yang masuk. Dengan demikian pasokan daging yang dibeli HOREKA mencapai 84,6 ton/hari atau sekitar 51% dari kebutuhan DKI Jakarta.

#### ***Kondisi Introduksi Model PD Dharma Jaya***

Pasokan sapi ke pasar hewan di PD Dharma Jaya (PDDJ) adalah sapi BX asal *feedlot* di Lampung dan Jabar; sapi lokal; dan sapi persilangan asal peternakan rakyat. Jumlah pasokan sapi lokal dari waktu ke waktu semakin menurun. Selain faktor harga, penurunan tersebut disebabkan oleh: (1) kebutuhan DKI Jakarta yang tinggi tidak mampu dipenuhi dari pasokan sapi lokal, (2) kualitas daging sapi lokal tidak memenuhi standar, (3) ada kebijakan pembatasan pengiriman sapi dari daerah asal, dan (4) kesadaran masyarakat untuk mengonsumsi daging beku semakin meningkat.

Tabel 2 menyajikan data jumlah sapi yang masuk RPH PDDJ Cakung menurut jenis dan asal sapi. Pasokan sapi BX/IB mencapai 52,94%r berasal dari Jabar dan Lampung. Sapi lokal dari NTT hanya 5,83%. Selebihnya Sapi Lokal asal sentra produksi lain. Perdagangan sapi dari

NTT ke PDDJ Jakarta diawali oleh kerja sama antara Pemda DKI dan NTT. Kemudian kerja sama tersebut dilanjutkan dengan B to B. Pihak PDDJ setiap *shipment*, dua minggu sekali, mendatangkan 60-250 ekor.

Sejak tahun 2015-2016, PDDJ mendapat tugas dari Pemda DKI menyiapkan daging sebanyak 600 ton/bulan untuk Program Kartu Jakarta Pintar (KJP). Pada tahun 2017 pangsa tersebut ditingkatkan menjadi 690 ton/bulan dengan melibatkan penghuni rumah susun di DKI Jakarta. Untuk memenuhi kebutuhan pasar dan program Pemda, PDDJ membeli sapi BX dari *feedlotter* dan sebagai importir daging sapi. Gambar 3 merupakan skema rantai pasok ternak dan daging sapi PDDJ.

Jika rata-rata berat badan sapi yang diangkut KCN-1 285 kg, maka subsidi per kilogram berat badan adalah Rp1.400/kg (Rp1.100.000- Rp700.000)/285 kg. Secara teori, subsidi tersebut harusnya dinikmati oleh para pelaku, yaitu peternak sebagai produsen, konsumen daging sapi dan pedagang. Pedagang pengirim pengguna KCN-1 membeli sapi peternak dengan harga minimal Rp1.000 lebih mahal dari pedagang pengirim bukan pengguna kapal KCN-1. Ini artinya, subsidi ongkos kapal sudah dinikmati sebagian oleh peternak. Sisa subsidi Rp 400/kg BH kemungkinan besar diterima oleh pedagang, karena dampaknya terhadap harga beli konsumen belum ada. Jika penggunaan KCN-1 dengan fasilitas yang ada dapat menurunkan penyusutan berat badan sapi selama transportasi, harusnya ada nilai tambah yang diterima pedagang. Nilai tambah tersebut harusnya dapat dinikmati juga oleh konsumen dengan harga beli lebih murah.

Secara agregat distribusi daging sapi yang diperdagangkan PDDJ, 70% dijual ke PDPJ dan 30% dipasarkan langsung ke *wet market*, *meat shop*, HOREKA, dan program KJP. Sementara itu, pihak PDPJ memasarkan untuk KJP, *wet market* dan operasi pasar. Besarnya margin yang diambil pihak PDDJ untuk Program KJP sekitar 3,0-4,0%, ke *wet market* 5,0% serta ke HOREKA dan *meat shop* 7,0%.

Pertanyaannya adalah apakah penggunaan KCN-1 bersubsidi dan berpotensi mengurangi susut berat badan sapi selama di kapal berdampak terhadap penurunan harga daging sapi di DKI Jakarta? Berdasarkan jadwal KCN-1 Kupang-Jakarta dua minggu sekali atau 24 kali setahun. Kapasitas angkut 500 ekor per kali angkut, dalam setahun mampu diangkut 12.000 ekor. Menurut informasi Ditjen Peternakan dan Kesehatan Hewan, tidak semua sapi yang diangkut langsung dipotong di DKI Jakarta. Sebagian diperdagangkan dalam bentuk ternak hidup untuk digemukkan kembali dan belum tentu dipotong untuk pasokan daging ke Jakarta. PDDJ sendiri, setiap pengiriman sapi volume mencapai 250 ekor atau 6.000 ekor/tahun.

Dengan asumsi sapi yang diangkut KCN-1 12.000 ekor per tahun, rata-rata berat sapi 300 kg/ekor, berat karkas 48% dan *meat bone ratio* 60%, maka kontribusi daging sapi NTT ke

Jakarta sekitar 1.036 ton daging segar per tahun. Sementara itu, kebutuhan DKI per tahun 60.376 ton. Tabel 4 menunjukkan bahwa sapi asal NTT yang dipotong di RPH PDDJ hanya sekitar 5,83% dari total pemotongan. Artinya kontribusi daging sapi NTT maksimal hanya 1,72%. Kontribusi yang kecil ini sulit dapat menekan harga daging sapi di Jakarta. Dukungan impor daging kerbau asal India, diharapkan mampu mendukung program untuk menurunkan dan menstabilkan harga daging sapi di DKI Jakarta dan sekitarnya.

#### 4. KESIMPULAN DAN SARAN

Upaya pemerintah memperpendek rantai tata niaga guna menurunkan harga daging di Indonesia melalui fasilitasi Kapal Ternak dan membuka impor daging kerbau di DKI Jakarta belum memberikan dampak yang signifikan terhadap penurunan harga daging sapi. Sebaiknya penjualan daging sapi lokal, daging sapi impor, dan daging kerbau impor dijual dengan harga yang berbeda dan agar tidak ada rembesan atau oplosan diantaranya perlu dilakukan pengawalan pemerintah. Pentingnya sosialisasi adanya perbedaan harga jual berdasarkan sumber daging dapat melibatkan *oulet* Toko Daging Milik PD Dharma Jaya dan PD Pasar Jaya, serta supermarket.

Pengaruh pasokan daging impor dan daging asal sapi bakalan impor menyebabkan harga daging di DKI Jakarta dan sekitarnya menjadi lebih murah dibandingkan harga di sentra produksi sapi lokal. Untuk meningkatkan daya saing usaha penggemukan sapi lokal dapat dilakukan dengan melakukan integrasi usaha secara vertikal, integrasi usaha secara horizontal, dan melakukan diferensiasi produk.

Kebijakan yang dipandang relevan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi sistem tata niaga ternak sapi dan daging sapi adalah pengembangan pola distribusi dan tata niaga kontrak kerjasama jual-beli antara PD Dharma Jaya dengan pedagang pengirim dari NTT dengan Kapal Camara Nusantara I, pemotongan dengan RPH PD Dharma Jaya dan distribusi tata niaga melalui pasar yang dikelola PD Pasar Jaya dan program Kartu Jakarta Pintar.

#### 5. DAFTAR PUSTAKA

- Adedeji OA, Olafiaji EM, Omole FK, Olanibi JA, Y Lukman. 2014. An Assessment of The Impact of Road Transport on Rural Development: A Case Study of Obokun Local Government Area of Osun State, Nigeria. *British Journal of Environmental Sciences*, 2 (1) : 34-48.
- Adefila JO, Bulus JS. 2014. Spatial Inequalities in Infrastructural Development in Plateau State, Nigeria. *American International Journal of Contemporary Research*. [http://www.ajcrnet.com/journals/Vol\\_4\\_No\\_7\\_July\\_2014/12.pdf](http://www.ajcrnet.com/journals/Vol_4_No_7_July_2014/12.pdf).
- Ahmed R, Donovan C. 1992. *Issues of Infrastructural Development: A Synthesis of the Literature*. International Food Policy Research Institute, Washington, D.C.

- Ajiboye A O, O Afolayan. 2009. The Impact of Transportation on Agricultural Production in a Developing Country: A Case Of Kolanut Production in Nigeria. *International Journal of Agricultural Economics and Rural Development*. 2(2) : 49-57.
- Bahta S, D Baker. 2015. Determinants of Profit Efficiency among Smallholder Beef Producers in Botswana. *International Food and Agribusiness Management Review*, 18 (3): 107-129.
- Gibson J, S Olivia. 2008. The Effect of Infrastructure Access and Quality on Non-Farm Enterprises in Rural Indonesia. Working Paper in Economics 17/08, Department of Economics, University of Waikato, New Zealand.
- Hartono D, T Irawan, F Irawan. 2010. Infrastructure Improvement and Its Impact on Indonesian Economic Performance. Working Paper in Economics and Development Studies No. 201008. Center for Economics and Development Studies, Department of Economics, Padjadjaran University.
- Hartoyo S. 2013. The Impact of Rural Road Rehabilitation on Rice Productivity and Farmers Income in Kemang Village, Cianjur, West Java, Indonesia. *J. ISSAAS*. 19, No.2:18-29.
- Ikejiofor IG, A Ali. 2014. The Effects Of Road Transport Characteristics on The Marketing Of Agricultural Produce In Nsukka Lga, Enugu State, Southeastern Nigeria. *Innovare Journal and Social Sciences*.
- Ilham N, Basuno E, Winarso B, Zakaria AK, Nurasa T. 2013. *Kajian Efisiensi Moda Transportasi Ternak dan Daging Sapi dalam Mendukung Program Swasembada Pangan*. Pusat Sosial dan Kebijakan Pertanian, Badan Penelitian dan Pengembangan Pertanian. Bogor.
- Inoni OE, Omotor DG. 2009. Effect of Road Infrastructure on Agricultural Output and Income of Rural Households in Delta State, Nigeria. *Agricultura Tropica et Subtropica*, Vol.42(2) 2009.
- Kiprono P, T Matsumoto. 2014. Roads and Farming: The Effect of Infrastructure Improvement on Agricultural Input Use, Farm Productivity and Market Participation in Kenya. Paper Presented at CSAE Conference 2014: Economic Development in Africa, The University of Oxford.
- Llanto GM. 2012. The Impact of Infrastructure on Agricultural Productivity. Discussion Paper Series No. 2012-12. Philippine Institute for Development Studies.
- Mubyarto. 1973. *Pengantar Ekonomi Pertanian*. Lembaga Penelitian, Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial (LP3ES). Jakarta
- Sihombing L. 2010. *Tata niaga Hasil Pertanian*. USU Press . Medan. (Online, [usupress.usu.ac.id](http://usupress.usu.ac.id), diakses pada 13 Juli 2016).
- Steven PJ, Alamsyah HZ, Nainggolan S. 2015. Analisis Efektivitas Pasar Lelng Karet di Kabupaten Bungo Provinsi Jambi. *Sosio Ekonomika Bisnis*, 18(1): 32-42.
- Suryani E, Hartoyo S, Sinaga BM, Sumaryanto. Pendugaan Elastisitas Penawaran Output dan Permintaan Input pada Usahatani Padi dan Jagung: Pendekatan Multi Input-Multi Output. *Jurnal Agro Ekonomi*, Volume 33 Nomor 2, Oktober 2015: 91-107.
- Tomeck WG, KL Robinson. 1990. *Agricultural Product Prices*. Cornell University Press. Third Edition. Ithaca and London.
- Ulimwengu J, J Funes, D Headey, LYou. 2009. Paving the Way for Development? The Impact of Transport Infrastructure on Agricultural Production and Poverty Reduction in the Democratic Republic of Congo. Discussion Paper 00944, International Food Policy Research Institute.
- Usman AB. 2014. Analysis of Condition of Rural Road Transport in Kwara State, Nigeria. *European Scientific Journal*, 10, No.5. <http://ejournal.org/index.php/esj/article/viewFile/2726/2578>.
- Utami Y. 2009. *Analisis Cabang Usahatani dan Tata niaga Pisang Raja Bulu (Musa paradisiaca. sp)(Kasus Desa Talaga, Kecamatan Cugenang, Kabupaten Cianjur, Jawa Barat)*. [Skripsi]. Departemen Agribisnis Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor. Bogor.(Online, <http://repository.ipb.ac.id/handle/123456789/15548>, diakses pada 13 juli 2016).

- Yoshino N, M Nakahigashi. 2000a. The Role of Infrastructure in Economic Development.  
<http://fs0.econ.mita.keio.ac.jp/staff/dikamiya/pdf00/seminar/1205.pdf>.
- Yoshino N, M Nakahigashi. 2000b. Economic Effects of Infrastructure – Japan’s Experience  
After World War II. JBIC Review No.3, December 2000: pp. 3-19.