

ISBN : 978-602-71612-0-7



PROCEEDING SEMINAR NASIONAL ECO CITY : UTOPIIS ATAU REALISTIS ?

CITIES 2014 **Rabu, 5 Nopember 2014, Swiss Bell Inn Hotel Surabaya**



Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya, Sukolilo - 60111
Telp/fax : 031-5922425





PRAKATA

Sebagai kegiatan diseminasi hasil riset dan perencanaan tahunan yang diselenggarakan jurusan perencanaan wilayah dan kota ITS, Cities kembali hadir tahun ini dengan mengangkat tema *Ecocity: Utopis atau Realistis?* . Dalam menuju sebuah kota berkelanjutan banyak sekali tantangan yang harus dihadapi yang terkadang memberikan rasa pesimistis, namun banyak juga yang memiliki berbagai ide dan inovasi brilliant yang kemudian bisa meningkatkan rasa optimis kita. Cities 2014 berusaha untuk mengangkat berbagai paradigma tersebut dengan satu tujuan; mendekati tujuan mewujudkan kota yang berkelanjutan melalui berbagai inovasi dalam perencanaan.

Beberapa topik yang diangkat terkait tema tersebut diantaranya mengenai kawasan pesisir, kawasan perbatasan, infrastruktur dan transportasi berkelanjutan, serta beberapa topik lain yang kemudian mendapatkan respon positif dari banyaknya pengiriman abstrak maupun full paper yang akan didiseminasikan melalui Cities. Diharapkan dari berbagai makalah yang dikirimkan kepada Cities dapat memberikan wawasan dan manfaat kepada khalayak umum terutama mereka yang memiliki ketrampilan maupun kepentingan dalam mewujudkan *ecocity*.



DAFTAR ISI

1. INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN

- Penentuan Prioritas Pembangunan Jalan Lingkungan Di Kawasan Perbatasan Desa Temajuk Kabupaten Sambas Kalimantan Barat**
Andrio Firstiana Sukma dan Alfian Najib Anshori I- 2
- Mewujudkan Transportasi Yang Berkelanjutan Melalui Pengembangan Kawasan Transit Berbasis Transit Oriented Development (TOD) Pada Koridor Surabaya-Sidoarjo**
Muhammad Hidayat Isa dan Ketut Dewi Martha Erli Handayani I- 14
- Preferensi Penumpang Terhadap Infrastruktur Bus Rapid Transit Trans Semarang**
Edwin Hidayat I-23
- Pengembangan Industri Rotan Nasional Dengan Mempertimbangkan Distribusi Jalur Transportasi Bahan Baku Rotan Studi Kasus Rotan Indonesia**
Nurlaela Kurmala Dewi, Pradono, Miming Miharja dan Gatot Yudoko I-32
- Tantangan Penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas Di Indonesia**
Karda. D. Yayat, B. Kombaitan, Pradono dan Heru Purboyo HP I-41
- Transportasi Berkelanjutan : Perspektif Jender (Suatu Tinjauan Literatur)**
Amelia Hayati I-52
- Hubungan Perkembangan Infrastruktur Transportasi Daerah Terhadap Pembangunan Ekonomi di Provinsi Jawa Timur**
Istiar, Hera W, Wahyu H, A. Agung Gde K, Catur Arif P, Cahya B dan Budi R I- 65
- ### 2. PERUMAHAN DAN PERMUKIMAN BERKELANJUTAN
- Pengembangan Konsep Model Lingkungan Permukiman Zona Atas Air Studi Kasus: Kawasan Pesisir Kota Ternate**
Sherly asriany II-2
- Kualitas Layanan Sanitasi Dan Pembentukan Citra Kota**
Yudha Pracastino Heston II-11
- Mewujudkan Kota Di Bagian Hilir Kalimantan Dengan Sistem Handil Belajar Dari Banjarmasin, Pontianak, Kampung Kalawa Dan Beberapa Permukiman Transmigrasi Di Pulau Petak Kalteng-Kalsel**
Wijanarka Arka II-19



- Perencanaan Kawasan Perumahan Kota Yang Ekologis (Eco-Urban Residential District Planning) Sebagai Bagian dari Pengembangan Konsep 'Eco-City'**
Udjianto Pawitro II-27
- Kontroversi Pembangunan Kota Mandiri Terkait Isu Lingkungan dan Sosial (Studi Kasus : Kota Baru Parahyangan)**
Dimas Sigit Dewandaru II-41
- Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal Dan Penggunaan Sepeda Motor Pada Masyarakat Berpendapatan Rendah: Kasus Studi Kawasan Perkotaan Yogyakarta**
Yori Herwangi, Pradono, Ibnu Syabri dan Iwan Kustiwan II-60
- Elemen Wayfinding Dalam Orientasi Mobilitas Tuna Netra Di Ruang Terbuka Publik Bandung Menuju Kota Ramah Difabel**
Sally Octaviana II-68
- Perubahan Sosial, Artikulasi Spasial, Dalam Dinamika Pembangunan Dan Pengembangan Kota Baru (Studi Kasus: Kawasan Kota Baru Metro Tanjung Bunga Kota Makassar)**
Batara Surya II-79
- Desain Rumah Nelayan Yang Berkelanjutan, Menunjang Coastal Eco-City Di Pulau Panggang, Kepulauan Seribu, DKI Jakarta**
Mustakim, Gunawan T, Lo Leonardo Agung M, Devi C, Evanti A dan Margareta P II-90
- Modal Sosial Kampung Manggarai – Ciliwung: Preferensi Bermukim Masyarakat Kampung Kota Dalam Mewujudkan Permukiman Dan Perumahan Berkelanjutan**
Ardy Maulidy Navastara dan Annabel Noor Asyah II-102
- Ruang Publik Untuk Menunjang Pemenuhan Kebutuhan Sosial Pada Perumahan Dan Permukiman Berkelanjutan**
Mahendra Wardhana II-109
- Desain Green-Roof Tunjungan City-Walk Yang Menunjang Eco-City Di Surabaya**
Merry Suharto, Lidya Fatmawati, Ega Laksono dan Melita Darmanto II-118
- Kota Lestari: Peluang dan Tantangan**
Prof. Ir. Johan Silas II-129
- Aplikasi Analisis SWOT dalam Implementasi Strategi Infrastruktur Permukiman Berkelanjutan di Area Perkotaan Reo Kabupaten Manggarai Nusa Tenggara Timur**
Karina P, Rulli P.S, Marianus Y.Jelamu dan Konrandus K II-134

3. ENERGI ALTERNATIF DAN LINGKUNGAN BINAAN

- Identitas Struktur Ruang Kota Demak**
Marwoto dan Elysa Wulandari III-2



4. MITIGASI DAN ADAPTASI BENCANA DAN PERUBAHAN IKLIM

Mitigasi Infrastruktur Lunak (Soft Infrastructure) Sebagai Bentuk Adaptasi Dan Ketahanan Perubahan Iklim

Rizki Kirana Yuniartanti

IV-2

Aplikasi Metoda Mikrotremor HVSR (Horizontal to Vertical Spectral Ratio) Untuk Profiling Bawah Permukaan Dan Karakterisasi Dinamik Daerah Mudflow Gunung Anyar

Wien LESTARI

IV-12

5.KETAHANAN ENERGI DAN PANGAN

Genetic Algorithm Untuk Mengoptimasi Return Of Investment Pada Green Building

Totok R. Biyanto

V-2

6.PEMODELAN GUNA LAHAN

Pengaruh Keberadaan Kampus II ITN Terhadap Perkembangan Kawasan di Sekitar Wilayah Tasikmadu Kota Malang

Prilly Esterina D.S, Endratno Budi dan Ibnu Sasongko

VI-2

Model Interaksi Guna Lahan Dan Integrasi Jaringan Angkutan Sungai Dan Angkutan Jalan Di Indonesia (Studi Kasus : Provinsi Sumatera Selatan)

Muhammad Fathoni, Pradono dan Ibnu Syabri

VI-12

Penerapan System Dynamics Berbasis Sistem Informasi Geografis Untuk Model Ketersediaan Lahan Kawasan Estuari Cimandiri, Jawa Barat.

Supriatna

VI-28

Kota Hijau; Tantangan Terhadap Keberlanjutan Dan Ketahanan Perkotaan

Quintarina Uniaty

VI-38

Analisa Zona Perubahan Penggunaan Lahan Di Kecamatan Sukolilo Surabaya Timur Berbasis SIG

Jelita Citrawati Jihan

VI-57

LanduseSim sebagai aplikasi pemodelan dan simulasi spasial perubahan penggunaan lahan berbasis Sistem Informasi Geografis dalam konteks perencanaan wilayah dan kota

Nursakti Adhi Pratomoatmojo

VI-69

Valuasi Benefit Dan Profit Rth Publik Eks Spbu Di Surabaya Pusat

Rizca Nahdliya, Dian Kusuma Wardhani dan Mustika Anggraeni

VI-80

7.PERENCANAAN PARTISIPASI

Peningkatan Kualitas Lingkungan Terkait Air Limbah Domestik Masyarakat Berpenghasilan Rendah Perkotaan – Studi Kasus Kelurahan Wonokromo Kota Surabaya

Tania Ratnasari dan Eddy S. Soedjono

VII-2



- Desain Rumah Usaha Dan Ruang Terbuka Hijau Sebagai Konsep Penataan Ruang Eco-City Yang Partisipatif: Kasus Bratang Tangkis, Surabaya**
Gunawan Tanuwidjaja, Cendana Marcheliwan Putra dan Gatot Subroto VII-8
- Tata Kelola Lingkungan Dan Permukiman Berbasis Komunitas Sebagai Bentuk Institusi Warga Dalam Rangka Peningkatan Kualitas Kehidupan**
Febri Rinto Setiawan, Irwan Gustrawan VII-15
- Komparasi Peran Serta Masyarakat Dalam Sistem Pengelolaan Sampah Rumah Tangga Di Kawasan Permukiman Surabaya**
Linda Dwi Rohmadiani VII-27
- Kota Impian: Antara Idealita, Utopia Dan Realita Di Indonesia**
Tri Rahayu VII-42
- Monitoring Efektivitas Participatory Planning Berbasis Online Di Surabaya Timur**
Hertiari Idajati, Adjie Pamungkas, Vely Kukinul Siswanto Dan Dwi Retno Ariyanti VII-55
- Evaluasi Proses Pendampingan Dalam Meningkatkan Kapasitas Daerah Mengenai Gas Rumah Kaca Dan Upaya Mitigasi**
Adjie P, K.D.M. Erli H Amien W, Ummi F K, Nurlaili H, Wien L VII-66
- 8.PEMBANGUNAN EKONOMI BERKELANJUTAN**
- Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan Di Tingkat Lokal Untuk Kegiatan Pariwisata Berbasis Masyarakat Dan Ekologi: Kasus PPKEBM Di Kota Sragen, Jawa Tengah.**
Sri Yuwanti VIII-2
- 9.DAYA DUKUNG DAN DAYA TAMPUNG WILAYAH**
- Reklamasi Pantai Utara Jakarta Dengan Pendekatan Ekosistem (Kajian Pembangunan Berkelanjutan)**
Parino Rahardjo IX-2
- 10.URBAN HEALTH**
- Partisipasi Masyarakat Berpenghasilan Rendah Terhadap Pembangunan Jamban Sehat Sederhana Studi Kasus Wilayah Kerja Puskesmas Barengkrajan Kabupaten Sidoarjo**
Intan Permata Laksmi dan Eddy Setiadi Soedjono X-2
- 11.URBAN FARMING**
- Pengaruh Vertical Urban Farming Terhadap Paradigma Ruang Pada Perancangan Kota**
Aldrin Yusuf Firmansyah XI-2
- Gerakan Pertanian Perkotaan dalam Mendukung Kemandirian Masyarakat di Kota Surabaya**
Eko Budi Santoso, Rini Ratna Widya N XI-11

TOPIK

1. INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN

NO	NAMA	JUDUL
1	Andrio Firstiana Sukma dan Alfian Najib Anshori	Penentuan Prioritas Pembangunan Jalan Lingkungan Di Kawasan Perbatasan Desa Temajuk Kabupaten Sambas Kalimantan Barat
2	Muhammad Hidayat Isa dan Ketut Dewi Martha Erli Handayeni	Mewujudkan Transportasi Yang Berkelanjutan Melalui Pengembangan Kawasan Transit Berbasis Transit Oriented Development (TOD) Pada Koridor Surabaya-Sidoarjo
3	Edwin Hidayat	Preferensi Penumpang Terhadap Infrastruktur Bus Rapid Transit Trans Semarang
4	Nurlaela Kurmala Dewi, Pradono, Miming Miharja dan Gatot Yudoko	Pengembangan Industri Rotan Nasional Dengan Mempertimbangkan Distribusi Jalur Transportasi Bahan Baku Rotan Studi Kasus Rotan Indonesia
5	Karda. D. Yayat, B. Kombaitan, Pradono dan Heru Purboyo HP	Tantangan Penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas Di Indonesia
6	Amelia Hayati	Transportasi Berkelanjutan : Perspektif Jender
7	Istiar, Hera Widyastuti, Wahyu Herijanto, A. Agung Gde Kartika, Catur Arif P., Cahya Buana dan Budi Rahardjo	Hubungan Perkembangan Infrastruktur Transportasi Daerah Terhadap Pembangunan Ekonomi di Provinsi Jawa Timur



PENGEMBANGAN INDUSTRI ROTAN NASIONAL DENGAN MEMPERTIMBANGKAN DISTRIBUSI JALUR TRANSPORTASI BAHAN BAKU ROTAN Studi Kasus Rotan Indonesia

Nurlaela Kumala DEWI, Pradono, Miming MIHARJA dan Gatot Yudoko; Institut Teknologi Bandung; Indonesia
Email: nurlaelakumaladewi@yahoo.com

ABSTRAK

Kelangkaan rotan mentah terjadi sejak SK. Menteri Perdagangan No 35/M-Dag/Per/11/2011 yang menetapkan bahwa pengiriman ekspor rotan dilarang sejak 20 Desember 2011. Logikanya setelah Surat Keputusan itu berlaku, bahan baku rotan akan mudah didapat atau terjadinya *Over Supply* (Karena produksi rotan selama ini berkisar 300 ribu hingga 400 ribu ton per tahun, sementara kebutuhan industri dalam negeri hanya 15–30 ribu ton). Tetapi dalam kenyataannya industri rotan kesulitan mendapatkan bahan baku. Tujuan makalah ini adalah memetakan distribusi jalur transportasi bahan baku rotan pada saat ini serta mengusulkan strategi pengendalian distribusi yang lebih efektif dan efisien, agar kelangkaan bahan baku dan mahal nya harga bahan baku rotan dapat dikendalikan. Penelitian ini menggunakan metode survey melalui wawancara dengan para surveyor yang meneliti tentang jalur distribusi bahan baku rotan, studi literature dari dinas perindustrian dan perdagangan Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur. Dari hasil wawancara dapat diketahui bahwa sistem pendistribusian bahan baku rotan saat ini harus melalui beberapa layer yang berbeda sebelum akhirnya berada di tangan para pengusaha produk jadi rotan. Ada yang hanya melewati 1 – 2 layer pemain, tetapi ada juga yang melewati lebih dari 5 layer. Semakin banyak layer yang harus dilewati oleh bahan baku rotan, berarti semakin tinggi harganya. Strategi yang diusulkan adalah strategi pengendalian saluran distribusi bahan baku rotan dengan cara memutuskan atau menghilangkan beberapa layer pada jalur transportasi untuk mendistribusikan bahan baku rotan menjadi lebih pendek dan akan menyebabkan harga bahan baku rotan menjadi lebih rendah.

Kata Kunci : Harga Bahan Baku Rotan, Strategi Pengendalian Saluran Distribusi, jalur transportasi

PENDAHULUAN

Kelangkaan rotan mentah terjadi sejak SK. Menteri Perdagangan No 35/M-Dag/Per/11/2011 yang menetapkan bahwa pengiriman ekspor rotan dilarang sejak 20 Desember 2011. Penghentian ekspor rotan, ternyata belum membuat industri mebel di Tanah Air mendapat pasokan bahan baku yang memadai. Sejumlah pengrajin di Cirebon, tetap mengeluh kekurangan bahan baku. Kalau pun ada, harganya sudah naik sampai 30%. Padahal, sejak 1 Januari rotan mentah sudah dilarang diekspor. Bahkan sebelum keputusan diberlakukan, para pengusaha rotan sudah mewanti-wanti, kalau ekspor distop akan terjadi *over supply*. Karena produksi rotan selama ini berkisar 300 ribu hingga 400 ribu ton per tahun. Sementara kebutuhan industri dalam negeri hanya 15–30 ribu ton. Kini terbukti, itu hanya hitung-hitungan di atas kertas. Fakta menunjukkan, industri dalam negeri tetap kekurangan bahan baku. Lantas ke mana perginya sebagian besar rotan hasil produksi tersebut?

Menurut wawancara dengan perwakilan Asosiasi Industri Permebelan dan Kerajinan Rotan Indonesia kelangkaan terjadi disebabkan sistem perdagangan antar pulau yang tidak beres sehingga rotan dari Sumatera, Kalimantan dan Sulawesi sulit masuk ke Pulau Jawa. Penelitian ini akan mencari sebab permasalahan diatas yaitu pada sistem pendistribusian bahan baku dari petani sampai ke industri rotan nasional. Masalah pendistribusian

berhubungan dengan masalah transportasi yang harus mengangkut bahan baku rotan dan diperlukan suatu perencanaan sistem transportasi yang akan melibatkan lebih dari satu moda transportasi sebagai kajiannya. Mengingat masalah sistem transportasi adalah masalah pergerakan manusia dan barang yang pastinya akan membutuhkan berbagai jenis moda yang akan digunakan.

TINJAUAN LITERATUR

Jaringan distribusi transportasi memegang peranan penting dalam kehidupan sehari-hari dalam masyarakat. Dengan adanya jaringan distribusi yang baik dapat menjamin ketersediaan produk yang dibutuhkan oleh masyarakat. Tanpa ada distribusi produsen akan kesulitan untuk memasarkan produknya dan konsumen pun harus bersusah payah mengejar produsen untuk dapat menikmati produknya. Pada situasi perekonomian yang lesu perusahaan cenderung menyalurkan barang kepasar dengan cara yang paling ekonomis, yaitu menggunakan saluran distribusi yang pendek. Dari beberapa literatur ada beberapa macam saluran distribusi yaitu :

1. Produsen – Pemakai Industri

Saluran distribusi dari produsen ke pemakai industri merupakan saluran yang paling pendek, dan disebut juga saluran distribusi langsung. Saluran semacam ini cocok untuk barang-barang industri seperti : lokomotif, kapal, pesawat terbang, dll.

2. Produsen – Distributor Industri – Pemakai industri

Produsen barang-barang jenis perlengkapan operasi dan aksesories atau equipment kecil dapat menggunakan distributor industri untuk mencapai pasarnya. Produsen lain yang dapat menggunakan distributor industri sebagai penyalurnya antara lain : produsen bahan bangunan, produsen alat-alat untuk pembangunan, produsen alat pendingin udara.

3. Produsen – Agen – Pemakai Industri

Biasanya saluran distribusi semacam ini dipakai oleh produsen yang tidak memiliki departemen pemasaran. Juga perusahaan yang ingin memperkenalkan barang baru atau ingin memasuki daerah pemasaran baru, lebih suka menggunakan agen.

4. Produsen – agen – Distributor Industri – Pemakai Industri

Saluran distribusi ini dapat digunakan oleh perusahaan dengan pertimbangan antara lain bahwa unit penjualannya terlalu kecil untuk dijual secara langsung. Selain itu faktor penyimpanan pada saluran perlu dipertimbangkan pula. Dalam hal ini agen penunjang seperti agen penyimpanan sangat penting peranannya.

Semakin pendek distribusi yang harus dilakukan maka akan semakin murah biaya yang ditimbulkan. Dalam beberapa kasus distribusi yang terjadi kondisi empat macam saluran distribusi diatas sudah merupakan mata rantai distribusi yang biasa terjadi termasuk di Indonesia. Kasus distribusi bahan baku rotan yang terjadi saat ini memiliki saluran distribusi Produsen-agen-Distributor Industri-Pemakai Industri, dalam kenyataan yang sebenarnya agen yang ada dalam saluran distribusi ini terdiri dari pengepul yang berasal dari desa, kecamatan, pedagang kecil dan distributor industri adalah para pedagang besar di kabupaten, pedagan besar di provinsi dan pedagang di pulau Jawa.

Adanya kebijakan terhadap penutupan keran ekspor bahan baku rotan berdampak kelangkaan bahan baku rotan di pasaran sehingga membuat harga bahan menjadi mahal dan menurut **Browne, Gomez. M (2011)** untuk mengetahui dan mengukur dampak dari pembatasan pengiriman biaya dan kinerja lingkungan untuk operasi distribusi. Pendistribusian terk adang tidak dibahas tentang dampak yang terjadi hanya mempertimbangkan bagaimana produk/ bahan baku ini bisa sampai ke tempat tujuan untuk itu perlu adanya keputusan logistic dan transportasi yang tidak hanya di lihat dari sisi angkutannya saja tetapi di lihat dari dampak yang di timbulkan.

Agar kondisi distribusi menjadi lebih baik tentunya perlu strategi distribusi yang akan mengendalikan distribusi bahan baku rotan yang terjadi di Indonesia.

Strategi Distribusi

Merupakan penentuan manajemen saluran distribusi yang dipergunakan oleh produsen untuk memasarkan barang dan jasanya, sehingga produk tersebut dapat sampai di tangan konsumen sasaran dalam jumlah dan jenis yang dibutuhkan, pada waktu yang dibutuhkan, pada waktu yang diperlukan, dan ditempat yang tepat. Kasus distribusi transportasi bahan baku rotan saat ini memerlukan **Strategi Pengendalian Saluran Distribusi dimana strategi ini** menguasai semua anggota dalam saluran distribusi agar dapat mengendalikan kegiatan mereka secara terpusat kearah pencapaian tujuan bersama.

Adapun Tujuan dari strategi ini adalah :

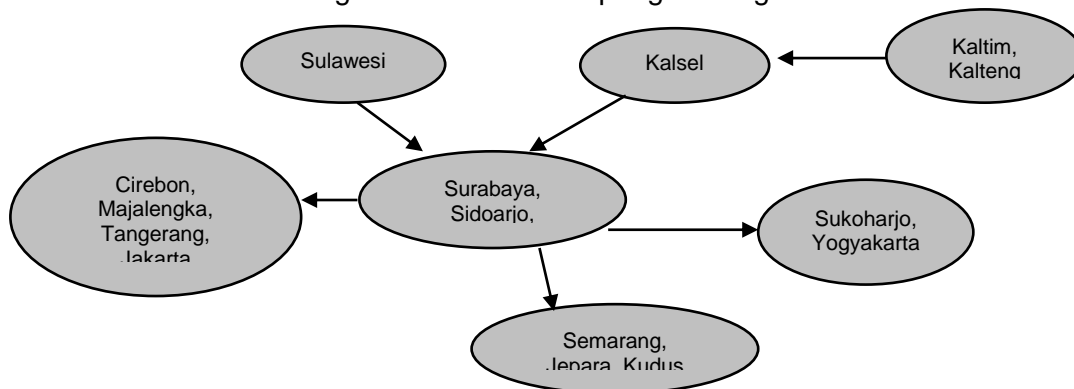
1. Untuk meningkatkan pengendalian
2. Memperbaiki ketidakefisienan
3. Mengetahui efektifitas biaya melalui kurva pengalaman
4. Mencapai skala ekonomis

KONDISI DISTRIBUSI ROTAN SAAT INI

Pola Umum Perdagangan Rotan Nasional

1. Pola Perdagangan Antar Daerah

Berdasarkan hasil survei, dipadukan dengan data sekunder yang dimiliki, terlihat pola pergerakan perdagangan rotan antar wilayah survei (lihat gambar 1). Penelitian menemukan adanya pemilahan yang cukup jelas antara jenis-jenis industri yang tumbuh di Jawa dan Luar Jawa. Rotan mentah banyak dihasilkan oleh para petani di daerah Sulawesi, Kalimantan Timur dan Kalimantan Tengah. Industri rotan setengah jadi di dominasi oleh Sulawesi (42%), disusul oleh Jawa dan Bali (34,9%) dan Kalimantan (15,2%). Khusus di Kalimantan, meskipun penghasil rotan mentah berada di Kaltim dan Kalteng, tetapi industri rotan terkonsentrasi di Kalimantan Selatan. Disisi hilir, industri rotan jadi sebagian besar berada di Jawa dan Bali (78,1%), disusul oleh Kalimantan (10,1%) dan Sulawesi (5,3%). Kota Cirebon merupakan daerah yang paling banyak memiliki industri rotan di Jawa dan Bali (Cahyat, 2001). Tidak berkembangnya industri hulu disebabkan oleh keterbatasan infrastruktur ekonomi, seperti jalan, pelabuhan, telekomunikasi, perbankan dan industri pendukung (mesin dan peralatan). Ini akibat dari kebijakan ekonomi dan pola pemerintahan yang sentralistik, dimana pusat-pusat industri beserta berbagai urusan birokrasi pengembangan industri berada di Jawa.



Gambar 1 Perdagangan Rotan Antar Daerah

Sumber : Survey Rotan FT Link Consultant – SHK Kaltim dan Disperindag, 2010

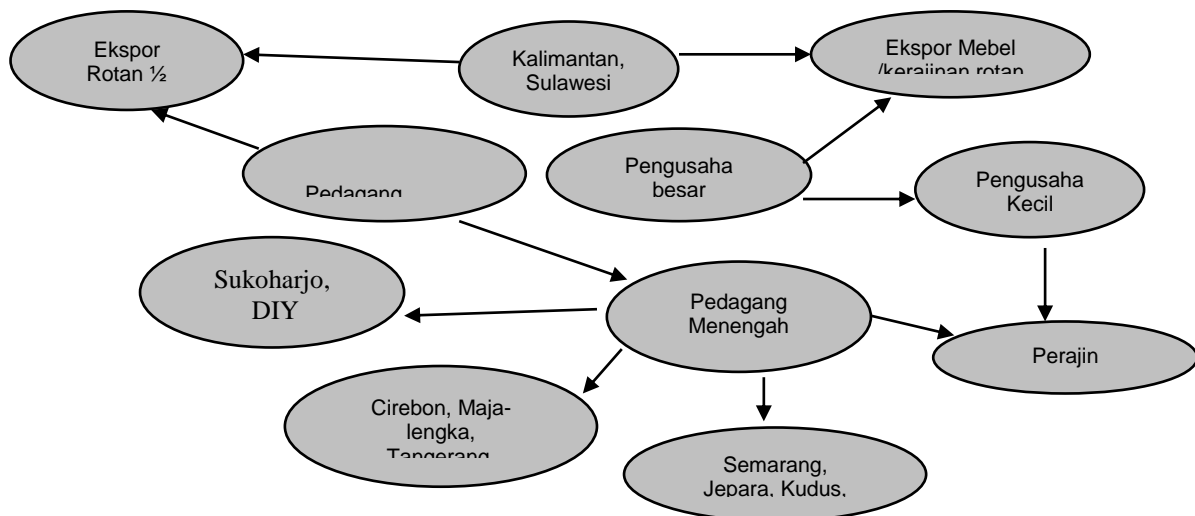
Surabaya merupakan gerbang kedatangan rotan, yang menjadi pintu utama bagi seluruh rotan bagi sentra industri rotan di Jawa. Dari Surabaya, rotan-rotan di distribusikan ke berbagai daerah, terutama ke Cirebon, Semarang-Jepara dan Sukoharjo. Rotan tidak dikirim langsung dari Sulawesi/Kalimantan melalui jalan laut ke Cirebon, Semarang dan Jakarta, meskipun diketiga daerah tersebut memiliki pelabuhan besar.

2. Perkembangan dan Pola Perdagangan Rotan Di Daerah Survei

1. Perkembangan dan Pola Umum Industri Rotan di Surabaya, Sidoarjo, Gresik

PENGEMBANGAN INDUSTRI ROTAN NASIONAL DENGAN
MEMPERTIMBANGKAN JALUR TRANSPORTASI BAHAN BAKU ROTAN

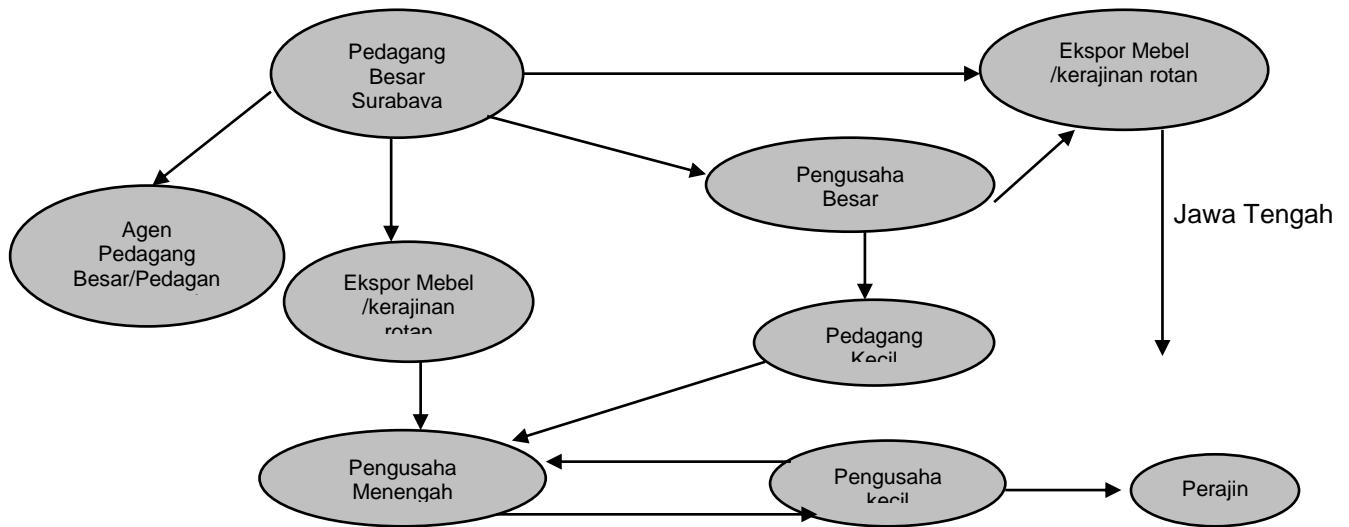
Surabaya merupakan pintu gerbang kedatangan rotan dari daerah asal rotan yang akan di pasarkan ke Jawa maupun di ekspor keluar negeri. Setiap tahun, puluhan atau ratusan ribu ton rotan mengalir melalui pintu gerbang Surabaya. Hasil observasi pelabuhan menunjukkan bahwa, hampir setiap hari terdapat bongkar muat kapal yang berisi rotan, dengan kapasitas yang cukup besar. Rotan-rotan itu diambil dan kemudian diolah oleh perusahaan-perusahaan rotan ½ jadi, yang memang cukup banyak terdapat di Surabaya. Rotan ½ jadi yang dihasilkan, selanjutnya dijual ke sentra-sentra industri rotan seperti Jepara, Cirebon dan Sukoharjo. Penjualan kadangkala dilakukan melalui transaksi langsung dengan pedagang atau pengusaha mebel atau dipasarkan melalui agen pemasaran mereka yang tersebar di sentra-sentra industri mebel rotan di Jawa. Selain dipasarkan di dalam negeri, rotan ½ jadi yang dihasilkan juga di ekspor ke luar negeri. Data ekspor rotan yang dikeluarkan oleh Dinas Perindag Jawa Timur menunjukkan realisasi ekspor pada tahun 1999, setahun setelah kesepakatan pemerintah dan IMF tentang pencabutan larangan ekspor rotan di tandatangani, sebesar 777 ton. Jumlah ini melonjak drastis pada tahun 2000 menjadi hampir 5000 ton, tahun 2001 menjadi hampir 13.000 ton dan tahun 2003 menjadi 44.000 ton. Perkembangan industri rotan yang demikian pesat tidak luput dari peran para pelaku usaha di dalamnya. Mereka terdiri dari para pedagang, pengusaha dan perajin. Pedagang, bisa digolongkan menjadi dua, yaitu pedagang besar, yang mampu melakukan transaksi pembelian rotan antar pulau dan melakukan ekspor; dan pedagang menengah, yang memiliki skala usaha lebih kecil dibandingkan pedagang besar. Karena keterbatasannya, pedagang menengah mengambil rotan dari pedagang besar dan menjualnya kembali kepada pengusaha mebel/kerajinan kecil. Sementara pengusaha mebel/kerajinan besar, karena sumber daya yang dimilikinya, lebih suka mendatangkan rotan dari daerah asalnya. Di lapisan paling bawah, terjauh dari pasar maupun dari sumber bahan baku adalah perajin (lihat gambar)



Gambar 2 Pola Umum Perdagangan di Wilayah Surabaya, Sidoarjo, Gresik dan Keterkaitannya dengan Daerah Lain

Sumber : Survey Rotan FT Link Consultant – SHK Kaltim dan Disperindag, 2010

- Perkembangan dan Pola Umum Industri Rotan di Kabupaten Cirebon dan sekitarnya Cirebon, merupakan daerah penghasil produk jadi terbesar di Indonesia. Sedikitnya 80% ekspor produk jadi rotan Indonesia disumbangkan oleh Cirebon. Industri rotan menjadi mata pencaharian utama dari penduduk Kabupaten Cirebon dan sekitarnya, seperti Kuningan, Indramayu dan Majalengka. Data berikut menunjukkan kenaikan produksi mebel ekspor Kabupaten Cirebon dari tahun 1997 – 2003 (Disperindag Cirebon 2003, diolah). Kategorisasi pelaku industri rotan di Kabupaten Cirebon relatif sama dengan Surabaya, yaitu terdiri dari pedagang besar, pengusaha besar,

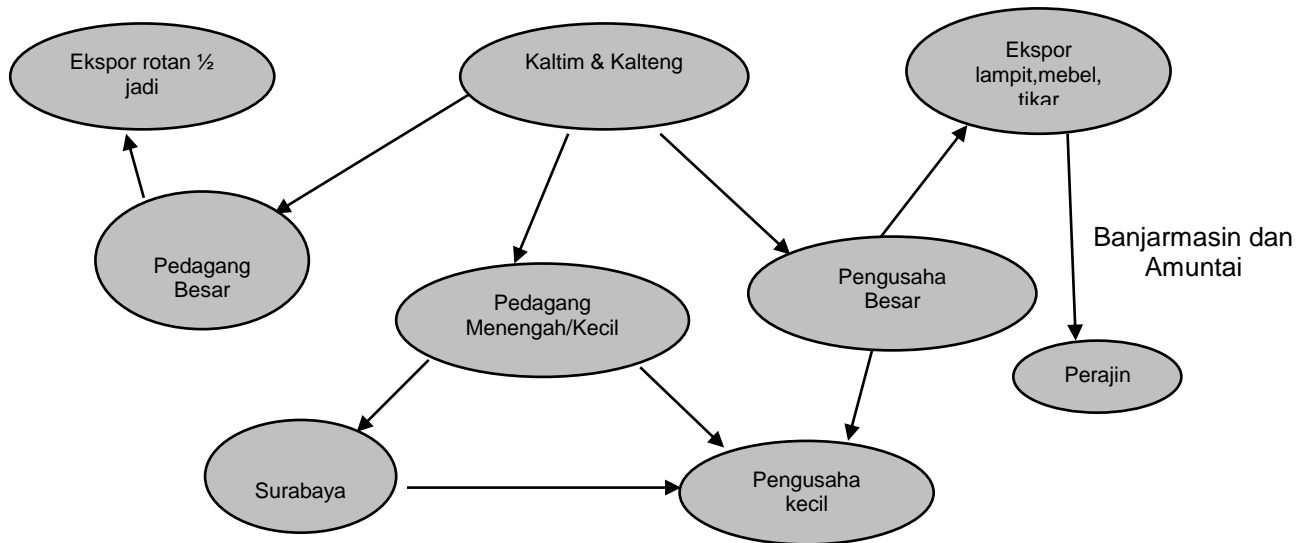


Gambar 4 Pola Umum Perdagangan di Wilayah Jawa Tengah dan Keterkaitannya dengan Daerah Lain

Sumber : Survey Rotan FT Link Consultant – SHK Kaltim dan Disperindag, 2010

4. Perkembangan dan Pola Umum Industri Rotan di Banjarmasin dan Amuntai

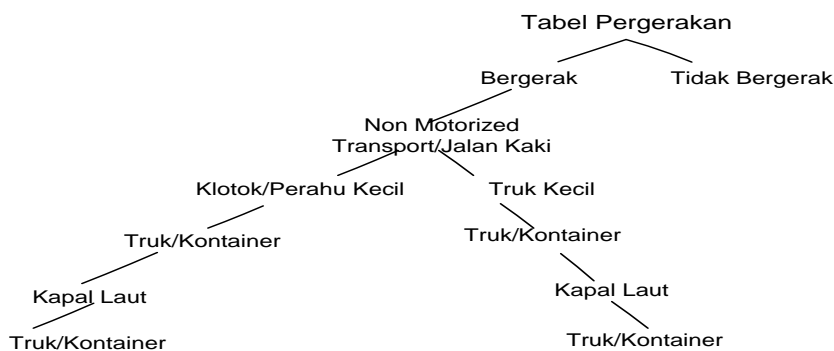
Industri rotan di kelompok Banjarmasin relatif berbeda dibandingkan sentra industri rotan di Jawa. Produk unggulan dari Banjarmasin adalah lampit dan tikar rotan. Perkembangan industri lampit juga menunjukkan kecenderungan yang berbeda dengan mebel maupun kerajinan rotan lain. Buktinya, meski sejak 1996 – 2000 ekspor mebel rotan selalu mengalami peningkatan, namun lampit justru sebaliknya. Data dari Deperindag Kalsel menunjukkan penurunan ekspor lampit secara drastis selama tahun 1996-2000. Kalau pada tahun 1996 ekspor lampit masih menunjukkan angka US\$ 14,6 juta, maka pada tahun 2000 nilainya hanya tinggal US\$ 3 juta saja (Cahyat, 2001). Penurunan ini tampaknya terus berlanjut, dan terbukti ketika peneliti menggali data di Banjarmasin, banyak sekali pabrik-pabrik lampit yang gulung tikar. Pola umum perdagangan yang terjadi di Banjarmasin adalah seperti yang terlihat dari gambar 5 dibawah. Rotan Banjarmasin masih dipasok dari Kaltim dan Kalteng. Pasokan dari Kaltim dan Kalteng ini diakses oleh pedagang skala besar, yang kemudian mengirimnya ke Pulau Jawa atau luar negeri. Pedagang skala menengah dan kecil juga bisa mengakses rotan dari Kaltim dan Kalteng, kemudian melepasnya ke pasar lokal, yaitu pada para pengusaha lampit/tikar/mebel berskala kecil. Sementara pengusaha lampit/mebel besar, juga melakukan akses langsung ke Kaltim dan Kalteng, sebagaimana dilakukan oleh Pedagang Besar. Produk jadi berupa lampit, tikar atau mebel kemudian dikirim keluar negeri, terutama ke Jepang.



Gambar 5 Pola Umum Perdagangan di Wilayah Banjarmasin-Amuntai dan Keterkaitannya dengan Daerah Lain
 Sumber : Survey Rotan FT Link Consultant – SHK Kaltim dan Disperindag, 2010

DISKUSI

Masalah pendistribusian, jalur transportasi dan penyediaan untuk industri rotan dalam suatu sistem rantai pasok dilakukan dengan menetapkan kebijakan persediaan dan kebijakan transportasi penetapan dilakukan harus secara terintegrasi antar bagian satu dengan bagian berikutnya (Chan dkk, 1998). Kebijakan-kebijakan ini harus terkoordinasi untuk menjamin ketersediaan produk pada saat konsumen membutuhkan. Berhubungan dengan masalah transportasi rotan yang harus mengangkut bahan baku dari hulu sampai industri rotan nasional diperlukan suatu perencanaan sistem transportasi yang akan melibatkan lebih dari satu moda transportasi sebagai kajiannya (lihat gambar 6)



Gambar 6 Proses Pemilihan Moda Distribusi Bahan Baku Rotan

Mengingat masalah sistem transportasi adalah masalah pergerakan manusia dan barang yang pastinya akan membutuhkan berbagai jenis moda yang akan digunakan. Ditambah lagi Indonesia sebagai daerah kepulauan tentunya memiliki karakteristik tertentu dalam masalah sistem transportasi sehingga pergerakan dari suatu tempat asal ke tempat tujuan sangat tidak mungkin menggunakan satu moda saja sebagai alat angkutnya. Tidak mengherankan bahwa sistem transportasi Nasional (Sistranas) yang kita miliki mempunyai konsep utama, yaitu konsep sistem transportasi integrasi antar moda (Ofyar Tamin, 2008).



Kalaupun kajian yang akan dilakukan difokuskan pada daerah tertentu misalnya asal bahan baku rotan sampai ke industri rotan, perencanaan transportasi harus memperhatikan adanya interaksi antara pergerakan internal di daerah asal bahan baku rotan dengan pergerakan eksternalnya. Konsep sistem transportasi yang mengintegrasikan antar moda tentunya memegang peranan yang sangat penting karena proses pertukaran moda terjadi di terminal, pelabuhan, bandara dan tempat transit lainnya sangat di perhatikan oleh pembuat perencanaan transportasi. Ketidak efisienan dalam proses pertukaran moda ini tentunya akan menyebabkan seluruh sistem transportasinya menjadi tidak efisien. Ketidak efisienan dalam proses pertukaran moda ini tentunya akan menyebabkan seluruh sistem transportasinya menjadi tidak efisien dan merupakan suatu pemborosan besar yang akan berakibat terhadap ongkos yang ditimbulkan menjadi semakin mahal. Kasus bahan baku rotan yang terjadi saat ini, selain dari hilangnya bahan baku rotan dari pasar juga karena kondisi biaya transportasi yang menjadi beban petani atau pengumpul rotan menjadi semakin mahal. Padahal ketika keran ekspor bahan baku dibuka harga bahan baku di petani masih sama tetapi saat itu, ongkos transportasi menjadi beban eksportir yang menyediakan sendiri armada angkut bahan baku rotan atau mereka menyewa dari angkutan umum yang ada untuk sampai ke dermaga di ibu kota kabupaten/provinsi. Permasalahan inilah yang menimbulkan ketidakefisienan sistem transportasi sehingga terjadi pemborosan besar dan akan berakibat terhadap ongkos yang ditimbulkan menjadi semakin mahal. Sistem pendistribusian bahan baku rotan melewati jumlah layer yang berbeda-beda sebelum akhir berada di tangan para pengusaha produk jadi rotan. Ada yang hanya melewati 1 – 2 layer pemain, tetapi ada juga yang melewati lebih dari 5 layer. Semakin banyak layer yang harus dilewati oleh rotan, berarti semakin jauh tinggi pula harganya. Dalam saluran distribusi panjangnya rantai atau panjangnya saluran sangat mempengaruhi kondisi sistem distribusi yang akan terjadi dan membuat harga bahan baku menjadi lebih mahal. Kasus distribusi bahan baku rotan yang terjadi di Indonesia perlu suatu rantai distribusi yang lebih pendek sehingga dapat lebih dikendalikan dengan menggunakan strategi pengendalian saluran distribusi

KESIMPULAN

Strategi saluran distribusi merupakan penentuan manajemen saluran distribusi yang dipergunakan oleh produsen untuk memasarkan barang dan jasanya, sehingga produk tersebut dapat sampai ditangan konsumen sasaran dalam jumlah dan jenis yang dibutuhkan, pada waktu yang dibutuhkan/ diperlukan, dan ditempat yang tepat. Dalam kasus distribusi bahan baku rotan Indonesia yang terjadi saat ini penggunaan strategi pengendalian saluran distribusi merupakan usulan strategi yang akan disampaikan dalam penelitian ini. Dengan menggunakan Strategi Pengendalian Saluran distribusi jumlah layer yang ada dikurangi menjadi lebih pendek dengan cara memutuskan atau menghilangkan beberapa layer pada jalur transportasi agar distribusi bahan baku rotan menjadi lebih pendek dan akan menyebabkan harga bahan baku rotan menjadi lebih rendah.

DAFTAR PUSTAKA

1. Browne M, Gomez M (2011) The Impact on urban distribution operations of upstream supply chain constrain, *International Journal Of Physical Distribution & Logistik Management* Vol 41 No 9 Tahun 2011 pp 896-912
2. Cahyat, Ade (2001). *Memperbaiki Pengelolaan Sumberdaya dan Sistem Perdagangan Rotan. Bahan Lokakarya Penguatan Kapasitas dan Posisi Tawar Produsen Rotan Menuju Perdagangan Berkeadilan*, 17-18 Januari 2001 di Samarinda. Tidak diterbitkan
3. Chan, L.M.A dan Simchi Levi,D (1998) Probabilitas analysis and algorithms for three level distribution system, *Management Science*, 40(11), pp 1562-1576
4. SK Menperindag tentang Larangan Ekspor 30 Maret 2010 : Mampukan Industri Rotan Dalam Negeri bangkit?, www.bisnis.com,
5. Pujawan, I.N (2005): *Supply Chain Management*, Guna Widya Surabaya



6. Philip Kloter (2008) Strategi Pemasaran
7. Siaran Pers Deperindag (2005) tentang SK No. 355/MPP/Kep/5/2004 tentang Pengaturan Ekspor Rotan
8. SK. Menteri Perdagangan No 35/M-Dag/Per/11/2011 yang menetapkan bahwa pengiriman ekspor rotan dilarang sejak 20 Desember 2011.
9. Survey Rotan FT Link Consultant – SHK Kaltim (2005)
10. Ofyar Z Tamin (2008) Perencanaan Pemodelan Rekayasa Transportasi