

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Tanaman karet (*Hevea brasiliensis*) merupakan salah satu komoditi pertanian yang penting baik untuk lingkup internasional dan istimewa bagi Indonesia. Di Indonesia karet merupakan salah satu hasil pertanian terkemuka karena banyak menunjang perekonomian negara. Hasil devisa yang diperoleh dari karet cukup besar. Bahkan, Indonesia pernah menguasai produksi karet dunia dengan melibas negara-negara lain dan negara asal tanaman karet sendiri di Daratan Amerika Selatan.

Banyak perkebunan-perkebunan karet yang tersebar di berbagai propinsi di Indonesia. Perkebunan karet yang besar banyak di usahakan oleh pemerintah serta swasta sedangkan perkebunan-perkebunan karet dalam skala kecil pada umumnya dimiliki oleh rakyat. Bila di himpun secara keseluruhan, jumlah kebun karet di Indonesia sedemikian besar sehingga usaha tersebut cukup menentukan bagi dunia perkaretan nasional.

Pada tahun 1864 perkebunan karet mulai diperkenalkan di Indonesia. Perkebunan karet di buka oleh Hofland pada tahun tersebut di daerah Pamanukan dan Ciasem, Jawa Barat. Pertama kali jenis yang di tanam adalah karet rembung atau *Ficus elastica*. Jenis karet *Hevea* (*Hevea brasiliensis*) baru ditanam di pulau Jawa pada tahun 1906. Sejarah karet di Indonesia pernah mencapai puncaknya. Pada masa itu Indonesia menjadi negara penghasil karet alam terbesar di dunia. Komoditi ini pernah begitu di andalkan sebagai penopang perekonomian negara. Waktu itu sampai terkenal ucapan *Rubber is de kurk waarop wij dirjven*, yang berarti karet adalah gabus di mana kita mengapung (Tim Penulis PS, 2000).

Setidaknya ada enam negara produsen utama karet alam dunia yaitu Thailand, Indonesia, Malaysia, India, China. Di tingkat dunia, Indonesia memiliki areal karet alam yang terluas (3.445 juta ha) di bandingkan dengan negara-negara lainnya. Namun produktivitas perkebunan karet Indonesia lebih rendah yaitu 987 kg/ha/th apabila di bandingkan dengan negara-negara

produsen karet alam dunia seperti India (1.784 kg/ha/th), Vietnam (1.699 kg/ha/th), Thailand (1.712 kg/ha/th) dan Malaysia (1.073 kg/ha/th) (Barani, 2012).

Tabel 1.1 Luas Areal, Produksi dan Produktivitas Perkebunan Karet Negara Produsen.

No.	Negara	Total Areal (Ha)	Tanaman Menghasilkan (Ha)	Produksi (Ton)	Produktivitas (Kg/ha)
1.	Indonesia	3.445,0	2.773	2.736	987
2.	Thailand	2.785,0	1.900	3.252	1712
3.	Malaysia	1.020,4	875	939	1073
4.	China	1.005,0	566	665	1175
5.	Vietnam	740,0	438,5	755	1721
6.	India	712,5	477	851	1784

Sumber : IRSG Statistical Bulletin, 2011.

Semua kegiatan baik ekspor dan impor itu tidak akan berjalan tanpa adanya unsur-unsur yang ada dalam proses produksi yang ada mulai dari proses pembibitan, perawatan dan akhirnya pemanenan dimana dalam semua kegiatan tersebut menggunakan transportasi atau pengangkutan dalam masing-masing kegiatannya dan kegiatan transportasi merupakan kegiatan penting yang terdapat dalam proses produksi karet tersebut.

Setelah lateks sadapan terkumpul seluruhnya, lateks dari tangki penerimaan atau pengumpulan yang berada di lokasi tempat pengumpulan hasil kebun, kemudian di angkut dengan tangki pengangkut ke pabrik. Tangki pengangkut ada yang ditarik dengan traktor dan ada pula yang di terpasang pada truk-truk tangki. Dalam pengangkutan lateks ke pabrik harus dijaga agar lateks tidak terlalu tergoncang dan terlalu kepanasan karena dapat berakibat terjadinya prakoagulasi di dalam tangki.

Lateks sebagai bahan baku berbagai hasil karet, harus memiliki kualitas yang baik, salah satu faktornya adalah pengangkutan (goncangan, keadaan tangki, jarak, jangka waktu). Sedapat mungkin harus di usahakan semua lateks dapat diangkut ke pabrik pusat, agar dapat dilakukan pencampuran lateks dari semua bagian kebun dalam satu atau beberapa bak pencampur di pabrik, sehingga dapat di harapkan hasil yang seragam. Jika keadaan tempat memaksa untuk dilakukan koagulasi di kebun, jumlah lateks yang dikoagulasi sedapat mungkin harus dibatasi (Setyamidjaja, 1993).

Secara teknis, transportasi atau alat angkut adalah suatu hal yang sungguh- sungguh harus di perhatikan baik dalam pengangkutan hasil panen karet (lateks). Apakah secara fisik sudah memenuhi kriteria baik atau layak dalam proses pengangkutan hasil panen yang di adakan di arel perkebunan karet, baik itu dalam manajemen perawatan alat-alat transportasi angkut panen karet agar dalam proses pengangkutan dapat dikatakan layak atau dapat mengangkut dalam kapasitas yang memenuhi standard SOP Perusahaan karet dan juga waktu pengangkutan dari TPH ke pabrik pusat juga harus tepat waktu agar tercapai target yang diinginkan.

Secara Ekonomis, dalam transportasi panen adalah dimana dengan alat angkut yang ada di suatu perusahaan dapat di maksimalkan sepenuhnya yaitu dengan memperhatikan sisi ekonomis alat transportasi tersebut, supaya dalam pengangkutan lebih memperhatikan jumlah muatan alat angkut (dump truck) khususnya dalam pengangkutan panen karet dari TPH sampai ke pabrik pusat dimana kapasitas muatannya lebih di tingkatkan begitu juga memperhatikan jumlah alat angkut yang digunakan untuk mengangkut hasil panen agar meminimalisasi jumlah alat transportasi sesuai dengan yang di butuhkan untuk mengangkut hasil panen karet dari kebun sampai ke pabrik.

Kontinuitas teknis dan ekonomis dalam pengangkutan hasil panen tidak akan berjalan dengan baik dan tercapai jika jumlah hasil panen karet di kebun (TPH) tidak sesuai dengan kapasitas muatan alat angkut yang digunakan, maka dibutuhkan manajemen yang baik dalam mengatur ketersediaan hasil panen di TPH sehingga kontinuitas pengangkutan hasil

panen (lateks) dapat terlaksana dengan baik sehingga transportasi panen dari beberapa TPH yang ada di kebun sampai ke pabrik pusat dapat terlaksana dengan baik

B. Perumusan Masalah

Dalam pengolahan kebun karet, faktor transportasi mendapat perhatian khusus. Agar dapat dilakukan pencampuran lateks dari semua bagian kebun dalam satu atau beberapa bak pencampur di pabrik, sehingga dapat di harapkan hasil yang seragam. Transportasi yang baik dan lancar menyebabkan program perawatan jalan harus baik agar proses pengangkutan hasil panen karet tidak terhambat. Pentingnya transportasi diperkebunan karet maka perawatan dan cara perbaikan alat angkut truk-truk tangki atau traktor yang merupakan sarana transportasi harus di perhatikan sehingga kendaraan tersebut dapat berfungsi dengan baik pada saat di butuhkan sehingga dapat bernilai ekonomis bagi perusahaan.

Transportasi merupakan bagian yang penting dalam proses pemanenan. Tak hanya mengangkut lateks dari areal perkebunan ke pabrik, transportasi juga merupakan satu mata rantai tercapainya asas dan turut menentukan kualitas lateks yang akan di campur di pabrik. Dalam proses kerja dilapangan, transportasi dan kondisi jalan juga merupakan faktor yang sering menjadi penghambat tercapainya target produksi karet dan kualitas lateks, terutama pada areal yang berbukit dan jalan yang berlubang atau jalan yang buruk.

Selain masalah alat transportasi yang baik, pengangkutan yang tepat waktu, perbaikan dan perawatan jalan juga harus di perhatikan dan masalah pengumpulan hasil panen hari itu dari kebun atau ancak ketempat pegumpulan hasil panen (TPH Induk) juga harus diperhatikan karena akan berpengaruh terhadap waktu transportasi panen lateks dari TPH ke TPH selanjutnya hingga sampai di pabrik pusat.

Oleh karena itu rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana sistem pengangkutan hasil panen yang dilakukan kebun karet.
2. Bagaimana biaya perawatan dan perbaikan alat transportasi (*field truck*) panen yang ada di kebun karet.
3. Bagaimana manajemen efisiensi teknis dan ekonomis alat transportasi (*field truck*) panen yang ada di kebun karet.

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan memahami proses sistem pengangkutan hasil panen karet menggunakan (*field truck*) dari TPH ke pabrik pusat di PT. Bridgestone Sumatra Rubber Estate.
2. Untuk mengetahui biaya yang dikeluarkan dalam proses pemeliharaan dan perawatan alat transportasi panen karet di PT.Bridgestone Sumatra Rubber Estate.
3. Untuk mengetahui Efektivitas dan Efisiensi biaya yang dikeluarkan alat angkut (*field truck*) yang digunakan untuk mengangkut hasil panen karet di PT.Bridgestone Sumatra Rubber Estate.

D. Manfaat Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana menganalisa pengangkutan hasil panen karet menggunakan armada (*field truck*) di PT. Bridgestone Sumatra Rubber Estate.
2. Bagi perusahaan, sebagai sumber informasi untuk dapat mengevaluasi hasil kerja dalam pengangkutan panen karet dan tambahan pengembangan perkebunan sehingga menambah performan perusahaan.
3. Bagi pembaca sebagai tambahan ilmu dan wawasan, serta bahan acuan penelitian lebih lanjut.