I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kelapa sawit (*Elaeis guineensis Jacq.*) merupakan salah satu tanaman industri yang cukup penting dan berperan dalam pembangunan nasional karena kelapa sawit adalah komoditas ekspor terbesar di Indonesia sehingga menjadi sumber devisa negara. Tahun 2010 volume ekspor minyak sawit mentah (CPO) mencapai 16.291.856 ton dengan nilai US$ 13.468.966.000 meningkat pada tahun 2016 menjadi 24.150.232 ton dengan nilai US$ 14.744.451. Luas areal penanaman kelapa sawit juga mengalami peningkatan pada 3 bentuk usaha perkebunan di Indonesia. Tahun 2010 luas areal tanaman kelapa sawit perkebunan rakyat (PR) mencapai 3.387.257 ha meningkat pada tahun 2017 menjadi 4.756.272 ha, luas areal tanaman kelapa sawit pada perkebunan besar nasional (PBN) tahun 2010 mencapai 631.520 ha, lalu meningkat pada tahun 2017 menjadi 752.585 ha, dan luas areal tanaman kelapa sawit perkebunan besar swasta (PBS) tahun 2010 mencapai 4.366.617 ha meningkat pada tahun 2017 menjadi 6.798.820 ha (Direktorat Jenderal Perkebunan, 2017).

Salah satu tahapan dari kegiatan budidaya kelapa sawit adalah pemanenan, dimana pemanenan tanaman kelapa sawit adalah pemotongan tandan buah segar dari pohon hingga pengangkutan ke pabrik. Pelaksanaan pemanenan meliputi: penentuan kriteria panen, kerapatan panen, rotasi panen, peramalan produksi penyediaan tenaga pemanen, organisasi panen, pengumpulan hasil, pengangkutan panen, dan pengawasan panen. Produksi tanaman kelapa sawit meningkat mulai umur 4-15 tahun dan akan menurun kembali setelah umurnya 15-25 tahun. Setiap pohon sawit dapat menghasilkan 10-15 TBS per tahun dengan berat 3-40 kg per tandan, tergantung umur tanaman. Dalam satu tandan, terdapat 1.000-3.000 brondolan dengan berat brondolan berkisar 10-20 gr. Volume produksi per hektar lahan perkebunan sawit akan sangat menentukan pendapatan, karena itu titik kritis usaha ini adalah produktivitas dan harga TBS. Volume produksi per hektar lahan perkebunan selain ditentukan oleh luas lahan dan jenis bibit yang digunakan

juga sangat dipengaruhi oleh intensitas pemeliharaan yang dilakukan sehingga tanaman tapat tumbuh dan menghasilkan produksi yang optimal (Pusat Penelitian Kelapa Sawit, 2009).

Tanaman kelapa sawit merupakan salah satu tanaman penghasil produksi buah per hektare lebih tinggi dibandingkan dengan tanaman lainnya. Karena itu, pekerjaan transportasi diperkebunan kelapa sawit merupakan salah satu pekerjaan yang cukup penting. Pengangkutan buah merupakan salah satu mata rantai dari tiga mata rantai yang terpenting dan saling memengaruhi antara potong buah, transportasi dan pengolahan.

Buah kelapa sawit hasil panen (TBS) harus segera diangkut ke pabrik agar dapat segera diolah. Buah yang tidak langsung diolah dapat menghasilkan minyak dengan kadar asam lemak bebas (*free fatty acid*) yang tinggi. Kadar asam lemak bebas yang tinggi mengindikasikan kualitas minyak tidak baik. Karena itu, pengolahan buah kelapa sawit harus dilaksanakan paling lambat delapan jam setelah panen. Asam lemak bebas pada minyak kelapa sawit mentah merupakan hasil kegiatan enzim lipase. Buah kelapa sawit hasil panen yang masih segar hanya mengandung 0,1% asam lemak bebas. Sementara itu, buah yang sudah memar atau pecah mengandung asam lemak bebas sehingga 50% dalam waktu beberapa jam. Bahkan, apabila buah dibiarkan tanpa perlakuan khusus, kandungan asam lemak bebas setelah 24 jam dapat mencapai 67%. Untuk mengatasi terbentuknya asam lemak bebas, buah kelapa sawit harus dipanasi dengan suhu antara 90-100 C menggunakan panas uap air. Salah satu upaya menghindari terbentuknya asam lemak bebas adalah proses pengangkutan buah dari kebun ke pabrik harus secepatnya. (Lubis, 2011)

Pengangkutan tandan buah dapat dibagi atas dua bagian yaitu, pengangkutan dari pohon yang dipanen ke tempat pengumpulan hasil (TPH) dan pengangkutan dari TPH menuju pabrik dilakukan oleh petugas transportasi. Kebutuhan transportasi untuk angkut TBS pada umumnya 75-80% dari total angkutan setiap hari. Kapasitas setiap kendaraan harus semaksimal mungkin. Oleh karena itu, apabila TBS suatu areal/afdeling sudah

habis dari lapangan lebih cepat dari biasanya, harus pindah ke areal/afdeling lain yang terkendala transportasinya. (Pardamean, 2017)

Transportasi dalam hal ini dapat diartikan sebagai sarana dan prasarana angkut buah kelapa sawit baik dari pokok kelapa sawit ke TPH ataupun dari TPH ke pabrik kelapa sawit (PKS) dan harus diterima maksimal 8 jam setelah panen, apabila lebih dari 8 jam maka akan terjadi peningkatan asam lemak bebas yang akan mengurangi mutu dari TBS. Agar proses pengiriman dapat dilakukan dengan tepat waktu maka penting dilakukannya perawtan dan cara perbaikan kendaraan sehingga dapat berfungsi dengan baik saat dibutuhkan.

Dalam hal pengangkutan TBS dari lapangan ke PKS dapat dilakukan dengan dua sistem yaitu pengangkutan dengan kendaraan kebun dimana pengangkutan TBS dilaksanakan dan diawasi oleh kebun. Pengangkutan oleh pemborong yaitu pengangkutan TBS dilakukan oleh kontraktor. Biaya angkut dihitung berdasarkan harga per kilogram TBS yang jumlahnya sesuai dengan hasil penimbangan di PKS. Khusus pengiriman TBS jarak jauh yang melewati jalan raya, harus ditimbang sebelum dikirim dan dilengkapi jaring dengan rantai keliling yang pada simpulnya diberi segel yang hanya dapat dibuka oleh petugas di pabrik untuk mencegah adanya pencurian TBS di jalan. Pada sistem pengangkutan menggunakan jasa kontraktor perusahaan bekerja sama atau ada kerja kontrak dengan pihak kontraktor. Apabila terjadi kerusakan pada kendaraan truk bukan tanggung jawab dari perusahaan tetapi tanggung jawab dari pihak kontraktor tersebut.

PT. Surya Indah Nusantara Pagi (PT. SINP) merupakan salah satu anak perusahaan PT. Astra Agro Lestari (PT. AAL) yang berada di wilayah Kalimantan Tengah (Pangkalan Bun). PT. SINP menerapkan dua sistem pengangkutan yaitu oleh perusahaan dan dengan bantuan kontaktor. Dalam hal ini kontraktor TBS mengikat diri untuk melakukan aktivitas pengangkutan dengan harga yang telah disepakati dalam SPK (Surat Perjanjian Kerja). Namun kontraktor yang ingin mengikatkan diri harus memiliki angkutan seperti *bin system* ataupun *dump truck* yang berguna untuk proses pengangkutan dari TPH menuju PKS. Seorang kontraktor akan menanggung

terlebih dahulu seluruh biaya ataupun harga yang dikeluarkan sebagai operasional angkutan.

Pembayaran yang dilakukan perusahaan membutuhkan waktu yang cukup lama yaitu dalam kurun waktu satu bulan, sehingga kontraktor harus memiliki modal yang besar agar operasional angkutan dapat terus berjalan. Seluruh biaya operasional angkut TBS menuju PKS akan ditanggung terlebih dahulu oleh kontraktor selama satu bulan lamanya. Pihak perusahaan akan melakukan pembayaran kepada kontraktor setelah adanya prestasi perkerjaan dalam satu bulan dengan perhitungan sesuai dengan berita acara pengangkutan TBS yang telah direkapitulasi.

Dari sisi kontraktor perlu dikaji lebih lanjut mengenai struktur biaya dan penentuan harga angkut dengan tujuan untuk memperkirakan kebutuhan modal guna membiayai operasional transportasi terlebih dahulu serta kontraktor harus memperoleh keuntungan sehingga usahanya dapat terus berjalan dengan baik dan lancar.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan dapat diidentifikasi permasalahan yaitu adanya biaya awal yang dikeluarkan kontraktor guna pembelian alat angkut yang biasanya kontraktor melakukan pembelian dengan pembayaran secara berangsur-angsur (kredit) serta masih banyak biaya lainnya yang dikeluarkan kontraktor TBS yang belum diketahui sehingga perlu diadakan penelitian lebih lanjut mengenai hal tersebut.

Berdasarkan permasalahan tersebut yang telah diuraikan, sehingga dapat diambil rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana struktur biaya angkut Tandan Buah Segar (TBS), Kontraktor PT. Surya Indah Nusantara Pagi?
2. Berapa harga pokok angkut Tandan Buah Segar (TBS), Kontraktor PT. Surya Indah Nusantara Pagi?
3. Berapa keuntungan yang dapat diperoleh Kontraktor TBS?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui struktur biaya angkut Tandan Buah Segar (TBS), Kontraktor PT. Surya Indah Nusantara Pagi.
2. Untuk mengetahui harga pokok angkut Tandan Buah Segar (TBS), Kontraktor PT. Surya Indah Nusantara Pagi.
3. Untuk mengetahui keuntungan yang diperoleh Kontraktor TBS PT. Surya Indah Nusantara Pagi.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi peneliti, penelitian ini menambah wawasan dan ilmu pengetahuan mengenai struktur biaya dan harga angkut TBS, Kontraktor PT. Surya Indah Nusantara Pagi.
2. Bagi kontraktor, penelitian ini dapat digunakan sebagai sumbangan pemikiran dan pertimbangan dalam mengambil keputusan yang berkaitan dengan biaya operasional angkut TBS.
3. Bagi calon peneliti, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu referensi untuk melakukan penelitian sejenis lainnya.