

LAPORAN PRAKTEK KERJA LAPANGAN

PERANAN TRANSPORTASI TERHADAP PENGANGKUTAN

PADA PT.TEGUH KARSA WANALESTARI LANGKAI

KAB.SIAK

Disusun dan diajukan sebagai salah satu syarat
menyelesaikan tugas akademik dan
memperoleh gelar ahli madya



EDI SUSANTO

00672004850

PROGRAM DIPLOMA III MANAJEMEN PERUSAHAAN

FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU SOSIAL

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI

SULTAN SYARIF KASIM

PEKANBARU

RIAU

2010

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR	v
DAFTAR TABEL	vi
ABSTRAK	vii
BAB 1 : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Tujuan dan Manfaat Laporan Penelitian.....	3
C. Metode Laporan Penelitian.....	3
D. Sistematika Penulisan.....	4
BAB II : TELAAH PUSTAKA	
A. Pengertian	6
B. Peranan Pengangkutan.....	8
C. Fungsi Pengangkutan	10
D. Kerangka Sistem Transportasi Terhadap Pengangkutan Umum.....	12
E. Manfaat Transportasi Terhadap Pengangkutan	14
F. Pengaruh Letak Perusahaan Terhadap Pengangkutan Kelapa Sawit.....	16
G. Asuransi Pengangkutan.....	21
BAB III : GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN	
A. Sejarah perusahaan.....	22
B. Visi dan misi perusahaan	23

C. Aktivitas Dikantor PT. Teguh Karsa Wanalestari.....	24
D. Struktur Organisasi.....	25
BAB IV : PEMBAHASAN	
A. Peranan Transportasi Terhadap Pengangkutan.....	28
B. Proses Transportasi.....	41
C. Pelayanan Pengangkutan.....	43
D. Analisis Biaya Transportasi Dalam Pengangkutan.....	47
BAB V : PENUTUP	
A. Kesimpulan	50
B. Saran.....	50
DAFTAR PUSTAKA.....	51

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1. Unsur-unsur Pengangkutan	13
Gambar 2. Dalam Proyek Waktu.....	16
Gambar 3. Struktur Organisasi PT. Teguh Karsa Wanalestari.....	27
Gambar 4. Manajer Distribusi Fisik Sebagai Administrasi Lini.....	30
Gambar 5. Segi Tiga Jasa.....	46

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1. Kerangka Atau Pola Sistem Transportasi.....	12
Tabel 2. Matrix Transportasi Dengan Penyelesaian Metode Vogel.....	20
Tabel 3. Banyaknya Muatan Barang Pada PT. Teguh Karsa Wanalestari.....	37

ABSTRAK

Setiap perusahaan didirikan untuk mendapatkan keuntungan, kesejahteraan anggota atau kepentingan masyarakat dan sebagainya. Untuk mencapai tujuan tersebut suatu perusahaan harus memiliki manajemen yang baik. Manajemen yang baik akan berjalan dengan baik apabila ada peranan transportasi terhadap pengangkutan pada perusahaan yang terorganisir mobilitasnya.

Transportasi merupakan sarana dalam menjalankan pengangkutan barang, pemindahan manusia (*imigrasi*), serta jasa angkut yang sepenuhnya memberikan pelayanan dalam urusan mengantar dan mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumberdaya organisasi telah digunakan dengan cara paling efektif dan efisien guna tercapai tujuan perusahaan. Dengan adanya sarana dan prasarana transportasi diharapkan pengangkutan menjadi cepat, hemat waktu, efisien dan profit yang akan diperoleh lebih maksimal nantinya pada PT. Teguh Karsa Wanalestari langkai Kab. Siak.

Pengangkutan adalah jasa yang diberikan seseorang untuk mencapai tujuan keluar kota atau berpindahya dari tempat yang satu ketempat lainnya dalam melakukan rutinitas kebutuhan primer, skunder, tersier dan rekreasi. Diharapkan dengan semakin meningkatnya transportasi yang memadai akan membuat perusahaan mencapai tujuan yang diinginkan bersama.

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Sejak dahulu transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang – barang dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali.

Pada tahun 1800-1860 transportasi telah mulai berkembang dengan dimanfaatkannya sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api, yang banyak digunakan dalam dunia perdagangan. pada tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya dengan sistem transportasi multi modal dan sampai sekarang alat transportasi terhadap pengangkutan semakin berkembang dengan pesat sesuai dengan kemajuan zaman.

Transportasi sebagai dasar untuk membangun ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrilisasi dengan adanya transportasi menyebabkan spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan bidang pengangkutan dalam sektor transportasi masa kini.

Transportasi merupakan sarana dalam menjalankan pengangkutan barang, pemindahan manusia (*imigrasi*), serta jasa angkut yang sepenuhnya memberikan pelayanan dalam urusan mengantar. Peranan transportasi disuatu perusahaan sangat penting, tanpa adanya transportasi suatu perusahaan tidak akan

berjalan dengan normal. Sebagai contoh perusahaan kelapa sawit yang berdiri di bidang pembibitan dan penanaman peranan transportasi dalam pengangkutan perlu adanya mobilitas yang memadai, yang bertujuan untuk melakukan pemindahan bibit kelapa sawit, pemindahan material seperti pupuk, serta alat-alat yang digunakan untuk bekerja karyawan lainnya.

Dalam proses transportasi pengangkutan menjadi sumber yang menguntungkan. Situasi yang dijalankan lebih cepat dan mudah serta konsekuen dalam beberapa tindakan pengangkutan. pada perusahaan juga transportasi digunakan untuk mengangkut orang kerja ketempat tujuan guna mempercepat waktu dan cepat dalam memperoleh hasil yang maksimal dalam bekerja.

PT. Teguh Karsa Wanalestari yang berada di Siak Sriindrapura merupakan salah satu perusahaan kelapa sawit yang bergerak dalam bidang pembibitan serta penanaman kelapa sawit yang nantinya akan dilanjutkan dengan proses pemanenan kelapa sawit, dalam menjalankan pembibitan serta penanaman ini dibutuhkan transportasi untuk proses pengangkutan bibit kelapa sawit ketempat penanaman.

Berdasarkan dari proses penanaman, pemanenan sampai pengolahan untuk kedepan maka dibutuhkannya banyak alat untuk mengangkut kelapa sawit tersebut, oleh sebab itu pentingnya transportasi pada PT. Teguh Karsa Wanalestari mendorong saya untuk membuat laporan praktek kerja lapangan yang berjudul :
“PERANAN TRANSPORTASI TERHADAP PENGANGKUTAN PADA PT.TEGUH KARSA WANALESTARI LANGKAI KABUPATEN SIAK”.

B. Tujuan dan Manfaat laporan PKL

Tujuan

1. Untuk mengetahui peranan transportasi terhadap pengangkutan dalam meningkatkan sarana dan prasarana yang kondusif dan efisien dalam penggunaannya.
2. Untuk mengetahui berapa banyak barang dan jasa yang akan diangkut untuk proses manajemen transportasi dalam pengangkutan kelapa sawit.
3. Untuk mengetahui alat apa-apa saja yang digunakan pada PT.Teguh karsa dalam mengangkut bibit dan karyawan BHL (buruh harian lepas).

Manfaat

1. Sebagai bahan pengetahuan dan penerapan nantinya dalam dunia kerja .
2. Bagi perusahaan yang bersangkutan laporan PKL ini diharapkan sebagai bahan masukan.

C. Metode Pelaporan

a. Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada PT. Teguh Karsa Wanalestari yang bergerak dalam bidang perkebunan kelapa sawit yang berlokasi di Kecamatan Bungaraya, Kabupaten Siak Sriindrapura, Provinsi Riau.

b. Jenis Dan Sumber Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Primer

Yaitu data yang diperoleh langsung dari pihak lokasi penelitian yang dilakukan dengan cara wawancara dan kuesioner.

2. Data Skunder

Yaitu data yang diperoleh dari pihak lokasi penelitian, seperti struktur organisasi, sejarah singkat perusahaan, dan lain-lain.

c. Metode Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data dan informasi yang diperlukan dalam penelitian ini, penulis melakukan cara menginterview langsung kepada kepala bagian Personalia, humas, karyawan BHL, dan bagian-bagian lain dan melakukan koesioner, tentang hal-hal yang berhubungan dengan masalah yang dibahas dalam penelitian. Disamping itu, teknik pengumpulan data juga dilakukan dengan studi kepustakaan.

d. Analisis Data

Dalam melakukan analisis data, penulis menggunakan analisis deskriptif yaitu menganalisa atau menggambarkan data yang telah dikumpul, kemudian dirangkai dengan bermacam-macam teori pendukung.

D. Sistematika Penulisan Pelaporan

Pada bagian ini diuraikan melalui beberapa bab yang terdiri dari:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan serta sistematika penulisan, metode penulisan.

BAB II : TELAAH PUSTAKA

Pada bab ini diuraikan tentang definisi transportasi serta pengangkutan, faktor-faktor yang mempengaruhi transportasi terhadap pengangkutan, fungsi transportasi, kerangka sistem transportasi, peranan transportasi, tujuan dan manfaat transportasi.

BAB III : GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

Pada bab ini, diuraikan mengenai sejarah singkat berdirinya perusahaan, struktur organisasi perusahaan, aktivitas perusahaan, serta visi dan misi perusahaan.

BAB IV : HASIL PELAPORAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, membahas mengenai hasil laporan penelitian dan pembahasan masalah.

BAB V : PENUTUP

Pada bab ini akan dikemukakan beberapa kesimpulan dan saran yang diperoleh dari laporan peneliti yang dapat bermanfaat.

BAB II

TELAAH PUSTAKA

A. Pengertian

Transportasi adalah pemindahan manusia, barang atau jasa dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Sedangkan pengangkutan adalah alat atau sarana yang dijalankannya untuk bertransportasi, bermigrasi, melakukan kunjungan menuju tempat tujuan. Alat Transportasi terdiri atas tiga bagian yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

Transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare* yang mana *trans* berarti seberang atau sebelah lain *portare* berarti mengangkut atau membawa. jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (suatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ketempat lainnya. (Rustian kamaludin)

Penemuan dua terbesar setelah alfabet (tulisan) yang telah membawa kemajuan dalam kesejahteraan manusia adalah penemuan peralatan transportasi. Kemajuan pengangkutan adalah sebagai akibat kebutuhan manusia untuk bepergian kelokasi atau tempat yang lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ketempat lain yang membutuhkan

suatu barang.masa perkembangan transportasi terwujud dalam bentuk bahwa kemajuan alat angkut selalu mengikuti dan mendorong kemajuan teknologi transportasi. Perkembangan ini telah memupus kegelapan dalam kehidupan manusia yang tidak terjamah oleh kemajuan untuk jutaan tahun lamanya.

Dengan proses liberalisasi yang sekarang terus- menerus berkembang yang didukung dengan pembentukan berbagai kerja sama ekonomi regional *AFTA*, *APEC*, meluasnya lingkup kegiatan tersebut lebih nyata lagi. Sebenarnya banyak negara berkembang yang kurang siap menghadapi keterbukaan yang dibawa oleh liberalisasi tersebut. Karena itu liberalisasi perlu dikaitkan dengan kerjasama pembangunan. inti dari kerjasama tersebut antara lain adalah pembangunan infrastruktur (dimana salah satu unsurnya adalah transportasi) agar kesiapan negara- negara dalam alam kompetisi yang dibawa oleh arus liberalisasi itu cukup mantap. Untuk itu negara – negara berkembang seperti indonesia perlu segera memajukan sektor – sektor infrastruktur yang tentunya akan memerlukan investasi yang besar. (M.Nur Nasition)

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang(muatan) dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain. dalam transportasi terdapat dua unsur yaitu :

1. Pemindahan/ pergerakan (*movement*).
2. Secara fisik mengubah tempat dari barang (*komoditi*) dan penumpang ketempat lain.

B. Peranan Pengangkutan

Peranan pengangkutan mencakup bidang yang luas didalam kehidupan manusia yang meliputi atas berbagai aspek :

1. Aspek Sosial dan Budaya

Hampir seluruh kehidupan manusia didalam bermasyarakat tidak dapat dilepaskan dari pengangkutan, dimana dibutuhkan saling berkunjung dan membutuhkan pertemuan. dampak sosial dari transportasi dirasakan pada peningkatan standar hidup. Transportasi menekan biaya dan memperbesar kuantitas keanekaragaman barang, hingga terbuka kemungkinan adanya perbaikan dalam perumahan, sandang, dan pangan serta rekreasi.

2. Aspek Politis dan Pertahanan

Di negara maju maupun berkembang transportasi memiliki dua keuntungan (*advantages*) politis, yaitu sebagai berikut :

- a. Transportasi dapat memperkokoh persatuan dan kesatuan nasional
- b. Transportasi merupakan alat mobilitas unsur pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia, bukan saja untuk keperluan rutin angkutan unsur-unsur pertahanan dan keamanan.

3. Aspek Hukum

Di dalam pengoperasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban, dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan lalulintas. juga terhadap penerbangan luar negeri yang melewati batas wilayah suatu negara, diatur di dalam perjanjian antar negara (*bilateral air agreement*).

4. Aspek Teknik

Hal yang berkaitan dengan pembangunan dan pengoperasian transportasi menyangkut aspek teknis yang harus menjamin keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan.

5. Aspek Ekonomi

Dari aspek ekonomi pengangkutan dapat ditinjau dari sudut ekonomi makro dan ekonomi mikro. dari sudut ekonomi makro pengangkutan merupakan salah satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan nasional; sedangkan dari sudut ekonomi mikro pengangkutan dapat dilihat dari kepentingan perusahaan angkutan, dan pemakai jasa angkutan.

Peranan Transportasi Pada PT.Teguh Karsa Wanalestari merupakan :

- a. Sebagai penunjang semangat pekerja para BHL (buruh harian lepas),karyawan tetap,serta pegawai kantor dalam mengatur, dan mengelola perusahaan dengan adanya transportasi yang memadai dalam melakukan rutinitas perusahaan.
- b. Memperlancar jalannya mobilitas pembibitan dan penanaman dalam setiap pengangkutan,
- c. Mempercepat situasi yang akan terjadi,
- d. Alat angkutan sebagai sarana dan prasarana yang penting didalam perusahaan maupun diluar perusahaan.

Peranan transportasi dalam pengangkutan kelapa sawit sangat penting dan dibutuhkan dalam setiap perusahaan kelapa sawit,dari sejak pembibitan, penanaman sampai pada proses pemanenan. Kelapa sawit merupakan hasil

komoditi yang baik pada era sekarang kebutuhan akan pasokan minyak dan kualitas yang mendukung untuk kedepannya menjadi sumber pendapatan bagi daerah maupun perusahaan. Setiap aktivitas pengangkutan perlu adanya mobilitas yang memadai sarana dan prasarana serta kegiatan yang mengatur sebagai perencanaan yang terstruktur dalam perusahaan. Masalah yang dihadapi dalam transportasi pengangkutan bibit kelapa sawit untuk penanaman, serta karyawan menuju tempat pekerjaan serta kondisi tanah yang masih gambut, sehingga menjadi kendala dalam setiap aktivitas. Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu Negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi Negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*rate of growth*).

1. Transportasi dan kehidupan masyarakat
2. Spesialisasi secara geografis
3. Produksi yang ekonomis
4. Pembangunan nasional dan Hamkamnas

C. Fungsi Pengangkutan

Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap perlu dicapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan. Jika penyediaan jasa angkutan lebih kecil daripada permintaannya. akan terjadi kemacetan arus barang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga dipasaran. Sebaliknya jika harga penawaran jasa angkutan melebihi permintaannya maka akan timbul persaingan tidak sehat yang akan menyebabkan banyak perusahaan angkutan rugi

dan menghentikan kegiatannya. sehingga penawaran jasa angkutan berkurang, selanjutnya menyebabkan ketidaklancaran arus barang dan kegoncangan harga dipasar.

Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek – proyek pembangunan lainnya. jalan harus dibangun mendahului pembangunan proyek perkebunan kelapa sawit. Perluasan dermaga atau terminal (*stock barang*) didahulukan daripada pembangunan pabrik pupuk yang akan dibangun, guna melancarkan pengiriman peralatan pabrik dan bahan baku serta penyaluran hasil produksi ke pasar setelah pabrik beroperasi. Jika kegiatan – kegiatan ekonomi telah berjalan, jasa angkutan perlu terus tersedia untuk menunjang kegiatan –kegiatan tersebut. Demikianlah fungsi pengangkutan tersebut menunjang pembangunan dan melayani perkembangan ekonomi.

1. Angkutan penumpang untuk angkutan penumpang digunakan mobil/kendaraan pribadi dan alat angkut lainnya.
2. Selain mobil pribadi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, digunakan pula kendaraan untuk angkutan umum seperti bus, pesawat udara, kereta api, kapal laut, kapal penyeberangan dan pelayaran samudera luar negeri.

Dalam masyarakat untuk transportasi nasional lebih banyak digunakan pengangkutan barang daripada angkutan penumpang.

D. Kerangka Sistem Transportasi Terhadap Pengangkutan Umum

Transportasi adalah ilmu yang mempunyai banyak kaitannya dengan ilmu-ilmu lainnya seperti manajemen, pemasaran, pembangunan, ekonomi, undang-undang dan kebijakan pemerintah.

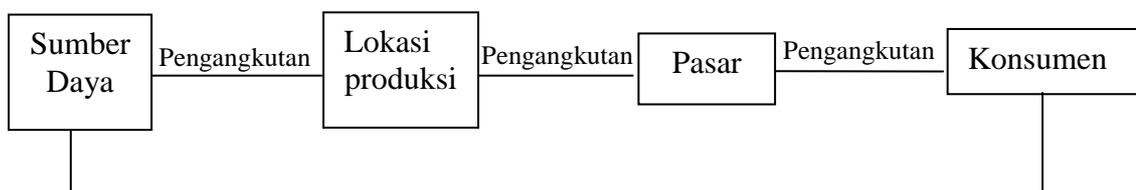
Sistem transportasi terdiri dari angkutan muatan (barang) dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut. Sebagai contoh kerangka sistem transportasi untuk angkutan umum yang berhubungan dengan kegiatan dalam perusahaan yaitu :

Table 1. Kerangka/Pola Sistem Transportasi

Pengaruh Faktor Ekstern		
UU/Peraturan	Pengaturan/Kebijakan	Pengguna Jasa
1. Transportasi umum	1. Pemerintah pusat	1. Masyarakat
2. Angkutan/mobil Pribadi	2. Pemerintah daerah	2. Perusahaan industri
3. Perjanjian untuk pengangkutan		3. Pemerintah
Sistem Transportasi		
Angkutan barang/muatan	Manajemen	
1. Transportasi darat (kereta api, bis, truk)	1. Manajemen lalulintas	
2. Angkutan laut (<i>shipping</i>)	2. Manajemen angkutan	
3. Angkutan udara		
4. Sistem angkutan kelapa sawit		

Pembiayaan pengadaan, pemeliharaan dan pengoperasian peralatan operasi dilakukan sendiri oleh usaha perusahaan angkutan. sifat pembiayaan peralatan operasi pada perusahaan yang demikian adalah sama disemua alat angkut. cara pembiayaan yang beda terlihat dalam pengadaan peralatan basis. Peralatan basis pada jenis alat angkutan yang lain seperti, jalan raya, pelabuhan laut, Bandar udara, di bangun dan dirawat oleh pemerintah. Perbedaan dalam pembiayaan pengadaan dan pemeliharaan peralatan basis ini tergambar pada komposisi biaya pada perusahaan angkutan. Hal ini sejalan dengan besarnya modal tetap yang tertanam dalam peralatan basis yang berbentuk rel, jembatan, bangunan serta stasiun dan lain- lain.

Kegiatan pengangkutan akhirnya terwujud pada pergerakan orang atau kendaraan dari tempat asal menuju tempat tujuan atau dikenal sebagai lalulintas. Dalam hal ini, barang merupakan muatan yang harus diangkut dari tempat asal ketempat tujuan. Sebagai subjek, orang adalah pengatur, pelaku dan pelaksana agar pengangkutan berjalan lancar, aman, dan nyaman.



Gambar 1. Unsur – Unsur Pengangkutan

Unsur – unsur transportasi

Dalam melakukan kegiatan pengangkutan diperlukan tersedianya dua jenis peralatan yang merupakan unsur–unsur pengangkutan :

- a. Peralatan operasi (*operating facilities*) yang juga sering disebut sebagai sarana pengangkutan berupa peralatan yang dipakai untuk mengangkut barang dan penumpang yang digerakkan oleh mesin, motor atau tenaga penggerak lainnya.
- b. Peralatan basis (*basic facilities*) yang disebut juga prasarana angkutan yang terdiri dari :
 1. Jalanan sebagai tempat Bergeraknya peralatan operasi seperti angkutan motor adalah jalan raya dan jembatan.
 2. Terminal sebagai tempat memberikan pelayanan kepada penumpang dalam perjalanan barang dalam pengiriman dan kendaraan sebelum dan sesudah melakukan operasinya. (Mughtarudin siregar)

Untuk lancarnya pelaksanaan angkutan perlu adanya fasilitas-fasilitas seperti :

- a. Fasilitas operasi yaitu alat-alat angkut serta perlengkapan tenaga penggerak,
- b. Jalan untuk tempat kendaraan lewat,
- c. Terminal adalah tempat dimana alat angkutan serta dimulai maupun sebagai tempat tujuan kegiatan tersebut. (karlina)

E. Manfaat Transportasi Terhadap Pengangkutan

Manfaat transportasi dalam setiap pengangkutan adalah sebagai berikut :

1. Mempermudah untuk kelangsungan aktivitas perusahaan dalam menjalankan pekerjaan pengangkutan pada perusahaan

2. Waktu yang digunakan lebih efisien, singkat dan keutungan yang akan dihasilkan lebih jauh dari sebelum menggunakan alat pengangkutan modern.

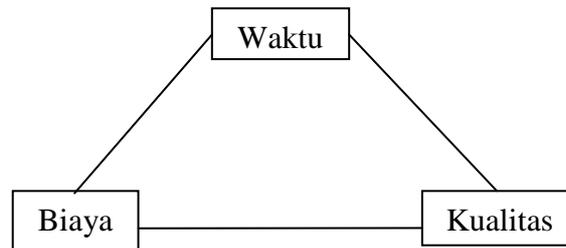
Manfaat transportasi sangat erat kaitannya dengan manajemen waktu dalam setiap mengatur proses transportasi, pengangkutan penumpang, barang atau jasa serta tujuan pengangkutan agar lebih efisien, singkat dan menguntungkan bagi perusahaan itu sendiri.

Menurut Al-Banna mengoptimalkan pemanfaatan waktu yakni dalam wasiat kedua dari sepuluh wasiat imam Al-Banna disebutkan bacalah al-qur'an, kajilah (ilmu), dengarkan (hal yang bermanfaat) atau berdzikirlah pada Allah jangan gunakan sedikitpun waktumu dalam hal yang tidak berfaedah.

Kewajiban itu lebih banyak didasari waktu yang tersedia, karena itu bantulah orang lain untuk memanfaatkan waktunya, dan apabila anda memiliki urusan dunia, maka persingkatlah dalam menyelesaikannya. (M. Ahmad Abdul Jawwad, Syaamil)

Paradoxs Hemat dalam Transportasi

Dalam bidang ekonomi kita harus dapat menghindarkan diri dari jebakan *fallacy of composition*, apa yang benar kalau dilakukan oleh seseorang belum tentu benar kalau dilakukan oleh orang banyak, demikian pula dalam hal sifat hemat (*thriff*), pepatah warisan orang tua kita sendiri mengatakan bahwa hemat pangkal kaya, yang dimaksud dengan pepatah ini ialah bahwa kita mulai sekarang harus bersikap hemat. (Soediyono Rekso Prayitno)



Gambar 2. Dalam Proyek Waktu

F. Pengaruh Letak Perusahaan Terhadap Pengangkutan Kelapa Sawit

Adakalanya kita melihat bahwa pengaruh letak perusahaan terhadap pengangkutan menjadi suatu problem dalam menentukan strategi yang akan dihadapi. Perusahaan kelapa sawit adalah suatu organisasi yang mendirikan proses penanaman khususnya perkebunan kelapa sawit. Setiap perusahaan memiliki peranan penting dalam menghadapi pengangkutan, pengangkutan perlu ditunjang dengan sarana jalan yang baik, fasilitas transportasi, serta kondisi fisik mobilitas pengangkutan.

Jenis – jenis perusahaan dibedakan atas sebagai berikut :

- a) Letak perusahaan yang terikat alam

Misalnya perusahaan yang tidak dapat dipengaruhi oleh manusia atau siapapun tapi berdasarkan faktor alam seperti minyak bumi, tambang , emas, batubara, dan lain lainnya yang ada dialam.

- b) Letak perusahaan berdasarkan sejarah

Berdasarkan karena sejarah seperti batik yang letaknya diyogyakarta yang memang pada mulanya industri batik ini dikerjakan oleh tangan para perempuan dikraton pada waktu itu pada waktu menganggur.

- c) Letak perusahaan yang ditetapkan oleh pemerintah

Sebagai contoh letak pabrik senjata yang disebabkan oleh bahaya yang akan timbul nantinya sehingga pemerintah menetapkan letaknya.

d) Letak perusahaan yang dipengaruhi oleh faktor ekonomi

Sebagai contohnya Riau khususnya dibidang kelapa sawit yang semakin banyak bercocok tanam dari sektor pertanian sawah beralih ke tanaman kelapa sawit ini hanya sebagian kecil saja, yang saya temukan dari berbagai sumber (pendapat orang), mengatakan bahwa menanam sawit lebih menguntungkan daripada padi yang musiman, itupun belum tentu untung atau rugi, (tidak balik modal) (M.manulang,2004).

Motivasi seseorang menurut sagir sebagai berikut :

1. Kinerja (*achievement*)
2. Penghargaan (*kecognition*)
3. Tantangan (*challenge*)
4. Tanggung jawab (*responsibility*)
5. Pengembangan (*development*)
6. Keterlibatan (*involvement*)
7. Kesempatan

Bentuk – bentuk motivasi

- a. Kompensasi bentuk uang
- b. Pengarahan dan pengendalian
- c. Penetapan pola kerja yang efektif
- d. Kebajikan dalam mengambil keputusan

Teori dua faktor menurut Frederick herberg yaitu :

Faktor yang membuat individu merasa tidak puas (*dissatisfied*) dan faktor yang membuat individu merasa puas (*Satisfied*) (H.B Siswanto,2006).

Nilai terhantar pada karyawan adalah selisih antara jumlah nilai bagi karyawan dan jumlah dari karyawan. Dan jumlah nilai bagi karyawan adalah sekelompok keuntungan yang diharapkan karyawan atau pihak perusahaan yang menyediakan barang dan jasa tertentu.

1. Risiko dalam pengangkutan

Dalam transportasi masalah risiko (*Risk*) sering terjadi baik yang menyangkut jiwa manusia maupun barang-barang muatan serta alat angkutnya (*means of transportasi*).

Risiko yang dihadapi dalam pengangkutan antara lain :

- a. Ketidaktentuan ekonomi (*economic uncertainly*), yaitu kejadian yang timbul sebagai akibat dari perubahan sikap konsumen, umpama perubahan selera konsumen terhadap permintaan jasa angkutan dikarenakan perubahan teknologi,
- b. Ketidaktentuan yang disebabkan oleh alam (*uncertainly of nature*) misal gempa bumi, badai, topan, dan bencana lainnya yang disebabkan karena faktor rusaknya prasarana lalu lintas.
- c. Ketidaktentuan yang disebabkan oleh perilaku manusia (*human uncertainly*).

Sifat kerugian dalam pengangkutan dapat menimpa penumpang, barang/freight :

- 1) Kerugian terhadap penumpang yang bisa menyebabkan kematian, luka, cacat seumur hidup akibat kecelakaan atau kurangnya hati-hati dalam menggunakan alat transportasi, untuk memperkecil diatasi dengan jalan pertanggung (asuransi jiwa).
- 2) Kerugian terhadap alat angkut, muatan dan freight.
- 3) Kerugian total dan kerugian sebagian (*total loss & partial loss*). kerugian total berhubungan dengan jiwa manusia sehingga menyebabkan meninggal dunia, dan jika yang bersangkutan masih hidup, dan hanya menderita cacat itu merupakan kerugian sebagian.

2. Metode Transportasi Dalam Keputusan Lokasi

Metode transportasi adalah suatu teknik riset operasi (*operation research*) yang dapat sangat membantu dalam pembuatan keputusan- keputusan lokasi pabrik atau gudang. Metode ini terutama digunakan bila perusahaan yang mempunyai beberapa gudang bermaksud menambah kapasitas satu pabriknya atau realokasi pelayanan dari setiap pabrik serta penambahan pabrik atau gudang baru.

Secara teknis masalah – masalah metode transportasi sebenarnya merupakan masalah-masalah khusus dari programasi linear (*linear programming*). Beberapa alternatif metode-metode untuk memecahkan masalah –masalah transportasi telah tersedia, yaitu antara lain metode sudut kiri atas (“*northwest corner*” atau *stepping stone*” method), MODI (*modified distribution method*) dan VAM (*vogels approximation method*). Metode transportasi memang suatu proses

trial and error tetapi dengan mengikuti aturan–aturan yang pasti sampai menghasilkan penyelesaian dengan biaya terendah. (Philip kotler)

Tabel 2. Matrix transportasi dengan penyelesaian metode vogel

Ke gudang Dari Pabrik	K	L	M	N	Kapasitas
A	8	13	12	11	20
B	10	10	14	7	35
C	15	9	14	12	45
Kebutuhan	20	35	15	30	100

Pertumbuhan asuransi serta kaitannya dengan kerugian yang terjadi pada sector transportasi

Pertumbuhan asuransi sangat erat kaitannya dengan kemajuan dalam bidang transportasi (darat, laut, udara). Pada mulanya asuransi laut hanya menjamin risiko kerugian total atas kapal (*total loss*), dan lambat laun polis asuransi juga menutupi kerugian sebagian besar atas kapal (*Partial Loss*), menjamin kerugian terhadap barang – barang (*Cargo*), serta kerugian yang terjadi menyangkut dengan biaya-biaya angkutan (*Freight*).

G. Asuransi Pengangkutan

Asuransi pengangkutan merupakan jenis pertanggung jawaban yang tertua dalam sejarah perkembangan industri asuransi kerugian. pada mulanya yang ada hanyalah asuransi pengangkutan melalui air atau sungai. setelah berkembang asuransi pengangkutan (asuransi transportasi) dikenal dalam dunia asuransi internasional dengan nama *marine insurance* dengan dua cabang utama yaitu :

1. *Ocean marine insurance* (asuransi pengangkutan dilaut)
2. *Inland marine insurance* (asuransi pengangkutan didarat)

Kepentingan yang dapat diasuransikan :

- a. Muatan (*Cargo*)
- b. Biaya pengangkutan (*Frieght*)
- c. Badan kapal (*Hull*)

(Herman darmawan 2006)



BAB III

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

A. Sejarah Perusahaan

PT. Teguh Karsa Wanalestari merupakan sebuah perusahaan yang berada dibawah naungan PT. Menara Sudirman 23 RD *Flour* yang beralamat di jalan Sudirman kilometer 60 jakarta, yang bergerak pada bidang penanaman, perawatan, dan pengolahan perkebunan kelapa sawit dengan SK MENKEHAM NO. C2-3767.HT.01/96 tanggal 6 maret 1988. PT. Teguh Karsa Wanalestari ini merupakan satu-satunya perusahaan perkebunan kelapa sawit yang beroperasi dikecamatan Bungaraya.

Pada PT. Teguh Karsa Wanalestari ini beralamatkan di paket C langkai, Kecamatan Bungaraya Kabupaten Siak, Propinsi Riau. Dengan luas lahan keseluruhan 7094 HA. Letak kantor pusat di Jakarta jalan teluk Belitung NO.31. perusahaan mulai melakukan survei lapangan dan mulai beroperasi dikabupaten Siak pada bulan oktober tahun 2007, yang mempunyai target penanaman dan perawatan selama 7 tahun. tahun 2007-2014, proses penanaman dan dilanjutkan dengan proses pemanenan dan pengolahan untuk tahun kedepannya. Target yang akan dilakukan oleh PT. Teguh Karsa Wanalestari diwujudkan dalam 3 tahapan dengan beberapa sistem yaitu :

1. Tahap Penanaman

Pada tahapan ini, PT.Teguh Karsa Wanalestari melakukan penanaman dengan system kejar target (*targeting*). Proses penanaman ini ditargetkan akan

selesai dalam kurang lebih 5 tahun pada saat ini dikerjakan oleh lebih kurang 500 karyawan BHL.

2. Tahap Perawatan

Pada tahapan ini PT. Teguh Karsa Wanalestari melakukan perawatan dengan sistem perawatan penuh (*full controlling*) yang dilakukan dengan cara pemberantasan hama, penyemprotan, dan pemupukan secara rutin. Pelaksanaan tahapan ini juga dikerjakan oleh lebih kurang 500 BHL (Buruh Harian Lepas), dan diawasi secara ketat oleh empat orang pengawas lapangan dan dibantu oleh mandornya masing-masing.

3. Tahap Pemanenan dan Pengolahan (*processing product*)

Pada tahapan ini PT. Teguh Karsa Wanalestari akan memanen dan mengolah hasil perkebunan menjadi minyak mentah (CPO). Pada tahapan ini PT Teguh Karsa Wanalestari belum melaksanakan tahapan ini namun PT Teguh Karsa Wanalestari sudah mempersiapkan proses pemanenan dan pengolahan hasil perkebunan sejak dini.

Dalam penerapan kerja lapangan PT. Teguh Karsa Wanalestari (TKWL) membagi wilayah kerja menjadi 4 divisi yang masing-masing divisi mengerjakan sekitar 600 HA, lahan perkebunan.

B. Visi dan Misi Perusahaan

Visi PT. Teguh Karsa Wanalestari :

1. Terwujudnya suatu perkebunan yang mapan dan memiliki daya saing yang tinggi dengan tingkat produksi 35 : 25 (35 ton/tahun dengan *ekstansi*

25%) pada tahun 2014 melalui peningkatan kapasitas dan kapabilitas SDM yang berasal dari masyarakat sekitar pekanbaru.

2. Terwujudnya suatu perkebunan yang turut memberikan kontribusi kepada kehidupan ekonomi masyarakat.

Misi PT.Teguh Karsa Wanalestari :

1. Pembangunan kebun kelapa sawit dengan selalu memperhatikan kelestarian alam.
2. Menjadikan siak *estate* menjadi kebun yang efisien.
3. Peningkatan kinerja Siak *estate* dengan tetap mengutamakan SDM lokal

C. Aktivitas Dikantor PT.Teguh Karsa Wanalestari

1. Bagian Kantor Kepala Tata Usaha(KTU)

Bagian ini memiliki aktivitas administrasi, personalia, pelayanan, yang menyangkut tentang, karyawan, gaji dan kompensasi.

2. Bagian Survei Topografi

Pada bagian ini memiliki aktifitas , pembukaanlahan, dept. survei topo juga yang berhak untuk menentukan luas areal yang harus ditanami untuk penanaman selanjutnya.

3. Bagian Teknik

Bagian ini memiliki aktivitas yang lebih cenderung kepada penyiapan alat kerja yang bersangkutan dengan mekanik kerja , seperti OPR.excv.OPR, traktor , OPR ,Genset dan Jonder.

4. Bagian Pembelian Umum

Bagian ini memiliki aktivitas , penentuan pembelian kebutuhan kerja seperti perlengkapan kantor dan bahan material yang dibutuhkan perusahaan.

5. Bagian Lapangan

Bagian ini memiliki aktivitas , pengawasan dan survei lapangan dan memberikan penyuluhan- panyuluhan dilapangan , yang di kepalai oleh kepala devisi masing- masing

6. Bagian Humas

Bagian ini memiliki aktivitas , memberikan penyuluhan dan pengertian kepada masyarakat tentang pendirian PT Teguh Karsa Wanalestari dan manfaat yang akan dirasakan oleh masyarakat setempat pada umumnya.

D. Struktur Organisasi

Struktur organisasi atau disebut tata raga organisasi adalah rangka yang mewujudkan pola tetap dan hubungannya antara bidang kerja maupun orang-orang menunjukkan kedudukan wewenang , tanggung jawab masing- masing organisasi. Dalam beraktivitas selalu berkaitan dengan organisasi,adanya struktur organisasi yang mampu sangat diperlukan untuk menjamin , agar rencana manejer dapat terlaksana dengan baik.

Untuk melaksanakan pekerjaan, agar tujuannya dapat terlaksana dengan baik, maka perlu diperhatikan hal- hal sebagai berikut :

1. Pekerjaan
2. Manusia
3. Hubungan

4. Lingkungan kerja

Setiap struktur organisasi akan memiliki aktivitas-aktivitas yang berbeda – beda, struktur organisasi yang baik, harus kemampuan dan keahlian SDM nya masing-masing. Pembentukan struktur organisasi dimulai dengan menganalisa kegiatan-kegiatan utama, masing-masing kegiatan ditugaskan kedepartemen atas bagian yang berbeda dalam perusahaan itu sendiri, terutama manejer dan karyawan.



BAB IV

PEMBAHASAN

A. Peranan Transportasi Terhadap Pengangkutan

Komoditas kelapa sawit memegang peranan yang cukup penting dalam perekonomian Indonesia, karena komoditas ini merupakan salah satu andalan sumber devisa non migas. Produktivitas industri Kelapa sawit Indonesia masih belum sebaik Malaysia yang potensi alamnya jauh lebih kecil. Salah satu penyebabnya adalah efektifitas manajemen pengelolaan perkebunan kelapa sawit. Ada beberapa faktor yang penting dalam menunjang pengelolaan perkebunan kelapa sawit yang efektif diantaranya adalah ketersediaan informasi yang akurat dan memadai untuk kegiatan operasional perkebunan.

Areal perkebunan kelapa sawit yang ada di Indonesia pada saat ini dikelola oleh perkebunan negara, swasta, dan perkebunan rakyat. Pengelolaan perkebunan ini perlu melakukan usaha untuk memperbaiki sistem agribisnis kelapa sawit yang didukung oleh berbagai informasi yang menunjang serta sarana dan prasarana pengangkutan yang memadai. Kondisi perkebunan kelapa sawit yang sangat luas dan tersebar di berbagai lokasi yang berjauhan berdampak pada volume data serta informasi yang besar dan kompleks yang selalu terkait dengan informasi spasial (*geografis*) atau lokasi baik secara global maupun rinci. Dalam rangka memenuhi kebutuhan informasi spasial.

Transportasi terhadap pengangkutan merupakan sarana jasa yang dijalankan untuk memberikan keringanan bagi manusia untuk melakukan aktivitas

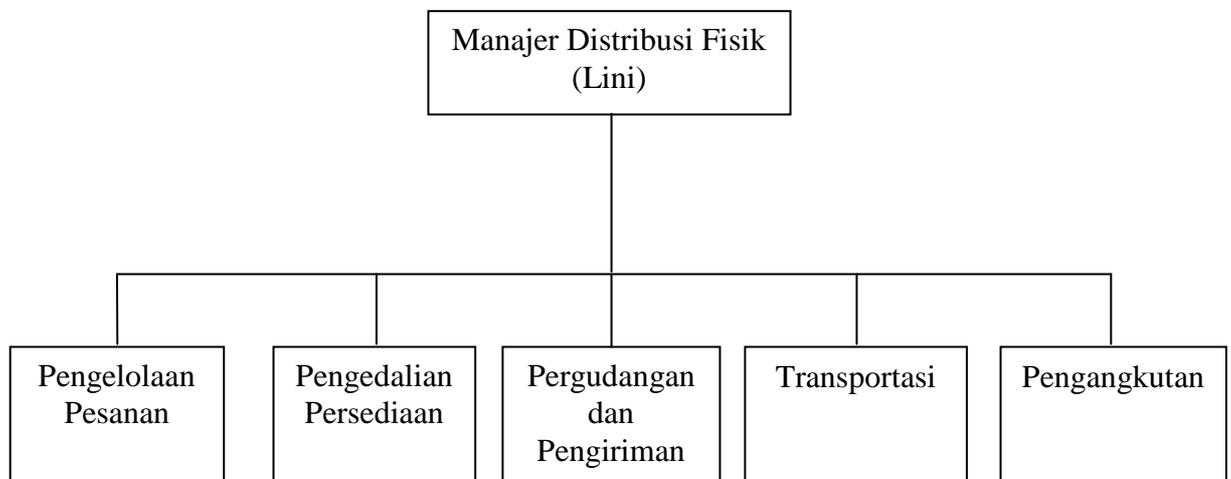
sehari -hari atau bentuk jasa yang dikirim agar cepat sampai pada tempatnya. manajemen transportasi adalah kegiatan yang dilaksanakan oleh bagian transportasi atau unit dalam organisasi atau perdagangan dan jasa lainnya (*manufacturing business and service*), untuk memindahkan atau mengangkut barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lainnya secara efektif dan efisien. Hal ini berarti dipihak pengusaha atau pengadaan jasa angkut mengharapkan imbalan jasa dalam bentuk tarif yang dibayar oleh pemakai jasa dan pihak pemakai kebutuhan dan kemampuan daya belinya.

Manajemen dari suatu pengoperasian angkutan barang pada suatu perkebunan kelapa sawit (*Manufacturing*) merupakan tanggung jawab lini karena sasaran utama perusahaan itu adalah untuk mencapai keuntunagan dari upaya memuaskan karyawannya.

Peranan pengangkutan menjadi sangat penting karena pengangkutan menyebabkan jarak antara satu daerah dengan daerah lainnya menjadi lebih dekat, selain itu arus barang dari satu tempat ketempat lainnya akan menjadi lebih cepat dan dapat menyebar lebih luas dan merata. Untuk memperlancar arus barang tersebut diperlukan alat angkutan dan jalur yang dapat dilalui. Untuk memperlancar proses transportasi, perusahaan memiliki pilihan, apakah membeli alat angkut sendiri atau kendaraan angkut pribadi, ataupun menyewa kendaraan pada perusahaan yang menyediakan jasa angkut. Pertimbangan angkut pribadi mungkin terjadi karena tarif tidak layak sedangkan usaha penyesuaian tidak berhasil atau jasa yang disediakan oleh perusahaan angkut tidak memadai. angkutan sewaan merupakan bahan pertimbangan juga bagi perusahaan, jika

pengangkutan dapat mengadakan perubahan hingga lebih mendekat perusahaan yang harus dipenuhi namun jika tidak analisis dapat menunjukkan bahwa terdapat keunggulan yang nyata dalam angkutan pribadi, maka mungkin angkutan pribadilah yang akan digunakan.

Konversi angkutan pribadi tidak berarti bahwa perusahaan sepenuhnya hanya menggunakan kendaraan yang harus dibeli sendiri. perusahaan dapat menggabungkan dan menggunakan kedua cara tersebut. artinya perusahaan memiliki kendaraan pribadi dan menyewa kendaraan dari perusahaan yang menyediakan jasa angkut. Hal ini tergantung dari kebijaksanaan manajemen perusahaan dan tentunya dilihat dari tingkat efisiensinya.



Gambar 3. Manajer Distribusi Fisik Sebagai Administrator Lini

1. Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi yakni merencanakan secara menyeluruh mengenai “*system transportasi*” terpadu yang merupakan *intermode transportasi systems*. Perencanaan menyangkut angkutan jalan raya, angkutan laut dan

angkutan udara dan berbagai model transportasi yang ada pada area perusahaan, dipergunakan, atau diluar perusahaan.

Langkah – langkah pembuatan rencana

1. Perencanaan dibuat atas dasar kebutuhan akan jasa – jasa angkutan.
2. Tujuan perencanaan
3. Objektif
4. Survei permintaan
5. Analisis permintaan
6. Solusi dan *implementasi*

Prinsip utama dari sistem angkutan adalah bahwa barang –barang dapat diangkut dari produsen sampai pada konsumen dengan syarat –syarat sebagai berikut :

- a. Cepat
- b. Tepat waktu,teratur
- c. Aman
- d. Ekonomis,murah,

comfort dan convenience (khusus untuk angkutan penumpang).

2. Tarif angkutan

DiIndonesia berlaku beberapa jenis tarif angkutan berbeda untuk tiap alat angkutan. Tarif angkutan itu diatur dan diterapkan oleh pemerintah. Ketentuan dan pedoman tarif yang berlaku terdiri dari tarif angkutan barang dan tarif angkutan penumpang untuk angkutan laut, angkutan jalan raya, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau, dan penyeberangan serta angkutan udara. Tarif

angkutan laut dan tarif angkutan luar negeri mengikuti ketentuan tarif internasional. Angkutan laut berlaku tarif *conference* dan angkutan udara diikuti tarif penerbangan internasional IATA (*Internasional Air Transport Association*).

Menurut Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) memastikan tarif angkutan umum segera turun setelah pemerintah menurunkan harga BBM jenis premium dan solar. Pemerintah juga menurunkan harga minyak goreng dan daging sapi kecuali harga kebutuhan seperti cabe dan hasil pertanian dipertahankan dengan harga yang relatif sama saat ini. “Tarif angkutan, harga minyak goreng dan daging sapi akan segera turun. Tarif angkutan sekarang sudah ada yang turun dan ada yang belum. Sekarang kita sedang kaji agar penurunannya signifikan. Dengan BBM yang telah turun dua kali, semestinya itu bisa menjaga stabilitas harga lebih baik dan tarif angkutan harusnya bisa turun,” kata Presiden SBY dalam dialog investor dengan pelaku pasar seusai membuka perdagangan saham perdana untuk tahun 2009 di Bursa Efek Indonesia (BEI),

Menurut SBY, pemerintah saat ini tengah merumuskan kebijakan penurunan harga minyak goreng, daging sapi dan tarif angkutan. Dalam beberapa hari lagi, akan diumumkan kisaran penurunannya. “Beberapa hari lagi Menteri Perdagangan akan merilis kebijakan untuk menurunkan harga minyak goreng sebagai konsekuensi dari keadaan yang terjadi. Kemudian juga kita cari cara untuk menurunkan harga daging sapi,” lanjutnya. Dijelaskan, prioritas pemerintah saat ini untuk menurunkan tiga komponen dasar tersebut karena sangat mempengaruhi daya beli masyarakat, setelah BBM turun. Minyak goreng dirasa sangat dibutuhkan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari. Sehingga

dengan adanya penurunan harga minyak goreng, daya beli masyarakat akan meningkat. Untuk daging sapi, harus ada perubahan yang terstruktur agar harganya lebih murah lagi. Harga daging sapi ini juga dipandang perlu adanya penurunan karena banyak masyarakat yang membutuhkan. Sementara untuk harga cabe dan hasil pertanian lainnya akan dipertahankan seperti harga saat ini. Alasannya, dengan mempertahankan harga cabe dan hasil pertanian lainnya ini akan meningkatkan pendapatan petani, sehingga daya beli petani juga meningkat. “Untuk harga cabe, mangga dan hasil pertanian lainnya akan dipertahankan dengan harga relatif sama dengan harga saat ini. Ini untuk meningkatkan pendapatan petani, sehingga daya belinya juga akan naik,” jelas SBY.

Menteri Perdagangan Mari Elka Pangestu yang ikut hadir dalam pembukaan perdagangan saham di BEI menyatakan optimis harga minyak goreng bisa turun sampai Rp 6.000, seperti harga minyak goreng pada tahun 2006 lalu. Keyakinan Mari ini menyusul turunnya harga minyak sawit mentah atau *crude palm oil* (CPO). “Harga migor bisa sentuh Rp 6 ribu seperti tahun 2006,” ujar Mari.

Meskipun kebijakan penurunan tarif transportasi darat rata-rata sebesar 5 persen dan tekanan dari Presiden Susilo Bambang Yudhoyono untuk menurunkan tarif namun organisasi pengusaha angkutan darat (*Organda*) tidak bergeming. *organda* menyatakan tidak akan memaksakan anggotanya menurunkan tarif.

Ketua umum *organda* pusat, Murphy Hutagalung, menyatakan penurunan harga premium menjadi Rp 5.000 per liter dan solar menjadi Rp 4.500 per liter

sama sekali tidak berpengaruh terhadap usaha transportasi darat. “SBY boleh saja bilang turunkan tarif angkutan. Namun kalau harga *spare part* dan masih terjadi pungli dan retribusi, maka tarif sulit turun,” (Murphy)

Wadah pengusaha angkutan ini memberikan syarat harus ada penyatuan pendapat dulu dengan Departemen Perhubungan mengenai komponen tarif yang hingga kini belum ada kesepakatan. Menurut Murphy, justru karena penurunan harga bensin yang tanggung itu menyebabkan angkutan darat semakin sulit. “Orang-orang malah semakin berpaling pada kendaraan pribadi dan motor, karena bagi mereka bensin dan solar lebih murah dan menguntungkan mereka,” ujar Murphy. Akibat beralihnya masyarakat dari kendaraan umum ke motor, lanjut Murphy, saat ini tingkat isian tumpangan (*load factor*) kendaraan umum turun drastis menjadi 50 persen. Padahal, agar perusahaan untung, *load factornya* minimal 65 persen. Menurutnya, penurunan harga solar dan premium sama sekali tidak diikuti oleh menurunnya harga suku cadang kendaraan seperti ban. Padahal, harga ban telah naik 120 persen pada saat harga bensin naik menjadi Rp 6.000 per liter beberapa tahun lalu.

Akibat yang ditimbulkan dari penurunan BBM, menurut presiden (SBY) tarif angkutan juga menjadi turun ini akan menambah *income* bagi perusahaan, bagi perusahaan perkebunan kelapa sawit tidak menjadi kendala harga minyak sawit turun saat ini karena perusahaan belum menghasilkan kelapa sawit, yang diperlukan sekarang adalah penanaman dan perawatan yang baik dan signifikan untuk kedepan.

Kendala yang dihadapi dalam pengangkutan sekarang ini adalah jalan. pembangunan untuk sarana jalan ini memang sering dibenahi atau diperbaiki namun muatan barang yang terlalu banyak akibatnya jalan menjadi rusak sehingga mengakibatkan penambahan biaya angkut, walaupun biaya angkut sudah diturunkan namun jika jalan rusak itu akan menghambat jalur angkut perusahaan, setiap perusahaan memiliki prospek pengangkutan dan akumulasi dana untuk setiap pengangkutan.

Sebagai contoh ;Bagi angkutan penumpang berlaku tarif tetap(*fixed rate*) dengan jalur atau trayek yang dilayani oleh bis, kereta api, kapal laut, dan pesawat udara. Tarif angkutan barang merupakan tarif maksimum, sehingga tarif yang berlaku akan lebih rendah, tergantung pada permintaan dan penawaran dipasar jasa angkutan. memberikan kemudahan bagi perusahaan dalam urusan antar bahan dan kebutuhan perusahaan. Kalau ada gejala kenaikan permintaan jasa angkutan melebihi kapasitas angkutan, maka biaya yang dipakai adalah biaya yang berdasarkan waktu. Sebaiknya kalau kapasitas angkutan melebihi permintaan, cenderung mengarah kepada biaya berdasarkan permintaan.

Langkah terakhir dalam mengestimasi permintaan pengalokasian perjalanan yang telah dipisahkan menurut modal masing-masing kedalam berbagai rute jaringan jalan dimana diantara dua zona dapat di lalui lebih dari satu jaringan atau rute. Asumsi yang umum digunakan dalam membuat alokasi lalulintas adalah bahwa setiap orang akan memilih rute atas dasar jarak yang terpendek dan waktu yang tersingkat. Tetapi asumsi tersebut apabila dikaji secara detail tidak selama tepat, karena dengan jarak yang pendek belum tentu lama

waktu tempuh (perjalanan) adalah sedikit, karena tergantung kepada kepadatan volume lalu lintas atau kendala dalam sarana jalan yang pada dasarnya sulit untuk diperkirakan.

3. Muatan Barang dan Jenis – Jenis Pengangkutan

Jenis-jenis dan penggunaan pengangkutan pada PT. Teguh Karsa Wanalestari diantaranya yaitu :

a. Truck

Dalam kegiatan pengangkutan pada perusahaan Truck digunakan untuk mengangkut pupuk, solar, bensin, oli dan perlengkapan kantor lainnya.

b. Jonder

Jonder adalah alat pengangkutan yang dirakit seperti mesin traktor yang digunakan untuk mengangkut karyawan buruh harian lepas (BHL) untuk posisi kerja yang jauh dan juga digunakan untuk mengangkut bibit sawit yang akan di tanam di areal perkebunan.

c. Cold diesel

Cold diesel digunakan untuk mengangkut air minum saja dalam setiap waktu.

d. Sampan/ ketek

Digunakan untuk mengangkut minyak seperti solar (bahan bakar untuk excavator), bensin dan oli serta lainnya. yang memang susah dilalui darat, karena areal masih gambut.

Alat pengangkutan diatas merupakan alat yang digunakan oleh perusahaan PT. Teguh Karsa Wanalestari untuk mengangkut barang, jasa serta peralatan

dalam kantor dan lainnya, dalam memudahkan setiap tindakan transportasi alat berat seperti excavator, jonder, mobil cold diesel dan lainnya sangat mendukung majunya suatu perusahaan, serta sebagai sarana percepatan dalam menghemat waktu yang telah digunakan dalam proses pembibitan serta penanaman kelapa sawit.

Pengangkutan merupakan transportasi yang digunakan untuk mengangkut material khususnya mengangkut bahan-bahan atau barang-barang yang digunakan perusahaan dalam pengangkutan terpadu. dibawah merupakan analisa data angkut pada PT Teguh Karsa Wanalestari.

Tabel 3. Banyaknya Muatan Barang Pada PT. Teguh Karsa Wanalestari

Kendaraan	Muatan dalam satu trayek					
	Pupuk	Galon air minum	BBM	Sawit	Karyawan	Kayu
Mobil Cold	500 kwtl	10 galon	300 ltr	-	-	-
Truck	2 ton	-	12 Drum	1000 Pohon	-	-
Excavator	-	-	-	-	-	2000 btg/balak
Jonder	-	-	-	200 btg	20 Org	-
Sampan/ ketek	1 kwtl	1 galon	70 ltr	-	-	-

Kegiatan yang dilakukan pengangkutan sangat berpengaruh pada percepatan aktivitas buruh karyawan untuk melakukan pekerjaan dilapangan.

Jenis - jenis pekerjaan buruh harian lepas dilapangan yaitu diantaranya :

1) **Buruh Penyemprot**

Buruh semprot bekerja meningkatkan kualitas kebun dan produktifitas tanaman. Buruh semprot sangat akrab dengan bahan-bahan kimia berbahaya bagi kesehatan manusia, seperti pestisida. Buruh semprot tidak dibatasi jam kerjanya, melainkan harus menghabiskan 12 tanki air bercampur racun dalam sehari. Dari 12 orang dalam satu kelompok 6-10 diantaranya adalah buruh perempuan.

2) **Buruh Pemupukan**

Buruh pemupukan bekerja sejak jam 07.00-14.30 dengan waktu istirahat siang selama 30 menit. Buruh pemupukan ini bekerja berkelompok, satu kelompok terdiri dari 12 pekerja untuk luas 32 ha dibawah pengawasan ketat seorang mandor. Jenis pupuk yang dipakai biasanya Urea, TSP, KCl.

3) **Buruh Dongkel**

Pekerjaan buruh dongkel adalah mengumpulkan kayu-kayu atau anak-anak kayu dan menghancurkan akar-akar kayu. Pekerjaan mereka biasanya dalam tahap awal pembangunan kebun, membersihkan lahan untuk persiapan penggalian lubang tanam.

4) **Buruh Bebas**

Buruh ini bekerja untuk menebas anak-anak kayu. Mereka menggunakan alat sendiri seperti parang yang dibawa dari rumah karena

Perusahaan tidak menyediakan alat nebas. Jam kerja mereka rata-rata sama dengan buruh lainnya. Jenis pekerjaan ini tak kenal batas umur rata-rata jenis pekerjaan ini mempekerjakan pekerja anak (anak putus sekolah).

5) **Buruh Klerat**

Buruh klerat bertugas menebar dan mengecek racun ke tiap-tiap pohon sawit. Racun ini khusus untuk membunuh hama, seperti bambung khususnya tikus, yang sering bersarang di pohon-pohon sawit yang masih dini.

6) **Buruh Mipping**

Buruh mipping juga sama dengan buruh penyemprot, akrab dengan pestisida. Namun cara kerja mereka berbeda dengan buruh penyemprot. Jika buruh penyemprot menggunakan tanki sebagai alat bantu, maka lain halnya dengan buruh mipping. Cara kerja buruh mipping, mencelupkan tangannya bisa dengan atau tanpa menggunakan kaus tangan, tergantung kemampuan membeli sarung tangan oleh buruh, ke dalam racun yang sudah bercampur dengan air. Kemudian dioleskan pada ilalang yang tumbuh diantara kacang, yang memang sengaja dipelihara yang berfungsi menjaga kelembapan (keasaman) dan kesuburan tanah.

4. Jumlah Tenaga Kerja

Jumlah tenaga kerja adalah jumlah setiap orang laki-laki atau perempuan yang sedang dalam dan atau akan melakukan pekerjaan, baik didalam maupun diluar hubungan kerja guna menghasilkan barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Ruang lingkup tata kerja pada teguh karsa wanalestari

dalam proses pengangkutan meliputi pembagian jumlah tenaga kerja, pembagian jumlah kerja tersebut adalah :

1. Ketua fraksi

Dipimpin oleh satu orang dengan lima krani, tugas fraksi mengontrol, mengetahui, dan memeriksa setiap barang masuk kerusakan pada kendaraan kemudian kepada krani untuk diedit dan memasukkan data kedalam jurnal buku besar.

2. Kepala Tata Usaha

Bagian tata usaha meliputi dua orang, pemimpin dan sekretaris, bertugas mengakomodasi data barang masuk dan mengetahui barang masuk. KTU memimpin setiap krani –krani yang ada.

3. Krani

Krani meliputi satu krani dalam bengkel, tiga krani dalam kantor, satu krani dalam gudang, bertugas merekapitulasi barang masuk, barang akomodasi, barang pemakaian, dan mengedit komulasi barang yang akan timbul.

4. Bagian gudang

Bagian gudang meliputi dua orang, satu sebagai krani, bagian gudang bertugas mengawasi arus barang masuk, barang yang akan digunakan, penerimaan barang dan pengeluaran barang. direkap dan diserahkan kepada KTU.

5. Supir dalam jasa pengangkutan

Jumlah supir terbagi atas 5 orang supir angkutan bahan bakar minyak (BBM), 12 orang supir angkutan bibit sawit, ditentukan perusahaan untuk supir angkutan barang masuk, 3 orang supir angkutan karyawan buruh harian lepas (BHL), dan 4 orang supir pribadi kantor. Bertugas sesuai dengan bagiannya masing.

B. Proses Transportasi

Proses transportasi merupakan suatu pelaksanaan pengangkutan barang dan jasa yang akan dipindahkan dari tempat pembibitan kelapa sawit ketempat penanaman diareal lahan, bibit kelapa sawit yang akan diangkut sudah memenuhi batas umur untuk ditanam sekitar umur delapan sampai sepuluh bulan dari proses kecambah atau masih nol. Proses transportasi di PT.Teguh Karsa Wanalestari, memiliki beberapa pengangkutan diantaranya sebagai berikut :

1. Pengangkutan pada gudang

Proses pengangkutan pada gudang dilakukan dengan cara mengangkut barang yang disimpan pada gudang seperti pupuk, peralatan mesin, benih bibit sawit, serta material lainnya, dengan merakapitulasi barang yang diangkut, memasukkan kedalam buku besar kemudian harus diketahui oleh bagian TU (tata usaha).

2. Pengangkutan pada pembibitan

Proses pengangkutan ini terpisah-pisah karena pembibitan dilakukan dengan membagi beberapa divisi, agar lebih mudah dalam proses pemindahannya. kendala tanah yang masih gambut sebagai masalah

transportasi pengangkutan bibit kelapa sawit ketempat lajur atau lubang pancang penanaman, tidak semua alat pengangkutan dapat digunakan seperti mobil besar truck. pengangkutan dilakukan dengan angkong menurut survei.

3. Pengangkutan jasa

Proses pengangkutan jasa seperti jasa pengangkutan BHL (buruh harian lepas), dilakukan setelah apel pagi dilaksanakan, pengarahan dari manajer, direksi, dan mandor. Pengangkutan bertujuan untuk menghemat waktu, jauhnya areal lokasi penanaman mengakibatkan untuk diangkutnya para karyawan agar sampai pada tujuan sesuai jadwal kerja kantor.

4. Pengangkutan paket

Proses pengangkutan ini biasanya bersifat khusus dan tidak boleh diketahui oleh siapapun kecuali perusahaan. pengangkutan dilakukan dari banyak transportasi dari transportasi udara, laut, darat sampai pada perusahaan.

5. Pengangkutan material perusahaan

Proses pengangkutan ini dilakukan dari mana asal bahan material tersebut berasal untuk diangkut keperusahaan, baik itu seperti perlengkapan kantor, material bangunan, material BBM (bahan bakar minyak) dan lainnya.

6. Kendala yang dihadapi dalam transportasi terhadap pengangkutan

Kendala merupakan rintangan atau halangan yang dihadapi pada pengangkutan. Kendalanya yaitu :

- a. kondisi jalan yang menyebabkan faktor utama dalam pengangkutan terkendali dengan baik dengan adanya infrastruktur jalan aspal.
- b. kurangnya pekerjaan dalam pengangkutan barang dan jasa

- c. manajemen transportasi tidak seimbang dengan mobilitas perusahaan
- d. kontribusi kurang memadai
- e. jembatan penghubung satu dengan lainnya berjauhan sehingga menyebabkan memerlukan proses yang lama.

C. Pelayanan Pengangkutan

Dengan makin meningkatnya pendapatan masyarakat dan tersedianya berbagai jenis moda transportasi, diperlukan peningkatan kualitas pelayanan yang meliputi atas keselamatan, ketepatan waktu, kemudahan pelayanan, kenyamanan, kecepatan, energi dan produktivitas.

1. Keselamatan perjalanan dan keadaan

Keselamatan perjalanan yaitu makin diperkecilnya gangguan bagi angkutan penumpang dan barang dimulai sejak awal perjalanan sampai dengan tibanya ditempat tujuan. disamping kontrol mutu dan keandalan kualitas operasi, ada kegiatan lain yang penting yaitu sistem pengawasan operasi dan keandalannya. keandalan (*Realibility*) banyak didasari atas dukungan sistem pemeliharaan dan tingkat tekhnologi dan kemampuan personil keselamatan perjalanan dan keadaan dalam menanganinya diperusahaan.

2. Ketepatan Waktu (*punctuality of schedule*)

Ketetapan waktu adalah persyaratan masyarakat pengguna yang mungkin mereka mampu merencanakan kegiatan yang berkaitan dengan kegiatan yang berada pada lokasi tujuan. Pengaturan yang terencana sangat

dibutuhkan hal ini dimulai dengan sadar waktu (*time consciousness*), sebagai salah satu ciri masyarakat maju.

3. Kemudahan Pelayanan

Dengan kemudahan pelayanan dimaksudkan suatu kepastian pelayanan yang memungkinkan seseorang untuk dapat dilayani, baik bagi penumpang maupun barang. bagi penumpang kepastian dalam mendapatkan pelayanan ditingkat manapun yang dipilihnya ataupun dalam memperoleh suatu karcis perjalanan terusan atau balik sangat didambakannya. demikian pula dengan hal kemudahan dalam mendapatkan ruang kendaraan angkut untuk mengirimkan suatu barang, sebagai pencerminan memperoleh kemudahan pelayanan.

4. Kenyamanan

Dengan berubahnya tingkat kualitas hidup masyarakat, maka dituntut pula suatu pelayanan yang lebih baik dari keadaan sekarang. Tingkat kebersihan, kebisingan, geronjolan, goyangan (*fertikal atau horizontal*) adalah beberapa persyaratan umum yang perlu diperhatikan.

Beberapa elemen yang mendukung kenyamanan adalah sebagai berikut :

- a. Kapasitas penumpang ditiap kereta
- b. Akomodasi dan argonomi tempat duduk
- c. Temperatur dan eliminasi
- d. Kenyamanan perjalanan (*reading comfort, vibrasi kereta*)
- e. Penampilan (*appearence*)
- f. Kebersihan (terhadap kotoran, debu, sampah, dan sebagainya)

5. Kecepatan

Sejalan perubahan tata nilai dan mobilitas masyarakat, maka tingkat kecepatan era globalisasi ekonomi untuk kurun waktu 15 tahun mendatang harus dapat dicapai 150 km/jam. Sebagaimana diketahui suatu jenis angkutan untuk meningkatkan kecepatan sangat terkait dengan biaya energi, keselamatan perjalanan, biaya perawatan dan pendapatan masyarakat.

6. Energi

Energi merupakan suatu sarana untuk mengembangkan kesejahteraan dan kemajuan bagi kemanusiaan. Perkembangan teknologi telah membuktikan bahwa tidak ada suatu kemajuan tanpa keterlibatan energi sebagai sarana penggerak setiap aktivitas usaha. Jadi, penggunaannya harus seefisien mungkin. Walaupun dalam beberapa hal setiap pengangkutan sangat hemat energinya, tetapi penelaahan lebih mendalam bidang pengangkutan dan operasi telah membuktikan usaha penghematan energi masih dapat dilaksanakan.

7. Peningkatan Produktivitas

Pengembangan usaha selalu membuktikan suatu peningkatan produktivitas sejalan dengan usaha dalam meningkatkan kapasitas sesuai peluang atau potensi pasar yang dihadapi. Produktivitas merupakan rasio antara output dan input, dimana output menunjukkan tingkat efektivitas yang dicapai dan input menggambarkan tingkat efisiensi dari faktor input yang digunakan. Peningkatan produktivitas berarti sebagai upaya dalam

memberikan pelayanan penumpang dengan memperhatikan beberapa prinsip pengaturan kerja yaitu prinsip ekonomi, ekonomi gerakan dan studi gerakan. Dengan memperhatikan prinsip-prinsip tersebut akan dapat menghemat tenaga atau energi dari karyawan, menghemat penggunaan peralatan serta kapasitas peralatan yang diperlukan, pengaturan tempat kerja dan menghemat waktu kerja.

Pelaporan kerja dilakukan dengan pengamatan atau (*observasi*) lapangan yang dilakukan secara berulang-ulang dengan menggunakan bagan proses kerja atau bagan aliran proses aliran kerja, serta dengan menyampaikan serangkaian pernyataan kepada karyawan yang sedang diamati proses kerjanya.

Analisis aliran proses pelayanan dilakukan dengan menganalisis bagan aliran proses pelayanan yang aktual tersebut dan analisis pertanyaan dari karyawan tersebut. serta dengan memperhatikan prinsip-prinsip pengaturan kerja, maka akan diperoleh suatu metode kerja terhadap proses pelayanan penumpang lebih mudah, cepat dan sistematis yang dapat meningkatkan kualitas pelayanan yang sekaligus dapat menambah kepuasan penumpang. dari metode kerja yang telah diperbaiki tersebut, kemudian dilakukan pengukuran kerja, yaitu menentukan beberapa lama waktu yang dibutuhkan dalam memberikan suatu pelayanan kepada penumpang atau barang.

D. Analisis Biaya Transportasi Dalam Pengangkutan

Perusahaan dalam mendistribusikan kelapa sawit tentu tidak terlepas dari pengeluaran terhadap biaya – biaya yang terjadi sebagai akibat kegiatan –kegiatan perusahaan karena dalam operasinya dia mendayagunakan berbagai sumber daya

yang semuanya merupakan pengeluaran organisasi baik pengeluaran langsung atau pun tidak langsung yang menjadi beban bagi perusahaan.

Pada awal tahun perusahaan membuat perkiraan tingkat keuntungan yang akan diperoleh berdasarkan modal yang diinvestasikannya. Untuk itu perusahaan juga membuat anggaran yang dibutuhkan dan dikeluarkan untuk mencapai tujuan perusahaan. Sebenarnya perusahaan menetapkan biaya transportasi atau tidak menetapkan merupakan suatu keputusan yang harus diambil oleh perusahaan, karena itu tidak ada standar mutlak tentang hal tersebut. Suatu variasi atau perbedaan yang luas terjadi pada transportasi disebabkan oleh jenis operasi, jenis peralatan, dan kapasitasnya, pemasukan dan pengeluarannya, dan unsur- unsur biaya tertentu.

Jika perusahaan menetapkan keputusan biaya transportasi maka perusahaan perlu menetapkan dan mencari informasi yang diperlukan dan dibutuhkan, sehingga dapat dilakukan analisis untuk menetapkan biaya transportasi. analisis ini berguna sekali untuk mengendalikan fungsi angkutan, mengukur efisiensi kendaraan dan operasi. Yang harus diusahakan dalam operasi pengangkutan ini adalah memanfaatkan kapasitas angkutan yang masih menganggur dengan meningkatkan volume penjualan. Banyak kendaraan yang dimiliki perusahaan menjadi bebannya karena masih tingginya kapasitas yang menganggur yang belum termanfaatkan oleh perusahaan secara maksimal. Untuk dapat menilai operasi transportasi pengangkutan yang efisien, perlu dibuat suatu daftar biaya transportasi yang secara umum biayanya terbagi dua yaitu biaya tetap dan variabel :

1. Biaya Tetap

Biaya tetap yaitu biaya atau pengeluaran yang jumlahnya tetap dalam jangka pendek seperti biaya penyusutan, biaya asuransi, biaya surat izin trayek, dan biaya untuk pengemudi.

2. Biaya Variabel

Biaya variabel yaitu biaya yang timbul dari pengoperasian kendaraan yang berubah sejalan dengan volume dan jarak yang ditempuh seperti biaya bahan bakar minyak, pelumas, perbaikan dan pemeliharaan, ban mobil dan pengeluaran pengemudi.

Cara pembiayaan yang berbeda terlihat dalam pengadaan peralatan basis. Perusahaan kelapa sawit membiayai sendiri dalam perawatan dan penanaman seperti basisnya (jalan perkebunan, jembatan, dan peralatan lainnya). Peralatan yang lainnya seperti jalan raya, pelabuhan laut, terminal, dan bandar udara merupakan tanggung jawab pemerintah dalam membangunnya.

Kegiatan pengangkutan akhirnya terwujud pada pergerakan orang atau kendaraan dari tempat asal menuju tempat tujuan, disebut juga lalulintas pengangkutan. Dalam hal ini, barang merupakan muatan yang harus diangkut dari tempat asal ketempat tujuan. Sebagai subjek, orang adalah pengatur atau pelaku atau pelaksana. Agar pengangkutan berjalan lancar, aman, dan nyaman. Untuk mengolah semua ini diperlukan organisasi pengangkutan.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian pembahasan yang telah dikemukakan maka penulis dapat menarik beberapa kesimpulan yakni sebagai berikut :

- a. PT. Teguh Karsa Wanalestari merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang penanaman dan perawatan kelapa sawit dalam jangka panjang.
- b. Untuk memperlancar kegiatan transportasi perusahaan memiliki kendaraan pengangkutan yang memadai diantaranya, mobil cold, truck, excvator, jonder, mobil pribadi, motor cross, sampan ketek dan lainnya.
- c. Sistem pembiayaan yang terorganisir dan banyaknya pengeluaran yang dibutuhkan perusahaan dalam jangka penanaman kelapa sawit tersebut.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka penulis memberikan saran – saran sebagai berikut :

- a. Untuk memberikan hasil yang memuaskan dikemudian harinya diperlukan salah satunya yaitu alat transportasi yang memadai.
- b. Perusahaan mengalokasikan dana untuk pembiayaan jalan pengangkutan yang lebih baik dan layak.
- c. Kontribusi dalam penghasilan nantinya perlu adanya transportasi khusus dalam pabrik dan dalam kebun.



DAFTAR PUSTAKA

- Salim, Abbas, *Manajemen Transportasi*, Grafindo Persada, Jakarta, 2005
- Samuelson, Nordhaus, *Ilmu Mikro Ekonomi*, Media Global Edukasi, Jakarta, 2003
- Jawad, Abdul, Ahmad, Muhammad, Syamil, *Manajemen Waktu*, Cipta Media, Bandung, 2006
- Reksoprayitno, Soediyono, *Pengantar Ekonomi Makro*, BPFE, Yogyakarta, 2000
- Brown, Mark, *Manajemen Proyek Yang Sukses*, Mega Poin, Jakarta, 2007
- Manulang, Muhammad, *Pengantar Ekonomi Perusahaan*, Liberty, Yogyakarta, 2004
- H.B.Siswanto, *Pengantar Manajemen*, Bumi Aksara, Jakarta, 2006
- Darmawi, Herman, *Manajemen Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta, 2006
- U.K. Srivastava, G.V. Shenoy dan S.C. Sharma, *Teknik Kuantitatif Untuk Keputusan Manajemen*, Universitas Indonesia, Jakarta, 1995
- Nasution, Nur, Muhammad, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2004
- Philip Kotler, A.B. Susanto, *Manajemen Pemasaran Di Indonesia*, Salemba Empat, Jakarta, 2000