



DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN BATURIJAL TERHADAP SISTEM PEMASARAN HASIL KELAPA SAWIT DI JORONG BATURIJAL NAGARI BATURIJAL KECAMATAN PADANG LAWEH KABUPATEN DHARMASRAYA

Yuyun Sri Handayani¹⁾, Dra.Yurni Suasti, M.Si²⁾, Deded Chandra, S.Si, M.Si²⁾

Program Studi Pendidikan Geografi,
Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang
Email: yuyunsrihandayani7@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dampak pembangunan jembatan terhadap sistem pemasaran, transportasi, dan pendapatan petani kelapa sawit di Jorong Baturijal Nagari Baturijal Kecamatan Padang Laweh. Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian kualitatif. Sampel penelitian sebanyak 25 orang petani kelapa sawit. Hasil penelitian yang diperoleh mengenai dampak pembangunan jembatan terhadap sistem pemasaran hasil kelapa sawit mengalami perubahan yaitu sebelum ada jembatan masyarakatnya lebih memilih menjual hasil kelapa sawit ke tengkulak di luar Nagari Baturijal, sedangkan sesudah adanya pembangunan jembatan lebih memilih di tengkulak dalam nagari. Dampak pembangunan jembatan terhadap transportasi hasil kelapa sawit yaitu waktu dan jarak menjadi lebih singkat. Dampak pembangunan jembatan terhadap pendapatan petani kelapa sawit yaitu mengalami peningkatan rata-rata 5%.

Kata Kunci : Dampak, Sistem Pemasaran, Jembatan, Kelapa Sawit

Abstract

This study aims to describe the impact of bridge construction on the marketing, transportation, and income systems of oil palm farmers in Jorong Baturijal Nagari Baturijal, Padang Laweh District. The type of research used is a type of combination research. With a research samples are 25 oil palm farmers. The results of the research obtained is the impact of bridge construction on the marketing system of oil palm products have changed. Before there is a bridge the community prefers to sell oil palm products to middlemen outside the Nagari Baturijal, whereas after the construction of more bridges choose in middlemen in the Nagari Baaturijal. The impact of bridge construction on the transportation of oil palm products is the shorter time and distance. The impact of bridge construction on the income of oil palm farmers is an average increase of 5%.

Keywords: Impact, Marketing System, Bridge, Palm Oil

PENDAHULUAN

Transportasi menjadi salah satu kebutuhan pokok masyarakat dalam melakukan aktivitasnya, tidak terkecuali bagi wilayah-wilayah yang terpisahkan secara geografis seperti adanya sungai. Fungsi dasar transportasi adalah menghubungkan tempat kediaman dengan tempat bekerja atau para pembuat barang dengan para pelanggannya. Transportasi sungai pada zaman kerajaan merupakan transportasi satu-satunya yang menghubungkan daerah-daerah yang terpisahkan oleh sungai. Salah satu transportasi yang digunakan untuk menyeberang sungai pada zaman kerajaan adalah rakit atau pun kapal. Sekarang seiring dengan perkembangan zaman pembangunan berbasis kemajuan teknologi, transportasi tidak hanya digunakan di sungai melainkan juga di darat dan di udara. Dengan adanya transportasi, jarak suatu daerah dengan daerah lain dapat dijangkau dengan jarak dan waktu yang singkat. Hal itu dapat memacu mobilitas penduduk dari suatu daerah ke daerah lain. Dan dengan meningkatnya mobilitas penduduk di suatu daerah maka aktivitas sehari-hari pun semakin meningkat.

Menurut Fitri (2006) dampak lain yang ditimbulkan akibat adanya transportasi salah satunya adalah kepada perekonomian masyarakat di suatu daerah. Dengan adanya

transportasi yang lancar, perekonomian di suatu daerah pun akan berkembang. Seperti yang terjadi pada di Jorong Baturijal Nagari Baturijal Kecamatan Padang Lawas. Kecamatan Padang Lawas sebagai salah satu wilayah yang dipisahkan oleh sungai besar yaitu Batanghari. Daerah ini terdiri dari 2 sisi yaitu utara dan selatan. Di bagian utara terdapat nagari Muaro Sopan, Nagari Padang Laweh, dan Nagari Sopan Jaya. Di bagian selatan hanya terdapat Nagari Baturijal. Salah satu wilayah di Kecamatan Padang Lawas yang dilewati oleh Batanghari adalah Desa Baturijal. Batanghari merupakan sungai terpanjang di Pulau Sumatera yang memiliki panjang sekitar 800 km, dan kedalaman 9m. Untuk menghubungkan daerah yang terpisah oleh Batanghari ini maka dibangunlah Jembatan Baturijal yang memiliki ukuran 50m X 30m ini mulai dibangun pada tahun 2012 dan selesai pada tahun 2016. Jembatan Baturijal ini dapat menahan beban sekitar 80 ton. Kecamatan Padang Lawas adalah salah satu kecamatan yang ada di Kabupaten Dharmasraya yang memiliki potensi relatif besar di sector ekonomi, salah satunya adalah perkebunan. Disektor perkebunan tanaman yang paling utama adalah kelapa sawit. Pemerintah mengusahakan kelancaran dan kemudahan dalam bidang transportasi

dengan giat membangun jalan dan jembatan penyeberangan.

Dalam jurnal penelitian Hidayat (2019) tentang Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Fisik Belajar Dari Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jembatan Suramadu mengatakan bahwa salah satu manfaat adanya pembangunan jembatan adalah semakin membaiknya keadaan ekonomi suatu daerah.

Menurut Pedoman Survey Jembatan No.04/BNKT/1991, jembatan adalah pelengkap lalu lintas yang menghubungkan suatu lintas terputus akibat suatu rintangan atau sebab lainnya, dengan cara melompati rintangan itu tanpa menutup atau menimbun rintangan itu. Lintasan itu dapat berupa jalan kendaraan, jalan kereta api atau jalan pejalan kaki, sedangkan rintangan tersebut dapat berupa sungai, jalan, jalan kereta, atau jurang. Jembatan juga berpengaruh pada akses transportasi pertanian, salah satunya pada pertanian kelapa sawit.

Tanaman kelapa sawit (*elaeisguineensis jack*) berasal dari Nigeria, Afrika Barat. Namun, ada sebagian pendapat yang justru menyatakan bahwa kelapa sawit berasal dari kawasan Amerika Selatan yaitu Brazil (Setyamidjaya,2006).

Bagi Indonesia, tanaman kelapa sawit memiliki arti penting bagi pembangunan nasional. Selain mampu

menciptakan kesempatan kerja yang mengarah pada kesejahteraan masyarakat, juga sebagai sumber perolehan devisa negara. Indonesia merupakan salah satu produsen utama minyak sawit, bahkan saat ini telah menempati posisi kedua di dunia. Indonesia adalah negara dengan luas areal kelapa sawit terbesar di dunia, yaitu sebesar 34,18% dari luas areal kelapa sawit di dunia. Pencapaian produksi rata-rata kelapa sawit Indonesia tahun 2004-2008 tercatat sebesar 75,54 juta ton tandan buah segar atau 40,26% dari total produksi kelapa sawit dunia.

Pemasaran menurut *The American Marketing Association (AMA)* dalam Halim (2016) Pemasaran merupakan suatu proses perencanaan dan implementasi dari konsep, *pricing*, promosi, dan distribusi (ide, produk maupun jasa), sehingga dapat diciptakan pertukaran agar dapat memuaskan kebutuhan pelanggan dan perusahaan sekaligus.

Pendapatan menurut Soekartawi dalam Tumoka(2013) merupakan selisih antara penerimaan dan semua biaya. Sebelum adanya pembangunan Jembatan Baturijal pendapatan petani dan tengkulak kelapa sawit di Jorong Baturijal tergantung harga sawit pada saat itu. Data pendapatan nasional menggambarkan tingkat produksi negara yang dicapai dalam tahun

tertentu dan perubahannya dari tahun ketahun. Maka ia mempunyai peranan penting dalam menggambarkan tingkat kegiatan yang ingin dicapai dan perubahan dan pertumbuhannya dari tahun ketahun.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini tergolong pada penelitian kualitatif. Populasi dalam penelitian ini sebanyak 353 petani kelapa sawit di Jorong Baturijal Nagari Baturijal Kecamatan Padang Lawas Kabupaten Dharmasraya. 10% dari populasi tersebut diambil sebagai sampel. (Arikunto.Suharsimi, 1998)

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Nagari Baturijal merupakan salah satu nagari di Kecamatan Padang Laweh Kabupaten Dharmasraya. Secara astronomis Nagari Baturijal terletak pada $101^{\circ} 43' 04''$ BT- $101^{\circ} 49' 55''$ BT dan $0^{\circ} 57' 37''$ LS – $1^{\circ} 06' 35''$ LS. Kecamatan Padang Laweh terdiri dari 4 nagari yaitu Nagari Baturijal, Nagari Muaro Sopan, Nagari Padang Laweh, dan Nagari Sopan Jaya

Kenagarian Baturijal adalah satu-satunya nagari yang dipisahkan oleh Sungai Batanghari dengan Pusat Ibu Kota Kecamatan Padang Laweh. Nagari Baturijal mempunyai tanah yang sangat subur dan berpotensi untuk lahan Perkebunan dan Persawahan, sepanjang aliran Sungai

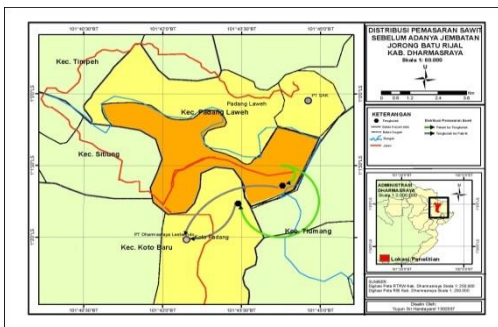
Batanghari terdapat lebih kurang 225 Ha Tanah Ranah yang sangat cocok untuk lahan pertanian.

Bentuk morfologi Kenagarian Baturijal merupakan daerah datar. Nagari Baturijal mempunyai tanah yang sangat subur dan berpotensi untuk lahan perkebunan dan persawahan.

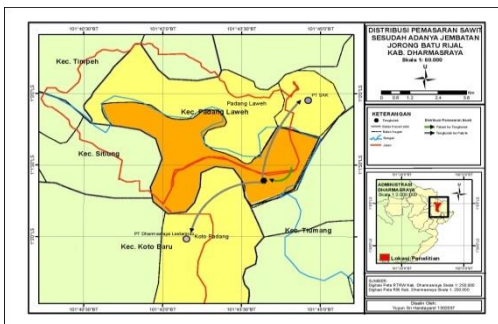
Sebelum dibangunnya Jembatan Baturijal petani kelapa sawit di dalam Nagari Baturijal dalam memasarkan hasil panen lebih memilih menjualnya ke tengkulak yang ada di luar Nagari Baturijal (Kecamatan Sitiung) dengan biaya angkut dari kebun ke tengkulak luar Nagari Baturijal yang cukup mahal yaitu Rp120.000,-/ton. Meskipun para tengkulak tersebut dapat juga ditemukan di Nagari Baturijal dengan biaya angkut yang sama yaitu Rp120.000,- dari kebun ke tengkulak di dalam Nagari Baturijal. Hal ini dilakukan karena harga jual di tengkulak luar Nagari Baturijal (Kecamatan Sitiung) lebih mahal sebesar Rp50,-/Kg dibandingkan di tengkulak dalam Nagari Baturijal.

Jika saat sebelum ada jembatan Baturijal dijual ke tengkulak yang berada di luar Nagari Baturijal maka hal tersebut berbeda dengan sesudah adanya Jembatan Baturijal. Masyarakat Nagari Baturijal lebih memilih menjual di dalam Nagari baturijal karena harga jual di Nagari Baturijal berbanding terbalik dengan

saat sebelum adanya Jembatan Baturijal yaitu lebih mahal Rp50,-/Kg dan ongkos di tengkulak dalam Nagari Baturijal setelah adanya jembatan Baturijal menjadi lebih murah yaitu Rp80.000,- yang ongkos sebelum ada jembatan baturijal sama dengan ongkos tengkulak. Hal tersebut dapat dilihat pada gambar 1 dan gambar 2 di bawah ini



Gambar 1. Arah Pemasaran Kelapa Sawit Sebelum Ada Jembatan



Gambar 2. Arah Pemasaran Kelapa Sawit Sesudah Ada Jembatan

Dari kedua gambar tersebut dapat dijelaskan ke dalam bentuk tabel 1 berikut ini:

Tabel 1. Pemasaran Kelapa Sawit	
Sistem Pemasaran	
Sebelum Ada Jembatan	Setelah Ada Jembatan
10 petani menjual ke tengkulak yang ada di Jorong Baturijal (40%)	16 petani menjual ke tengkulak yang ada di dalam Jorong Baturijal (64%)
15 petani menjual ke tengkulak yang ada diluar Jorong Baturijal (60%)	9 petani menjual ke tengkulak yang ada diluar Jorong Baturijal (36%)

Sumber : Pengolahan Data Primer Juni 2018

Transportasi yang digunakan sebelum adanya Jembatan Baturijal yaitu para petani sawit banyak menggunakan jenis transportasi *colt diesel* yang disediakan oleh tengkulak dengan biaya angkut sebesar Rp120.000,-. Setelah adanya Jembatan Baturijal masih tetap menggunakan *colt diesel* dengan harga angkut Rp80.000,-. Jadi dapat disimpulkan para petani banyak menggunakan jenis transportasi *colt diesel* untuk membawa hasil sawit mereka ke tengkulak dikarenakan biaya angkut yang lebih mudah, selain itu mobil langsung dari tengkulak. Sementara tengkulak transportasi yang sering digunakan untuk mengangkut hasil panen kelapa sawit dari Tengkulak ke pabrik sawit baik sebelum maupun sesudah adanya pembangunan Jembatan Baturijal adalah *colt diesel*, karena dapat memuat kelapa sawit

lebih banyak yaitu hingga mencapai berat 9 ton.

Setelah adanya pembangunan Jembatan Baturijal, masyarakat di Jorong Baturijal jadi lebih sering menjual ke tengkulak yang ada di dalam Nagari Baturijal maka jarak dan waktunya pun berbeda dari menjual di tengkulak yang ada di luar Nagari Baturijal, menjual ke tengkulak yang ada di dalam Nagari Baturijal menjadikan waktu dan jarak menjadi lebih singkat. Perbedaan jarak antara tengkulak yang di luar dengan tengkulak yang ada di dalam Nagari Baturijal yaitu sekitar 5 Km. Sedangkan perbedaan waktunya adalah 20 menit. Sedangkan untuk tengkulak perbedaan jarak dan waktu menjual sawit dari tengkulak di dalam Nagari Baturijal ke pabrik di Padang Laweh yaitu sebelum adanya pembangunan jembatan jarak yang di tempuh ke pabrik sawit di Padang Laweh adalah 20Km, sedangkan sesudah adanya pembangunan jembatan adalah 5Km. Perbedaan jarak dari tengkulak dalam nagari ke pabrik sawit di Padang Laweh sebelum ada jembatan Baturijal adalah 90 menit, sedangkan sesudah adanya jembatan Baturijal adalah 15 menit.

Jarak dan waktu dari tengkulak di dalam Nagari Baturijal ke Pabrik di Kecamatan Koto Padang sebelum dan sesudah adanya Jembatan Baturijal sama yaitu 8 KM dengan waktu 30

menit. Karena arah ke pabrik di Kecamatan Padang Laweh dan Kecamatan Koto Padang berlainan arah.

Pendapatan yang diperoleh masyarakat baik sebelum maupun sesudah adanya pembangunan Jembatan Baturijal tergantung dari harga sawit pada saat itu. Jadi untuk pendapatan masyarakat bersifat tidak tetap. Rata-rata pendapatan masyarakat di Jorong Baturijal Nagari Baturijal sebelum dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Perbedaan Rata-Rata Pendapatan Sebelum Ada Jembatan Baturijal

Tengkulak Luar Baturijal	Di Nagari Baturijal	Tengkulak Dalam Baturijal	Di Nagari Baturijal
Rp1.494.000,-		Rp1.404.000,-	

Sumber : Pengolahan Data Primer Juni 2018

Rata-rata pendapatan masyarakat di Jorong Baturijal Nagari Baturijal sesudah adanya jembatan dapat dilihat pada tabel 3 berikut ini.

Tabel 3. Perbedaan Rata-Rata Pendapatan Sesudah Ada Jembatan Baturijal

Tengkulak Luar Baturijal	Di Nagari Baturijal	Tengkulak Dalam Baturijal	Di Nagari Baturijal
Rp2.484.000,-		Rp2.610.000,-	

Sumber : Pengolahan Data Primer Juni 2018

Pendapatan tengkulak sebelum dan sesudah adanya pembangunan jembatan tidak tetap. Dulu sebelum ada jembatan tiap harinya jarang tengkulak jarang menjual kelapa sawit ke pabrik, namun semenjak ada pembangunan jembatan tengkulak di dalam nagari biasa rata-rata 9 ton sawit per harinya, karena masyarakat yang menjual kelapa sawit tidak hanya dari Nagari Baturijal saja melainkan juga dari Koto Beringin dan Padang Laweh.

PENUTUP

Kesimpulan

Dampak pembangunan jembatan terhadap sistem pemasaran hasil kelapa sawit di Jorong Baturijal Nagari Baturijal Kecamatan Padang Laweh yaitu sistem pemasaram kelapa sawit sebelum adanya pembangunan Jembatan Baturijal petani sering melakukan penjualan hasil kelapa sawit ke tengkulak yang ada di luar Nagari Baturijal, namun setelah adanya pembangunan Jembatan Baturijal masyarakat lebih memilih untuk menjual hasil kelapa sawit ke tengkulak yang ada di Jorong Baturijal. Sedangkan untuk sistem pemasaran yang dilakukan oleh tengkulak kelapa sawit yang ada di Jorong Baturijal system pemasaran yang dilakukan adalah sebelum adanya pembangunan Jembatan Baturijal tengkulak memilih menjual kelapa sawit keluar Kecamatan Padang

Laweh, sementara sesudah adanya pembangunan Jembatan Baturijal tengkulak lebih memilih menjual ke Pabrik Di Kecamatan Padang Laweh dengan alasan lebih dekat dan dapat menghemat biaya angkut.

1. Dampak pembangunan jembatan terhadap transportasi hasil kelapa sawit di Jorong Baturijal Nagari Baturijal Kecamatan Padang Laweh yaitu sebelum adanya pembangunan Jembatan Baturijal para petani di Jorong Baturijal harus membayar biaya angkut yang lebih mahal daripada sesudah adanya jembatan, Dampak pembangunan jembatan terhadap transportasi hasil kelapa sawit di Nagari Baturijal Kecamatan Padang Lawas juga dirasakan oleh tengkulak yang ada di Jorong Baturijal karena dengan adanya Jembatan Baturijal, dalam menjual kelapa sawit ke pabrik menjadi lebih dekat.
2. Dampak pembangunan jembatan terhadap pendapatan petani kelapa sawit di Jorong Baturijal Nagari Baturijal Kecamatan Padang Laweh yaitu pendapatan petani pun sedikit mulai berubah kearah yang lebih baik, ditambah lagi karena pengaruh harga sawit sekarang sudah mulai tinggi.

Saran

1. Bagi masyarakat agar lebih giat untuk meningkatkan hasil pertaniannya, karena dengan demikian pendapatan pun akan semakin meningkat dikarenakan jarak untuk menjual kelapa sawit semakin dekat dan biaya angkut pun lebih murah. Selain itu juga dikarenakan harga sawit sudah mulai tinggi.
2. Bagi pemerintah agar meningkatkan fasilitas baik sarana maupun prasarana yang menunjang kegiatan pertanian kelapa sawit.
3. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini bisa dijadikan bahan rujukan dan pedoman yang bermanfaat dan menambah wawasan pembaca dan peneliti sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 1998. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Rineka Cipta: Jakarta
- Fitri, Aprina (2006) *Persepsi Masyarakat Tentang Dampak Pembangunan Jembatan Kuok Terhadap Aksesibilitas Wilayah dan Sosial-Ekonomi Masyarakat Di Desa Empat Balai Kecamatan Bangkinang Barat Kabupaten Kampar*. FIS UNP : Padang
- Halim, Rizal. 2016. *Marketing and Public Policy*. Gramedia: Jakarta
- Hidayat (2019) *Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Fisik Belajar Dari Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jembatan Suramadu*. Fakultas Ilmu Administrasi: Universitas Brawijaya Malang
- Pedoman Survey Jembatan No.04/BNKT/1991
- Tumoka, Nova. 2013. *Analisis Pendapatan Usaha Tani Tomat di Kecamatan Kawangkoan Barat Kabupaten Minahasa*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Sam Ratulangi : Manado
- Setyamidjaya, Djoehana. 2006. *KelapaSawit : Teknik Budi Daya, Panen, Pengolahan*. Kanisius: Yogyakarta