

PENGANGKUTAN KAYU ULIN (*Eusideroxylon zwageri* T.&B.) MENGUNAKAN SEPEDA MOTOR (OJEK ULIN) DARI WILAYAH KECAMATAN KINTAP

*Ironwood (*Eusideroxylon zwageri* T.& B.) Transportation uses motorcycle (Ulin motorcycle) from the kintap sub-district*

Dimas Zulfian Nugroho, Suyanto, dan Rina Kanti

Jurusan Kehutanan

Fakultas Kehutanan Universitas Lambung Mangkurat

ABSTRACT. *Liang Anggang and surrounding areas, Ironwood needs are mostly fulfilled from the Kintap area and its surroundings. The local government has tried to preserve Ulin by making regional regulations regarding the load of ironwood. Tanah Laut Regency with Regional Regulation No. 35 of 2005 has banned transporting Ironwood uses four-wheeled vehicles and allows two-wheeled vehicles to carry the longest 1.5m Ironwood arrears known as Ironwood motorcycle. This study aims to find out information about the load of Ironwood from the Kintap Subdistrict area and its surroundings to the Liang Anggang area, namely from aspects: background, transportation equipment, socio-economic dimensions of wood, timber volume and income. The benefit of this research is to be able to provide information about transporting Ironwood to the relevant Service as a basis for consideration in formulating a policy relating to the existence of ulin motorcycle. The object in this study was ironwood motorcycle who crossed the streets of banjarmasin province. The data obtained consisted of 2 types of data, namely primary data obtained by direct interviews with ironwood motorcycle, along with related parties, and secondary data obtained by collecting data from relevant agencies. The results show that if assumed to be the same condition as the number of Ironwood motorcycle and Ironwood supplies from the Kintap area, then since 2005 the average number of Ironwood transported to the Anggang Liang area is around 105,330.50 m³ / 12 years.*

Keywords: *Motorcycle ulin wood and Ironwood*

ABSTRAK. Wilayah Liang Anggang dan sekitarnya, kebutuhan kayu Ulin banyak dipenuhi dari daerah Kintap dan sekitarnya. Pemerintah Daerah setempat telah berupaya melestarikan Ulin dengan membuat peraturan daerah tentang angkutan kayu Ulin. Kabupaten Tanah Laut dengan Perda No. 35 Tahun 2005 telah melarang mengangkut kayu Ulin menggunakan kendaraan roda empat dan mengizinkan kendaraan roda dua mengangkut tunggakan kayu Ulin terpanjang berukuran 1,5 m yang dikenal dengan ojek Ulin. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui informasi tentang pengangkutan kayu Ulin dari wilayah Kecamatan Kintap dan sekitarnya ke wilayah Liang Anggang, yaitu dari aspek: latar belakang, alat angkutan, sosial ekonomi dimensi kayu, volume kayu dan pendapatan. Manfaat dari penelitian ini adalah dapat memberikan informasi tentang pengangkutan kayu Ulin kepada Dinas terkait sebagai dasar pertimbangan untuk merumuskan suatu kebijakan yang berkaitan dengan keberadaan ojek ulin. Objek dalam penelitian ini adalah pengendara ojek ulin yang melintas ke jalan provinsi banjarmasin. Data yang diperoleh terdiri dari data 2 jenis, yaitu data primer diperoleh dengan wawancara langsung kepada pengendara ojek ulin, beserta pihak yang terkait, dan data sekunder diperoleh dengan cara mengumpulkan data dari instansi terkait. Hasil menunjukkan jika diasumsikan kondisi sama seperti jumlah ojek ulin dan persediaan Ulin dari daerah Kintap, maka sejak Tahun 2005 rata-rata jumlah Ulin yang terangkut ke wilayah Liang Anggang adalah sekitar 105.330,50 m³/12 tahun.

Kata Kunci: *Ojek Ulin dan Kayu Ulin*

Penulis untuk korespondensi: surel: dimaszn73195@gmail.com

PENDAHULUAN

Semakin sulitnya memperoleh kayu Ulin disebabkan oleh berbagai faktor diantaranya

karena pohon Ulin jenis pohon yang dilindungi sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Pertanian Nomor: 54/Kpts/Um/1972 tentang pohon-pohon di dalam kawasan hutan yang dilindungi. (Dalam keputusan

tersebut dinyatakan bahwa jenis-jenis pohon yang tercantum dalam lampiran A dan lampiran B adalah dilindungi. Menurut Tim ELSSPAT (1997), umur pohon memiliki hubungan yang positif dengan keawetan kayu. Pembangunan perumahan berkembang pesat di kota-kota Kalimantan Selatan yang membutuhkan Ulin lebih banyak, karena kondisi daerah ini umumnya berair. Untuk wilayah Banjarmasin dan sekitarnya, kebutuhan kayu Ulin banyak dipenuhi dari daerah kintap dan sekitarnya (Wahjono & Imanuddin 2011). Pemerintah dalam hal ini, Pemerintah Daerah setempat telah berupaya melestarikan Ulin dengan membuat peraturan daerah tentang angkutan kayu Ulin. Kabupaten Tanah Laut dengan Perda No 35 Tahun 2005 telah melarang mengangkut kayu Ulin menggunakan kendaraan roda empat dan mengizinkan kendaraan roda dua mengangkut kayu Ulin terpanjang berukuran 1,5m yang dikenal dengan ojek Ulin (Jeklin) (SK. Tanah Laut Nomor 35 Tahun 2005).

Hingga kini angkutan ojek Ulin masih berlangsung dengan melintas jalan provinsi antara kintap – Banjarmasin. Sejauh pengetahuan penulis hingga saat ini belum ada yang meneliti masalah Jeklin. Di satu sisi keberadaan Jeklin dapat memasok Ulin di wilayah Liang Anggang dan sekitarnya sekaligus dapat menyediakan lapangan kerja baru, tetapi di sisi lain keberadaan Jeklin dapat mendorong percepatan terjadinya kelangkaan Ulin dalam hutan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di wilayah Kecamatan Kintap Kabupaten Tanah Laut. Kecamatan Kintap merupakan daerah penyedia kayu Ulin dalam berbagai ukuran, tetapi tidak lebih dari 1,5 meter. Hal ini karena kayu Ulin hanya boleh diangkat menggunakan sepeda motor dan tidak boleh menggunakan alat angkut kendaraan roda empat. Hampir setiap hari Ulin dari daerah ini diangkat menggunakan sepeda motor

menuju arah Liang Anggang. Pengangkutan dilakukan oleh komunitas ojek Ulin (Jeklin).

Penelitian ini dilaksanakan selama 3 bulan, dimulai pada bulan September 2017 sampai dengan bulan November 2017. Penelitian ini meliputi tahap persiapan, pengambilan dan pengolahan data serta penyajian laporan hasil penelitian.

Persiapan penelitian dilakukan sebelum pengambilan data agar data yang didapat sesuai dengan yang diharapkan, yaitu lengkap dan akurat. Adapun persiapan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pembuatan daftar kuisioner, persiapan peralatan, studi kepustakaan, dan pengenalan wilayah Kecamatan Kintap. Jumlah responden ditetapkan berjumlah 30 orang

Data yang digunakan dalam penelitian ini terbagi menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan dengan metode purposive sampling, yaitu menentukan sampel berdasarkan pertimbangan tertentu, sehingga responden yang dipilih tepat sarannya. Responden dipilih ketua kelompok, karena dianggap mengerti informasi seputar ojek Ulin. Selain itu, responden juga dipilih beberapa anggota komunitasnya.

Jumlah responden sebanyak 30 orang dipilih secara purposif dari total anggota ojek ulin sebanyak 86 orang. Pengamatan jumlah ojek ulin yang melintas dari Kintap ke Liang Anggang dilakukan dengan cara mencatat pada 3 titik pengamatan yang dilakukan selama satu minggu. Titik pengamatan yang pertama dilakukan di titik awal keberangkatan ojek ulin. Titik pengamatan yang kedua di tempat peristirahatan ojek ulin. Titik pengamatan yang ketiga yaitu tempat pemberhentian terakhir ojek ulin.

Sedangkan pengumpulan data sekunder yaitu keadaan lapangan yang meliputi topografi, tanah, geologi, dan iklim, dan keadaan masyarakat, yang diperoleh dari instansi terkait. Secara ringkas jenis data, sumber data dan metode pengumpulannya dapat di sajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Pengumpulan Data Primer dan Sekunder

Jenis Data	Sumber Data	Metode	
		Pengumpulan	alat dan Bahan
A. Data Primer			
1. Tingkat Umur Responden	Responden	Wawancara, pengisian, serta observasi lapangan secara langsung	Kamera Digital, Kalkulator dan Kuisioner, Meteran
2. Jumlah Anggota Keluarga			
3. Tingkat Pendidikan			
4. Mata Pencaharian			
5. Pendapatan/Pengeluaran	Ojek Ulin	Pengamatan pada suatu titik	Catatan
6. Jumlah Jeklin yang melintas			
7. Volume Kayu	Responden	Sampling	Meteran
B. Data Sekunder			
1. Peta	Intansi Pemerintah	Studi Pustaka	
2. Monografi Kecamatan Kintap			
3. Kondisi Umum Kintap			

Analisis data yang digunakan adalah bersifat deskriptif, yaitu menggambarkan atau menguraikan data sesuai dengan fakta di lapangan. Analisis data yang dimaksud

dapat berbentuk tabulasi. Hasil penjualan kayu Ulin disajikan dalam bentuk Tabulasi seperti Tabel 2.

Tabel 2. Penjualan kayu ulin

No	Nama	Nama Barang	Total Volume	Harga jual
1				
2				
3				

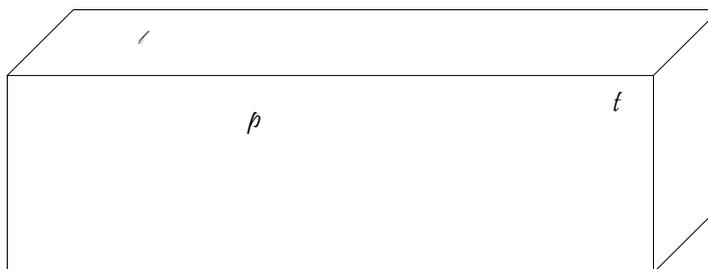
Kubikasi atau ukuran volume kayu ulin yang diangkat dapat dihitung dengan rumus dasar hitungan yang sederhana dengan mengalikan dimensi panjang, lebar dan tinggi.

Pengertian Bangun Ruang menurut Archimedes ialah sebuah bangun ruang tiga dimensi yg telah dibentuk oleh tiga buah

pasang persegi dan persegi panjang dengan pasang diantaranya saling berbeda satu sama lain. Rumus Matematika Balok sendiri telah memiliki 6 sisi, 12 buah rusuk dan 8 buah titik sudut, sedangkan untuk Balok yang dibentuk oleh enam buah persegi sama dan sebangun disebut juga sebagai kubus.

Rumus Volume Kayu:

$$V = p \times l \times t$$



Keterangan :

V = Volume (m³)

p = Panjang (m)

l = lebar (m)

t = tinggi (m)

Volume kayu yang di angkut untuk satu sepeda motor adalah penjumlahan volume terhadap kayu dalam berbagai ukuran. Setiap sepeda motor selalu mengangkut ukuran ulin yang berbeda-beda, kemudian

masing-masing ukuran di hitung volumenya dan dihitung jumlahnya. Penyusun mengambil contoh sebanyak 30 sepeda motor data pengukuran disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Pengukuran Volume Kayu

No Sepeda Motor	Bentuk Kayu	Panjang	Lebar	Tinggi	Volume
1					
2					
3					
Jumlah					
Rata-rata					

HASIL DAN PEMBAHASAN

Komunitas ojek Ulin (Jeklin) terbentuk pertengahan tahun 2005 yang beranggotakan kurang lebih berjumlah 35 orang, dan terus berkembang jumlah anggotanya hingga sekarang berjumlah 86 orang. Komunitas Jeklin terbentuk karena adanya kepentingan dan kegiatan yang sama, yaitu mengangkut kayu Ulin dari Kecamatan Kintap menuju Liang Anggang (Gambar 1). Komunitas ini perlu ditunjuk seseorang yang cukup berpengaruh yang dinamai ketua komunitas.



Gambar 1. Angkutan Ojek Ulin (Jeklin)

Komunitas Jeklin memiliki rasa solidaritas yang tinggi di antara mereka. Organisasi ini meskipun tidak terstruktur dengan baik, tetapi sesama anggota mereka merasa senasib seperjuangan. Secara tidak tertulis mereka memiliki aturan meskipun tidak tertulis dalam rangka mempertahankan eksistensinya sebagai penyuplai kayu Ulin ke wilayah Liang Anggang. Mereka saling menolong jika terdapat gangguan atau halangan di jalan raya, juga mereka tidak saling bersaing dalam membuat standar harga kayu Ulin, sehingga harga jual kayu Ulin di pasaran relatif sama.

Sebelum ada komunitas Jeklin, angkutan kayu Ulin dilakukan oleh para pemodal dari Kintap atau dari Liang Anggang menggunakan mobil jenis Truk. Ukuran kayu Ulin yang diangkut mencapai 4 meter atau lebih melalui jalan raya/jalan provinsi. Setelah pemerintah Provinsi dan pemerintah daerah Kabupaten Tanah Laut membuat larangan angkutan Ulin menggunakan Truk atau kendaraan roda empat, kemudian angkutan beralih menggunakan sepeda motor yang dimodifikasi agar dapat memuat Ulin lebih banyak.

Jumlah Jeklin lama kelamaan bertambah jumlahnya hingga sekarang berjumlah 86 orang. Sebagai anggota mereka masing-masing wajib memiliki kartu anggota komunitas ojek Ulin (Gambar 2). Pekerjaan ojek Ulin ini sangat beresiko terjadinya kecelakaan, untuk membantu mengurangi beban bila terjadi kecelakaan, mereka mengadakan iuran bulanan yang dikumpulkan setiap 3 bulan sekali yakni sebesar sebesar Rp.50.000/orang (Gambar 3). Jumlah Jeklin bertambah pesat seiring adanya kemudahan mendapatkan pinjaman dari beberapa bank untuk transaksi kredit sepeda motor.



Gambar 2 Kartu Anggota



Gambar 3 Iuran Bulanan

Pengangkutan dilakukan pada malam hari, mulai jam 18.00 selain tidak menguras banyak tenaga akibat terik matahari juga perjalanan lebih nyaman. Sebagai bagian budaya orang Banjar hari Jumat adalah hari libur, maka mereka memilih hari Jumat sebagai hari libur mangangkut. Hari Minggu mereka tetap melakukan pengangkutan kayu Ulin.

Pengangkutan kayu Ulin yang hingga kini tetap berlangsung dapat mengancam potensi Ulin di hutan alam. Kayu Ulin yang diangkut dapat dilihat dengan kasat mata kualitas atau ukurannya. Berdasarkan pengamatan di lapangan, kayu Ulin yang diangkut ada yang berkualitas sangat baik dari tebangan pohon Ulin yang masih segar, hal ini dapat dilihat dari warna Ulin yang cerah dan berbentuk blambangan yang

teratur serta lurus (Gambar 4.). Untuk ukuran 1 meter dapat bersumber dari Ulin - Ulin bekas. Makin banyak kayu Ulin blambangan yang diangkut menggambarkan intensitas penebangan pohon Ulin di hutan alam semakin tinggi, sehingga mengancam potensi Ulin dari hutan alam.



Gambar 4 Kayu Ulin (Blambangan)

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari ketua kelompok ojek Ulin, komunitas Jeklin sebagian besar (56%) berasal dari Kintap dan lainnya berasal dari Bati-Bati. Mereka sebagian besar tidak buta huruf, tetapi hanya berpendidikan rendah (SD-SMP), dan hanya 3% yang tidak sekolah. Komunitas Jeklin menjadikan sebagai pekerjaan utama dan ada juga yang hanya menjadikan sebagai pekerjaan sampingan. Mereka sebenarnya tidak ingin bekerja sebagai ojek Ulin, tetapi karena pendidikan mereka rendah, mereka merasa sulit untuk mendapatkan pekerjaan yang lebih layak untuk memenuhi kebutuhan keluarga. Data pendidikan komunitas Jeklin secara lengkap disajikan pada Tabel 4.

Pekerjaan sebagai Jeklin sebenarnya jangan dipandang sebelah mata sebagai pekerjaan yang tidak mulia. Ketika pemerintah daerah menetapkan peraturan tentang larangan angkutan Ulin menggunakan kendaraan roda 4, harga Ulin di pasaran Liang Anggang menjadi meningkat, karena berkurangnya pasokan kayu Ulin. Kenaikan ini menjadi terasa bagi penduduk lokal yang sedang membangun dan memerlukan bahan dari Ulin. Kedadiran komunitas Jeklin sebenarnya sangat membantu mempertahankan harga Ulin di pasaran menjadi tidak semakin melambung, karena kehadiran komunitas Jeklin dapat menambah pasokan kayu Ulin di daerah Liang Anggang.

Tabel 4. Tingkat pendidikan pekerja ojek Ulin.

No	Nama	Domisili	Tingkat Pendidikan
1	Sahril (Ketua Kelompok)	Bati-Bati	SD
2	Zakarsi	Bati-Bati	SMP
3	Mustakim	Bati-Bati	SD
4	Rahmatullah	Bati-Bati	SMP
5	Agus	Bati-Bati	SMP
6	Syahrul Ifansyah	Bati-Bati	SMP
7	Arkani	Bati-Bati	SMP
8	Ikhsan	Bati-Bati	SMP
9	Abdul Basid	Bati-Bati	SMP
10	Muhammad Yusuf	Bati-Bati	SMP
11	Aripin	Bati-Bati	SMP
12	Supiani	Bati-Bati	SD
13	Suhaimi	Bati-Bati	SMP
14	Budiono	Kintap	SD
15	Trans Siharyadi	Kintap	SD
16	Jarni	Kintap	SD
17	Muhammad Fendi	Kintap	SD
18	Muhaimin	Kintap	SMP
19	Syairaji	Kintap	SD
20	Anang Ramli	Kintap	SD
21	Muhsinin	Kintap	SD
22	Suriansyah	Kintap	Tidak sekolah
23	Abdan	Kintap	SD
24	Ardiansyah	Kintap	SMP
25	Anang Herman	Kintap	SD
26	As'Ari	Kintap	SMP
27	Mahlan	Kintap	SD
28	Khusairi	Kintap	SD
29	Royani	Kintap	SMP
30	Toni	Kintap	SD

Alat angkut yang biasa digunakan oleh pekerja ojek Ulin adalah kendaraan roda dua (Motor) tetapi tidak sembarang motor bisa mengangkut kayu Ulin karena motor harus sudah dalam keadaan di modifikasi

(Gambar 5). Kebanyakan dari pekerja ojek Ulin ini menggunakan jenis sepeda motor laki maupun jenis bebek dari pabrikan merk tertentu, karena lebih irit dalam hal bahan bakar.



Gambar 5 Sepeda Motor Modifikasi

Sepeda motor yang digunakan umumnya menggunakan isi silinder 125 cc. Kemampuan mesin standard tidak ada modifikasi, tetapi yang dimodifikasi adalah shock breaker yang lebih kuat, ban lebih lebar, dan lampu – lampu sens, juga ada tambahan rangka batang dari Ulin untuk menjaga kesetimbangan. Sepeda motor yang awalnya dirancang hanya untuk 2 penumpang seberat 1-2 kuintal, setelah sepeda motor dilakukan imodifikasi mampu membawa beban mencapai 3-5 kuintal.

Jumlah kayu Ulin yang diangkut juga tidak menentu ukurannya, tetapi rata – rata Ulin yang diangkut berkisar antara 3 - 4,5 kuintal yang terdiri dari berbagai ukuran. Jenis potongan Ulin yang diangkut terdiri dari jenis balok Ulin (Blambangan) dan jenis lapak Ulin. Penggunaan kedua jenis tersebut antara lain untuk kusen, pintu, dan kuda-kuda rumah. Jenis dan ukuran kayu Ulin yang diangkut bermacam – macam. Secara rinci disajikan pada Tabel 5.

Pendapatan ojek Ulin ini bisa dibilang sangat kecil dan kurang menguntungkan. Pekerjaan mereka sangat tidak mudah dan

beresiko, sebab dengan modal awal mereka yang terbilang mahal, yakni sekitar Rp. 2.000.000, mereka hanya mendapatkan keuntungan Rp.400.000,- sampai Rp. 500.000,- untuk sekali angkut. Hal ini sangat tidak sebanding dengan apa yang mereka kerjakan belum lagi biaya untuk bensin dan konsumsi biaya ini diluar modal mereka. Secara rinci besarnya modal, harga jual, dan pendapatan mereka dapat dilihat pada tabel 6.

Perbedaan keuntungan yang diperoleh masing – masing anggota Jeklin tidak sama, walaupun perbedaannya tidak terlalu besar, yaitu sebesar Rp.100.000,-. Perbedaan ini disebabkan terutama oleh calon pembeli.

Tabel 5 Jenis Potongan dan Ukuran Ulin.

No	Jenis Potongan Ulin	Ukuran (cm x cm)
1	Balok	150 x 60 x 50
2	Apak	20 x 10 x 10

Tabel 6. Besarnya Modal, Harga Jual, dan Pendapatan.

No	Nama	Modal	Harga Jual	Pendapatan Kotor
1	Sahril (ketua kelompok)	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
2	Budiono	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
3	Trans Siharyadi	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
4	Jarni	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
5	Muhammad Fendi	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
6	Muhaimin	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
7	Zakarsi	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
8	Mustakim	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00

9	Syairaji	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
10	Rahmatullah	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
11	Agus	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
12	Anang Ramli	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
13	Syahrul Ifansyah	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
14	Muhsinin	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
15	Suriansyah	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
16	Arkani	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
17	Abdan	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
18	Ardiansyah	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
19	Anang Herman	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
20	Ikhsan	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
21	Abdul Basid	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
22	As'Ari	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
23	Muhammad Yusuf	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
24	Mahlan	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
25	Khusuari	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
26	Royani	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
27	Toni	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
28	Aripin	Rp. 2.000.000	Rp.2.400.00	Rp.400.00
29	Supiani	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00
30	Suhaimi	Rp. 2.000.000	Rp.2.500.00	Rp.500.00

Hasil perhitungan volume kayu Ulin selama seminggu yang diperoleh dari

pengamatan di lapangan dapat dilihat pada tabel 7.

Tabel 7. Rekapitulasi Pengukuran Volume Kayu Rata-Rata Per Hari

Hari	Jumlah Kendaraan	Total Volume Kayu (m ³)	$\bar{Y} \times \bar{y}$
Senin	15	15.58	233,7
Selasa	17	17.97	305,49
Rabu	14	14.89	208,46
Kamis	16	17.33	277,28
Sabtu	20	20.91	418,2
Minggu	25	27.27	681,75
Jumlah	107		2124,88
Rata-rata			19,86

Berdasarkan Tabel 7 tersebut menunjukkan bahwa selama seminggu jumlah ojek Ulin yang melintas paling sedikit pada pengamatan hari rabu yaitu berjumlah

14 sepeda motor sedangkan jumlah terbanyak pada hari sabtu yakni berjumlah 25 sepeda motor. Rata-rata Jeklin yang melintas per hari adalah 18 sepeda motor .

Pengamatan dilakukan pada sore pukul 17.00 sampai jam 06.00. Hari minggu tampak jumlah Jeklin yang melintas terbanyak karena hari minggu hari libur nasional. Hasil volume kayu ulin perhari yang didapat dilapangan pada saat pengamatan dapat dilihat pada lampiran 2-7.

Jumlah rata-rata volume kayu Ulin yang terangkut selama seminggu pengamatan yaitu 19,86 m³/ hari. Jadi jika dihitung rata-rata volume ulin dalam setahun sebanyak 2.124,88 m³/ 312 hari. Dengan demikian jika diasumsikan kondisi sama seperti jumlah Jeklin dan persediaan Ulin dari daerah Kintap, maka sejak Tahun 2005 rata-rata jumlah Ulin yang terangkut ke wilayah Liang Anggang adalah sekitar 105.330,50 m³/12 tahun.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Terbentuknya ojek ulin karena Keputusan Bupati Tanah Laut Nomor 35 Tahun 2005 tentang Tata Cara Pemanfaatan Limbah Kayu Ulin memperbolehkan mengangkut kayu ulin dengan panjang maksimal 1,5 m. Komunitas Jeklin sebagian besar (56%) berasal dari Kintap dan lainnya berasal dari Bati-Bati (44%). Alat angkut yang digunakan oleh pekerja ojek Ulin adalah motor modifikasi. Rata – rata Ulin yang diangkut berkisar antara 3 - 5 kuintal yang terdiri dari berbagai ukuran. Jenis potongan Ulin yang diangkut terdiri dari jenis balok Ulin (Blambangan) dan jenis lapak Ulin. Modal awal mereka sekitar Rp. 2.000.000, mereka

hanya mendapatkan keuntungan Rp.400.000,- sampai Rp. 500.000,- untuk sekali angkut. Rata-rata volume kayu Ulin yang terangkut selama seminggu pengamatan yaitu 19,86 m³/ minggu. Rata-rata volume ulin dalam setahun sebanyak 2.124,88 m³/tahun. Maka sejak Tahun 2005 rata-rata jumlah Ulin yang terangkut ke wilayah Liang Anggang adalah sekitar 105.330,50 m³/12 tahun.

Saran

Penulis menyarankan adanya peran pemerintah provinsi melakukan penyuluhan kepada pengendara ojek ulin agar membatasi eksistensinya sebagai penyuplai kayu Ulin ke wilayah Liang Anggang.

DAFTAR PUSTAKA

- Menteri Pertanian. 1972. *Pohon-Pohon Di Dalam Kawasan Hutan Yang Dilindungi*. Menteri Pertanian. Jakarta.
- Pemerintah Daerah Tanah Laut. 2005. *Peraturan Daerah No. 35 Tahun 2005. Pemda Tanah laut. Pelaihari.*
- Tim ELSSPAT. 1997. *Pengawetan Kayu dan Bambu*. Puspa Suara. Jakarta.
- Wahjono, J., R. Imanuddin, 2011. *Sebaran, Potensi Dan Pertumbuhan/Riap Ulin (Eusideroxylon zwageri T&B) di Hutan Alam Bekas Tebangan di Kalimantan. Prosiding Lokakarya Nasional "Status Konservasi Dan Formulasi Strategi Konservasi Jenis-Jenis Pohon Yang Terancam Punah (Ulin, Eboni Dan Michelia)". Pusat Penelitian Dan Rehabilitasi Badan Litbang Kehutanan Bekerjasama Dengan ITTO. Bogor.*