

Analisa Pelaksanaan Pengolongan Di Jembatan Mahkota 2 Samarinda

Fikri Haikal^{1*}, Santun Irawan², Stevian Geerbel Adrianes³

^{1,2,3} Politeknik Pelayaran Sulawesi Utara, Indonesia

haikal18012004@gmail.com

Alamat: Jl. Trans Sulawesi KM.80 desa tawaang kecamatan tenga, Kec. Amurang, Kabupaten Minahasa Selatan, Sulawesi Utara 95355

*Korespondensi penulis: haikal18012004@gmail.com

Abstract: Ship pengolongan is an activity that passes through the river channel from upstream to downstream, by crossing under the Mahakam Bridge, Mahulu Bridge and Mahkota 2 Bridge using the services of a guide. The purpose of this study was to determine the factors, effects, and efforts that would arise due to the lack of assist ships in the pengolongan activity at the Mahkota 2 Bridge, Samarinda. This research method uses a qualitative study with a descriptive qualitative model that describes and describes the object being studied. Based on the results of the study, there are several factors related to the lack of assist ships during the pengolongan activity. First, because the Mahakam River Channel is shallow and narrow, especially under the Mahkota 2 Bridge, making assist ships careful in manoeuvring ships, second, weather factors and the depth conditions of the river which are sometimes uncertain, third, the large number of tug boats pulling barges with their loads, making the 2 assist ships very lacking in the process of the activity. The factors above resulted in a long queue of tug boats pulling their loads in the Mahakam River channel when carrying out pengolongan under the Mahkota 2 Bridge.

Keywords: Pengolongan, Assist Ship, Shipping Line

Abstrak: Pengolongan Kapal adalah suatu kegiatan yang melewati alur sungai dari daerah hulu menuju ke hilir, dengan melintas dibawah kolong Jembatan Mahakam, Jembatan Mahulu dan Jembatan Mahkota 2 dengan menggunakan pelayanan jasa pandu. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor, efek, dan upaya apa yang akan timbul terhadap kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahkota 2 Samarinda. Metode Penelitian ini menggunakan studi kualitatif dengan model kualitatif deskriptif yang menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Berdasarkan hasil penelitian ada beberapa faktor terkait kurangnya kapal *assist* pada saat kegiatan pengolongan tersebut. Pertama dikarenakan Alur Sungai Mahakam yang dangkal dan sempit terutama pada bawah Jembatan Mahkota 2 membuat kapal *assist* hati-hati dalam melakukan olah gerak kapal, kedua faktor cuaca dan kondisi kedalaman dari sungai yang kadang tidak menentu, ketiga banyaknya jumlah kapal tug boat yang menarik tongkang dengan muatannya, membuat kapal *assist* yang berjumlah 2 unit sangat kurang dalam proses kegiatan tersebut. Dari faktor di atas mengakibatkan panjangnya antrian kapal tug boat yang menarik muatannya di alur Sungai Mahakam saat melaksanakan pengolongan di bawah Jembatan Mahkota.

Kata Kunci: Pengolongan, Kapal *Assist*, Alur Pelayaran

1. LATAR BELAKANG

Peran kegiatan pengolongan kapal sangat penting guna memperoleh kenyamanan dan keamanan saat melintas tepat di bawah kolong jembatan. Pengolongan kapal sendiri merupakan aktivitas kapal yang bergerak melalui alur Sungai dari hulu ke hilir, melintasi bawah Jembatan Mahakam, Jembatan Mahulu dan Jembatan Mahkota 2 dengan menggunakan jasa layanan pandu. Dengan adanya kegiatan pengolongan ini, kapal yang akan melewati alur tersebut pasti memerlukan kapal *assist* yang dapat membantu manuver kapal demi kenyamanan dan keselamatan dalam bidang pelayaran. Layanan ini

dilakukan dengan cara seperti menggandeng, mendorong, atau menarik kapal tersebut. Pemanduan kapal ini memiliki tujuan untuk mempertimbangkan keselamatan pelayaran.

Tujuan Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor apa yang dapat mempengaruhi kurangnya kapal *assist*, efek apa yang akan timbul terhadap kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahkota 2 Samarinda dan upaya yang dapat menanggulangi kurangnya kapal *assist*.

2. KAJIAN TEORITIS

Pengertian Kapal *Assist*

Pelayanan kapal di Jembatan Mahkota 2 mencakup pengawasan mulai dari kapal sebelum melewati jembatan hingga kapal berhasil melintas melewati Jembatan Mahkota 2 dengan aman dan lancar. Layanan penundaan kapal yang berlangsung menganut aturan yang telah disepakati antara PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) IV Samarinda dan PT. Herlin Samudra Line, yang melibatkan dalam pengoperasian dua unit kapal tunda, yaitu Tug Boat SKA 2022 dan Tug Boat NADIA 03, di bawah Jembatan Mahkota 2 Samarinda.

Pengolongan Kapal

Pengolongan kapal adalah pergerakan kapal yang akan melewati alur sungai dari hilir ke hulu maupun sebaliknya, melintasi Jembatan Mahulu, Jembatan Mahakam, dan berakhir dengan melintasi Jembatan Mahkota 2. Kegiatan ini menggunakan jasa wajib pandu dari PT. Pelindo IV (Persero) Samarinda, sebuah Badan Usaha Milik Negara yang bertugas untuk mengatur sistem alur dan jadwal pengolongan. PT. Pelindo IV (Persero) juga memberikan informasi untuk memastikan keselamatan dan kelancaran perjalanan kapal di sekitar alur pelayaran Sungai Mahakam.

Perairan Wajib Pandu dan Penundaan Kapal

Menurut PM 57 Tahun 2015, Perairan Wajib Pandu adalah perairan yang memerlukan pemanduan untuk kapal berukuran tertentu dikarenakan kondisi perairannya. Sedangkan berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Pasal 1 Nomor 49 tahun 2008, Perairan Wajib Pandu adalah wilayah perairan yang memerlukan pemanduan untuk kapal yang melintas di sana, demi keselamatan, keamanan berlayar, perlindungan lingkungan maritim, serta kelancaran lalu lintas di perairan, Pelabuhan, terminal khusus dan perairan tertentu.

Pada Jembatan Mahkota 2 yang bertugas sebagai perwira pandu dari pihak PT. Pelindo IV (Persero) Samarinda terdapat dua orang perwira pandu yang menggunakan satu kapal pandu yaitu MPC. Sungai Mahakam II sebagai alat transportasi pandu.

Sungai

Menurut PP No. 38 Tahun 2011 tentang Sungai. Sungai adalah alur atau wadah air alami dan atau buatan berupa jaringan pengaliran air beserta air didalamnya, mulai dari hulu sampai muara, dengan dibatasi kanan dan kiri oleh garis batas.

Aliran Sungai yang mempunyai nama Mahakam merupakan sebuah Sungai terbesar di provinsi Kalimantan Timur yang bermuara di Selat Makassar. Sungai dengan panjang sekitar 920 kilometer ini melintasi banyak sekali wilayah Kabupaten Kutai Barat di bagian hulu, hingga Kabupaten Kutai Kartanegara dan Kota Samarinda di bagian hilir.

Jembatan

Menurut Supriyadi dan Muntohar (2007), jembatan adalah sebuah bangunan yang memungkinkan jalan untuk melintasi Sungai, saluran air, lembah atau jalan lain dengan ketinggian yang berbeda. Dalam perencanaan dan perancangan jembatan penting untuk mempertimbangkan fungsi kebutuhan transportasi, persyaratan teknis, dan estetika arsitektural, yang meliputi aspek lalu lintas, aspek teknis dan aspek estetika.

Pada pembahasan ini jembatan yang menghubungkan Sungai Kapih, Kecamatan Sambutan dengan Kelurahan Simpang Pasir, Palaran di Kota Samarinda, Kalimantan Timur, Indonesia. Jembatan yang memiliki panjang 1.428 meter ini menjadi jembatan terpanjang di Kalimantan Timur.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan menggunakan metode kualitatif dengan model studi kasus, smetode penelitian jenis deskriptif kualitatif yang menggambarkan dan manguraikan objek yang akan diteliti. Penelitian ini bertujuan mendapatkan pemahaman yang bersifat umum terhadap kenyataan sosial dari sudut pandang partisipan. Sumber data yang digunakan dari sumber data primer yang didapatkan melalui kegiatan wawancara secara langsung dengan narasumber dan data sekunder berupa dokumen dan studi literatur yang menunjang penelitian.

Sumber data yang diperoleh penulis dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder dengan menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi,

wawancara tidak berstruktur, dan studi pustaka. Penulis melakukan penelitian pada tanggal 30 April 2024 dengan pegawai PT. Pelindo IV (Persero) Samarinda di dermaga Pelabuhan Samarinda yang beralamatkan, Jalan. Pelabuhan, Kelurahan Karang Mumus, Kecamatan Samarinda Kota, Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur.

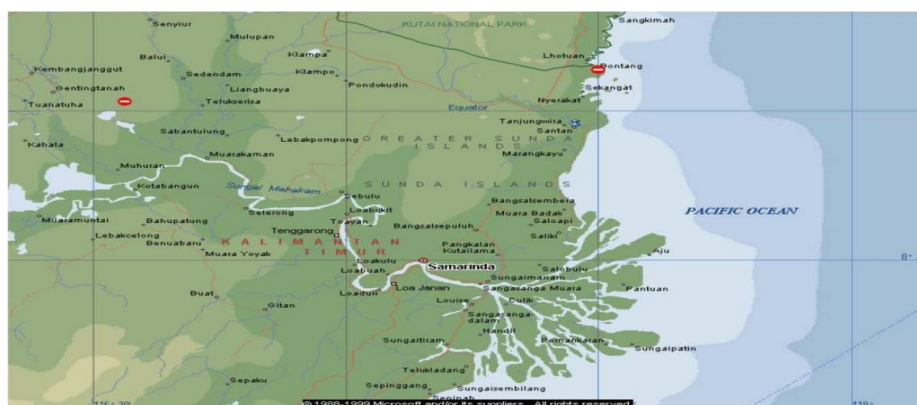
4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil dalam penelitian ini menguraikan berbagai hasil dari wawancara dan observasi yang dilakukan oleh penulis, yakni sebagai berikut :

1. Terlalu banyaknya jumlah kapal tug boat yang menarik tongkang dengan muatannya, membuat tidak sebanding dengan jumlah unit kapal *assist* yang beroperasi. Sungai Mahakam yang memiliki alur sempit dangkal, membuat kapal *assist* tidak dapat bergerak secara bebas melakukan olah gerak kapal.
2. Faktor kondisi dan cuaca yang tidak menentu serta waktu pengolongan yang terbatas diberikan oleh PT. Pelindo IV Samarinda sehingga hanya 2 kapal *assist* yang di gunakan pada pengolongan di Jembatan Mahkota 2 tersebut, yang seharusnya bisa lebih dari 2 unit kapal *assist* agar proses terjadi lebih cepat.
3. Akibat yang ditimbulkan dari kurangnya kapal *assist* di Jembatan Mahkota 2 Samarinda yaitu, terjadinya kepadatan arus lalu lintas pada Sungai Mahakam yang mengakibatkan terjadinya antrean kapal tug boat penarik yang sangat panjang menunggu giliran untuk melintas pada bawah Jembatan Mahkota 2 sehingga.
4. Mengatasi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahkota 2 Samarinda, ada beberapa hal upaya yang dapat dilakukan dalam menanggulangi antrean yang panjang dan sangat panjang sebagai berikut :
 - a) Pemberian jarak antara tug boat satu dengan tug boat yang lain yang sedang membawa tarikan tongkang muatan masing-masing, hingga kapal *assist* memiliki cukup ruang untuk melakukan olah gerak dalam kegiatan tersebut.
 - b) Salah satu cara juga PT. Pelindo IV Cabang Samarinda harus menambahkan unit untuk beroperasi pada pengolongan di bawah Jembatan Mahkota 2 agar sebanding dengan jumlah kapal yang akan melintas di bawah Jembatan tersebut.
 - c) Dengan adanya penambahan jadwal pada malam hari juga sangat berperan penting dikarenakan arus Sungai Mahakam akan mengalami pasang air laut, agar kemudian jika ada penambahan unit kapal *assist* akan tetap berjalan tanpa takut kapal akan mengalami kandas.

Pembahasan dalam penelitian ini menguraikan berbagai hasil penelitian dan wawancara yang dilakukan oleh penulis, yakni sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara, Sungai Mahakam memiliki alur yang sangat kecil dan sempit. Kemudian juga dipenenuhi dengan kapal–kapal tug boat yang menarik muatan mereka masing–masing semakin tahun bertambah banyak yang melintas pada alur sungai tersebut menjadikan Sungai Mahakam terlihat menjadi sangat sempit dan penuh, didukung juga dengan adanya hasil wawancara dari responden 1 yaitu Masinis 1 dari kapal *Pilot* MPC. Sungai Mahakam II yakni Pak Sutrisno, yang menyatakan bahwa “Namanya di alur pelayaran apalagi di Sungai yang notabennya sungai itu kan alur Samarinda itu sempit, sudah dangkal sekarang banyak tango bravo tarikan batubara, tango bravo tarikan coral, tango bravo tarikan kayu.”



Gambar 1 Peta Sungai Mahakam

Sumber : juwitamuliawati.blogspot.com

2. Cuaca dan kondisi pada Sungai Mahakam yang tidak pernah menentu juga menjadi hambatan pada saat proses pengolongan yang harus melewati di bawah Jembatan, juga jadwal pengolongan yang dibuat oleh PT. Pelindo IV Cabang Samarinda sangat terbatas sehingga pada saat kondisi cuaca sedang buruk akan sangat mengganggu proses pengolongan di bawah Jembatan Mahkota 2. Pada saat wawancara juga, kemudian Muallim 1 Pak Eko menyampaikan faktor yang lebih rinci lagi yaitu “Banyak faktor yang dapat mempengaruhi kegiatan tersebut walaupun di bawah Jembatan Mahkota bisa dilalui oleh dua alur untuk pengolongan. Seperti cuaca dan kondisi kedalaman dari alur sungai yang kadang tidak menentu, juga faktor dari waktu kegiatan yang diberikan dari kantor Pelindo. Kemudian sebenarnya kami dari pihak Pelindo memiliki beberapa kapal *assist* akan tetapi, kapal tersebut dibagi

wilayah kerjanya dalam seputaran alur di Sungai Mahakam agar bisa melayani seluruhnya dengan maksimal.”

JADWAL PENGOLONGAN TURUN DAN NAIK JEMBATAN MAHAKAHAMBAN TURUN 2024				
DATE	MAHAKAM TURUN		MAHAKAM NAIK	
	MULAI	SELESAI	MULAI	SELESAI
1	11.00	15.00	06.30	09.30
2	11.00	15.00	06.30	09.30
3	13.00	17.00	07.00	10.00
4	14.00	18.00	07.00	10.00
5	05.30	09.30	10.30	14.30
6	05.30	09.30	10.30	14.30
7	05.30	09.30	10.30	14.30
8	05.30	09.30	10.30	14.30
9	05.30	09.30	10.30	14.30
10	05.30	09.30	10.30	14.30
11	05.30	09.30	10.30	14.30
12	05.30	09.30	10.30	14.30
13	05.30	09.30	10.30	14.30
14	06.00	10.00	11.00	15.00
15	06.00	10.00	11.00	15.00
16	11.00	15.00	06.30	09.30
17	11.00	15.00	06.30	09.30
18	12.00	16.00	07.00	10.00
19	14.00	18.00	07.00	10.00
20	05.30	09.30	10.30	14.30
21	05.30	09.30	10.30	14.30
22	05.30	09.30	10.30	14.30
23	05.30	09.30	10.30	14.30
24	05.30	09.30	10.30	14.30
25	05.30	09.30	10.30	14.30
26	05.30	09.30	10.30	14.30
27	06.00	10.00	11.00	15.00
28	06.00	10.00	11.00	15.00
29	07.00	11.00	12.00	16.00
30	07.00	11.00	12.00	16.00

Gambar 2 Jadwal Pengolongan

Sumber : PT. Pelindo IV

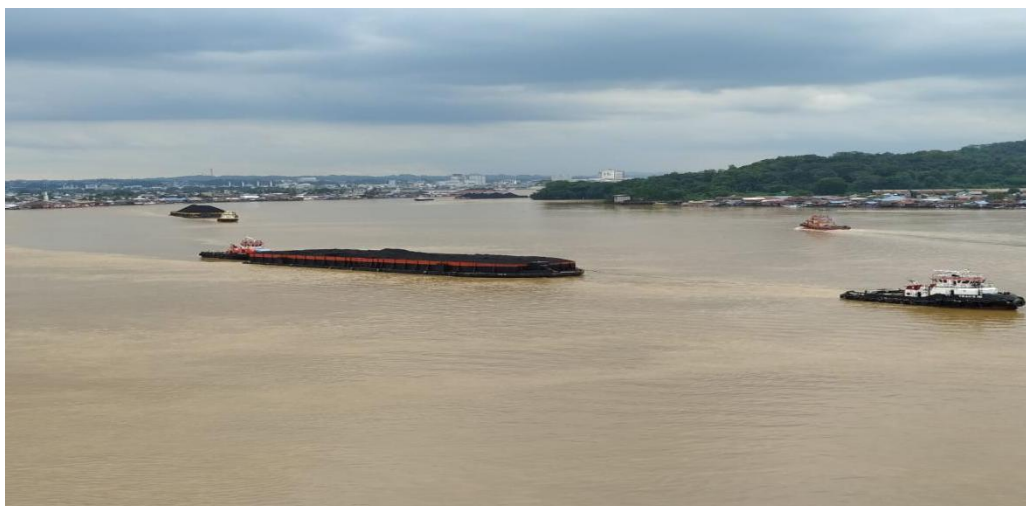
3. Dari beberapa fakta di atas pada proses pengolongan di bawah jembatan Mahkota 2 Samarinda mengakibatkan alur lalu lintas di Sungai Mahakam menjadi padat merayap menunggu antrean untuk melintas pada bawah Jembatan Mahkota 2 itu. Berdasarkan hasil wawancara dengan Masinis 1, Pak Sutrisno menyatakan bahwa “Masalah pengolongan di Jembatan Mahkota 2 Samarinda, memang akhir-akhir ini bertambah banyak tango bravo atau tug boat–tug boat yang menarik ponton batubara bertambah, jadi alur di Sungai Mahakam tepatnya di Jembatan Mahkota 2 lebih padat.”



Gambar 3 Antrean kapal di Alur Sungai Mahakam

Sumber : Pribadi

4. Dalam mengatasi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahkota 2 Samarinda ada beberapa upaya yang dilakukan oleh pihak PT. Pelindo IV Cabang Samarinda seperti memberikan jarak antara tug boat satu dengan tug boat lainnya. Masinis 1 Pak Sutrisno juga menuturkan bahwa “Untuk menanggulangi kewalahan itu kita atur, jadi antara tango bravo satu dengan tango bravo yang lain kita kasih jarak jadi walaupun *assistnya*, *assist* tugnya itu tetap dua yang sekarang itu tango bravo SKA 2022 sama tango bravo Nadia 03.” dan juga penambahan jadwal pengolongan hingga malam agar semua kapal tug boat yang menarik muatannya dapat melintas untuk memenuhi semua permintaan dengan tepat waktu, Mualim 1 Pak Eko juga Menuturkan “Dengan adanya penambahan jadwal pada malam hari dan penambahan unit lagi pada malam hari itu dikarenakan air sungai pasang, sehingga bisa dilakukan lebih dari dua kapal *assist*.”



Gambar 4 Pemberian Jarak Antar Kapal

Sumber : Pribadi

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis selama melaksanakan penelitian pada proses pengolongan di bawah Jembatan Mahkota 2, penulis dapat menyimpulkan beberapa faktor dalam kurangnya kapal *assist* pada saat kegiatan pengolongan tersebut, yaitu faktor yang dapat mempengaruhi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahkota 2 Samarinda, yaitu dikarenakan pasang surut air sungai cuaca dan kondisi kedalaman dari alur sungai yang, kadang tidak menentu, juga jumlah yang tidak sebanding dengan tug boat penarik yang akan melintas, sangat

berpengaruh dalam proses pengolongan, dampak yang timbul akibat kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahkota 2 Samarinda, yaitu antrean kapal yang sangat panjang hingga terjadi keterlambatan pengiriman muatan, upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahkota 2 Samarinda, yaitu penambahan unit kapal untuk operasional dan penambahan jadwal pada malam hari untuk pengolongan. Faktor di atas mengakibatkan penyebab panjangnya antrean kapal tug boat yang menarik muatannya di alur Sungai Mahakam saat melaksanakan pengolongan di bawah Jembatan Mahkota 2.

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian yang telah dilaksanakan, penulis memberikan beberapa saran sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi pelaksana untuk pengolongan yaitu PT. Pelindo IV Samarinda, sebagai berikut : Pihak PT. Pelindo IV Samarinda perlu menambahkan jumlah unit kapal *assist* untuk operasional pada pengolongan di bawah Jembatan Mahkota 2, pihak dari PT. Pelindo IV Samarinda sebaiknya juga harus merubah jadwal pengolongan dengan menambahkan jadwal pada malam hari, tidak hanya beroperasi pada saat pagi hingga sore saja, agar menghindari, kemacetan atau panjangnya antrean kapal yang ingin melaksanakan pengolongan.

DAFTAR REFERENSI

- Asiyanto. (2008). Metode kontruksi bangunan pelabuhan. Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press).
- Fuad, A., & Kandung, S. (2014). Panduan praktis penelitian kualitatif. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Hadi, A. (2021). Penelitian kualitatif: Studi fenomenologi, case study, grounded theory, etnografi, biografi. CV. Pena Persada.
- Kementerian Perhubungan. (2002). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan pemanduan.
- Kementerian Perhubungan. (2004). Peraturan Menteri Perhubungan No. 93 Tahun 2004 tentang sarana bantu dan prasarana pemanduan kapal.
- Kementerian Perhubungan. (2011). Peraturan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2011 tentang sarana bantu navigasi pelayaran.
- Kementerian Perhubungan. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 93 Tahun 2014 tentang sarana bantu dan prasarana pemanduan kapal.
- Kementerian Perhubungan. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan No. 57 Tahun 2015 tentang pemanduan dan penundaan kapal.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 309 tentang hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari pelayaran.

Maritimeworld.com. (2011). Kapal tunda. Retrieved from https://www.maritimeworld.web.id/2011/04/kapaltunda-tug-boat-kapal-pandu-pilot.html#google_vignette

Oki, R. (2021). Kurangnya kapal assist pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda (Skripsi, PIP Semarang, KALK).

Pemerintah Republik Indonesia. (2008). Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

Pemerintah Republik Indonesia. (2011). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2011 tentang sungai.

Peraturan Daerah Kalimantan Timur. (1989). Peraturan Daerah Kalimantan Timur Nomor 1 Tahun 1989 tentang peraturan lalu lintas yang melintas jembatan.

Sarosa, S. (2017). Penelitian kualitatif: Dasar-dasar (2nd ed.). Jakarta: Indeks.

Sugiyono. (2016). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Bandung: PT Alfabet.

Sukmadinata, N. S. (2011). Metode penelitian pendidikan. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Supriyadi, B., & Muntohar, A. S. (2007). Jembatan (Edisi pertama). Yogyakarta: Beta Offset.

Syafnidawaty. (2020). Data sekunder. Retrieved from <https://raharja.ac.id/2020/11/08/datasekunder/>