



**KURANGNYA KAPAL ASSIST PADA KEGIATAN
PENGOLONGAN DI JEMBATAN MAHAKAM
SAMARINDA**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

OKI RIZKI AL ASHAR

NIT. 541711306500 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
2021**



**KURANGNYA KAPAL ASSIST PADA KEGIATAN
PENGOLONGAN DI JEMBATAN MAHAKAM
SAMARINDA**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

OKI RIZKI AL ASHAR

NIT. 541711306500 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

**KURANGNYA KAPAL ASSIST PADA KEGIATAN PENGOLONGAN DI
JEMBATAN MAHAKAM SAMARINDA**

Disusun Oleh :

OKI RIZKI AL ASHAR
NIT. 541111306500 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, *17 AGUSTUS* 2021

Dosen Pembimbing
Materi



OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penulisan



Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



NUR ROHMAH, S.E., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “KURANGNYA KAPAL ASSIST PADA KEGIATAN
PENGOLONGAN DI JEMBATAN MAHAKAM SAMARINDA” Karya,

Nama : OKI RIZKI AL ASHAR

NIT : 541711306500 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana
Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada

hari KAMIS, tanggal 19 AGUSTUS 2021


Semarang, 19 AGUSTUS 2021


Penguji I

Penguji II


Penguji III


SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19750502 199808 1 001


OKVITA WAHYUNI, S.ST., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002


PURWANTONO, S.Psi., M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661015 199703 1 002

Mengetahui
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG


Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

N a m a : OKI RIZKI AL ASHAR

NIT : 541711306500 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“KURANGNYA KAPAL ASSIST PADA KEGIATAN PENGOLONGAN DI JEMBATAN MAHAKAM SAMARINDA”** adalah benar hasil karya saya sendiri bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 16-08-2021

nyatakan,

OKI RIZKI AL ASHAR
NIT. 551711306500 K



MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Belajar dari kegagalan adalah hal yang bijak
2. Jadikan hari ini lebih baik dari kemarin dan esok lebih baik dari hari ini

Persembahan :

1. Orang tua saya, Ibu Sugihartini, Bapak Saiful Arif, dan Alm. Bapak Imam Buchori
2. Almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Teman-teman angkatan 54 yang selalu berjuang bersama
4. Team Bass Drum angkatan 54 terutama Team 7 yang selalu pantang tumbang
5. Anggota Mess Kasta Surabaya yang telah menjaga kebersihan, mabar, dan acara bersama

PRAKATA



Alhamdulillah, puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Skripsi ini mengambil judul **“KURANGNYA KAPAL ASSIST PADA KEGIATAN PENGOLONGAN DI JEMBATAN MAHAKAM SAMARINDA”** yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama 1 (satu) tahun melaksanakan praktek darat di perusahaan PT. Jaya Samudera Mandalagiri dan PT. Aliqa Rezeky Samudra.

Dalam usaha menyelesaikan skripsi ini dengan penuh rasa hormat, peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang terkait yang telah memberikan bimbingan dan arahnya, dorongan, bantuan serta petunjuk yang sangat bermanfaat. Pada kesempatan ini, peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M selaku Dosen Pembimbing Materi skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Capt. Suherman, M.Si., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam skripsi ini.
5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal ilmu dan pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

6. Perusahaan PT. Jaya Samudera Mandalagiri dan PT. Aliqa Rezeky Samudra yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan penelitian dan praktek.
7. PT. Pelindo IV (persero) Samarinda yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan penelitian.
8. Teman-teman kelas TALK VIII C yang selalu memberikan semangat.
9. Semua pihak yang telah memberikan motivasi serta membantu peneliti dalam penyusunan skripsi ini, yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu.

Peneliti berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain, serta dengan kerendahan hati peneliti menyadari bahwa banyak kekurangan, sehingga peneliti mengaharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang, 16 Agustus 2021

Peneliti



OKI RIZKI AL ASHAR
NIT. 541711306500 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
ABSTRAK	x
ABSTRACT	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	5
1.5 Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
2.1 Tinjauan Pustaka.....	8
2.2 Kerangka Pikir Penelitian	16
BAB III METODE PENELITIAN	17
3.1 Fokus dan Lokus Penelitian	18
3.2 Pendekatan dan Desain Penelitian	19
3.3 Sumber Data Penelitian	20
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	23
3.5 Teknik Keabsahan Data	26
3.6 Teknik Analisis Data	28
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	32
4.1 Gambaran Umum.....	32

4.2 Hasil Penelitian	40
4.3 Pembahasan Masalah.....	42
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	50
5.1 Simpulan	50
5.2 Saran	50
DAFTAR PUSTAKA.....	52
LAMPIRAN.....	54
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	59



ABSTRAK

Ashar, Oki Rizki Al, 2021, NIT: 541711306500.K, “*Kurangnya Kapal Assist Pada Kegiatan Pengolongan Di Jembatan Mahakam Samarinda*”, Skripsi, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Pembimbing II : Capt. Suherman, M.Si., M.Mar.

Pengolongan kapal merupakan suatu pergerakan kapal yang melewati alur sungai dari hilir menuju hulu dengan melintasi dibawah kolong Jembatan Mahakam, Jembatan Mahkota Dua, dan Jembatan Mahulu dengan memakai pelayanan jasa wajib pandu dari PT. PELINDO IV (persero) Samarinda selaku Badan Usaha Milik Negara yang bertugas mengatur jadwal, memberikan informasi demi kelancaran keselamatan kapal dan lingkungan sekitar Sungai Mahakam.

Dalam skripsi ini metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif yang menggunakan suatu metode penelitian dengan menggunakan beberapa aspek seperti analisis data melalui observasi, dokumentasi, dan wawancara.

Dari hasil penelitian dapat diketahui faktor yang menyebabkan kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda, antara lain faktor lebar jembatan, dan pasang surut air sungai. Berdasarkan hasil penelitian PT. Pelindo IV Cabang Samarinda melakukan upaya untuk mengatasi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda: Menambahkan jadwal jam pengolongan malam, dan menambahkan operasional kapal *assist* pada malam hari saat air pasang.

Kata Kunci: Kurangnya, Kapal *assist*, Pengolongan

ABSTRACT

Ashar, Oki Rizki Al, 2021, NIT: 541711306500.K, “*Lack of Assistance Vessels in Classification Activities at Mahakam Samarinda Bridge*”, Thesis, Marine and Port Management Study Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Advisor : Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., 2nd Advisor : Capt. Suherman, M.Si., M.Mar.

Ship classification is a movement of ships that pass through the river from downstream to upstream by crossing under the Mahakam Bridge, Mahkota Dua Bridge, and Mahulu Bridge by using mandatory scout services from PT. PELINDO IV (Persero) Samarinda as a State Owned Enterprise in charge of managing schedules, providing information for the smooth safety of ships and the environment around the Mahakam River. In this thesis the research method used is a qualitative research method that uses a research method using several aspects such as data analysis through documentation and interviews.

In this thesis the research method used is a qualitative research method that uses a research method using several aspects such as data analysis through observation, documentation, and interviews.

From the results of the study, it can be seen that the factors that cause the lack of assist vessels in classifying activities on the Samarinda Mahakam Bridge, include the width of the bridge, and the ebb and flow of river water. Based on the research results of PT. Pelindo IV Samarinda Branch made efforts to overcome the lack of assist vessels in the classification activities on the Samarinda Mahakam Bridge: Adding a night class schedule, and adding assist ship operations at night at high tide.

Keywords: Lack of, Assist ships, Classification

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Pengolongan Kapal Di Jembatan Mahakam	12
Gambar 2.2 Kerangka Pikir	16
Gambar 4.1 Kantor PT. Aliqa Rezeky Samudra Cabang Samarinda.....	35
Gambar 4.2 Kantor PT. Aliqa Rezeky Samudra Cabang Samarinda.....	35
Gambar 4.3 Struktur Organisasi PT. Aliqa Rezeky Samudra.....	36
Gambar 4.4 Antrean kapal yang akan melintasi kolong Jembatan Mahakam Samarinda.....	46



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip Wawancara.....	53
Lampiran 2 Jadwal Urutan Pengolongan Kapal.....	57



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Seiring perkembangan teknologi saat ini, banyak manusia yang telah menggunakan kapal untuk digunakan sebagai moda transportasi laut yang telah berkembang oleh adanya penemuan kapal. Dahulu, manusia biasanya menggunakan kano, rakit, atau perahu kecil, karena semakin meningkatnya kebutuhan manusia maka moda transportasi utama di laut dapat menggunakan kapal yang lebih besar agar dapat mengangkut muatan yang lebih banyak dan saat ini kapal telah banyak dibuat oleh manusia.

Pada dasarnya bahan awal pembuatan kapal menggunakan kayu, bambu atau batang pohon, maka semakin berkembangnya teknologi dan zaman, kapal dibuat menggunakan bahan dari besi maupun plat baja dengan keunggulan lebih kuat dan dapat mengangkut muatan dengan berat yang besar.

Di Negara Indonesia sebagian besar wilayahnya terdiri dari perairan serta lautan. Sehingga moda transportasi angkutan laut adalah salah satu transportasi sering digunakan. Dalam perdagangan internasional maupun domestik sangat bergantung pada kesiapan jasa transportasi darat, laut dan udara.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, sarana bantu navigasi pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada diluar kapal yang didesain dan

dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan atau lalu lintas kapal. Dalam hal ini terdapat badan usaha yang tugasnya menyediakan peralatan dan jasa untuk mendukung keamanan dan kelancaran lalu lintas kapal. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang industri kepelabuhanan termasuk Indonesia bagian timur yang memberikan pelayanan pelayaran yang nyaman untuk pengoperasian kapal dengan menyediakan fasilitas untuk semua kegiatan khususnya Mahakam di sungai.

Di alur Sungai Mahakam terdapat tiga jembatan harus dilalui, yaitu Jembatan Mahakam, Jembatan Mahulu, dan Jembatan Mahkota Dua. PT. Pelindo IV (Persero) menyediakan layanan kelas kapal di ketiga jembatan tersebut melalui penggunaan jasa pilot. Layanan ini bertujuan untuk memberikan kemudahan bagi sebagian besar kapal yang merupakan kapal tunda dengan menggandeng tongkang atau *floating crane*.

Pada Surat Edaran KSOP SMD No. UM.003/15/11/KSOP.SMD-2012 tanggal 28 November 2012 tentang Ketentuan Berlayar Pada Alur Pelayaran Pengolongan Di Jembatan Mahakam Samarinda. Pengolongan kapal di alur Sungai Mahakam merupakan kegiatan kapal melewati kolong Jembatan Mahakam yang akan bergerak dari hilir atau hulu maupun sebaliknya dibantu oleh kapal pandu yang disediakan oleh PT. Pelindo IV (Persero). Namun pada dasarnya selama penulis melakukan praktek darat selama 1 tahun di PT. Aliqa Rezeky Samudra selaku *agent* kapal, penulis masih menemukan adanya permasalahan yang terjadi mengenai kegiatan

pengolongan kapal di Sungai Mahakam, misalnya keterlambatan proses pengolongan kapal karena terbatasnya kapal *assist* yang dimiliki oleh PT. Pelindo IV (Persero).

Peningkatan jumlah kapal yang beroperasi di Sungai Mahakam, maka kapal-kapal tersebut bersaing mengejar urutan untuk dapat didahulukan saat melakukan pengolongan di Jembatan Mahakam. Berdasarkan hal tersebut terjadi penundaan kapal setiap tahunnya. Berdasarkan pengalaman yang dirasa penulis saat melaksanakan praktek pada bulan maret 2020, adanya kesalahan yang berdampak pada pengolongan dan terpaksa harus mendaftarkan ulang karena *transshipment*.

Saat penulis berkunjung di PT. Pelindo IV (Persero), dan mewawancarai karyawan yang bertanggung jawab terhadap kegiatan pengolongan kapal di Sungai Mahakam. Dengan hasil wawancara permasalahan disebabkan oleh keterlambatan pendaftaran sehingga petugas menemui kendala dalam proses penyusunan jadwal kegiatan pengolongan, dan juga kurangnya armada kapal *assist* dikarenakan lebar sungai hanya muat dilewati untuk 1 pasang kapal. Penulis juga melakukan wawancara terhadap pihak kepala cabang PT. Aliqa Rezeky Samudra tentang permasalahan pengolongan, dengan sudut pandang berbeda terkait keterlambatan kapal dalam peristiwa ini, pemilik kapal juga telah melakukan upaya terkait pendaftaran pengolongan, namun masih terdapat kendala jadwal keberangkatan kapal dari dermaga maupun dari lokasi bongkar muat yang mana mungkin hasilnya akan berubah. Komunikasi

antara kedua pihak tidak lancar, dan juga kemungkinan faktor alam juga mempengaruhi dikarekan luas sungai mahakam juga terbatas untuk 1 pasang kapal beserta kapal *assist*.

Berdasarkan hasil wawancara kedua belah pihak maka penulis melakukan penelitian dengan tema pengolongan kapal dan memilih judul “Kurangnya Kapal *Assist* Pada Kegiatan Pengolongan Di Jembatan Mahakam Samarinda”.

1.2. Rumusan Masalah

Dalam suatu penulisan masalah ilmiah merupakan hal yang sangat penting, karena perumusan masalah akan memudahkan saat dibahas dalam pembahasan dan untuk mempermudah melakukan penelitian serta mencari jawaban yang lebih akurat dan sesuai.

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dikemukakan, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

- 1.2.1. Faktor apa yang mempengaruhi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda?
- 1.2.2. Dampak apa yang timbul terhadap kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda?
- 1.2.3. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda?

1.3. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan judul dan permasalahan yang dikemukakan, maka tujuan dari penelitian ini antara lain:

- 1.3.1. Untuk menjelaskan faktor kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda.
- 1.3.2. Untuk mengetahui dampak apa yang timbul terhadap kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda.
- 1.3.3. Untuk mengidentifikasi upaya yang dilakukan guna mengatasi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

Penelitian ini memberikan kesempatan kepada penulis untuk mendapatkan lebih banyak ilmu pengetahuan dan masalah yang diteliti memuat tentang pihak-pihak yang menjadi bagian didunia pelayaran.

1.4.1.1. Bagi Pembaca

Dapat menambah pengetahuan dan informasi tentang sistem pengolongan kapal di Samarinda, dan juga dijadikan tolak ukur penelitian berikutnya yang lebih terperinci dan akurat.

1.4.1.2. Bagi Lembaga Pendidikan

Skripsi ini dapat menambah pengetahuan yang mendasar bagi junior taruna/i yang akan melaksanakan praktek, skripsi ini dapat memberikan gambaran kepada junior

taruna/i tentang proses klasifikasi kapal di Sungai Mahakam.

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1. Diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan referensi atau pedoman praktis untuk meningkatkan sumber daya manusia dalam memecahkan masalah terutama perihal pengolongan kapal di Jembatan Mahakam Samarinda.

1.4.2.2. Dapat bermanfaat bagi para petugas manajemen dalam proses menjalankan kegiatan tersebut maupun antisipasi jika terjadi permasalahan lain.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan dan meningkatkan pemahaman, maka penulisan penelitian ini disusun secara sistematika dengan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

- 1.1. Latar Belakang Masalah
- 1.2. Rumusan Masalah
- 1.3. Tujuan Penelitian
- 1.4. Manfaat Penelitian
- 1.5. Sistematika Penulisan

BAB II LANDASAN TEORI

- 2.1. Tinjauan Pustaka
- 2.2. Kerangka Pikir Penelitian

BAB III METODE PENELITIAN

- 3.1. Fokus dan Lokus Penelitian
- 3.2. Pendekatan dan Desain Penelitian
- 3.3. Sumber Data Penelitian
- 3.4. Teknik Pengumpulan Data
- 3.5. Teknik Keabsahan Data
- 3.6. Teknik Analisis Data

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- 4.1. Gambaran Umum
- 4.2. Hasil Penelitian
- 4.3. Pembahasan Masalah

BAB V PENUTUP

- 5.1. Kesimpulan
- 5.2. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengertian Kapal *Assist*

Didalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2004 tentang Sarana Bantu dan Prasarana pemanduan Kapal. “Kapal yang digunakan untuk memberikan pelayanan kepada kapal yang mempunyai panjang lebih dan 70 M yang melakukan gerakan (olah gerak) di perairan wajib pandu, baik yang akan sandar ataupun meninggalkan pelabuhan, dengan cara menggandeng, mendorong, dan menarik. Pemanduan kapal tersebut dimaksudkan untuk kepentingan pertimbangan keselamatan pelayaran”.

Disimpulkan bahwa pengertian kapal *assist* menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2004 tentang Sarana Bantu dan Prasarana pemanduan Kapal. Kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, dan membantu kapal olah gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan, baik untuk bertambat maupun lepas tambatan. Definisi berlayar menuju hulu adalah kapal bergerak dari laut (bawah) melewati sungai dengan tujuan awal atau sumber sungai yang berada di pegunungan. Sedangkan definisi berlayar menuju hilir adalah kapal bergerak dari

awal atau sumber sungai (atas) yang berada di pegunungan melewati sungai menuju kearah muara atau laut.

2.1.2. Pengolongan kapal

Pengolongan Kapal merupakan suatu pergerakan kapal yang melewati alur sungai dari hilir menuju hulu dengan melintasi dibawah kolong Jembatan Mahakam, Jembatan Mahkota Dua, dan Jembatan Mahulu dengan memakai pelayanan jasa wajib pandu dari PT. Pelindo IV (persero) Samarinda selaku Badan Usaha Milik Negara yang bertugas mengatur jadwal, memberikan informasi demi kelancaran keselamatan kapal dan lingkungan sekitar Sungai Mahakam.

Menurut Peraturan Daerah Kalimantan Timur Nomor 1 Tahun 1989 tentang Peraturan Lalu Lintas Yang Melintas Jembatan Mahakam. Terdapat beberapa ketentuan tentang lalu lintas melewati kolong Jembatan Mahakam yaitu:

2.1.2.1. Semua pemakai alur lalu lintas air yang melintasi kolong jembatan wajib mematuhi dan mentaati rambu-rambu yang dipasang dan ketentuan lalu lintas air yang berlaku.

2.1.2.2. Kolong jembatan dengan lebar alur masing-masing 40 M serta batas ketinggian kolong jembatan maksimal 6 M di atas garis air ditujukan kapal atau sejenisnya yang berukuran maksimal tinggi 6 M diatas garis air kecuali, ponton yang sedang ditunda. Rakit kayu bundar atau

sejenisnya yang berukuran maksimal panjang 50 M dan lebar 20 M.

2.1.2.3. Semua kapal atau sejenisnya rakit kayu bundar sebagaimana dimaksud pada pasal 6, apabila berlayar menuju hulu harus melintasi kolong Jembatan Mahakam dan apabila menuju kearah hilir harus melewati kolong Jembatan Mahakam.

2.1.2.4. Kolong Jembatan Mahulu dengan lebar alur bebas 80 M serta batas bebas ketinggian kolong jembatan maksimal 10 M diatas garis, air diperuntukkan bagi:

2.1.2.4.1. Seluruh kapal termasuk ponton yang ditunda atau didorong yang berukuran maksimal panjang 100 M, lebar 25 M, dan tinggi 10 M di atas garis air.

2.1.2.4.2. Rakit kayu bundar serta sejenisnya yang berukuran panjang diatas 50 M sampai dengan 80 M dan lebar maksimal diatas 20 M sampai 30 M.

2.1.2.5. Kolong Jembatan Mahulu hanya boleh dilewati oleh kapal atau sejenisnya serta rakit sebagaimana dimaksud pada pasal 8 dalam Peraturan Daerah Kalimantan Timur Nomor 1 Tahun 1989 tentang Peraturan Lalu Lintas Yang Melintas Jembatan Mahakam.

2.1.2.6. Pada kolong Jembatan Mahulu, semua kapal dan sejenisnya ataupun rakit sebagaimana dimaksud pada pasal 8 ayat (1) dan ayat (2) yang berlayar melawan arus (dari hilir ke hulu) harus memberikan kesempatan kepada kapal yang berlayar mengikuti arus (dari hulu ke hilir) untuk lebih dahulu melintasi kolong jembatan.

2.1.2.7. Semua kapal yang menggandeng ponton atau rakit kayu bundar yang berlayar mengikuti arus hanya diizinkan melewati kolong jembatan pada saat air pasang dan cuaca baik selama 4 (empat) jam terhitung 2 (dua) jam sebelum air pasang naik tertinggi dan 2 (dua) jam sesudahnya.

2.1.2.8. Semua ponton yang di *assist* sebagaimana yang dimaksud pada pasal 8 ayat (1) harus ditunda dengan 2 kapal tunda, 1 kapal untuk menarik dan 1 kapal untuk mengemudikan dengan kekuatan yang memadai. Untuk kapal sebagaimana yang dijelaskan pada ayat (1) di atas yang menuju ke arah hulu cukup menggunakan 1 kapal tunda dengan kekuatan yang memadai. Setiap olah gerak kapal sesuai ayat (1) di atas harus dengan perizinan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

2.1.2.9. Rakit kayu bundar atau sejenisnya harus ditarik dan dikemudikan oleh sekurang-kurangnya 2 kapal tunda

dengan kekuatan mesin masing-masing kapal tunda minimal 120 Hp (*horsepower*).

2.1.2.10. Disamping ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Peraturan Daerah, setiap pemakai alur lalu lintas air diwajibkan untuk menggunakan segala daya yang dibutuhkan dan peralatan-peralatan yang diperlukan demi terjaminnya keselamatan pelayaran saat melintasi di kolong jembatan.

2.1.2.11. Setiap pemakai alur lalu lintas air di kolong jembatan bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan jembatan atau sarana bantu lainnya yang timbul akibat pelanggaran.



Gambar 2.1. Pengolongan Kapal di Jembatan Mahakam

Sumber : Dokumen Pribadi

2.1.3. Kapal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Pasal 309 ayat (1) KUHD, kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya kapal adalah kapal karam, mesin penggerak lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatan sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat terapung mengapung dan bergerak dia air. Sedangkan menurut Gianto dkk (2000: 65), Kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun, sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal pada umumnya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci.

Sedangkan dalam istilah Bahasa Inggris, dipisahkan antara *Ship* yang lebih besar dan *Boat* yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Regulasi dimana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang baik secara surat-suratnya maupun Nahkoda dan ABK yang wajib memiliki sertifikat pelayaran sesuai peraturan yang berlaku di negara tersebut. Adapun sarana bantu yang digunakan dalam kegiatan pengolongan kapal meliputi:

2.1.3.1. Kapal Pandu (*Pilot Boat*)

Kapal Pandu adalah sarana transportasi laut bagi petugas pandu untuk naik/turun ke/dari kapal yang dipandu dalam berolah gerak di perairan wajib pandu, perairan pandu luar biasa dan perairan di luar perairan wajib pandu saat keluar/masuk pelabuhan atau sandar dan lepas dari dermaga atau tambatan.

2.1.3.2. Kapal Tunda (*Tug Boat*)

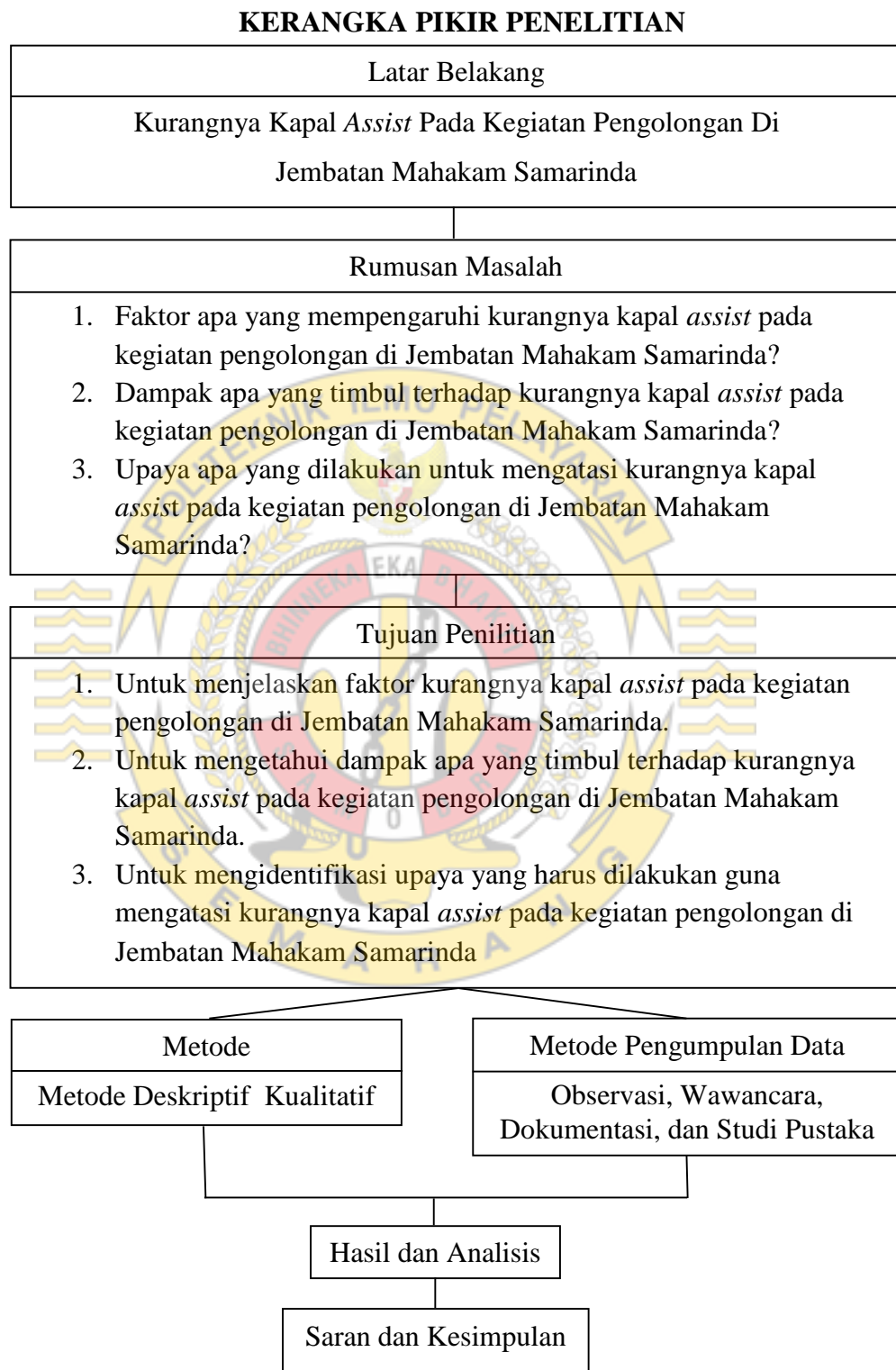
Kapal tunda digunakan untuk memberikan pelayanan kepada kapal yang mempunyai panjang lebih dari 70 M serta melakukan olah gerak di perairan wajib pandu, baik yang akan sandar maupun meninggalkan pelabuhan dengan cara mendorong, menarik, dan menggandeng.

2.1.4. 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 sempadan. Kemudian untuk Daerah Aliran Sungai adalah suatu wilayah yang merupakan satu kesatuan dengan sungai dan anak-anak sungainya, yang berfungsi menampung, menyimpan, dan mengalirkan air yang berasal dari curah hujan ke laut secara alami, yang batas di darat merupakan pemisah topografis dan batas di laut sampai dengan daerah perairan yang masih terpengaruh aktifitas daratan. Sedangkan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2012 tentang Pengelolaan Daerah Aliran Sungai. Sungai merupakan suatu wilayah daratan yang dilewati aliran air kesatuan, fungsinya untuk mengalirkan air yang berasal dari curah hujan ke danau secara alami.

Menurut Triatmodjo, (2008: 103) sungai adalah saluran dimana air mengalir dengan muka air bebas. Pada semua titik di sepanjang saluran, tekanan dipermukaan air adalah sama, yang biasanya adalah tekanan atmosfer. Variabel aliran sangat tidak teratur terhadap ruang dan waktu. Variabel tersebut adalah tampang lintang saluran, kekasaran, kemiringan dasar, belokan, debit aliran dan sebagainya.

2.2. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.2. : Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan selama melakukan penelitian pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda, maka penulis dapat menyimpulkan dari permasalahan yang terjadi.

Adapun kesimpulan yang diambil oleh penulis selama melakukan penelitian adalah:

- 5.1.1. Faktor yang mempengaruhi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda, yaitu dikarenakan lebar jembatan dan pasang surut air sungai.
- 5.1.2. Dampak yang timbul terhadap kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda, yaitu antrean kapal dan keterlambatan pengiriman muatan.
- 5.1.3. Upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam Samarinda, yaitu menambahkan jadwal jam pengolongan malam dan penambahan operasional kapal *assist*.

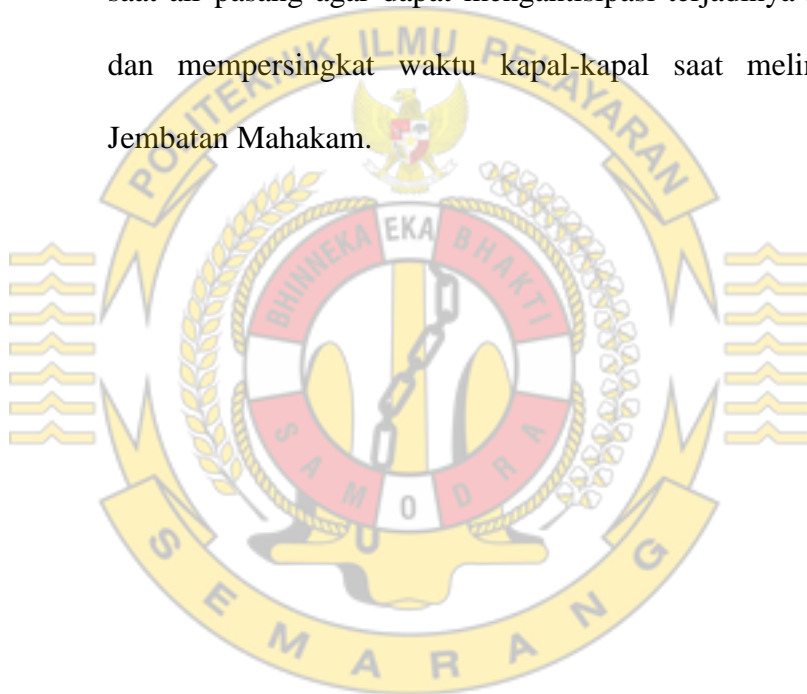
5.2. Saran

Dalam hal ini penulis memberikan saran bagi PT. Pelindo IV Cabang Samarinda :

- 5.2.1. Perlu mengevaluasi ulang mengenai jadwal pengolongan pada pagi dan sore, agar kapal-kapal yang di *assist* memiliki waktu yang

cukup untuk melintasi kolong Jembatan Mahakam.

- 5.2.2. Sebaiknya jam kegiatan pengolongan pada malam hari ditambah agar waktu yang dapat digunakan oleh kapal saat melintasi kolong jembatan akan lebih banyak dan juga berkurangnya jumlah antrean kapal.
- 5.2.3. Perlunya penambahan operasional kapal *assist* pada malam hari saat air pasang agar dapat mengantisipasi terjadinya kapal kandas dan mempersingkat waktu kapal-kapal saat melintasi kolong Jembatan Mahakam.



DAFTAR PUSTAKA

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2004. *Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal.*
- Peraturan Daerah Kalimantan Timur Nomor 01 Tahun 1989. *Pengaturan Lalu Lintas Yang Melintasi Jembatan Mahakam.*
- Sukardi. 2013. *Metodologi Penelitian Pendidikan : Kompetensi dan Praktiknya.* Jakarta : PT Bumi Aksara.
- Widoyoko, Eko Putro. 2012. *Evaluasi Program Pembelajaran.* Yogyakarta : Pustaka Belajar.
- Gianto. 2000, *Pengiriman Barang Melalui Jasa Kapal.* Jakarta : Rika Cipta.
- Iskandar. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif.* Jakarta : Gaung Persada Press.
- Jonathan, Sarwono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif.* Yogyakarta Graha Ilmu.
- J.Moleong, Lexy.2014. *Metode Penelitian Kualitatif.* Bandung : Edisi Revisi. PT Remaja Rosdakarya.
- Noor. Juliansyah. 2011. *Metodologi Penelitian,* Jakarta : Prenada Media Group
- Republik Indonesia. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.*
- Sugiyono. 2010. *Definisi Sekunder.* Bandung : Alfabeta
- Triatmojo, B. 2008. *Hidrolika II.* Beta Offset. Yogyakarta.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. *Pasal 309 ayat (1) Tahun 2018 Tentang Hak dan Kewajiban Yang Terbit Dari Pelayaran.*
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian dan Pengembangan.* Bandung : Alfabeta.

- Ahmad, Beni. 2008. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Pustaka Setia
- Ulber, Silalahi. 2009. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung : PT. Refika Aditama.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2011. *Sungai*.
- KBBI. 2016. *Kapal - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) [online]*.
- Pedoman Penulisan Skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Tahun 2020.



Lampiran 1

HASIL WAWANCARA

Responden I :

Nama : Bpk. Maulana

Jabatan : Pegawai PT. Pelindo IV Cabang Samarinda

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

A : Peneliti

B : Bpk. Maulana

A : “Assalamu’alaikum pak, selamat pagi. Mohon ijin saya Oki Rizki Al Ashar dari PT. Aliqa Rezeky Samudra, apakah Pak Maulana sedang sibuk atau tidak? Bolehkan saya meminta waktunya?”

B : “Walaikumsalam mas, selamat Pagi. Silahkan ada yang bisa saya bantu?”

A : “Mohon ijin Pak Maulana. Saya ingin bertanya mengenai kegiatan pengolongan kapal di Jembatan Mahakam untuk data penelitian saya. Apakah Pak Maulana berkenan?”

B : “Silahkan mas. Saya berkenan, mau bertanya tentang apa ya?”

A : “Siap Pak Maulana saya ingin bertanya mengenai penyebab antrean kapal yang terjadi pada tahun lalu, apakah kapal ada keterkaitan dari kurangnya kapal *assist* milik PT. Pelindo IV Samarinda?”

B : “Oh, kalau itu sebenarnya ada beberapa faktornya, seperti lebar jembatan juga terbatas hanya bisa dilalui 1 kapal, dan juga kemarin sempat terjadi peningkatan kapal yang melintasi Jembatan Mahakam, tetapi untuk jadwal

yang ada masih menggunakan jam pada umumnya 08.00-12.00 dan 13.00-17.00, sehingga 2 kapal *assist* yang beroperasi sangat terbatas.”

A : “Mohon Ijin Pak Maulana, apakah ada keterkaitan dengan kurangnya kapal *assist* ya pak?”

B : “Begini mas Oki, sebenarnya Pihak Pelindo Mempunyai 6 kapal *assist*, dikarenakan kondisi air sungai yang pada pagi sampai sore hari saat air surut, pihak Pelindo hanya dapat mengoperasikan 2 kapal saja. Jika lebih dari 2, kemungkinan akan terjadinya kapal kandas saat melakukan olah gerak. Tetapi dalam surat edaran KSOP No.12/KB.003/12/SMD-2019 tanggal 13 Desember 2019 perihal Laporan Pelaksanaan Penundaan di kolong Jembatan Mahakam menjadi 3 unit kapal *assist* dengan ketentuan saat keadaan air sungai pasangan atau cuaca mendukung.”

A : “Menurut bapak, dampak apa yang ditimbulkan?”

B : “Menurut saya, ya seperti saat ini yang terjadi antrean kapal yang akan melewati kolong Jembatan Mahakam.

A : “Siap Pak Maulana. Selanjutnya saya ingin bertanya menurut bapak upaya apa yang harus dilakukan untuk mengatasi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam?”

B : “Menurut saya, upaya yang harus dilakukan yaitu dengan penambahan jadwal pengolongan malam, dan penambahan operasional kapal *assist* pada malam hari karena saat malam air sungai sudah pasang dan bisa untuk dilakukan lebih 2 kapal *assist*”.

A : “Terima kasih Pak Maulana atas waktu dan ilmunya.”

B : “Sama-sama mas Oki. Semoga ilmu ini bermanfaat nantinya untuk kamu ya.”

A : “Siap Pak Maulana ilmu ini akan sangat bermanfaat bagi saya. Mohon ijin untuk saya kembali ke kantor PT. Aliqa Rezeky Samudra. Wassalamualaikum pak, selamat pagi.”

B : “Semoga bermanfaat mas Oki, hati-hati dijalan. Waalaikumsalam, selamat pagi.”

Responden II :

Nama : Bpk. Akbar Patera

Jabatan : *Branch Manager* PT. Aliqa Rezeky Samudra Samarinda

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

A : “Assalamualaikum pak, selamat sore. Mohon ijin apakah Pak Akbar sedang sibuk atau tidak? Bolehkan saya meminta waktunya?”

B : “Waalaikumusalam det, selamat sore. Ada kepentingan apa?”

A : “Siap Pak Akbar, saya ingin bertanya mengenai penyebab antrean kapal yang terjadi pada tahun lalu, apakah kapal ada keterkaitan dari kurangnya kapal *assist* milik PT. Pelindo IV Samarinda.”

B : “Begini det, penyebabnya sih yak karena memang lebar jembatan sangat terbatas untuk dilewati kapal, dan juga kan cuaca di Samarinda juga tidak menentu, makanya pasang surut air sungai juga sangat berpengaruh untuk melakukan olah gerak kapal.”

A : “Siap Pak, apakah ada keterkaitan dengan kurangnya kapal *assist* ya pak?”

B : “Kalau itu sih det, sebenarnya sangat kurang karena jika peningkatan jumlah kapal dengan saat ini ada 2 kapal *assist* yang beroperasi, pastinya sangat kewalahan melakukan *assist*”.

A : “Menurut bapak, dampak apa yang ditimbulkan?”

B : “Menurut saya pastinya perusahaan pelayaran seperti *agent*, *owner*, dan *shipper* sangat dirugikan terhadap permasalahan ini karena muatan akan lama proses pengirimannya.”

A : “Siap Pak Akbar. Selanjutnya saya ingin bertanya menurut bapak upaya apa yang harus dilakukan untuk mengatasi kurangnya kapal *assist* pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam?”

B : “Kalau menurut saya, harus dibuatkan jadwal baru dengan waktu pengolongan lebih banyak dan ditambahkan operasional kapal *assist*.”

A : “Siap pak, terimakasih informasinya. Saya akan melanjutkan pekerjaan dahulu. Wassalamualaikum pak.”

B : “Walaikumusalam det.”

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Oki Rizki Al Ashar
NIT : 541711306500 K
Tempat/Tanggal lahir : Kediri, 28 Oktober 1998
Jenis Kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat : Dsn. Santren Kidul Gg.1 Ds. Cerme Kec. Grogol
Kab. Kediri Jawa Timur 64151



Nama Orang Tua

Nama Ayah Kandung : Saiful Arif
Nama Ayah Tiri : Alm. Imam Buchori
Nama Ibu Kandung : Sugihartini
Alamat : Dsn. Santren Kidul Gg.1 Ds. Cerme Kec. Grogol
Kab. Kediri Jawa Timur 64151

Riwayat Pendidikan

1. SDN 2 Grogol : Lulus tahun 2011
2. SMPN 1 Grogol : Lulus tahun 2014
3. SMAN 1 Grogol : Lulus tahun 2017
4. PIP Semarang : 2017 – Sekarang

Pengalaman Praktek Darat

1. PT. Jaya Samudera Mandalagiri
2. PT. Aliqa Rezeky Samudra