

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/340482234>

PERUBAHAN PERAN ANGKUTAN SUNGAI SEBAGAI SARANA TRANSPORTASI MASYARAKAT DI SUNGAI MAHAKAM SAMARINDA, KALIMANTAN TIMUR

Conference Paper · September 2012

CITATIONS

0

3 authors, including:



Mohammad Danil Arifin

Universitas Darma Persada

17 PUBLICATIONS 11 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)

PERUBAHAN PERAN ANGKUTAN SUNGAI SEBAGAI SARANA TRANSPORTASI MASYARAKAT DI SUNGAI MAHAKAM SAMARINDA, KALIMANTAN TIMUR

Mohammad Danil Arifin, Endro Prabowo, Shahrin Febrian
Fakultas Teknologi Kelautan

ABSTRAK

Sungai Mahakam dengan panjang sekitar 920 km sejak dulu hingga saat ini memiliki peranan penting dalam kehidupan masyarakat di sekitarnya sebagai sumber air, potensi perikanan maupun sebagai prasarana transportasi. Sebagai prasarana transportasi sungai ini dilewati kapal-kapal kecil yang mengangkut penumpang dan barang dari kota ke pedalaman, di dalam kota dan dari pedalaman ke kota. Selain dilalui kapal-kapal kecil juga dilalui kapal tongkang pengangkut batu bara.

Seiring perkembangan zaman dan kemajuan yang dicapai propinsi Kalimantan Timur maka angkutan sungai yang dulu menjadi primadona ini mulai ditinggalkan masyarakat, sehingga kontribusi angkutan sungai ini semakin berkurang. Jumlah penumpang dalam empat tahun terakhir terus berkurang, khususnya untuk di dermaga Samarinda Hulu rata-rata penurunan penumpang 10 % per tahun. Sedangkan penurunan penumpang di seluruh dermaga kota Samarinda rata-rata 2,5% per tahun. Hal ini disebabkan oleh pertumbuhan jembatan yang semakin pesat dan jalan dan adanya fasilitas kemudahan untuk mendapatkan kepemilikan kendaraan bermotor sehingga masyarakat beralih dari angkutan sungai ke kendaraan bermotor di jalan. Dari kesimpulan penelitian tersebut di atas, maka perlu adanya studi mengenai kinerja angkutan sungai dalam kota, perlu direncanakannya upaya peningkatan aktivitas penggunaan angkutan sungai sebagai alternatif transportasi untuk mengurangi beban jaringan jalan darat, perlu direncanakannya keterpaduan antar moda (angkutan sungai dan darat), sehingga terjadi kemudahan koneksi bagi pengguna angkutan sungai yang akan melanjutkan perjalanan menggunakan angkutan darat dan sebaliknya, serta upaya peningkatan daya tarik angkutan sungai Untuk mengurangi kepadatan di jalan pemerintah perlu merevitalisasi angkutan sungai ini sehingga dapat berbagi peran dengan moda angkutan darat.

Kata Kunci: *Sungai Mahakam, angkutan sungai, Kota Samarinda,*

1. LATAR BELAKANG

Kalimantan Timur adalah wilayah yang berstatus provinsi di Indonesia dengan Samarinda sebagai ibukotanya. Provinsi ini merupakan salah satu dari empat provinsi di Kalimantan. Kalimantan Timur merupakan provinsi terluas kedua di Indonesia, dengan luas wilayah 245.237,80 km² atau sekitar satu setengah kali Pulau Jawa dan Madura atau 11% dari total luas wilayah Indonesia. Provinsi ini berbatasan langsung dengan negara tetangga, yaitu Negara Bagian Sabah dan Serawak, Malaysia Timur.



Propinsi Kalimantan Timur ini banyak dialiri sungai, Mahakam merupakan sebuah sungai terbesar yang terdapat di provinsi ini yang bermuara di Selat Makassar. Sungai dengan panjang sekitar 920 km ini merupakan sungai terpanjang kedua di Indonesia, sungai ini melintasi wilayah Kabupaten Kutai Barat di bagian hulu, hingga Kabupaten Kutai Kartanegara dan Kota Samarinda di bagian hilir. Sungai Mahakam sejak dulu hingga saat ini memiliki peranan penting dalam kehidupan masyarakat di sekitarnya sebagai sumber air, potensi perikanan maupun sebagai prasarana transportasi.

Transportasi sungai di Kalimantan Timur memegang peranan penting, tidak hanya di daerah pedalaman, tapi juga di daerah yang sudah berkembang. Sistem transportasi sungai ini berkembang di sepanjang sungai Mahakam hingga ke hulu, yang menghubungkan daerah pantai Kabupaten Kutai Kartanegara, Tenggarong hingga pedalaman Kabupaten Kutai Kartanegara dan Kabupaten Kutai Barat. Transportasi merupakan salah satu sektor kegiatan yang sangat penting karena berkaitan dengan kebutuhan setiap orang. Kebutuhan ini misalnya kebutuhan untuk mencapai lokasi kerja, lokasi sekolah, mengunjungi tempat hiburan atau pelayanan, dan bahkan untuk bepergian ke luar kota. Transportasi tidak hanya mengangkut orang, tetapi juga untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain. Perkembangan transportasi memungkinkan berbagai kegiatan dapat diangkut melalui darat, udara ataupun laut dengan jenis angkut yang beragam. Namun yang perlu diingat, bahwa sebagai fasilitas pendukung kegiatan kehidupan, maka perkembangan transportasi harus diperhitungkan dengan tepat dan secermat mungkin agar dapat mendukung tujuan pembangunan secara umum dari suatu daerah. Pengadaan fasilitas pendukung transportasi yang melebihi tingkat kegiatan hidup tertentu adalah suatu investasi yang merugikan, sebaliknya bila pengadaan transportasi kurang, maka akan berdampak pada tersendatnya kegiatan hidup dan roda perekonomian (Miro, 2005: 2). Menurut Kodoatie (2005: 261), moda atau jenis transportasi dapat dikelompokkan menurut media atau tempat, dimana pergerakan tersebut dilakukan, yaitu transportasi darat (transportasi jalan, jalan rel, sungai, danau, penyeberangan, pipa, dan kereta gantung), transportasi laut, dan transportasi 2 udara. Sebagian besar pergerakan biasanya tidak cukup hanya dilayani oleh moda tunggal, tetapi melibatkan dua atau lebih moda. Pilihan atas moda transportasi oleh suatu wilayah perlu memperhatikan sifat ekoteknologis (*economic technological characteristics*) dari masing-masing moda, kemampuan adaptasinya pada jenis dan ragam, volume lalu lintas barang atau penumpang yang dilayani, serta kondisi alam, karena akan ikut mempengaruhi biaya konstruksi dan biaya operasi dari moda transportasi yang akan dibangun (Nasution, 2004: 44). Suatu

transportasi dikatakan baik, apabila pertama waktu perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan. Kedua, frekuensi pelayanan cukup. Ketiga, aman dan kondisi pelayanan yang nyaman. Untuk mencapai kondisi yang ideal seperti itu sangatlah ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi, yaitu kondisi prasarana serta sistem jaringannya, kondisi sarana, serta yang tidak kalah penting adalah sikap mental pemakai fasilitas transportasi itu sendiri (Sinulingga, 2005: 148).

Permasalahan transportasi tidak terlepas dari struktur kota yang berkembang dengan latar belakang sejarahnya, politik, ekonomi, budaya dan nilai-nilai masyarakat. Menurut Riyanto (2006), permasalahan transportasi yang sering dihadapi antara lain adanya kesenjangan *supply* dan *demand* transportasi, kesenjangan suplai secara geografis, peningkatan permintaan yang tidak diimbangi dengan kemampuan untuk memenuhi kebutuhan, kehilangan waktu, biaya transportasi yang mahal, meningkatnya kecelakaan dan dampak lingkungan 3 (kebisingan, pencemaran, kelangkaan bahan bakar minyak, dan kelangkaan lahan di daerah perkotaan).

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang dilakukan dalam penulisan makalah ini meliputi pengumpulan data, analisa dan pengolahan data dan penyajian hasil. Pengumpulan data merupakan tahapan yang dilakukan untuk mempermudah pelaksanaan analisis. Dalam studi ini, teknik pengumpulan data terdiri atas dua cara, yaitu:

a. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer merupakan pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti secara langsung terhadap obyek penelitian. Pengumpulan data primer ini dilakukan dengan tiga cara, yaitu observasi, wawancara dan kuesioner.

- 1) Observasi. Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan pengamatan di lapangan dan dokumentasi, sehingga diketahui kondisi sebenarnya yang tidak mungkin diperoleh dari data sekunder. Dalam penelitian ini observasi untuk mengamati pergerakan angkutan sungai.
- 2) Wawancara. Wawancara adalah cara untuk mendapatkan informasi dengan bertanya langsung kepada responden. Wawancara ditujukan pada penumpang kapal, anak buah kapal dan regulator yang ada di beberapa lokasi di sungai Mahakam Samarinda.
- 3) Kuesioner. Kuesioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden. Kuesioner disebarkan kepada penumpang kapal, anak buah kapal dan regulator yang ada di beberapa lokasi di sungai Mahakam Samarinda.

b. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan data secara tidak langsung dari sumber/obyek. Data-data diperoleh dari tulisan seperti buku-buku teori, buku laporan, peraturan-peraturan, dan dokumen baik yang berasal dari instansi terkait maupun hasil kajian literatur.

3. PERUMUSAN MASALAH

Penurunan jumlah penumpang dan Perbandingan jumlah ketersediaan kapal yang tidak seimbang mengancam keberlangsungan angkutan Sungai Mahakam, Kalimantan.

Tujuan

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui seberapa besar penurunan jumlah penumpang angkutan sungai dan penyebabnya serta mencari jalan keluar agar angkutan sungai ini dapat eksis dan membantu mengurangi kepadatan moda transportasi darat.

Angkutan Sungai

Angkutan sungai merupakan angkutan yang tumbuh dan berkembang secara alami di Indonesia akibat kondisi geografis alam yang memiliki banyak sungai. Jalan bagi transportasi air ini selain bersifat alami (laut, sungai, danau), ada pula yang bersifat buatan manusia (kanal, anjir, danau buatan). Transportasi ini biasa disebut juga dengan “*inland water transportation*” (Chandrawidjaja, 1998: 5).

Beberapa pengertian yang menyangkut Angkutan Sungai dan Danau (ASDP) menurut peraturan perundang-undangan adalah sebagai berikut:

- a. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan
Pasal 1: Angkutan sungai dan danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan, yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.
- b. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran
Pasal 80 (1): Penyelenggaraan angkutan sungai dan danau disusun secara terpadu intra dan antarmoda yang merupakan satu kesatuan tatanan transportasi nasional.
Pasal 80 (2): Angkutan sungai dan danau diselenggarakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur yang dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur.
- c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau
Pasal 2 (4): Wilayah operasi angkutan sungai dan danau meliputi sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan.

ASDP sebagai penyelenggara angkutan umum berfungsi sebagai penyedia jasa angkutan kendaraan (barang) dan penumpang, baik secara intermoda maupun intramoda transportasi. Sistem ASDP menurut Nasution (2005: 172) meliputi:

- Alat angkut (*vehicles*): kapal sungai dan kapal feri,
- Alur pelayaran (*ways*): rambu-rambu sungai/danau/feri, pengerukan alur sungai, telekomunikasi, navigasi dan kapal inspeksi,
- Terminal (pelabuhan): terminal, gudang, kantor, depot BBM, listrik dan air.

Angkutan air cocok dan efisien sebagai lalu lintas penghubung antara pelabuhan dengan sistem angkutan lain yang menggunakan perahu untuk membongkar-muat barang dari dan ke kapal. Selain itu, juga dapat berfungsi sebagai lalu lintas penghubung antartempat (misalnya permukiman) yang belum terhubung oleh sistem jaringan jalan

darat, sebagai lalu lintas penyeberangan antarpulau atau penyeberangan sungai, dan untuk pengangkutan barang di daerah pedalaman (Warpani, 1990: 48).

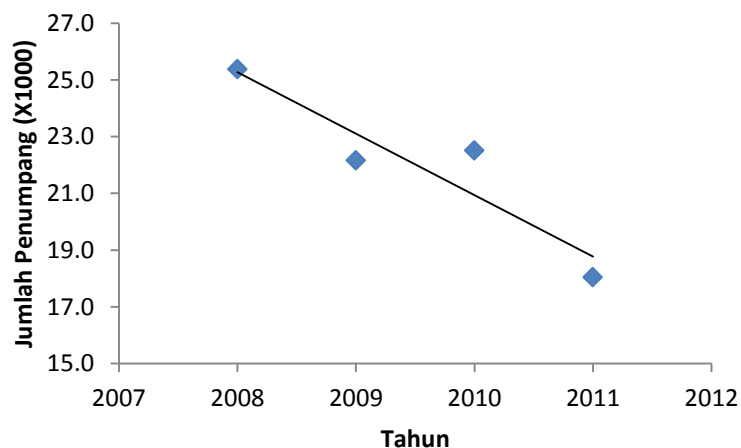


Gb.1. Jenis Angkutan Sungai di KalTim, Bis Air dan Ketinting.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

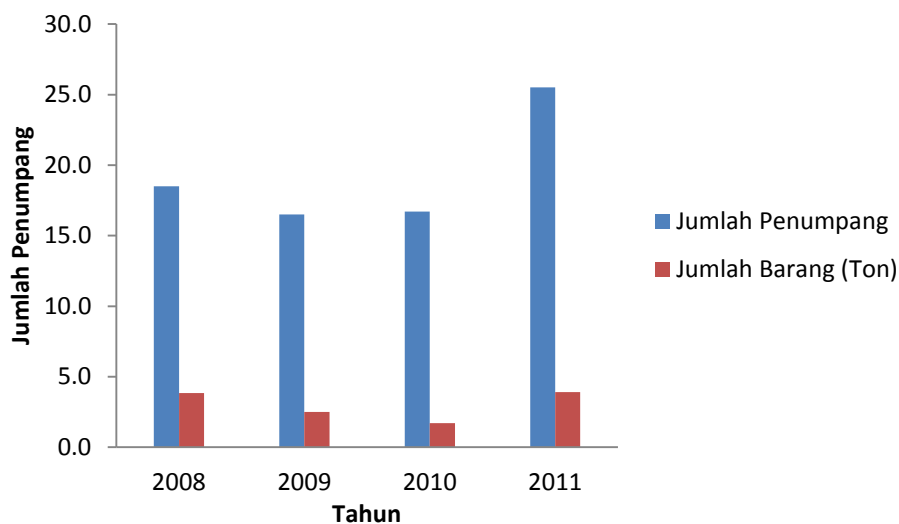
4.1 Tren Penumpang dan Barang di Dermaga Hulu

Dari data yang diperoleh di lapangan 4 tahun terakhir menunjukkan penurunan jumlah penumpang maupun barang, baik untuk kapal-kapal yang berlayar di dalam kota Samarinda maupun yang berlayar ke dan dari daerah di dalam propinsi Kalimantan Timur. Untuk kapal yang berlayar dari dan ke daerah dalam hal ini dapat ditemui di dermaga Hulu, di sini berkumpul kapal-kapal atau yang menurut istilah mereka menyebutnya dengan sebutan bis air. Dari data dan pengamatan yang dilakukan di lapangan diketahui bahwa jumlah penumpang dari tahun ke tahun cenderung berkurang seperti terlihat pada Gb.2. di bawah ini.



Gb.2. Tren Jumlah Penumpang di Dermaga Hulu Kota Samarinda.

Pada Gb.2. di atas terdapat penurunan sebesar 29,9% dari tahun 2008 ke tahun 2011 atau rata-rata penurunan per tahun mencapai hampir 10%. Dengan kumulatif penumpang 18,000 – 25,000 per tahun artinya rata-rata sebulan hanya 1500 – 2083 orang atau dalam sehari hanya 50 – 70 orang, sedangkan jumlah kapal yang ada 69 yang berlayar ke berbagai daerah seperti Melak, Long Bagun, Long Iram dan lain sebagainya. Artinya tidak mungkin kapal-kapal tersebut berangkat pada hari yang sama karena tidak ada penumpang yang diangkut, karena dengan jumlah tersebut cukup 1 atau 2 kapal saja, akan tetapi mengingat dermaga Hulu melayani 8 daerah tujuan setidaknya ada 8 kapal, berdasarkan pengamatan kami di lapangan beberapa tujuan ada 2 kali pemberangkatan pagi dan siang hari. Dengan demikian tidak mengherankan apabila dalam pengamatan kami hanya mendapati penumpang 1 kapal tidak lebih dari 10 orang, sementara kapasitas angkut rata-rata 1 kapal 58 orang, dengan demikian tingkat okupansinya hanya 7,5% terhadap kapasitas kapal. Kapal-kapal ini rata-rata mendapat giliran 3 minggu sekali berlayar,, sehingga hal ini menjadi ancaman serius untuk keberlanjutan angkutan sungai antar daerah di propinsi Kalimantan Timur.



Gb.3. Jumlah Penumpang dan Barang per kedatangan Kapal

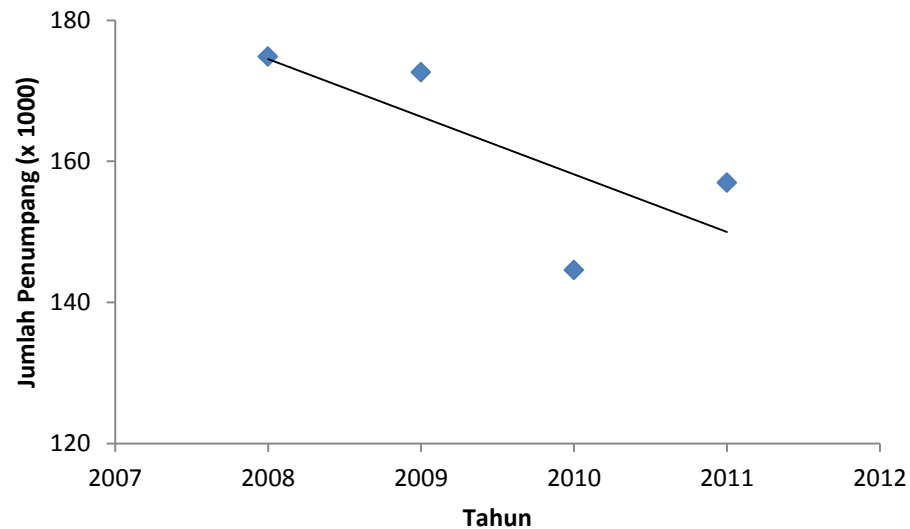
Pada Gb.3. apabila jumlah penumpang disajikan dalam jumlah penumpang per kedatangan kapal terlihat seolah ada kenaikan penumpang pada tahun 2011, sebenarnya tidak ada kenaikan penumpang, tetapi yang ada adalah berkurangnya jumlah kapal yang beroperasi kemungkinan diakibatkan sedang rusak atau dalam perawatan (tidak ada penjelasan mengenai ini dari narasumber). Jumlah kedatangan kapal pada tahun 2011 berkurang hingga 47,4% dibandingkan dengan tahun 2010.

Muatan barang yang diharapkan bisa mengurangi kerugian berkurangnya jumlah penumpang ternyata tidak memiliki kontribusi yang signifikan karena rata-rata muatan per kapal hanya 3 ton saja sedangkan kapasitas angkut barang rata-rata per kapal 40 ton, dengan demikian hanya terisi 7,5% saja dari total kapasitas yang tersedia.

4.2 Tren Penumpang di Dermaga Hilir

Sementara itu untuk kapal yang melayani penumpang di dalam kota Samarinda nasibnya sedikit agak lebih baik, dengan angka penurunan jauh lebih kecil yakni 2,5% per

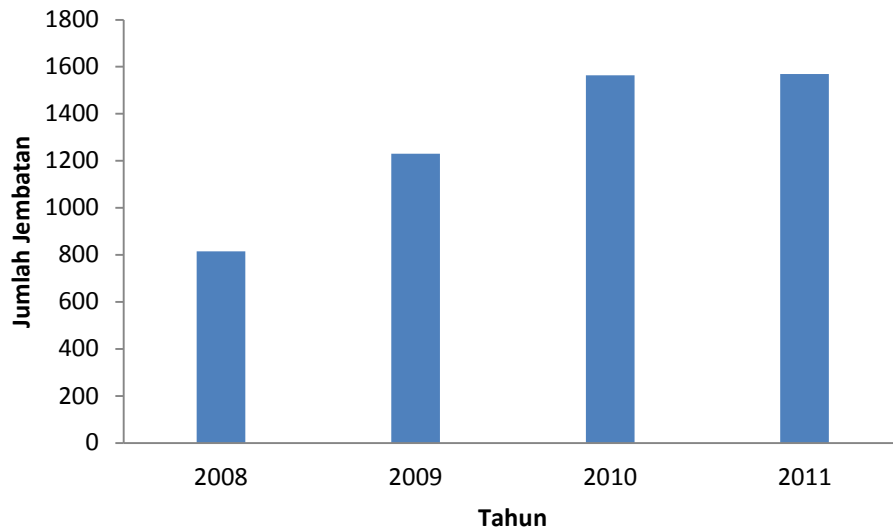
tahun dengan jumlah aktual penumpang untuk satu buah kapal cukup berbeda dengan bis air di dermaga Hulu, yakni 11-14 orang per kedatangan kapal (Lih. Gb.4.), dimana kapasitas kapal di dalam kota ini rata-rata 20 orang, dengan demikian tingkat okupansinya 60 % masih jauh lebih baik dibandingkan bis air. Namun demikian biaya penyeberangan yang murah dan jumlah kapal yang banyak, hal ini juga menimbulkan masalah tersendiri bagi pemilik kapal dalam pemeliharaan. Jelas ini akan mengancam keberadaan angkutan sungai di dalam kota Samarinda.



Gb.4. Tren Jumlah Penumpang di Dermaga Hilir Kota Samarinda.

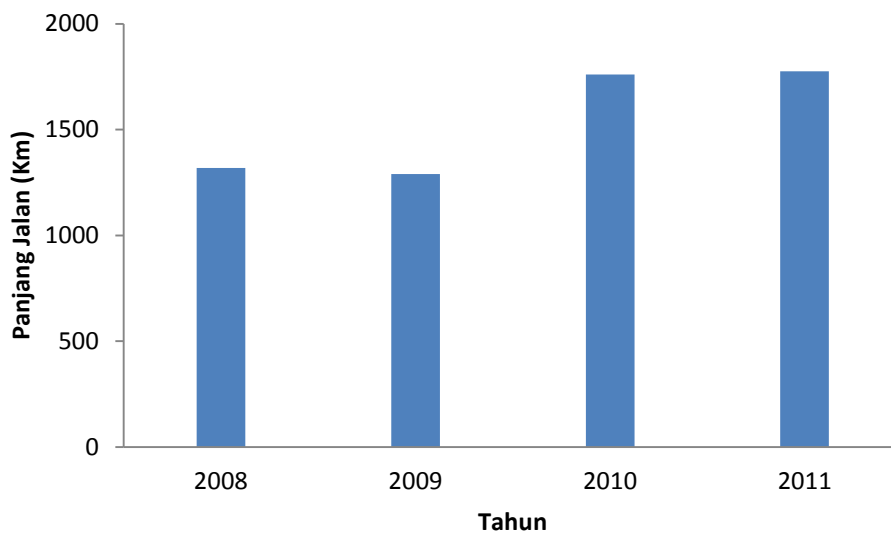
4.3 Pembangunan Jembatan dan Jalan

Sementara itu jumlah pertumbuhan jembatan di seluruh propinsi Kalimantan Timur yang telah menghubungkan desa-dengan desa atau daerah dengan daerah lain sangat pesat sejak tahun 2009, bila pada tahun 2008 hanya ada 815 jembatan maka pada 2011 menjadi 1569 jembatan, yang berarti ada pertumbuhan 92,5% selama empat tahun terakhir. Adanya jembatan yang menghubungkan daerah tersebut tentu memudahkan orang-orang untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain dan juga mempersingkat waktu tempuh dibandingkan dengan harus memutar atau melewati sungai (dengan kapal).



Gb.5. Pembangunan Jembatan di Propinsi Kalimantan Timur Tahun 2008-2011

Selain jembatan yang semakin banyak panjang jalan di propinsi Kalimantan Timur juga berkembang pesat, jika pada tahun 2008 panjang jalan negara beraspal dalam kondisi baik sepanjang 1318 Km, maka pada tahun 2011 menjadi 1765 Km yang berarti ada penambahan 34,7%.



Gb.6. Pembangunan Jalan Negara di Propinsi Kalimantan Timur Tahun 2008-2011.

4.4 Perubahan Peran Angkutan Sungai

Banyaknya jalan negara, propinsi maupun kabupaten yang dibangun semakin memudahkan akses angkutan darat yang pada akhirnya menyebabkan orang-orang yang dahulu menggunakan akses sungai dengan angkutan sungainya mulai meninggalkannya. Selain daripada itu kemudahan untuk memperoleh kendaraan sehingga jumlah kendaraan semakin banyak yang memudahkan mobilitas mereka dalam menjalankan kegiatannya. Dari analisis perubahan penggunaan moda transportasi tersebut di atas bila dilihat berdasarkan jaringan jalan, diketahui ternyata sebagian besar lokasi tujuan sudah dari dulu

tersedia jaringan jalan darat. Seiring dengan tersedianya alternatif moda transportasi dengan waktu tempuh yang lebih cepat meskipun biaya menjadi lebih mahal, serta perkembangan jaringan jalan darat yang semakin membaik dan kemudahan mendapatkan kendaraan menyebabkan penggunaan angkutan sungai cenderung berkurang. Dengan demikian, terjadinya pergeseran pergerakan penggunaan moda angkutan sungai saat ini disebabkan oleh semakin banyak tersedianya alternative pilihan transportasi, baik berupa akses jalan maupun moda angkutan. Setiap pelaku perjalanan tentu akan lebih memilih menggunakan moda yang lebih nyaman dengan waktu tempuh yang lebih cepat.

Mengingat fasilitas seperti sungai Mahakam yang panjang dan dalam sudah tersedia artinya tidak memerlukan biaya perawatan yang besar seperti jalanan darat dan bebas macet seharusnya dapat direvitalisasi kembali supaya dapat menjadi moda transportasi alternatif, sekaligus untuk mengurangi beban jalan yang semakin padat dan mulai macet di sana-sini. Guna keperluan ini perlu ada rencana yang matang untuk membuat system transportasi yang terpadu antara moda transportasi sungai dengan moda transportasi darat, seperti keberadaan terminal di dekat dermaga, meningkatkan keamanan, kenyamanan dan keselamatan, serta pelayanan fasilitas dermaga. Meningkatkan daya tarik angkutan sungai sebagai sarana wisata, pengembangan kawasan tepi sungai, di mana selain membenahi angkutan sungai itu sendiri juga dengan membenahi kawasan tepi sungai, mengubah tata ruang kawasan sekitar sungai dengan mengubah sungai menjadi pusat aktifitas sehingga rumah-rumahpun menghadap ke sungai.

5. KESIMPULAN

- Terjadi penurunan jumlah penumpang rata-rata sebesar 2,5 % per tahun di dermaga Hilir kota Samarinda.
- Terjadi penurunan jumlah penumpang 10% per tahun di dermaga Hulu kota Samarinda.
- Meskipun penurunan jumlah penumpang relatif kecil tetapi jumlah penumpang per kedatangan jauh di bawah kapasitas kapal sehingga sangat sulit menjamin keberlangsungan angkutan sungai tersebut
- Penurunan penumpang ini diakibatkan semakin baiknya infrastruktur moda angkutan darat berupa jalan negara yang tumbuh 34,7% selama 4 tahun terakhir.
- Pemerintah daerah perlu merencanakan sistem transportasi yang terpadu, meningkatkan daya tarik angkutan sungai sebagai sarana wisata, pengembangan kawasan tepi sungai, di mana selain membenahi angkutan sungai itu sendiri terkait dengan keamanan dan keselamatannya sehingga dapat menarik lebih banyak penumpang agar keberlanjutan angkutan sungai dapat dipertahankan dan sekaligus berfungsi untuk mengurangi beban jalan.

6. UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian ini dapat dilakukan karena dukungan dari berbagai pihak, baik dukungan yang berupa dana, data dan kesempatan, oleh sebab itu pada kesempatan ini kami ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya, pertama kepada Lembaga Penelitian, Pemberdayaan Masyarakat dan Kemitraan Universitas Darma Persada (LP2MK) sebagai penyedia dana penelitian, kepada Dinas Perhubungan Kota Samarinda, dan kepada semua yang telah berkontribusi sehingga penelitian ini dapat diselesaikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Chandrawidjaja, Robert. 1998. *Navigasi Perairan Daratan*. Banjarmasin: Fakultas Teknik Universitas Lambung Mangkurat.
- Kodoatie, Robert J. 2005. *Pengantar Manajemen Infrastruktur (Edisi Revisi)*. Yogyakarta: Pustaka Relajar.
- Kalimantan Timur Dalam Angka Tahun 2008-2012*. Badan Pusat Statistik Propinsi Kalimantan Timur.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Munawar, Ahmad. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Nasution, M Nur. 2004. *Manajemen Transportasi (Edisi Kedua)*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Riyanto, Bambang. 2006. *Transportasi*. Semarang: MPPWK Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.
- Sinulingga, Budi D. 2005. *Pembangunan Kota: Tinjauan Regional dan Lokal*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.