

Diduga Praktik Gratifikasi Kapal Tunda Mencuat Sendiri

Opini, Suaralugas.com – Beberapa pernyataan pengurus pos pantau di bawah jembatan Kecamatan Muara Tembesi – Bungo dan pelaku usaha batubara tercium aroma gratifikasi yang terungkap dengan sendirinya.

Beredar berita bahwa adanya dugaan praktik pungli dalam proses kapal melintas di kolong jembatan, bahkan mengisyaratkan praktik gratifikasi yang mulai memberatkan pemberi. Sementara, yang menerima berusaha untuk menutup mata dari aturan yang ada.

Dikutip dari media detektifbrantas.com yang berjudul Breaking News! Aliran Logistik Batu Bara Jambi Terhambat, Muncul Dugaan Pungli di Jalur Sungai Batanghari, kuat dugaan praktik gratifikasi yang mulai memberatkan si pemberi.

Selasa, 13 Januari 2025 l 09.00 wib, Aktivitas pengangkutan batu bara melalui jalur sungai di Daerah Aliran Sungai (DAS) Batanghari dilaporkan mengalami hambatan signifikan. Kondisi ini terjadi seiring diberlakukannya kebijakan baru terkait standarisasi kapal tongkang, yang berdampak langsung pada kelancaran distribusi batu bara dari wilayah hulu ke hilir.

Di tengah penerapan aturan tersebut, muncul dugaan adanya praktik pungutan liar (pungli) dalam proses penggolongan kapal saat melintas di bawah jembatan, khususnya di kawasan Jembatan Muara Tembesi, Kabupaten Batanghari. Dugaan ini menyeret nama oknum di lingkungan Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Batanghari.

Berdasarkan instruksi Dinas Perhubungan Provinsi Jambi, setiap kapal tongkang pengangkut batu bara diwajibkan menggunakan kapal penarik (tugboat) dan kapal pendamping (assist) dengan kapasitas mesin minimal 700 horse power (HP). Selain itu, seluruh armada diwajibkan memiliki dokumen perizinan pelayaran

yang lengkap, baik untuk jalur sungai maupun laut.

Kebijakan ini diberlakukan sebagai langkah antisipatif untuk menjamin keselamatan pelayaran, terutama saat kapal melintasi sejumlah titik rawan seperti Jembatan Muara Tembesi, Jembatan Aur Duri I dan II, Jembatan Gentala Arasy, serta Jembatan Koto Boyo di Kecamatan Batin XXIV.

Namun demikian, penerapan aturan tersebut di lapangan menimbulkan keluhan dari sejumlah pelaku usaha. Berdasarkan informasi yang dihimpun dari Pos Pantau Masyarakat Peduli Jembatan (MPJ) Desa Pelayangan dan Pos Kepanduan Simpang Pasar Muara Tembesi, terdapat dugaan pungutan sebesar Rp100.000 terhadap setiap kapal penarik dan kapal assist dalam proses penggolongan di bawah jembatan.

“Informasi ini kami peroleh dari keterangan pengurus di kedua pos tersebut saat dilakukan konfirmasi,” ujar salah seorang narasumber yang enggan disebutkan identitasnya.

Ungkapan ini tentu menjadi tanda tanya kenapa ada pungutan dan pembiaran jika bukan gratifikasi?

Apakah uang tersebut untuk memperlancar aktivitas mengangkangi aturan yang sudah ada? Sementara, benarkah kapal tunda (tugboat) sudah sesuai dengan spesifikasi yang dimaksud? Tetap beraktivitas atau berhenti untuk mengikuti aturan?

Dampak terhadap Dunia Usaha

Hambatan operasional ini dikeluhkan oleh pelaku usaha batu bara. Junaidi, perwakilan salah satu investor, menyebut bahwa kebijakan teknis yang diberlakukan secara mendadak telah menyebabkan antrean kapal dan tersendatnya arus logistik, yang berujung pada kerugian ekonomi.

“Penghentian sementara aktivitas penggolongan membuat distribusi batu bara terhenti. Ini berdampak langsung pada operasional dan kontrak pengiriman,” ujarnya.

Ungkapan ini juga dapat membuktikan bahwa adanya keluhan dari pelaku usaha yang menginginkan aktivitas lancar tanpa hambatan, ketika pihak berwenang melakukan penertiban.

Keluhan serupa juga disampaikan awak kapal yang menilai penghentian aktivitas penggolongan jalur sungai dilakukan tanpa sosialisasi yang memadai.

“Kami harus melintasi beberapa jembatan strategis. Jika penggolongan dihentikan, otomatis seluruh aktivitas pengangkutan ikut terhenti,” kata seorang nakhoda kapal.

Ungkapan tanpa sosialisasi menjadi tanda tanya lebih besar. Apakah selama ini ada pembiaran?

Menunggu Klarifikasi Resmi

Hingga berita ini ditayangkan, redaksi masih berupaya menghubungi Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Batanghari, Baidawi, untuk memperoleh klarifikasi terkait dugaan pungutan tersebut. Upaya konfirmasi dilakukan sebagai bagian dari pemenuhan hak jawab dan prinsip keberimbangan pemberitaan.

Di dalam pemberitaan menyebutkan, dugaan tersebut saat ini masih memerlukan klarifikasi resmi dari pihak terkait, khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Batanghari. Maka disinyalir kuat adanya praktik suap menyuap dari pungutan yang disebutkan.

Akankah praktik gratifikasi ini terungkap oleh aparat penegak hukum. Atau lenyap dan aktivitas tetap berjalan dalam koridor kangkangi aturan yang sudah ada?

Isu yang berkembang mengenai kejadian beberapa tahun yang lalu, adanya kejadian tongkang batubara menabrak tiang fender jembatan (untuk kedua kalinya) diduga diakibatkan oleh kapal tunda (tugboat) tidak sesuai dengan spesifikasi standar aturan yang berlaku.

Beberapa orang berpendapat bahwa kejadian itu bukan sepenuhnya

kesalahan dari nahkoda kapal, melainkan pengawasan yang tidak berjalan.

Berdasarkan Pasal 6 ayat 2 Peraturan Gubernur Jambi Nomor 26 Tahun 2024 tentang lalu lintas dan angkutan sungai yang melintasi jembatan bentang panjang menyebutkan, Bentang sampai dengan 60 (enam puluh) meter, lebar kapal/tongkang kurang atau sampai dengan 20 (dua puluh) meter dengan muatan paling banyak 4.000 (empat ribu) ton, wajib menggunakan 1 (satu) buah kapal tarik dan dibantu sedikitnya 2 (dua) buah kapal pendorong (assist) dengan kapasitas mesin masing-masing paling rendah 350 (tiga ratus lima puluh).

Bentang lebih dari 60 (enam puluh) meter sampai dengan 150 meter, lebar kapal/tongkang lebih dari 20 (duapuluh) meter atau sampai dengan 24 (dua puluh empat) meter dengan muatan paling banyak 5.000 (lima ribu) ton wajib menggunakan 1 (satu) buah kapal tarik dan dibantu sedikitnya 2 (dua) buah kapal pendorong (assist) dengan kapasitas mesin masing-masing paling rendah 500 (lima ratus) PK. (Red)