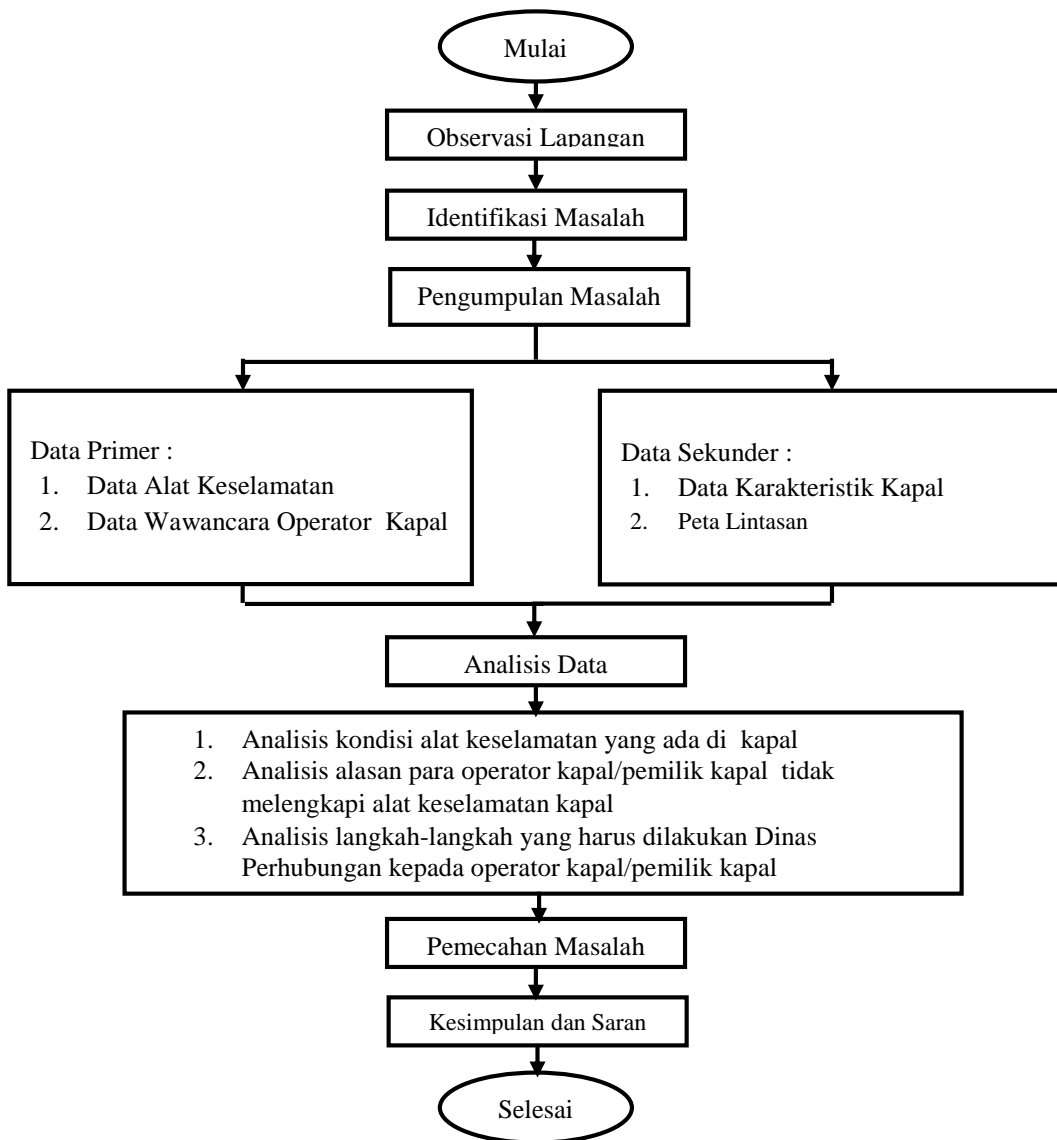


BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Alur Penelitian

Agar penelitian terarah dan mencapai target, maka diperlukan bagan alur pikir penelitian ini. Bagan alir penelitian dapat dilihat pada tabel berikut :



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

Metode dan teknik yang digunakan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah Kualitatif yaitu “merupakan data yang berbentuk kalimat, kata, atau gambar. Data Kualitatif dapat juga didefinisikan sebagai data yang berbentuk kategorisasi, karakteristik, berwujud pertanyaan atau kata-kata” Martono, (2014:84).

3.2.1 Data Primer

Menurut Suryabrata (2016:39), data primer adalah data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti (atau petugas-petugasnya), dalam memperoleh data primer penulis menggunakan metode sebagai berikut:

a. Metode Observasi

Menurut Martono, (2014:86) Observasi merupakan sebuah proses pengamatan menggunakan pancaindra kita. Data yang telah didapatkan tersebut lalu dicatat dan disahkan agar dapat digunakan sebagai data untuk menganalisa permasalahan yang ada secara tepat, akurat dan pasti. Adapun data yang didapat sebagai berikut:

Survey Alat Keselamatan, Survey ini dilaksanakan bertujuan untuk mengetahui kondisi, jumlah, serta penempatan perlengkapan keselamatan di kapal.

b. Wawancara

Menurut Slamet (2011:2) menyebutkan bahwa wawancara adalah cara yang dipakai untuk memperoleh informasi melalui kegiatan interaksi sosial antara peneliti dengan yang diteliti. Wawancara yang dilakukan yaitu melakukan interaksi dengan operator kapal, pengguna jasa angkutan dan kepada petugas pelabuhan dengan menanyakan tentang data yang relevan dengan analisa dan pemecahan permasalahan. Adapun data yang didapat sebagai berikut:

Wawancara Perlengkapan Keselamatan, Survey ini dilakukan untuk mengetahui alasan operator kapal/pemilik kapal mengapa tidak memenuhi perlengkapan keselamatan di kapal.

3.2.2 Data Sekunder

Menurut Suryabrata (2016:39) data yang biasanya telah tersusun dalam bentuk dokumen-dokumen misalnya data-data produktivitas suatu perguruan tinggi, data mengenai persediaan pangan disuatu daerah, dan sebagainya. dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode sebagai berikut :

a. Metode kepustakaan (*Literature*)

Metode kepustakaan ini terkait dengan objek penelitian. Buku-buku, jurnal atau artikel apa saja yang mendukung seluruh proses penelitian. Chang, (2014:29).

b. Metode Instiusional

Metode ini berkaitan dengan data – data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait dengan penelitian, yaitu Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin

Tabel 3.1 Jenis Data Dari Instansi Terkait

| NO | Nama Instansi | Jenis Data Yang Didapat |
|----|---------------------------------------|--|
| 1 | Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin | 1. Data Karakteristik Kapal 2. Peta Lintasa |

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

3.3 Pengumpulan Data

3.3.1 Sarana

Kapal yang digunakan pada Pelabuhan Banjar Raya untuk melayani lintasan Banjar Raya-Sakakajang berjumlah 5 (lima) buah. Namun hanya 2 (dua) buah kapal yang beroperasi. Berikut adalah karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Banjar Raya lintasan Banjar Raya-Sakakajang.

Tabel 3.2 Karakteristik Kapal Motor Penyeberangan Pelabuhan Banjar Raya

| No | Nama Kapal | Spesifikasi Kapal | | | | | Kapasitas Muatan | | Ket |
|----|---------------------------|-------------------|------|------|----|-----|------------------|-----|-------------------------------|
| | | P | No | D | GT | PK | PNP | KND | |
| 1 | KMP. BARITO USAHA 1 | 21,60 | 5,75 | 1,95 | 68 | 240 | 46 | 23 | Banjar Raya- Sakakajang |
| 2 | KMP. BARITO USAHA 2 | 19,80 | 5,80 | 1,80 | 51 | 240 | 40 | 27 | Banjar Raya- Sakakajang |
| 3 | KMP. BARITO USAHA 3 | 21,80 | 5,80 | 1,80 | 53 | 240 | 40 | 20 | Banjar Raya- Sakakajang |
| 4 | KMP. HIKMAH BERSAMA | 19,63 | 5,40 | 1,90 | 56 | 120 | 50 | 25 | Banjar Raya- Sakakajang |
| 5 | KMP. MISBAHUL MUNIR | 20,03 | 4,27 | 1,73 | 43 | 240 | 36 | 18 | Banjar Raya- Sakakajang |

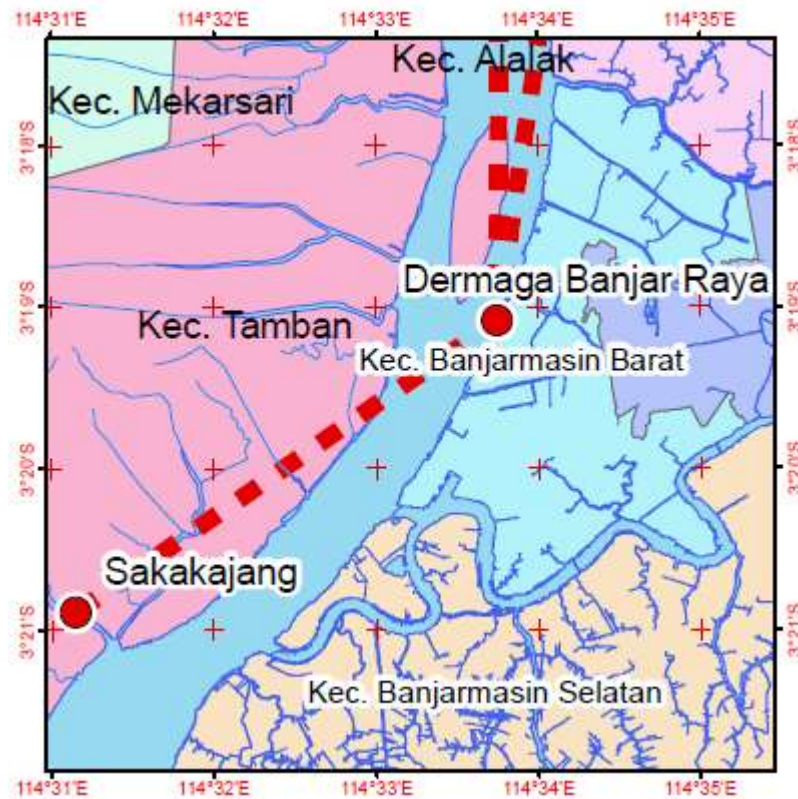
Sumber : Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin(2021)

Tabel 3.3 Perlengkapan Keselamatan Kapal Motor Penyeberangan Pelabuhan Banjar Raya

| No | Nama Kapal | Nama Operator | Alat Keselamatan Kapal | | | | | |
|----|---------------------|---------------|------------------------|----------------|------------------------|--------|----------------|-----------------|
| | | | Pelampung Keselamatan | Rompi Penolong | Alat Pemadam Kebakaran | Peluit | Tali Buang 30m | Rocket Parachut |
| 1 | KMP. Misbahul Munir | Ardiansyah | 12 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | KMP. Barito Usaha 2 | Martok | 0 | 18 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | KMP. Hikmah Bersama | Hasbulah | 3 | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | KMP. Barito Usaha 3 | Arsono | 5 | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | KMP. Barito Usaha 1 | Hadi | 2 | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

3.3.2 Data Peta Lintasan



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin(2021)

Gambar 3.2 Peta Lintasan

3.4 Analisis Data

3.4.1 Analisis Kondisi Alat Keselamatan Yang Ada Di Kapal

a. Kondisi Perlengkapan

Kondisi alat keselamatan harus sesuai dengan Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau.

- 1) Perlengkapan Keselamatan sebagaimana dimaksud dalam klausul diatas harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a) Dibuat dari bahan dengan mutu yang memenuhi syarat;
 - b) Mempunyai kontruksi dan daya apung yang baik, sesuai dengan kapasitas dan beban yang ditentukan;
 - c) Diberi warna yang menyolok sehingga mudah dilihat;
 - d) Telah lulus uji coba dari pabrikasi;

- e) Dengan jelas dan tetap mencantumkan nama kapal; dan
 - f) Ditempatkan pada tempat yang mudah dilihat dan dijangkau.
- b. Jumlah Alat Keselamatan

Jumlah alat keselamatan harus sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau.

- 1) Pelampung penolong
 - GT 35 s/d 100 = Total 6 unit, 2 unit dilengkapi
- 2) Baju penolong
 - Semua Ukuran = Sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak.
- 3) Tali Buang 30 m
 - $GT > 7 = 1$ unit
- 4) Rocket Parachute
 - $GT \geq 35 = 2$ unit
- 5) Peluit
 - Semua ukuran = 1 unit
- 6) Portable Pemadam Kebakaran dry Powder (4,5 kg)
 - $GT \geq 35 = 1$ unit
- 7) Portable Pemadam Kebakaran Foam (4,5 kg)
 - $GT \geq 35 = 1$ unit
- 8) Fire Bucket
 - $GT \geq 35 = 4$ unit

3.4.2 Analisis Alasan Operator Kapal Atau Pemilik Kapal Mengapa Tidak Melengkapi Peralatan Keselamatan

Tingkat kesadaran operator kapal/pemilik kapal untuk melengkapi peralatan keselamatan pada kapalnya merupakan hal yang penting untuk ditinjau sebab apabila terjadi kecelakaan sering kali penumpang pada kapal tidak dapat menggunakan peralatan keselamatan karena tidak tersedianya peralatan keselamatan pada kapal yang mereka gunakan.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey maka dapat diketahui beberapa alasan mengapa operator kapal tidak melengkapi kapalnya dengan peralatan keselamatan, antarlain :

1. Biaya Perlengkapan Terlalu mahal

Operator kapal beranggapan bahwa kurangnya biaya untuk melengkapi peralatan keselamatan pada kapalnya karena jika harus membeli peralatan keselamatan tersebut mereka harus mengeluarkan biaya yang cukup besar.

2. Belum mengerti pentingnya peralatan keselamatan kapal

Operator kapal beranggapan bahwa peralatan keselamatan pada kapal tidak penting karena bila terjadi kecelakaan penumpang ataupun operator kapal bisa berenang.

3. Tempat Pembelian alat keselamatan jauh

Berdasarkan survey wawancara yang dilakukan pada operator kapal bahwa mereka harus menempuh rute yang jauh jika ingin membeli alat keselamatan.

4. Kurangnya pengawasan terhadap alat keselamatan pada kapal.

Operator kapal mengatakan jarang dilakukannya pemeriksaan terhadap kelengkapan peralatan keselamatan kapal tersebut dan bahkan hampir tidak pernah diperiksa.

3.4.3 Analisis Langkah-Langkah Yang Harus Dilakukan Dinas Perhubungan Kepada Operator Kapal/Pemilik Kapal

Dalam mengambil keputusan Dinas Perhubungan harus memperhatikan alasan dari pihak operator kapal/pemilik kapal dalam mengambil keputusan. Agar keputusan yang diambil dapat di jalankan secara efektif tanpamerugikan pihak mana pun.

3.5 Jadwal Penelitian

Kegiatan penelitian dilakukan dengan jadwal sebagai berikut :

Tabel 3.4 Jadwal Penelitian

| KEGIATAN | TANGGAL | | | | | |
|---------------------------------|----------------|---------|---------|-----------|---------------|--------|
| Pembekalan PKL | 3-4 Mar | | | | | |
| Pengantaran PKL | 7-9 Mar | | | | | |
| Pelaksanaan PKL dan Magang | 10Mar-9Jul | | | | | |
| Bimbingan PKL 1 | | 5-9 Apr | | | | |
| Bimbingan PKL 2 | | | 2-4 Jun | | | |
| Bimbingan PKL 3 dan Penjemputan | | | | 6-8 Jul | | |
| Bimbingan Laporan Kelompok | | | | 12-14 Jul | | |
| Seminar Laporan Kelompok | | | | 15-16 Jul | | |
| Bimbingan Produl | | | | 21-23 Jul | | |
| Seminar Produl | | | | 27-30 Jul | | |
| Bimbingan KKW | | | | | 2-26 Agustus | |
| Pengumpulan KKW | | | | | 27 Agustus | |
| Ujian KKW | | | | | 30-31 Agustus | |
| Ujian Ulang KKW | | | | | | 6 Sept |

Sumber : Program Studi D-III LLASDP (2021)