

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN PADA KAPAL YANG
BEROPERASI DI LINTASAN BANJAR RAYA-SAKAKAJANG
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**

KERTAS KERJA WAJIB

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Menyelesaikan Studi Diploma III Lalu Lintas
Angkutan Sungai Danau Dan Penyeberangan**



Diajukan oleh :

GERI ODISTIYA PERMANA

NPT : 1804045

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD**

2021

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN PADA KAPAL YANG
BEROPERASI DI LINTASAN BANJAR RAYA-SAKAKAJANG
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Menyelesaikan Studi Diploma III Lalu Lintas
Angkutan Sungai Danau Dan Penyeberangan



Diajukan oleh :

GERI ODISTIYA PERMANA

NPT : 1804045

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD**

2021

Kertas Kerja Wajib

**Tinjauan Alat Keselamatan Pada Kapal Yang Beroperasi Di Lintasan
Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan**

Disusun oleh:

Geri Odistiva Permana

NPT: 1804045

Telah disetujui oleh:

Dosen Pembimbing

Tanda Tangan

Pembimbing I

Doharman Lumban Tungcup, S.Si.T., M.M.

NIP. 19800229 200712 1 001

Pembimbing II

Oktrianti Diani S., Pd., M.Pd.

NIP. 19841005 200912 2 004



Kertas Kerja Wajib

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN PADA KAPAL YANG BEROPERASI DI LINTASAN
BANJAR RAYA-SAKAKAJANG PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**

Disusun oleh:

GERI ODISTIYA PERMANA
NPT: 1804045

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
pada tanggal 1 September 2021
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

SUSUNAN TIM PENGUJI:

NAMA DOSEN	JABATAN	TANDA TANGAN
1. <u>Oktrianti Diani S., Pd., M.Pd.</u> NIP. 19841005 200912 2 004	KETUA	
2. <u>BAMBANG SETIAWAN, S.T., M.T</u> NIP. 19730921 199703 1 002	ANGGOTA	
3. <u>Driskoro Budi Sidharta, ST., M.Sc</u> NIP. 19780513 200912 1 001	ANGGOTA	

Palembang, 1 September 2021

A.N. DIREKTUR PTDI-STTD
KETUA PROGRAM STUDI DIPLOMA III LLASDP


BAMBANG SETIAWAN, S.T., M.T
NIP. 19730921 199703 1 002

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertandatangan di bawah ini dengan;

Nama : Geri Odistiya Permana
NPT : 1804045
Program Studi : Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan
(LLASDP)
Judul KKW : Tinjauan Alat Keselamatan Pada Kapal Yang Beroperasi
Di Lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi
Kalimantan Selatan

Menyatakan dengan sesungguhnya-sungguhnya serta sebenarnya bahwa Kertas Kerja Wajib (KKW) penelitian saya serahkan melalui penelitian ini adalah benar-benar merupakan hasil karya sendiri.

Palembang, 1 September 2021
Pembuat Pernyataan,



GERI ODISTIYA PERMANA
NPT. 1804045

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin puji syukur kepada Allah SWT atas berkat dan rahmat-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini yang berjudul **“Tinjauan Alat Keselamatan Pada Kapal Yang Beroperasi Di Lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan”** tepat pada waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (LLASDP) di Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini masih banyak terdapat kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan Kertas Kerja Wajib ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak. Oleh karena itu dalam penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Orang Tua dan Keluarga yang selalu ada untuk mendukung dan mendoakan
2. Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang;
3. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Bapak Doharman Lumban Tungkup,S.SiT., M.M sebagai Dosen Pembimbing I dan Ma'am Oktrianti Diani S.,Pd.,M.Pd.sebagai Dosen Pembimbing II Kertas KerjaWajib telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan.
5. Kepala Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin
6. Segenap Karyawan/ti Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin
7. Kepala UPT Penyeberangan Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin
8. Segenap Karyawan/ti UPT Penyeberangan Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin

9. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
10. Rekan – rekan satu angkatan XXIX, adik tingkat Angkatan XXX, dan adik tingkat Angkatan XXXI atas bantuan dan doanya; dan
11. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kerta Kerja Wajib ini.

Semoga Kertas Kerja Wajib ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya serta dapat digunakan dan dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik lagi dimasa yang akan datang

Palembang, 1 September 2021



GERI ODISTIYA PERMANA
NPT. 1804045

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

➤ **MOTTO :**

“La Tahzan, Innallaha Ma’ana”

➤ **KUPERSEMBAHKAN KKW INI UNTUK :**

1. **Allah SWT** yang maha segalanya.
2. **Keluarga Besar**ku, terutama keluarga inti, **Ayah, Ibu, Adik (Novi), Adek (Ilham)**, terimakasih karena tidak pernah berhenti memberikan doa, motivasi, dan semangat selama menjalani pendidikan.
3. **MygRAP**, yang telah memberikan semangat, motivasi, perhatian dan waktunya
4. **Santer Fam’s** yang telah menjadi rumah dari semua kisah.
5. Dosen pembimbing PKL Kak Febriansyah, ST.,MT.
6. Dosen pembimbing KKW Bapak Doharman Lumban Tungkup,S.SiT., M.M dan Ma’am Oktrianti Diani S.,Pd.,M.Pd.
7. Seluruh staff Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin, terimakasih atas kebaikan yang telah diberikan kepada kami.
8. Kakak Alumni di Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin, yang telah banyak membantu selama PKL dan berbagi ilmu.
9. Seluruh Dosen yang mengajar dan seluruh staf karyawan di Poltektrans SDP Palembang, terimakasih atas ilmu-ilmu yang telah diberikan.
10. Pengasuh Taruna, terimakasih telah mengajarkan saya kedisiplinan dan pelajaran berharga selama ini.
11. **Rekan KalSel 40** terima kasih untuk dukungan dan bantuannya, Badingsanak Selawasan !!!.
12. **Kontingen Kalimantan Selatan 29** (Lulu, Oky ,dan Rozy), terimakasih atas kebersamaannya selama ini.
13. **Saudara Asuh KLF Ganteng 29** (Victor Aditya, Eki Pratama, Dicki Almapri, RM Mayora, Fernanda Ikhsan, Arman Saputa, Dendy Ramadhan), terimakasih buat dukungan dan kekompakannya!

14. **Kakak Asuh 27** (Ryan Haviz, Dio Deski Putra Maros, Anggit Satria Wibawa) & **Kakak Asuh 28** (M. Rusedky, Deafrihatino, Hariyanto), terimakasih atas segala perhatiannya.
15. **Adiks Asuh 30** (Agung Tupang, Rigel Migi, I Komang, Gofran, Heru Mawi, Febrian Caki, Bintang Cencen, Zufar Inyong, Iqbal Lohan, Sandi Neke, Adief Butak) & **Adek Asuh 31** (Daffa Haqy, Rey Ace, Baroq, Riandica Kaif, Rico Celal, Aditya Glu, Barus, Taufiq Kimi, Fauzan Uzan, Shepta Topan, Agung Aqin, Taufiq Neki) & **Adek Notar “45”** & **Adk Brasso** (Ikhsan ican), terimakasih atas dedikasinya.
16. **Adiks Banjarmasin 41 & 42** (Furqon, Bagus, Viona, Rasya, Fadil, Yudha) atas bantuan & dedikasinya selama PKL.
17. **Pleton D**, terimakasih 3 tahunnya yang begitu asik dan penuh drama!
18. **Korps Pedang Pora XXIX** (Mahesa, Adit, Luthfi, Geri, Raffi, Bastian, Nabil, Yogi, Simon, Orion, Petrus, Fiki Joss, Arif, Amrizal Tongpeng, Ilham Tom, Afdhal, Arya, Taruna), **Baki XXIX** (Yola Monica, Afra, Fany, Tarisa), **MC XXIX** (Ayu Diah Ama) & **Korps Musik XXIX**
19. **Temen IB** (Siti Awa, Lulu, Lewis, Victor, Oky), terimakasih untuk kebersamaan yang banyak drama.
20. **Barak Area 51**, terimakasih sudah mengisi malam dengan podcast yang tiada habisnya.
21. **Rekan Pejabat 6 Besar** (Joss, Anang, Ahha, Rio, Bian) terima kasih sudah mau berjuang bersama menembus gelap malam.
22. Teman-teman seangkatanku (**ANGKATAN XXIX**), semoga kita semua menjadi orang yang sukses, dan tetap saling dukung sampai kapanpun! Jangan pernah lupakan kebersamaan kita, **BIMASERA SANSKARA**.
23. Adek Tingkat Angkatan XXX & Adek Tingkat Angkatan XXXI, terimakasih atas bantuannya dan dukungannya dalam menyelesaikan KKW, semoga kita dapat bertemu kembali dilain waktu.
24. **Almaterku**, Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN ORISINILITAS	v
KATA PENGANTAR	vi
MOTTO PERSEMBAHAN	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xv
ABATRAKSI	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Permasalahan	2
1.3 Tujuan dan Manfaat	3
1.3.1 Tujuan	3
1.3.2 Manfaat	3
1.4 Ruang Lingkup	4
1.5 Keaslian Penelitian	5
BAB II LANDASAN TEORI	7
2.1 Landasan Hukum	7
2.2 Landasan Teori	12
BAB III METODE PENELITIAN	15
3.1 Alur Penelitian	15
3.2 Metode Pengumpulan Data	16
3.2.1 Data Primer	16
3.2.2 Data Sekunder	17
3.3 Pengumpulan Data	18

3.3.1 Sarana.....	18
3.2.2 Data Peta Lintasan.....	20
3.4 Analisa Data.....	20
3.4.1 Analisis Kondisi Perlengkapan Keselamatan Yang Ada Di Kapal	20
3.4.2 Analisis Pengetahuan Operator Kapal Atau Pemilik Kapal Mengapa Tidak Melengkapi Peralatan Keselamata.....	21
3.4.3 Analisis Langkah-Langkah Yang Harus Dilakukan Dinas Perhubungan Kepada Operator Kapal/Pemilik Kapal.....	22
3.5 Jadwal Kegiatan	23
BAB IV OBJEK PENELITIAN	24
4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian	24
4.1.1 Kondisi Geografis	24
4.1.2 Batas Administrasi	25
4.1.3 Kependudukan.....	25
4.1.4 Komoditas Daerah.....	26
4.1.5 Perekonomian, Industri dan Perdagangan.....	29
4.1.6 Kondisi Umum Sistem Transportasi (Tataran Transportasi Lokal)	39
4.2 Sarana Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan.....	43
4.3 Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.....	44
4.4 Instansi Pembina Transportasi	53
4.1.1 Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin Kalimantan Selatan	54
4.1.2 Tugas dan Wewenang	55
4.5 Produktivitas Angkutan.....	57
4.6 Jaringan Transportasi Sungai,Danau dan Penyeberangan.....	61
BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH	62
5.1 Analisis Data Hasil Penelitian	62
5.1.1 Analisis Kondisi Perlengkapan Keselamatan Yang Ada Di Kapal	62

5.1.2 Analisis Alasan Operator Kapal Atau Pemilik Kapal Mengapa Tidak Melengkapi Peralatan Keselamatan.....	83
5.1.3 Analisis Langkah-Langkah Yang Harus Dilakukan Dinas Perhubungan Kepada Operator Kapal/Pemilik Kapal.....	89
5.2 Usulan Pemecahan Masalah.....	90
5.3 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi Yang Direncanakan	95
5.3.1 Kondisi saat ini.....	95
5.3.2 Kondisi Rencana	96
5.3.2 Manfaat	97
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	99
6.1 Kesimpulan	99
6.2 Saran	101
DAFTAR PUSTAKA.....	102

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian	5
Tabel 2.1 Perlengkapan Keselamatan.....	11
Tabel 2.2 Peralatan dan Perlengkapan Pemadam Kebakaran	12
Tabel 3.1 Jenis Data Dari Instansi Terkait	17
Tabel 3.2 Karakteristik Kapal Motor Penyeberangan Pelabuhan Banjar Raya....	18
Tabel 3.3 Perlengkapan Keselamatan Kapal Motor Penyeberangan Pelabuhan Banjar Raya.....	19
Tabel 3.4 Jadwal Penelitian.....	23
Tabel 4.1 Jumlah Penduduk Per Tahun Provinsi Kalimantan Selatan	26
Tabel 4.2 Jumlah Kunjungan Wisata Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Selatan, 2020	28
Tabel 4.3 Target Dan Realisasi Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah Yang Dipisahkan Menurut Jenisnya (Ribu Rupiah), 2020	30
Tabel 4.4 Jumlah Perusahaan, Tenaga Kerja, Investasi, dan Nilai Produksi pada Industri Besar Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Selatan, 2020 .	33
Tabel 4.5 Nilai Ekspor Kalimantan Selatan Menurut Kelompok Barang Bulan Maret 2021	36
Tabel 4.6 Nilai Impor Kalimantan Selatan Menurut Kelompok Barang Bulan Maret 2021	37
Tabel 4.7 Karakteristik Kapal Motor Penyeberangan Pelabuhan Banjar Raya-Sakakajang	43
Tabel 4.8 Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Banjar Raya	49
Tabel 4.9 Fasilitas Sisi Perairan Pelabuhan Banjar Raya	53
Tabel 4.10 Data Produktivitas Penumpang Selama 15 (lima belas) hari Lintasan Pelabuhan Banjar Raya - Sakakajang	57
Tabel 4.11 Data Produktivitas Kendaraan Selama 15 (lima belas) hari Lintasan Pelabuhan Banjar Raya – Sakakajang.....	58

Tabel 4.12 Data Produktivitas Tahunan Selama 5 (lima) Tahun Terakhir Lintasan Pelabuhan Banjar Raya – Sakakajang.....	60
Tabel 4.13 Daftar Lintas Penyeberangan	61
Tabel 5.1 Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Yang Harus Disediakan.....	63
Tabel 5.2 Tabel Komperasi Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Yang Harus Disediakan	64
Tabel 5.3 Data Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>) Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang.....	68
Tabel 5.4 Data Tali Buang 30 m Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang	71
Tabel 5.5 Data <i>Rocket Parachute</i> Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang	74
Tabel 5.6 Data Tali Buang 30 m Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang	77
Tabel 5.7 Data Alat Pemadam Kebakaran Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang	81
Tabel 5.8 Alasan Mengapa Operator Kapal Tidak Melengkapi Kapalnya Dengan Peralatan Keselamatan	87
Tabel 5. 9 Persentase Kapal Motor Yang Belum Melengkapi Alat Keselamatan	96
Tabel 5. 10 Persentase Peralatan Keselamatan Yang Tidak Dimiliki Kapal	96
Tabel 5. 11 Kondisi Ideal Alat Keselamatan Yang Harus Ada Pada Masing-Masing Kapal	97

DAFTAR GAMBAR

No table of figures entries found.	
Gambar 5.1 Kondisi Eksisting Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>)	62
Gambar 5.2 Persentase Pemenuhan Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Pada Kapal yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang	66
Gambar 5.3 Kondisi Eksisting Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>)	67
Gambar 5.4 Persentase Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>) Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang	70
Gambar 5.5 Persentase Tali Buang 30 m Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang	73
Gambar 5.6 Persentase <i>Rocket Parachute</i> Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang	76
Gambar 5.7 Persentase Peluit Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang	79
Gambar 5.8 Kondisi Eksisting Alat Pemadam Kebakaran	80
Gambar 5.9 Persentase Alat Pemadam Kebakaran Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang.....	83
Gambar 5.10 Presentase Alasan Mengapa Operator Kapal Tidak Melengkapi Kapalnya Dengan Peralatan Keselamatan	88
Gambar 5.11 Baju Penolong (<i>life jacket</i>) Rencana.....	91
Gambar 5.12 Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>) Rencana	92
Gambar 5.13 Tali Buang 30 m Rencana	93
Gambar 5.14 <i>Rocket Parachute</i> Rencana	94
Gambar 5.15 Peluit Rencana	94
Gambar 5.16 Alat Pemadam Kebakaran Rencana.....	95

ABSTRAKSI

Pelabuhan Banjar Raya adalah salah satu trayek penyeberangan yang menghubungkan Kota Banjarmasin dan Kabupaten Barito Kuala di dalam Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan, memiliki posisi yang sangat strategis dan memiliki potensi ekonomi yang sangat besar baik skala lokal, regional, maupun skala nasional. Keberadaan peranan angkutan perairan di daerah ini sangatlah besar. Masyarakat pada daerah ini harus ke Kota Banjarmasin sebagai ibukota Kalimantan Selatan untuk beberapa hal seperti bekerja, sekolah dan juga berbelanja untuk kepentingan sehari-hari.

Dalam sistem transportasi keamanan dan keselamatan sangat diunggulkan sebagai bentuk pemberian jasa yang baik. Keselamatan ditunjukkan tidak hanya kepada pengguna jasa, tetapi juga terhadap operator kapal/pemilik kapal. Dalam hal ini penulis membandingkan jumlah dan kondisi dari 6 (enam) jenis alat keselamatan yang harus dipenuhi hanya 3 (tiga) yang terpenuhi, namun jumlah dan kondisis yang terjadi saat ini (existing) belum sesuai dengan Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau.

Berdasarkan analisa yang di lakukan diperboleh bahwa Kapal yang beroperasi pada lintasan Banjar Raya-Sakakjang belum melengkapi alat keselamatan seperti yang di atur dalam Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Sehingga perlu diadakan pemenuhan kelengkapan alat keselamatan oleh operator kapal/pemilik kapal, hal tersebut dapat terjadi dengan cara Dinas Perhubungan setempat memberikan sosialisasi mengenai pentingnya kelengkapan alat keselamatan dan mengadakan pemeriksaan kelengkapan alat keselamatan tersebut.

Kata kunci : Kapal,Alat Keselamatan,Operator Kapal/Pemilik Kapal

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan manusia. Hal ini disebabkan oleh tingginya mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat lain. Pada era globalisasi saat ini transportasi merupakan salah satu aspek yang memegang peranan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Selanjutnya dalam lingkup yang lebih luas, transportasi antara lain berperan sebagai urat nadi dalam pertumbuhan ekonomi, pemerataan dan penyebaran pembangunan serta turut mendukung perwujudan wawasan nusantara secara utuh.

Salah satu bentuk alat transportasi yaitu angkutan sungai yang mempunyai peranan yang sangat penting bagi daerah yang belum tersentuh oleh angkutan darat yaitu sebagai akses penghubung. Adapun kota di Indonesia yang masih berpotensi menggunakan angkutan sungainya adalah kota Banjarmasin. Angkutan sungai di Kota Banjarmasin merupakan prasarana pendukung angkutan darat di kota tersebut, karena selain merupakan jembatan bergerak yang menghubungkan jalan yang terputus oleh adanya perairan juga sebagai sarana penyebaran distribusi barang dari satu tempat ke tempat lain untuk menunjang perekonomian di daerah Kota Banjarmasin dan wilayah sekitarnya. Hingga saat ini masyarakat Banjarmasin masih memanfaatkan sungai tidak hanya sebagai prasarana pendukung transportasi darat, namun juga sebagai kegiatan pariwisata dan perdagangan.

Kota Banjarmasin memiliki 5 (lima) pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan Kota Banjarmasin dengan kabupaten lainnya di Kalimantan Selatan. Salah satu pelabuhan yang dimiliki di Kota Banjarmasin, yaitu Pelabuhan Banjar Raya. Pelabuhan ini melayani angkutan penyeberangan yaitu, dari Pelabuhan Banjar Raya yang terletak di Kota Banjarmasin menuju Pelabuhan Sakakajang yang terletak di Kecamatan Tamban, Kabupaten Barito Kuala dan sebaliknya. Pelabuhan Banjar Raya secara administrasi

terletak di wilayah Kecamatan Banjarmasin Barat, Kelurahan Pelambuan, tepatnya di Jl. Barito Hulu RT.47. Secara geografis berada di tepian Sungai Barito dengan koordinat $3^{\circ}19'4,8''$ LS dan $114^{\circ}33'45,3''$ BT. Moda angkutan penyeberangan yang beroperasi di pelabuhan ini yaitu kapal motor dengan besar tonase kotor diatas 40 GT, yang melayani rute Banjar Raya – Sakakajang (1,25 mil laut) untuk waktu tempuh 12 menit.

Angkutan sungai di Pelabuhan Banjar Raya sangat berpengaruh untuk menunjang kegiatan masyarakat. Hal ini dikarenakan dengan adanya angkutan sungai yang dapat dijadikan alternatif terhadap jalan darat yang cukup jauh dan masih sulit dilalui oleh angkutan darat dari bagi masyarakat Banjarmasin yang ingin pergi ke Tamban atau sebaliknya. Namun dibalik ramainya masyarakat yang menggunakan angkutan sungai, masih banyak operator kapal/pemilik kapal yang kurang memperhatikan pentingnya alat keselamatan di Pelabuhan Banjar Raya. Hal ini disebabkan karena kurangnya kesadaran dan pengetahuan dari operator kapal/pemilik kapal tentang pentingnya peralatan keselamatan yang sangat dibutuhkan guna menunjang keselamatan transportasi. Baik jumlah, kondisi maupun penempatan alat keselamatan itu sendiri.

Untuk itu berdasarkan latar belakang diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dalam rangka penyusunan laporan Kertas Kerja Wajib mengenai **“TINJAUAN ALAT KESELAMATAN PADA KAPAL YANG BEROPERASI DI LINTASAN BANJAR RAYA-SAKAKAJANG PROVINSI KALIMANTAN SELATAN”**

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, dan agar sasaran tidak menyimpang dari pokok permasalahan, maka dibuat suatu perumusan masalah, yaitu :

1. Bagaimana kondisi alat keselamatan pada kapal di Lintasan Banjar Raya-Sakakajang ?

2. Faktor – faktor apa saja yang menyebabkan operator kapal/pemilik kapal tidak melengkapi kapal dengan alat keselamatan ?
3. Bagaimanakah langkah-langkah yang dapat dilakukan Dinas Perhubungan pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang agar dapat memenuhi alat keselamatan ?

1.3 Tujuan dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

Tujuan dilakukannya penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kondisi alat keselamatan di atas kapal.
2. Untuk mengetahui alasan para operator kapal/pemilik kapal tidak melengkapi alat keselamatan kapal.
3. Untuk mengetahui langkah-langkah yang harus dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin.

1.3.2 Manfaat

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi keilmuan pada bidang pelayanan penumpang, transportasi, pembangunan dan Sistem Informasi Pelayanan Penumpang di Pelabuhan Banjar Raya Kota Banjarmasin Provinsi Kalimantan Selatan. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi bahan ajar pada tingkat Perguruan Tinggi dan sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan peningkatan alat keselamatan di kapal yang beroperasi di Pelabuhan Banjar Raya Kota Banjarmasin Provinsi Kalimantan Selatan serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Taruna

- (1). Mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan dan membandingkan dengan kondisi yang ada di lapangan.

- (2).Menambah wawasan dan pengetahuan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu mengetahui mengetahui tingkat kelayakan alat keselamatan di atas kapal berdasarkan Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau.
- b. Bagi Penyelenggara Angkutan
- (1).Menjadi bahan pertimbangan bagi pengelola pelabuhan penyeberangan untuk penyelesaian masalah yang ada.
- (2).Diharapkan akan bermanfaat dan dapat memberi kenyamanan kepada pengguna jasa.
- (3).Digunakan sebagai acuan untuk penelitian di masa yang akan datang.
- c. Bagi Lembaga
- (1).Memenuhi tugas akhir sebagai syarat untuk menyelesaikan Pendidikan Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan
- (2).Sebagai dasar atau referensi pemecahan masalah untuk penelitian selanjutnya.

1.4 Ruang Lingkup

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan ruang lingkup. Adapun ruang lingkup penulisan Kerja Kerja Wajib (KKW) ini yaitu :

- a. Lokasi Penelitian adalah Pelabuhan Banjar Raya
- b. Hal Yang Diteliti adalah alat keselamatan yang tercantum di dalam Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau yaitu:
- 1) Pelampung penolong
 - 2) Baju Penolong
 - 3) Tali Buang 30 m

- 4) Rocket Parachute
- 5) Peluit
- 6) Pemadam Kebakaran.

1.5 Keaslian Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil penelitian yang relevan agar hasil yang di dapat lebih akurat. Untuk itu digunakan penelitian dengan metode yang sama yang membahas masalah alat keselamatan yang ada di kapal. Penelitian tersebut pernah dilakukan oleh Adang Faizun Al Hasyni (2013) dalam Kertas Kerja Wajib yang berjudul “TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN KAPAL SPEEDBOAT DI DERMAGA RAKYAT DI BAWAH JEMBATAN SIMPANG PU KABUPATEN BANYUASIN”.

Adapun perbedaan dari penelitian ini adalah lokasi penelitian, waktu penelitian dan anggota atau kelompok penelitian tersebut.

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian

NO	Perbandingan	Geri Odistiya Permana	Adang Faizun Al Hasyni
1	2	3	4
1	Lokasi	Pelabuhan penyeberangan Banjar Raya Provinsi Kalimantan Selatan	Dermaga Simpang PU Kabupaten Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan
2	Judul	Tinjauan Alat Keselamatan Pada Kapal Yang Beroperasi Di Lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan	Tinjauan Perlengkapan Keselamatan Kapal Speedboat Di Dermaga Rakyat Di Bawah Jembatan Simpang Pu Kabupaten Banyuasin

Tabel 1.1 Lanjutan

1	2	3	4
3	Analisa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisis kondisi alat keselamatan yang ada di kapal 2. Analisis alasan para operator kapal/pemilik kapal tidak melengkapi alat keselamatan kapal 3. Analisis langkah-langkah yang harus dilakukan Dinas Perhubungan kepada operator kapal/pemilik kapal 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa kelengkapan alat keselamatan 2. Analisa pengetahuan operator kapal atau pemilik kapal mengapa tidak melengkapi peralatan keselamatan
4	Perbedaan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Waktu pelaksanaan Survey 2. Judul yang digunakan 3. Tim surveyor 4. Sistematika dan Tata naskah Penulisan KKW 	

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori dalam melakukan penelitian permasalahan ini adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:

a. Pasal 1 ayat (32)

Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan dan lingkungan maritim.

b. Pasal 1 ayat (33)

Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

c. Pasal 1 ayat (34)

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

d. Pasal 1 ayat (36)

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 di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

2. Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan

a. Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

- 1) Perkapalan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan segala faktor yang mempengaruhinya, sejak kapal dirancang bangun sampai dengan kapal tidak digunakan lagi.
- 2) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- 3) Kapal Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan indonesia sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini.
- 4) Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, dan elektronika kapal.
- 5) Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
- 6) Operator kapal adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan kapal.
- 7) Pelayar adalah semua orang yang ada di atas kapal.
- 8) Penumpang adalah pelayar yang ada di atas kapal selain awak kapal dan anak berumur kurang dari 1 (satu) tahun.

b. Pasal 5 ayat (1)

Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi :

- 1) Keselamatan kapal
- 2) Pengawakan kapal
- 3) Manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal
- 4) Pemuatan
- 5) Status hukum kapal

c. Pasal 49

Setiap kapal berbendera Indonesia dan kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

d. Pasal 70 ayat (1)

Kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya harus memiliki alat penolong.

e. Pasal 70 ayat (2)

Alat penolong sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- 1) Dibuat dari bahan dan mutu yang memenuhi syarat
- 2) Mempunyai konstruksi dan daya apung yang baik, sesuai dengan kapasitas dan beban yang ditentukan
- 3) Diberi warna yang menyolok sehingga mudah dilihat
- 4) Telah lulus uji coba produksi dan uji coba pemakaian dalam pengoperasian dan diberi tanda legalitas
- 5) Dengan jelas dan tetap mencantumkan nama kapal dan/atau spesifikasi alat penolong; dan
- 6) Ditempatkan pada tempat yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

f. Pasal 84 ayat (1)

Semua peralatan baik yang tetap maupun yang dapat dipindah harus dipelihara dan dirawat dengan baik serta setiap saat dapat digunakan.

3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan menyatakan bahwa:

- a. Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.
- b. Direktur Jendral Perhubungan Darat melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini, termasuk memberikan sanksi yang tegas terhadap setiap pelanggaran peraturan perundang-undangan dan melaporkan kepada Menteri Perhubungan.

4. Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau.

Berdasarkan Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

c. Perlengkapan Keselamatan

- 1) Perlengkapan Keselamatan sebagaimana dimaksud dalam klausul diatas harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a) Dibuat dari bahan dengan mutu yang memenuhi syarat;
 - b) Mempunyai konstruksi 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.
- 2) Seluruh perlengkapan Keselamatan harus dirawat dan dijaga supaya dalam keadaan baik dan siap digunakan, sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan selama dalam pelayaran.
- 3) Perlengkapan Keselamatan memiliki ketentuan sebagai berikut:

Tabel 2.1 Perlengkapan Keselamatan

Jenis Perlengkapan Keselamatan	Ukuran Kapal	Ketentuan
1	2	3
Pelampung penolong	GT < 7	Alat pelampung sederhana
	7 s/d 35 GT	Total 1 unit dilengkapi dengan tali apung
	GT 35 s/d 100	Total 6 unit, 2 unit dilengkapi dengan tali apung
	GT > 100	Total 6 unit, 3 dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit dilengkapi dengan tali apung.
Baju penolong	Semua Ukuran	Sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak
Tali Buang 30 m	GT > 7	1 unit

Tabel 2.1 Lanjutan

1	2	3
Rocket Parachute	GT \geq 35	2 unit
	GT < 35	1 unit
Peluit	Semua ukuran	1 unit

Sumber : Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau.

4) Peralatan dan Perlengkapan Pemadam Kebakaran

Peralatan dan perlengkapan pemadam kebakaran untuk kapal penumpang memiliki ketentuan sebagai berikut :

Tabel 2.2 Peralatan dan Perlengkapan Pemadam Kebakaran

Jenis PMK	Ukuran Kapal	Ketentuan
Portable Pemadam Kebakaran dry Powder (4,5 kg)	GT \geq 35	1 unit
Portable Pemadam Kebakaran Foam (4,5 kg)	GT \geq 35	1 unit
Fire Bucket	< 7 GT	1 unit
	7 s/d 35 GT	2 unit
	GT \geq 35	4 unit

Sumber : Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau.

2.2 Landasan Teori

1. Transportasi

Menurut Fidel Miro S.E.,MSTr (2004:4) Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan , menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain ,dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk

tujuan – tujuan tertentu (Modul Perencanaan Transportasi, Fidel Miro S.E.,MSTr).

2. Kapal

Menurut Undang-Undang 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 di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

3. Kapal Sungai dan Danau

Menurut Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Kapal Sungai dan Danau adalah kapal yang dilengkapi dengan alat penggerak motor atau bukan motor yang digunakan untuk melayani Angkutan Sungai dan Danau yang wilayah operasinya dibatasi oleh rambu.

4. Angkutan Sungai Dan Danau

Menurut Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. 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 pengusaha angkutan sungai dan danau (idem).

5. Kelaiklautan Kapal

Menurut Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memcnuhi kapal, persyaratan keselamatan pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan kesehatan penumpang, Awak Kapal dan status hukum kapal, manajemen keselamatan kapal, dan pencegahan pencemaran dari manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

6. Alat Keselamatan

Menurut Syahrul, Nizam (2020:8) Alat keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang di gunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat.sebagai seorang awak kapal kita harus tahu macam-macam alat keselamatan itu dan juga harus tahu cara menggunakannya dengan benar. (*Peningkatan Pengawasan Penggunaan Alat Keselamatan Bagi Pengguna Jasa Dan Awak Kapal Dalam Mendukung Zero Accident*).

7. Keselamatan Pelayaran

Menurut Herdjan kenasin (2011:163) Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan dan kepelabuhanan.

8. Tinjauan

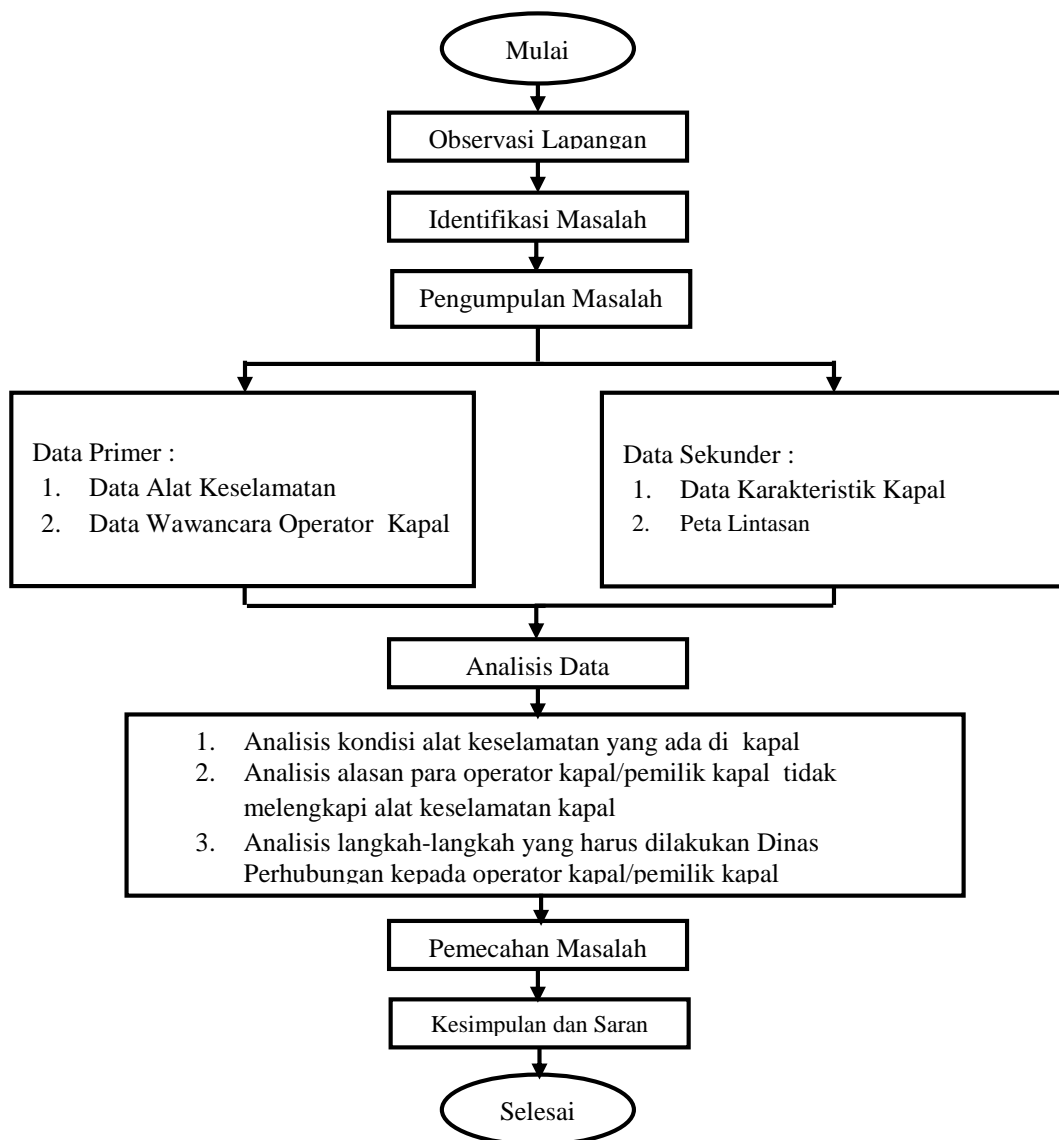
Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kata tinjauan berasal dari kata tinjau yang berarti melihat, menjenguk, memeriksa dan meneliti untuk kemudian menarik kesimpulan. Tinjauan adalah hasil dari kegiatan meninjau, pandangan dan pendapat.

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

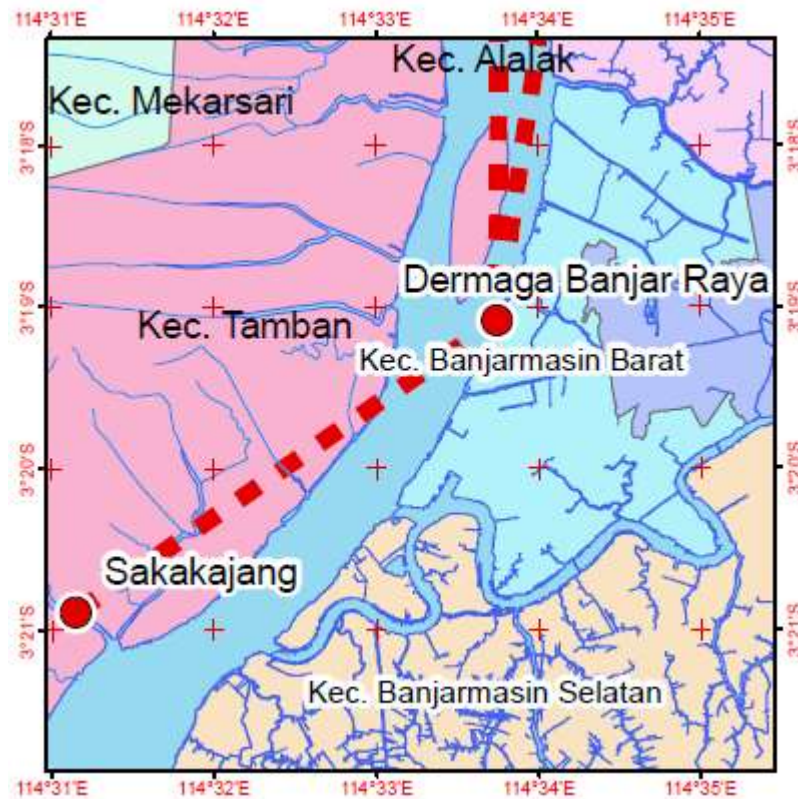
Sumber : Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin(2021)

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

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)

BAB IV OBJEK PENELITIAN

4.1. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1. Kondisi Geografis

Provinsi Kalimantan Selatan terletak antara $1^{\circ}21' 49'' - 4^{\circ}10'14''$ Lintang Selatan dan $114^{\circ}19' 13''$ hingga $116^{\circ} 33' 28''$ Bujur Timur. Wilayah Kalsel seluas 38.744,23 ribu kilometer persegi atau setara 1,96 persen dari luas Indonesia. Luas daerah ini hanya 6,98 persen dari luas Pulau Kalimantan secara keseluruhan. Wilayah Kalimantan Selatan dan wilayah lain di Kalimantan relatif lebih aman gempa jika dibandingkan dengan pulau lain. Hal tersebut dikarenakan Kalimantan Selatan memiliki jumlah struktur sesar atau patahan aktif jauh lebih sedikit daripada pulau-pulau lain di Indonesia.



Sumber: Sistem Informasi Dan Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan, 2021

Gambar 4.1 Peta Kondisi Geografis Kalimantan Selatan

4.1.2. Batas Administrasi

Secara geografis, Kalimantan Selatan terletak di bagian selatan Pulau Kalimantan dengan batas wilayah sebelah barat berbatasan langsung dengan Provinsi Kalimantan Tengah, sebelah timur dengan Selatan Makasar, sebelah selatan dengan Laut Jawa dan sebelah utara dengan Provinsi Kalimantan Timur.



Sumber: Sistem Informasi Dan Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan, 2021

Gambar 4.2 Peta Batas Administrasi Kalimantan Selatan

4.1.3. Kependudukan

Jumlah penduduk Kalimantan Selatan tahun 2020 berdasarkan Sensus Penduduk 2020 sebanyak 4.073.584 jiwa yang terdiri atas 2.062.383 jiwa penduduk laki-laki dan 2.011.201 jiwa penduduk perempuan. Dibandingkan dengan jumlah penduduk tahun 2010, penduduk Kalimantan Selatan mengalami laju pertumbuhan sebesar 1,13 persen. Sementara itu besarnya angka rasio jenis kelamin tahun 2020 penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan sebesar 102,54.

Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Per Tahun Provinsi Kalimantan Selatan

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk		
	2014	2018	2020
Kabupaten			
1. Tanah Laut	319 098	339 195	348966
2. Kota Baru	314 492	336 719	325622
3. Banjar	545 397	580 026	565632
4. Barito Kuala	294 109	310 016	313021
5. Tapin	179 166	189 081	189475
6. Hulu Sungai Selatan	224 474	235 217	228006
7. Hulu Sungai Tengah	257 107	269 384	258721
8. Hulu Sungai Utara	222 314	234 604	226727
9. Tabalong	235 777	250 809	253305
10. Tanah Bumbu	315 815	351 673	322646
11. Balangan	121318	129 505	130355
Kota			
1 Banjarmasin	666 223	700 869	657663
2 Banjar Baru	227 500	255 597	253442

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Banjarmasin, 2021

4.1.4. Komoditas Daerah

1. Pertanian

a. Tanaman Pangan

Komoditas pertanian tanaman panganyang paling banyak di Kalimantan Selatan adalah padi, komoditas ini pada tahun 2020 memiliki nilai produksi 1.134.450,21 ton. Komoditas Pertanian Tanaman Pangan lain yang ada di di Kalimantan Selatan adalah jagung. Kabupaten Barito Kuala merupakan kabupaten yang

memiliki produksi padi terbanyak dan Kabupaten Tanah Laut merupakan kabupaten yang memiliki produksi jagung terbanyak dibandingkan dengan kabupaten lainnya.

b. Hortikultura

Kalimantan Selatan juga memiliki beberapa komoditas hortikultura. Komoditas Hortikultura yang merupakan tanaman sayur antara lain Bawang Daun, Bawang Merah, Bawang Putih, Bayam, Buncis, Cabai Besar, Cabai Rawit, Cabai, Jamur, Kacang Panjang, Kangkung, Ketimun, Kubis, Labu Siam, Lobak, Paprika, Petsai, Terung, Tomat, dan Wortel. Tanaman sayur yang luas panen paling banyak tumbuh adalah jamur mencapai 38.956 ha pada tahun 2020. Untuk tanaman buah-buahan antara lain Blewah, Melon, Semangka, Alpukat, Belimbing, Duku, Durian dan Stoberi. Tanaman buah-buahan yang luas panen paling banyak adalah semangka yang produksinya mencapai 1.604 ha pada tahun 2020. Untuk tanaman biofarmaka antara lain Dlingo, Jahe, Kapulaga, Keji Beling, Kencur, Kunyit, Laos, Lempuyang, Lidah Buaya, Mahkota Dewa, Mengkudu, Sambiloto, Temuireng, Temukunci, dan Temulawak. Tanaman biofarmaka yang luas paling banyak adalah jahe yang produksinya mencapai 1.610.481 kg pada tahun 2020.

Tanaman perkebunan yang paling banyak dan mudah ditemukan di Kalimantan Selatan adalah kelapa sawit. Pada tahun 2020 luas area perkebunan kelapa sawit mencapai 425.932 hektar dan produksinya mencapai 1.120.053 ton. Tanaman perkebunan lain yang ada di Kalimantan Selatan antara lain adalah Kelapa, Karet, Kopi, Kakao, Tebu, Teh dan Tembakau.

2. Kehutanan

Total luas kawasan hutan dan konservasi perairan di Kalimantan Selatan tahun 2020 sebesar 1.532.054,60 hektar terdiri dari Hutan Lindung, Suaka Alam dan Pelestarian Alam, Hutan Produksi Terbatas, Hutan Produksi Tetap, Hutan Produksi dapat dikonversi.

3. Peternakan

Hewan ternak yang banyak ditemui di Kalimantan Selatan adalah sapi potong, dengan jumlah mencapai 197.600 ekor. Jenis unggas yang paling banyak adalah Ayam Pedaging, dengan jumlah mencapai 80.903.508 ekor.

4. Perikanan

Jumlah produksi perikanan tangkap di Kalimantan Selatan tahun 2020 mencapai 166.820 ton. Produksi perikanan laut pada tahun 2020 mencapai 62.960 ton, udang merupakan produksi mencapai 1233 ton.

5. Pariwisata

Kalimantan Selatan memiliki 57 buah akomodasi hotel berbintang pada tahun 2019. Untuk rumah makan dan restoran pada tahun 2018 terdapat 508 rumah makan dan restoran yang terdaftar di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Kalimantan Selatan. Berikut merupakan tabel jumlah kunjungan wisata menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Selatan, 2020 :

Tabel 4.2 Jumlah Kunjungan Wisata Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Selatan, 2020

Kabupaten/Kota	Nusantara Domestik	Jumlah Kunjungan Wisata	Jumlah Total
1	2	3	4
Kabupaten			
Tanah Laut	330.241	2	330.245
Kotabaru	421.971	83	422.054
Banjar	5.494.048	260	5.494.308
Barito Kuala	53.550	21	53.571
Tapin	595.478	0	595.478
Hulu Sungai Selatan	253.478	5	253.758

Tabel 4.2 Lanjutan

1	2	3	4
Hulu Sungai Tengah	76.629	4	76.633
Hulu Sungai Utara	43.821	0	43.821
Tabalong	60.765	131	60.896
Tanah Bumbu	77.086	2	77.088
Balangan	21.466	8	21.474
Kota			
Banjarmasin	299.946	971	300.917
Banjarbaru	32.683	5.513	38.196
Kalimantan Selatan	7.761.437	7.002	7.768.439

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Banjarmasin, 2021

4.1.5. Perekonomian, Industri dan Perdagangan

a. Perekonomian

Menurut Laporan Perekonomian Provinsi Kalimantan Selatan Februari 2021 mengatakan bahwa sebagaimana yang terjadi di tingkat nasional, pertumbuhan ekonomi Kalimantan Selatan (Kalsel) pada triwulan IV 2020 menunjukkan tren perbaikan, meskipun masih berkontraksi. Ekonomi pada triwulan IV berkontraksi 2,94% (yoy), membaik dari kontraksi 4,93% (yoy) pada triwulan sebelumnya. Dari sisi permintaan, perbaikan kontraksi ekonomi terutama ditopang oleh perbaikan kinerja ekspor, sejalan dengan perbaikan kinerja perekonomian di beberapa negara tujuan ekspor dan konsumsi pemerintah, di tengah konsumsi rumah tangga (RT) dan investasi yang masih terbatas. Dari sisi penawaran, perbaikan kontraksi ekonomi terutama bersumber dari perbaikan di sektor pertanian, pertambangan, dan industri pengolahan. Dengan perkembangan tersebut, secara keseluruhan tahun 2020, perekonomian Kalimantan Selatan mengalami kontraksi 1,81% (yoy), lebih rendah dibandingkan pertumbuhan 4,08% (yoy) pada 2019. Pemulihan perekonomian Kalsel yang mulai terlihat

pada triwulan IV 2020 diperkirakan berlanjut dan semakin membaik pada triwulan I 2021. Pertumbuhan ekonomi diperkirakan mengalami perbaikan, didukung oleh kinerja ekspor, konsumsi pemerintah, dan investasi yang meningkat. Dari sisi penawaran, sektor pertambangan, industri pengolahan, dan konstruksi diperkirakan mengalami peningkatan kinerja, seiring dengan peningkatan permintaan batubara dan CPO, baik dari domestik maupun global, serta berlanjutnya beberapa proyek pembangunan. Sementara itu, tekanan inflasi pada triwulan I 2021 diperkirakan meningkat, didorong oleh kelangkaan bahan bakar rumah tangga, kenaikan cukai rokok dan harga mobil, serta meningkatnya permintaan masyarakat terhadap bahan makanan sebagai dampak dari banjir dan perayaan HKBN dengan skala terbatas, di tengah aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat yang makin meningkat.

Berikut merupakan tabel Target dan Realisasi Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan Menurut Jenisnya (ribu rupiah) Tahun 2020 Provinsi Kalimantan Selatan yang dapat dijadikan bahan perbandingan antara jumlah yang diharapkan pemerintah dengan keadaan yang sebenarnya dimana jumlah yang ter – realisasi lebih besar di bandingkan dengan jumlah target pemerintah.

Tabel 4.3 Target Dan Realisasi Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah Yang Dipisahkan Menurut Jenisnya (Ribu Rupiah), 2020

No	Jenis Penerimaan	Target	Realisasi
1	2	3	4
1	Laba atas Penyertaan Modal BUMD	34.678.685	34.479.332
2	Bank Pembangunan Daerah	30.954.361	30.954.361
3	PD Bangun Banua	750.000	534.747

Tabel 4.3 Lanjutan

1	2	3	4
4	Bagi Hasil Atas Penyertaan Modal Koperasi	200.000	264.422
5	Asuransi Askrida	600.000	139.984
6	Deviden PDAM	2.974.324	2.974.324
7	Jamkrida	-	15.900
8	Bagian Laba Atas Penyerahan Modal pada Perusahaan Milik Swasta	665.245	665.245
9	BPR	300.000	260.876
10	Lain-lain Pendapatan Asli Daerah	-	-
11	Hasil Penjualan Aset Daerah yang Tidak Dipisahkan	142.150	187.075
12	Jasa Giro	39.000.000	39.000.000
13	Pendapatan Bunga	5.000.000	6.955.974
14	Pendapatan Denda Atas Keterlambatan Pelaksanaan Pekerjaan dan Penyerahan Barang	-	-
15	Pendapatan Denda Pajak	15.000.000	12.734.395
16	Pendapatan Denda Retribusi	-	-
17	Pendapatan Hasil Eksekusi Atas Jaminan	-	-
18	Pendapatan dari Pengembalian	-	-
19	Pendapatan dari Angsuran/Cicilan Penjualan	-	-

Tabel 4.3 Lanjutan

1	2	3	4
20	Pendapatan BLUD RSUD Ulin	337.801.475	383.923.196
21	Pendapatan BLUD RSU Ansari Saleh	98.783.275	57.180.599
22	Pendapatan BLUD RSJ Sambang Lihum	20.694.822	18.075.861
23	Penerimaan dari Dinas- Dinas	-	1.483.563
Jumlah/Total		587.544.337	588.931.823

Sumber: Badan Keuangan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan, 2021

b. Industri

Berdasarkan jenis industrinya, pertumbuhan IBS di Kalimantan Selatan pada tahun 2019 didominasi oleh Industri jasa reparasi dan pemasangan mesin 7,04 %, sementara industri lainnya mengalami pertumbuhan negatif. Pertumbuhan Industri Manufaktur Mikro dan kecil (IMK) di Kalimantan Selatan pada tahun 2019 dibandingkan tahun sebelumnya sebesar 9,70 persen. Berdasarkan jenis industrinya, pertumbuhan IMK di Kalimantan Selatan pada tahun 2019 didominasi oleh Industri alat angkutan lainnya sebesar 54,82 % diikuti oleh Industri mesin dan perlengkapan sebesar 25,41%, dan Industri minuman sebesar 25,18%. Sementara industri yang mengalami pertumbuhan negatif terbesar adalah industri furnitur sebesar -6,19%. Kalimantan Selatan di dalamnya tentu terdapat usaha/perusahaan baik besar maupun sedang yang menunjang perekonomian di provinsi ini. Pada tahun 2019 terdapat 72.156 perusahaan dengan total jumlah tenaga kerja sebanyak 220.116 jiwa. Industri Manufaktur Besar dan Sedang (IBS) di Kalimantan Selatan telah menghasilkan total produksi sebanyak 9.211.765.552 buah dengan total nilai investasi sebesar 28.799.610.046.

Tabel 4.4 Jumlah Perusahaan, Tenaga Kerja, Investasi, dan Nilai Produksi pada Industri Besar Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Selatan, 2020

Kabupaten/Kota	Jumlah Perusahaan	Jumlah Tenaga Kerja	Investasi	Nilai Produksi (ribu rupiah)
1	2	3	4	5
Kabupaten				
Tanah Laut	9.267	25.854	3.801.678.487	1.340.027.422
Kotabaru	3.268	10.587	5.122.721.402	186.487.232
Banjar	9.464	27.621	264.201.650	728.852.905
Barito Kuala	2.219	10.960	184.054.532	287.012.272
Tapin	211	942	13.846.645.738	23.653.649
Hulu Sungai Selatan	814	2.610	25.453.486	80.678.297
Hulu Sungai Tengah	7.405	16.430	286.146.587	1.411.679.796
Hulu Sungai Utara	20.368	37.688	85.072.517	560.935.619
Tabalong	7.955	20.996	415.117.052	757.634.263
Tanah Bumbu	2.578	6.775	146.473.631	199.038.512
Balangan	2.129	3.787	1.447.201.997	3.124.875
Kota				
Banjarmasin	2.649	30.914	1.388.399.141	3.046.294.732
Banjarbaru	3.829	24.952	1.786.443.826	586.355.523
Kalimantan Selatan	72.156	220.116	28.799.610.046	9.211.765.552

Sumber: Dinas Perindustrian Provinsi Kalimantan Selatan, 2021

c. Perdagangan

Pada bulan Maret 2021, ekspor barang asal Kalimantan Selatan mencapai US\$522,93 juta atau naik sebesar 0,35 persen dibanding nilai ekspor bulan Februari 2021 yang mencapai US\$521,12 juta. Jika dibandingkan dengan nilai ekspor bulan Maret 2020 yang mencapai US\$820,88 juta, nilai ekspor bulan Maret 2021 ini turun sebesar 36,30 persen. Ekspor terbesar Kalimantan Selatan bulan Maret 2021 berdasarkan kode Harmonized System (HS) 2 digit menurut kelompok barang, disumbangkan oleh kelompok bahan bakar mineral (HS 27) dengan nilai US\$371,62 juta. Nilai tersebut mengalami penurunan sebesar 11,33 persen dibanding ekspor bulan Februari 2021. Pada urutan kedua adalah kelompok lemak & minyak hewan/nabati (HS 15) yang menyumbang ekspor sebesar US\$101,03 juta, yang mengalami kenaikan sebesar 76,61 persen. Sementara itu, di urutan ketiga adalah kelompok kayu, barang dari kayu (HS 44) dengan nilai ekspor US\$21,40 juta yang naik sebesar 20,57 persen. Berdasarkan kontribusinya terhadap total ekspor bulan Maret 2021, kelompok bahan bakar mineral (HS 27) memberikan kontribusi terbesar yaitu sebesar 71,07 persen. Kemudian diikuti oleh kelompok lemak & minyak hewan/nabati (HS 15) dan kelompok kayu, barang dari kayu (HS 44) dengan kontribusi masing-masing sebesar 19,32 persen dan 4,09 persen. Berikutnya di urutan keempat dan kelima terdapat kelompok karet dan barang dari karet (HS 40) dan kelompok perhiasan/permata (HS 71) dengan kontribusi masing-masing sebesar 3,47 persen dan 0,56 persen. Peranan ekspor kelima kelompok barang ini pada bulan Maret 2021 mencapai 98,51 persen dari total ekspor melalui pelabuhan muat di Kalimantan Selatan.

Sedangkan nilai impor Kalimantan Selatan pada bulan Maret 2021 mencapai US\$29,82 juta. Nilai ini mengalami penurunan sebesar 33,23 persen dibanding nilai impor bulan Februari 2021 yang mencapai US\$44,66 juta. Bila dibandingkan dengan nilai impor bulan Maret 2020

yang mencapai US\$59,12 juta, maka nilai impor bulan Maret 2021 ini turun sebesar 49,56 persen. Tiga kelompok barang yang mempunyai nilai impor tertinggi yang masuk ke Kalimantan Selatan adalah kelompok bahan bakar mineral (HS 27), diikuti kelompok mesin/peralatan listrik (HS 85), dan kelompok mesin-mesin/pesawat mekanik (HS 84). Nilai impor untuk ketiga kelompok barang tersebut masing-masing adalah HS 27 sebesar US\$23,34 juta, HS 85 sebesar US\$3,04 juta, dan HS 84 sebesar US\$1,06 juta. Adapun kontribusi dari masing-masing kelompok tersebut adalah 78,29 persen; 10,20 persen; dan 3,57 persen dari total impor Maret 2021. Nilai impor 5 kelompok barang utama pada bulan Maret 2021 mencapai US\$28,58 juta dengan kontribusi sebesar 95,85 persen dari total impor.

Tabel 4.5 Nilai Ekspor Kalimantan Selatan Menurut Kelompok Barang Bulan Maret 2021

Kode HS 2 Diji	Kelompok Barang	Nilai (US\$)				Perubahan Maret*) 2021 thd Februari 2021 (%)	Perubahan Jan-Mar*) 2021 thd Jan-Mar 2020 (%)	Peran terhadap Total Ekspor(%)	
		Februari 2021	Maret*) 2021	Jan-Mar*) 2021	Jan-Mar 2020			Mar*) 2021	Jan-Mar*) 2021
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Bahan Bakar Mineral	419.086.334	371.619.968	1.193.148.983	1.343.646.763	-11,33	-11,20	71,07	75,30
2	Lemak & Minyak Hewan/Nabati	57.205.956	101.030.965	255.678.530	210.899.051	76,61	21,23	19,32	16,14
3	Kayu, Barang dari Kayu	17.750.377	21.401.284	53.010.143	76.519.190	20,57	-30,72	4,09	3,35
4	Karet dan Barang dari Karet	11.191.436	18.127.086	41.303.393	34.009.270	61,97	21,45	3,47	2,61

Tabel 4.5 Lanjutan

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5	Perhiasan atau Permata	-	2.952.924	6.534.204	516.386.643	n.a.	-98,73	0,56	0,41
Jumlah 5 kelompok Barang		505.234.103	515.132.228	1.549.675.253	2.181.460.918	1,96	-28,96	98,51	97,80
Lainnya		15.882.129	7.797.343	34.897.174	24.060.899	-50,90	45,04	1,49	2,20
Total Ekspor		521.116.232	522.929.571	1.584.572.427	2.205.521.817	0,35	-28,15	100,00	100,00

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Kalimantan Selatan, 2021

Tabel 4.6 Nilai Impor Kalimantan Selatan Menurut Kelompok Barang Bulan Maret 2021

Kode HS 2 Dijit	Kelompok Barang	Nilai (US\$)				Perubahan Maret*) 2021 thd Februari 2021 (%)	Perubahan Jan-Mar*) 2021 thd Jan-Mar 2020 (%)	Peran terhadap Total Ekspor(%)	
		Februari 2021	Maret*) 2021	Jan-Mar*) 2021	Jan-Mar 2020			Mar*) 2021	Jan-Mar*) 2021
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Bahan Bakar Mineral	36.266.567	23343.241	85.034.930	162.231.621	-35,63	-47,58	78,29	80,75

Tabel 4.6 Lanjutan

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	Mesin/Peralatan Listrik	1.353.754	3.040.487	4.399.774	1.940.878	124,60	126,69	10,20	4,18
3	Mesin- Mesin/Pesawat Mekanik	3.465.422	1.064.370	6.113.441	25.438.140	-69,29	-75,97	3,57	5,81
3	Bahan Kimia Organik	2.454.580	720.425	3.631.797	732.200	-70,65	396,01	2,24	3,45
4	Garam, Belerang, Kapur	409.448	411.416	1.146.864	743.442	0,48	54,26	1,38	1,09
Jumlah 5 kelompok Barang		43.949.771	28.579.939	100.326.806	191.086.281	-34,97	-47,50	95,85	95,27
Lainnya		706.238	1.237.150	4.984.741	24.970.218	75,17	-80,04	4,15	4,73
Total Impor		44.656.009	29.817.091	105.311.547	216.056.499	-33,23	-51,26	100,00	100,00

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Kalimantan Selatan, 2021

4.1.6. Kondisi Umum Sistem Transportasi (Tataran Transportasi Lokal)

Tatralok adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

Posisi Kalimantan Selatan memiliki aksesibilitas wilayah yang mudah dijangkau melalui:

a. Angkutan Jalan

Jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Tersedianya berbagai jenis angkutan darat dari dan menuju ke Provinsi Kalimantan Selatan dan dilengkapi dengan sarana dan prasarana penunjang pengangkutan untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Selain itu, peningkatan pembangunan jalan diperlukan guna mempermudah mobilitas penduduk dan memperlancar arus lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Selatan, 2021

Gambar 4.3 Kondisi Jalan di Provinsi Kalimantan Selatan

b. Angkutan Laut

Di sektor perhubungan laut, Provinsi Kalimantan Selatan memiliki Pelabuhan Trisakti yang melayani rute antar pulau dan negara. Berdasarkan data dari PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Banjarmasin.



Sumber : Google,2021

Gambar 4.4 Pelabuhan Trisakti

c. Angkutan Sungai dan Danau

Pelayaran perairan daratan belum digunakan secara maksimal, pemanfaatannya masih sangat minim. Padahal peluang untuk pemanfaatannya baik untuk tujuan angkutan barang, penumpang, pariwisata masih sangat luas, sangat murah untuk angkutan barang dalam jumlah yang besar seperti yang mulai dikembangkan di pulau Kalimantan.



Sumber: Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin, 2021

Gambar 4.5 Pelabuhan Banjar Raya

d. Angkutan Penyeberangan

Di sektor penyeberangan terdapat Pelabuhan Penyeberangan Batulicin dan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Laut Timur yang menghubungkan trayek Batulicin ke Tanjung Serdang (Antar Kabupaten) serta Garongkong (Antar Provinsi) dan trayek Penyeberangan Pulau Laut Timur ke Pulau Sebuku (Antar Kabupaten).



Sumber : Google 2021

Gambar 4.6 Pelabuhan Penyeberangan Batulicin



Sumber : Google 2021

Gambar 4.7 Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Serdang



Sumber : Google 2021

Gambar 4.8 Pelabuhan Laut Garongkong



Sumber : Google 2021

Gambar 4.9 Pelabuhan Penyeberangan Pulau Sebuk

4.2. Sarana Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

Sarana adalah alat yang dapat digunakan untuk melancarkan atau memudahkan manusia dalam mencapai tujuan tertentu. Sarana berhubungan langsung dan menjadi penunjang utama dalam suatu aktivitas. Sarana dapat berbentuk benda bergerak dan tidak bergerak dan umumnya berbentuk kecil dan bisa dipindah-pindah. Kondisi sarana sangat penting untuk khususnya kapal yang beroperasi di Pelabuhan Banjar Raya sebagai berikut:

Tabel 4.7 Karakteristik Kapal Motor Penyeberangan Pelabuhan Banjar Raya-Sakakajang

No	Nama Kapal	Spesifikasi Kapal					Kapasitas Muatan		Ket
		P	B	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 : Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Selatan, 2021

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa ada 5 (lima) kapal yang beroperasi pada lintasan Banjar Raya – Sakakajang, dari kelima kapal tersebut kapal

dengan GT terbesar adalah KMP. Barito Usaha 1 yaitu GT 68 dapat dilihat pada Gambar 4.10 :



Sumber: Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin, 2021

Gambar 4.10 Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan
Banjar Raya-Sakakajang

4.3. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan pada pelaksanaan kegiatan angkutan penyeberangan. Kantor UPT Pelabuhan dan Penyeberangan Kalimantan Selatan bertanggung jawab atas Pelabuhan Banjar Raya.

Untuk menunjang kelancaran kegiatan angkutan penyeberangan UPT Pelabuhan dan Penyeberangan bertanggung jawab atas pengelolaan Pelabuhan Banjar Raya.

a. Fasilitas sisi daratan Pelabuhan Banjar Raya

Fasilitas sisi daratan yang tersedia di Pelabuhan Banjar Raya, sebagai berikut:

1) Bangunan Kantor

Bangunan kantor pada Pelabuhan Banjar Raya memiliki luas sebesar 289,61 m² digunakan sebagai ruangan administrasi UPT Pelabuhan Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin, terdapat ruangan kepala, staff, Musala dan toilet di dalam bangunan tersebut.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.11 Kantor UPT di Pelabuhan Banjar Raya

2) Ruang Kepala dan Staff

Ruangan Kepala dan Staff berfungsi sebagai wadah administrasi dan informasi mengenai Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin ini memiliki luas total sebesar 15,35 m².



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.12 Ruang Kepala dan Staff

3) Toilet

Toilet merupakan fasilitas umum yang dimiliki oleh Pelabuhan Banjar Raya yang terletak di dalam bangunan kantor Unit Pelaksana Teknis. Terdapat 1 toilet pria dan 1 toilet wanita dengan luas 2,61 m² dalam kondisi yang baik.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.13 WC Umum Pelabuhan Banjar Raya

4) Loket

Loket merupakan fasilitas yang disediakan untuk melayani pembelian tiket sebelum penumpang masuk ke kapal. Hanya terdapat 1 loket untuk melayani penumpang pejalan kaki dan kendaraan, kondisi loket pada pelabuhan Banjar Raya dalam kondisi baik dengan luas total 2,3 m².



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.14 Loket Trayek Banjar Raya-Sakakajang

5) Musala

Musala merupakan rumah ibadah kecil yang menyerupai masjid untuk kegiatan ibadah umat muslim. Musala pada Pelabuhan Banjar Raya memiliki luas 10,20 m² dengan kondisi yang baik.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.15 Musala Pelabuhan Banjar Raya

6) Rambu – rambu

Rambu-rambu berfungsi sebagai arah pola arus lalu lintas di pelabuhan Banjar Raya dan sebagai petunjuk agar tidak terjadinya kesalahan dalam arus lalu lintas yang dapat menyebabkan kemacetan di dermaga. Tetapi rambu petunjuk arah ini tidak berfungsi dengan baik dikarenakan posisinya yang kurang terlihat oleh pengguna jasa.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.16 Rambu Pada Pelabuhan Banjar Raya

7) Lampu Penerangan

Lampu penerangan berfungsi sebagai sumber pencahayaan dermaga pada malam hari. Terdapat 8 unit lampu penerangan pada Pelabuhan Banjar Raya dalam kondisi baik dan dapat berfungsi sebagaimana mestinya.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.17 Lampu Penerangan Pada Pelabuhan Banjar Raya

8) Jalan Masuk Dermaga

Jalan masuk dermaga merupakan jalan yang berfungsi sebagai jalur khusus calon penumpang yang akan membeli tiket dan masuk ke dalam kapal. Luas total jalan masuk dermaga yaitu 168,08 m² dengan kondisi jalan sudah di aspal dengan baik dan terdapat trotoar pada samping jalan.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.18 Jalan Masuk Pelabuhan Banjar Raya

Berikut merupakan data karakteristik Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Banjar Raya yang berfungsi sebagai kegiatan penunjang pada pelabuhan tersebut, diantaranya :

Tabel 4.8 Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Banjar Raya

No	Fasilitas Daratan	Unit	Panjang	Lebar	Luas
1	Kantor	1	28,20	10,27	289,61
2	R.Kepala dan Staff	1	5	3,07	15,35
3	Toilet	2	1,80	1,45	2,61
4	Loket	1	2	1,15	2,3
5	Musala	1	3,38	3,02	10,20
6	Jalan Masuk Dermaga	1	30,56	5,50	168,08

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin,2021



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin,2021

Gambar 4.19 Layout Pelabuhan Banjar Raya

b. Fasilitas sisi perairan Pelabuhan Banjar Raya

Fasilitas sisi perairan dermaga merupakan fasilitas yang memiliki fungsi penting dalam mengoperasikan semua kegiatan dalam penyeberangan. Fasilitas perairan yang terdapat di Pelabuhan Banjar Raya antara lain :

1) Dermaga *Movable Bridge*

Dermaga *Movable Bridge* merupakan salahsatu fasilitas penting perairan pada dermaga, merupakan dermaga yang dapat dinaik turunkan dengan mesin hidrolik sebagai alat penggerak sehingga ketinggian dermaga dapat disesuaikan dengan ketinggian landasan kapal guna mempermudah naik turun penumpang dan kendaraan. Terdapat 1 unit dermaga *movable bridge* pada Pelabuhan Banjar Raya dengan kondisi baik dan dapat beroperasi sebagaimana mestinya.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.20 *Movable Bridge* Pelabuhan Banjar Raya

2) *Fender*

Fender merupakan bagian konstruksi dermaga yang berfungsi sebagai penahan benturan ketika kapal bertambat. Konstruksi ini dapat dibuat bergandeng dengan dermaga ataupun terpisah, dan sistem *fender* ini menerima gaya horizontal dari benturan kapal. Umumnya *fender* menggunakan bahan karet yang dapat melindungi dermaga dari benturan kapal saat tambat. Terdapat 21 unit *fender* pada Pelabuhan Banjar Raya.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.21 *Fender* di Pelabuhan Banjar Raya

3) *Bolder*

Bolder merupakan alat tambat yang ditanam di bagian tepi dermaga yang berfungsi sebagai menambat kapal-kapal yang berlabuh, agar tidak terjadi suatu penggeseran atau penggoyangan yang besar. Di Pelabuhan Banjar Raya terdapat 12 unit *bolder*.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin, 2021

Gambar 4.22 *Bolder* di Pelabuhan Banjar Raya

4) *Trestle*

Trestle merupakan salahsatu bangunan dari dermaga yang berfungsi sebagai jembatan penghubung jalan akses dari daratan menuju Jetty. Panjang *trestle* yang terdapat di Pelabuhan Banjar Raya yaitu 27,56 meter, dimana saat ini belum terdapat jalur untuk penumpang menuju kapal sehingga penumpang yang akan menuju kapal akan bertemu dengan kendaraan yang juga akan menaiki kapal. Kondisi dari permukaan *trestle* dinilai cukup baik untuk dilewati kendaraan dan penumpang yang akan menuju kapal.



Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Banjarmasin,2021

Gambar 4.23 *Trestle* di Pelabuhan Banjar Raya

Berikut merupakan data karakteristik Fasilitas Sisi Perairan Pelabuhan Banjar Raya yang berfungsi sebagai kegiatan penunjang pada pelabuhan tersebut, diantaranya :

Tabel 4.9 Fasilitas Sisi Perairan Pelabuhan Banjar Raya

No	Fasilitas Perairan	Unit	Panjang	Lebar	Luas (m ²)
1	Dermaga Jetty tipe HWS	1	16,20	5,55	89,91
2	Dermaga Jetty tipe LWS	1	16,20	5,52	89,42
3	<i>Bolder</i>	12	-	-	-
4	<i>Fender</i>	21	-	-	-
5	<i>Trestle</i>	1	27,56	5,50	151,58
6	Dermaga MB/Hidrolik	1	-	-	-

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin,2021

4.4. Instansi Pembina Transportasi

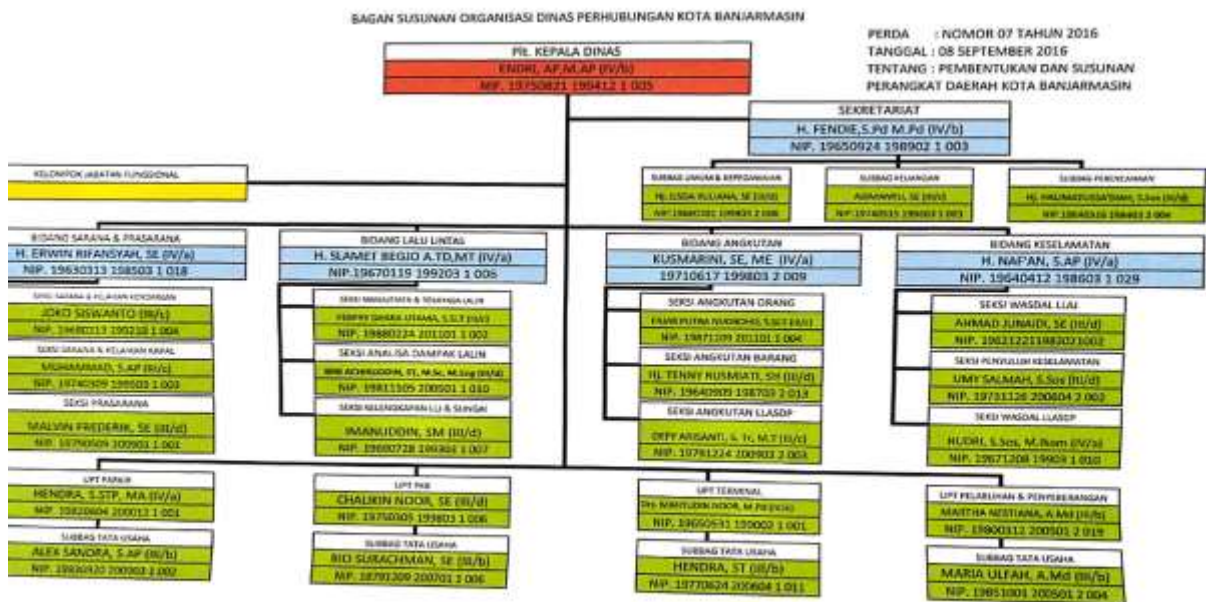
Pembina angkutan di Pelabuhan Banjar Raya dan terdiri dari pihak regulator dan operator. Adapun yang menjadi pihak regulator di Pelabuhan Banjar Raya adalah Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan. Sedangkan yang menjadi pihak operator Pelabuhan

Banjar Raya adalah UPT Pelabuhan dan Penyeberangan Pelabuhan Banjar Raya dan Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin Kalimantan Selatan.

Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin merupakan Dinas Perhubungan yang melaksanakan pengelolaan transportasi pada wilayah Banjarmasin Kalimantan Selatan dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan.

4.4.1. Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin Kalimantan Selatan

Adapun struktur organisasi yang terdapat di Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin Kalimantan Selatan, sebagai berikut :



Sumber : Humas Dinas Perhungan Kota Banjarmasin Kalimantan Selatan, 2021

Gambar 4.24 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin

4.4.2. Tugas dan Wewenang

1. Kepala Dinas Perhubungan

Kepala Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu Bupati dalam melaksanakan urusan pemerintahan di bidang Perhubungan. Selain itu Kepala Dinas Perhubungan juga menyelenggarakan fungsi dalam pelaksanaan pengkoordinasian penyusunan kebijakan urusan di bidang Perhubungan, pelayanan administrasi urusan di bidang perhubungan, pembinaan dan fasilitasi urusan di bidang perhubungan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan kebijakan urusan di bidang perhubungan serta tugas kedinasan lain yang diberikan Bupati sesuai dengan bidang tugasnya.

2. Sekretariat

Sekretariat mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan surat menyurat, kearsipan, administrasi kepegawaian, keuangan, perlengkapan dan rumah tangga kantor serta pengkoordinasian penyusunan rencana program, evaluasi dan pelaporan. Sekretariat juga menyelenggarakan fungsi pengkoordinasian penyusunan rencana program dan kegiatan, pelayanan administrasi umum, ketatausahaan, kearsipan dan dokumentasi dalam rangka menunjang kelancaran pelaksanaan tugas, pengelolaan administrasi keuangan dan urusan kepegawaian, pengelolaan urusan rumah tangga, perlengkapan dan inventaris kantor, pelayanan administrasi perjalanan dinas, pengkoordinasian bidang-bidang di lingkup Dinas, pengkoordinasian dan penyusunan laporan hasil pelaksanaan program dan kegiatan serta pelaksanaan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugasnya.

3. Bidang Sarana dan Prasarana

Bidang Sarana dan Prasarana, mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Kepala Dinas dalam melaksanakan urusan perhubungan di bidang Sarana dan Prasarana perhubungan. Bidang Sarana dan Prasarana menyelenggarakan fungsi sebagai pelaksana koordinasi

penyusunan bahan kebijakan dan perencanaan program dan kebijakan di Sarana dan Prasarana Perhubungan, pelaksanaan koordinasi dan sinkronisasi program dan kebijakan di bidang pembangunan, pengembangan, dan pengelolaan sarana dan prasarana perhubungan, petunjuk teknis dan petunjuk pelaksanaan, pelayanan administrasi program, pelaksana program dan pengendalian kegiatan pembangunan, pengembangan, dan pengelolaan sarana dan prasarana perhubungan, pelaksana koordinasi dan fasilitasi program dan kebijakna teknis, pelaksanaan monitoring, evaluasi dan pelaporan program dan kebijakan teknis serta pelaksanaan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai bidang tugasnya.

4. Bidang Lalu Lintas

Bidang lalu lintas memiliki tugas pokok melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan.

5. Bidang Angkutan

Bidang angkutan memiliki tugas pokok melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan evaluasi serta pelaporan di bidang angkutan.

6. Bidang Keselamatan

Bidang Keselamatan pada Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin mempunyai tugas pokok melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan serta evaluasi dan pelaporan di bidang bina keselamatan transportasi darat.

4.5. Produktivitas Angkutan

Selama pelaksanaan praktek kerja lapangan (PKL) oleh Taruna/I telah dilakukan survei kedatangan dan keberangkatan penumpang serta kendaraan yang dilakukan selama 15 hari di Pelabuhan Banjar Raya, dimulai pada tanggal 16 Maret 2021 hingga 30 Maret 2021. Berikut merupakan data produktivitas penumpang dan kendaraan pada Pelabuhan Banjar Raya selama 15 hari :

Tabel 4.10 Data Produktivitas Penumpang Selama 15 (lima belas) hari Lintasan Pelabuhan Banjar Raya - Sakakajang

No	Hari/Tanggal	Produktivitas Penumpang	
		Naik	Turun
1	2	3	4
1	Selasa, 16 Maret 2021	328	252
2	Rabu, 17 Maret 2021	387	327
3	Kamis, 18 Maret 2021	304	303
4	Jumat, 19 Maret 2021	435	439
5	Sabtu, 20 Maret 2021	1163	843
6	Minggu, 21 Maret 2021	698	1088
7	Senin, 22 Maret 2021	225	290
8	Selasa, 23 Maret 2021	173	189
9	Rabu, 24 Maret 2021	222	223
10	Kamis, 25 Maret 2021	413	257
11	Jumat, 26 Maret 2021	377	395
12	Sabtu, 27 Maret 2021	589	672

Tabel 4.10 Lanjutan

1	2	3	4
13	Minggu, 28 Maret 2021	780	797
14	Senin, 29 Maret 2021	274	258
15	Selasa, 30 Maret 2021	235	221
Total		6603	6554
Rata-Rata		440	437

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin, 2021

Tabel 4.11 Data Produktivitas Kendaraan Selama 15 (lima belas) hari Lintasan
Pelabuhan Banjar Raya – Sakakajang

No	Hari/Tanggal	Produktivitas Kendaraan					
		Naik			Turun		
		Sepeda	Roda	Total	Sepeda	Roda	Total
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Selasa, 16 Maret 2021	5	156	161	3	159	162
2	Rabu, 17 Maret 2021	2	187	189	4	184	188
3	Kamis, 18 Maret 2021	5	139	144	5	155	160
4	Jumat, 19 Maret 2021	4	205	209	3	198	201
5	Sabtu, 20 Maret 2021	10	193	203	2	219	221
6	Minggu, 21 Maret 2021	4	311	315	6	341	347
7	Senin, 22 Maret 2021	11	98	109	5	128	133
8	Selasa, 23 Maret 2021	5	76	81	8	93	101
9	Rabu, 24 Maret 2021	2	106	108	3	112	115

Tabel 4.11 Lanjutan

1	2	3	4	5	6	7	8
10	Kamis, 25 Maret 2021	6	181	187	6	152	158
11	Jumat, 26 Maret 2021	4	196	200	4	195	199
12	Sabtu, 27 Maret 2021	3	202	205	3	202	205
13	Minggu, 28 Maret 2021	2	283	285	4	253	257
14	Senin, 29 Maret 2021	8	156	164	3	121	124
15	Selasa, 30 Maret 2021	9	106	115	6	104	110
Total		80	2595	2675	65	2616	2681
Rata-Rata		6	173	179	5	175	179

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin, 2021

Tabel 4.12 Data Produktivitas Tahunan Selama 5 (lima) Tahun Terakhir Lintasan Pelabuhan Banjar Raya – Sakakajang

Uraian	2016		2017		2018		2019		2020	
	Naik	Turun	Naik	Turun	Naik	Turun	Naik	Turun	Naik	Turun
PNP	125.090	122.848	151.043	164.905	215.957	214.493	238.148	238.040	23.834	23.571
Gol.II	101.717	33.398	151.043	164.905	123.168	122.471	132.637	132.732	12.070	12.082
Jumlah	226807	124288	298249	303951	339,125	336,964	370785	370772	35904	35653

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin,2021

4.6. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

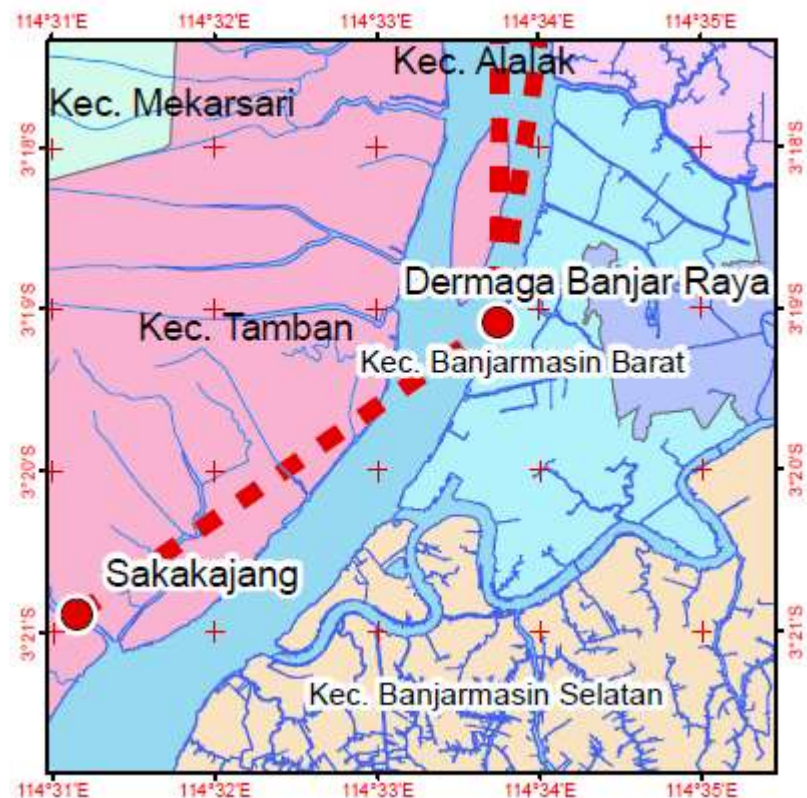
Pada lintasan penyeberangan satuan pelayanan Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin terdapat 1 (satu) jaringan lintasan sebagai berikut:

Tabel 4.13 Daftar Lintas Penyeberangan

No	Lintasan Penyeberangan	Jarak (Mil)	Jarak Tempuh (Menit)	Ket
1	Banjar Raya-Sakakajang	1,25	12 Menit	Lintasan Komersil

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin, 2021

Berikut merupakan peta jaringan lintas Pelabuhan Banjar Raya-Sakakajang:



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin (2021)

Gambar 4.25 Peta Jaringan Lintas Banjar Raya-Sakakajang

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1. Analisis Data Hasil Penelitian

5.1.1. Analisis Kondisi Perlengkapan Keselamatan Yang Ada Di Kapal

Berdasarkan hasil survey selama praktek di lapangan, secara umum kapal yang beroperasi masih banyak yang belum melengkapi perlengkapan keselamatan yang seharusnya di lengkapi seperti yang tercantum di dalam Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau.

1) Baju Penolong (*lifejacket*)

Baju penolong (*lifejacket*) yang disediakan oleh operator kapal/pemilik kapal tidak sesuai dengan jumlah yang seharusnya. Banyak baju penolong (*lifejacket*) yang warnanya sudah pudar dan usang. Hal ini akan menimbulkan kurang amannya keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.



Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Gambar 5.1 Kondisi Eksisting Baju Penolong (*Lifejacket*)

Menurut Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau yang menyatakan bahwa : kapal dengan semua ukuran harus menyediakan baju penolong sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak.

Jumlah baju penolong pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dapat dilihat pada tabel di bawah:

Tabel 5.1 Baju Penolong (*Lifejacket*) Yang Harus Disediakan

NO	Nama Kapal	Kapasitas Penumpang	Jumlah Operator Kapal	Jumlah Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	46	3	$(49 \times 10\%) + 49 = 54$
2	KMP. BARITO USAHA 2	40	3	$(43 \times 10\%) + 43 = 48$
3	KMP. BARITO USAHA 3	40	3	$(43 \times 10\%) + 43 = 48$
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	50	3	$(53 \times 10\%) + 53 = 59$
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	36	3	$(39 \times 10\%) + 39 = 43$

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Dari hasil analisa diatas maka dapat ditentukan kesenjangan antara yang nyata di lapangan dengan peraturan yang berlaku dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 5.2 Komperasi Baju Penolong (*Lifejacket*) Yang Harus Disediakan

NO	Nama Kapal	Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Yang Harus Disediakan (Unit)	Jumlah Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Existing (Unit)	Jumlah Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Yang Kurang (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	54	17	37
2	KMP. BARITO USAHA 2	48	18	30
3	KMP. BARITO USAHA 3	48	20	28
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	59	11	48
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	15	28

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki Baju Penolong (*lifejacket*)

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas baju penolong (life jacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan baju penolong (life jacket) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{17}{54} \times 100\% \\
 &= 31,48\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase kepemilikan baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Barito Usaha 1 hanya sebesar 31,48% (17 buah) maka baju penolong (*lifejacket*) yang belum tersedia yaitu $100\% - 31,48\% = 68,52\%$ atau 37 buah

b. KMP. Barito Usaha 2

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas baju penolong (life jacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan baju penolong (life jacket) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{18}{48} \times 100\% \\
 &= 37,5\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase kepemilikan baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Barito Usaha 2 hanya sebesar 37,5% (18 buah) maka baju penolong (*lifejacket*) yang belum tersedia yaitu $100\% - 37,5\% = 62,5\%$ atau 30 buah

c. KMP. Barito Usaha 3

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan baju penolong (lifejacket) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{20}{48} \times 100\% \\
 &= 41,67\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase kepemilikan baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Barito Usaha 3 hanya sebesar 22,91% (11 buah) maka baju penolong (*lifejacket*) yang belum tersedia yaitu $100\% - 77,09\% = 22,91\%$ atau 11 buah

d. KMP. Hikmah Bersama

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan baju penolong (lifejacket) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{11}{59} \times 100\% \\
 &= 18,64\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase kepemilikan baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Hikmah Bersama hanya sebesar 33,89% (20 buah) maka baju penolong (*lifejacket*) yang belum tersedia yaitu $100\% - 66,11\% = 33,89\%$ atau 20 buah

e. KMP. Misbahul Munir

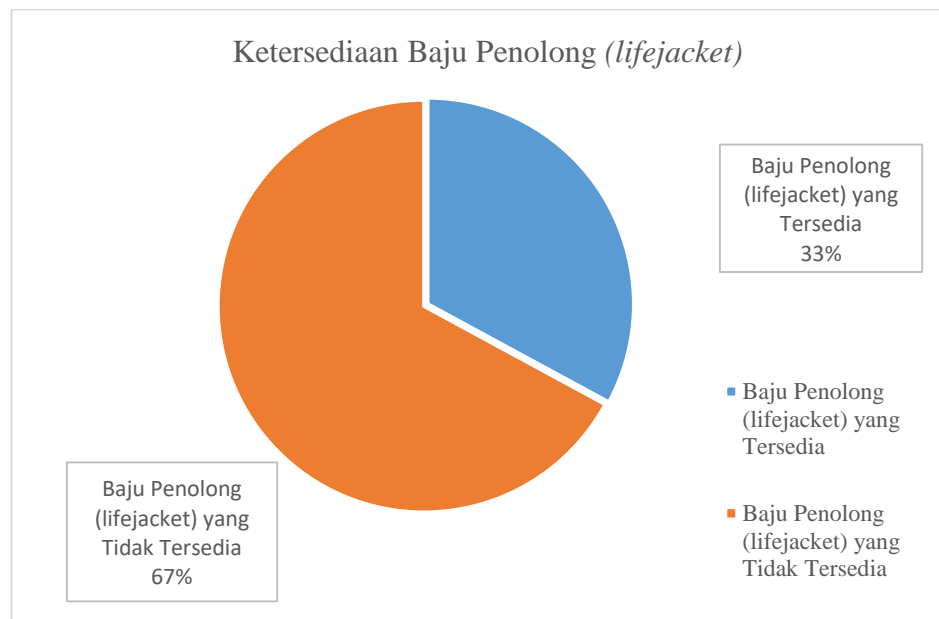
$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan baju penolong (lifejacket) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{15}{43} \times 100\% \\
 &= 34,88\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase kepemilikan baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Misbahul Munir hanya sebesar 39,53% (17 buah) maka baju penolong (*lifejacket*) yang belum tersedia yaitu $100\% - 60,47\% = 39,53\%$ atau 17 buah

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan rompi penolong (*lifejacket*) pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{presentase kepemilikan baju penolong (lifejacket) yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\
 &= \frac{31,48+37,5+41,67+18,64+34,88}{5} \times 100\% \\
 &= \frac{164,17}{5} \times 100\% \\
 &= 32,83
 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan baju penolong (*lifejacket*) pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 32,83% dan harus ditambah sebanyak 67,17%.



Gambar 5.2 Persentase Pemenuhan Baju Penolong (*Lifejacket*) Pada Kapal yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

Dari analisa tersebut dapat dilihat bahwa beberapa kapal belum memenuhi persyaratan kelengkapan alat keselamatan rompi penolong (*lifejacket*) baik dari sisi jumlah maupun kondisi seperti yang diamanahkan pada Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020.

2) Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Pelampung Penolong (*lifebuoy*) yang disediakan oleh operator kapal/pemilik kapal tidak sesuai dengan jumlah yang seharusnya. Pelampung Penolong (*lifebuoy*) yang disediakan warnanya sudah usang. Hal ini dapat mengurangi keselamatan jiwa penumpang maupun awak

kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.



Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Gambar 5.3 Kondisi Eksisting Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

Pada kapal yang memiliki GT 35 s/d GT 100 harus dilengkapi dengan 6 unit pelampung penolong (*lifebuoy*) dan 2 diantaranya dilengkapi dengan tali apung. Sedangkan pada kondisi saat ini (eksisting) masih ada beberapa operator kapal/pemilik kapal yang belum melengkapi pelampung keselamatan sesuai dengan aturan tersebut.

Jumlah pelampung penolong (*lifebuoy*) pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dapat dilihat pada tabel di bawah:

Tabel 5.3 Data Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	Jumlah (<i>Lifebuoy</i>)	Jumlah Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>) Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	2	6
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	0	6
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	5	6
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	3	6
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	12	6

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki pelampung penolong (*lifebuoy*) yang harus dilengkapi oleh operator kapal/pemilik kapal dapat dicari dengan rumus, yaitu:

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas pelampung penolong (lifebuoy) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan pelampung penolong (lifebuoy) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{2}{6} \times 100\% \\
 &= 33,33\%
 \end{aligned}$$

b. KMP. Barito Usaha 2

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas pelampung penolong (lifebuoy) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan pelampung penolong (lifebuoy) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{6} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

c. KMP. Barito Usaha 3

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas pelampung penolong (lifebuoy) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan pelampung penolong (lifebuoy) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{5}{6} \times 100\% \\
 &= 83,33\%
 \end{aligned}$$

d. KMP. Hikmah Bersama

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas pelampung penolong (lifebuoy) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan pelampung penolong (lifebuoy) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{3}{6} \times 100\% \\
 &= 50\%
 \end{aligned}$$

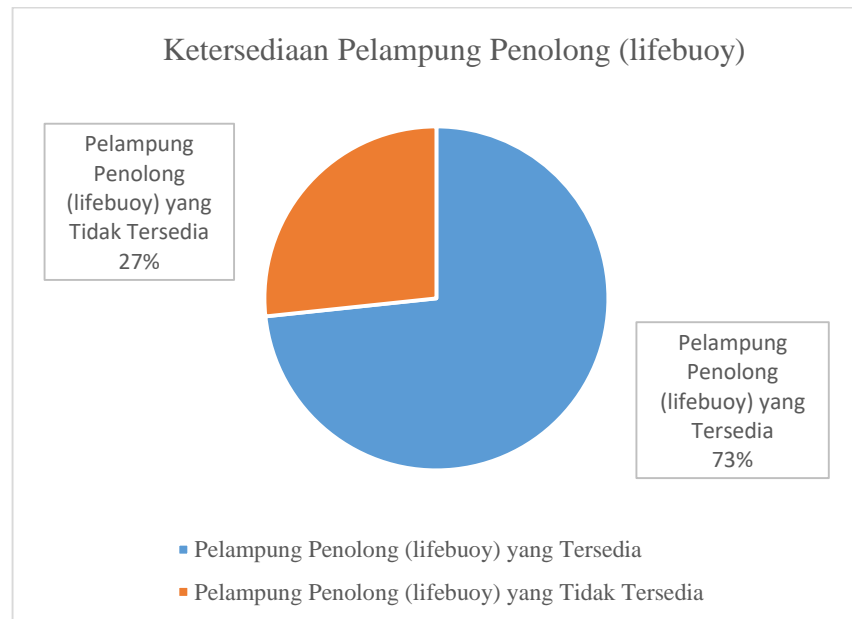
e. KMP. Misbahul Munir

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas pelampung penolong (lifebuoy) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan pelampung penolong (lifebuoy) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{12}{6} \times 100\% \\
 &= 200\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan pelampung penolong (*lifebuoy*) pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{presentase kepemilikan pelampung penolong (lifebuoy) yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\
 &= \frac{33,33+0+83,33+50+200}{5} \times 100\% \\
 &= \frac{366,66}{5} \times 100\% \\
 &= 73,33
 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan pelampung penolong (*lifebuoy*) pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 73,33 % dan harus ditambah sebanyak 26,67%.



Gambar 5.4 Persentase Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa ada beberapa kapal yang belum menyediakan peralatan keselamatan berupa pelampung penolong. Oleh karena perlunya melengkapi peralatan keselamatan tersebut. Untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dalam hal ini sangat perlu dilakukan.

3) Tali Buang 30 m

Belum ada satupun kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang yang dilengkapi alat keselamatan tali buang 30 m baik dari operator kapal/pemilik kapal itu sendiri. Hal ini akan dapat mengurangi keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan

Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

Pada kapal yang memiliki GT > 7 harus dilengkapi dengan 1 unit Tali Buang 30 m. Sedangkan pada kondisi saat ini (eksisting) seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan Tali Buang 30 m sesuai dengan aturan tersebut.

Tabel 5.4 Data Tali Buang 30 m Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	Tali Buang 30 m	Jumlah Tali Buang 30 m Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	0	1
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	0	1
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	0	1
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	0	1
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	0	1

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki Tali Buang 30 m yang harus dilengkapi oleh operator kapal/pemilik kapal dapat dicari dengan rumus, yaitu:

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas Tali Buang 30 m yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Tali Buang 30 m yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

b. KMP. Barito Usaha 2

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas Tali Buang 30 m yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Tali Buang 30 m yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\%
 \end{aligned}$$

$$= 0\%$$

c. KMP. Barito Usaha 3

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Tali Buang 30 m yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Tali Buang 30 m yang harus tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{0}{1} \times 100\% \\ &= 0\% \end{aligned}$$

d. KMP. Hikmah Bersama

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Tali Buang 30 m yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Tali Buang 30 m yang harus tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{0}{1} \times 100\% \\ &= 0\% \end{aligned}$$

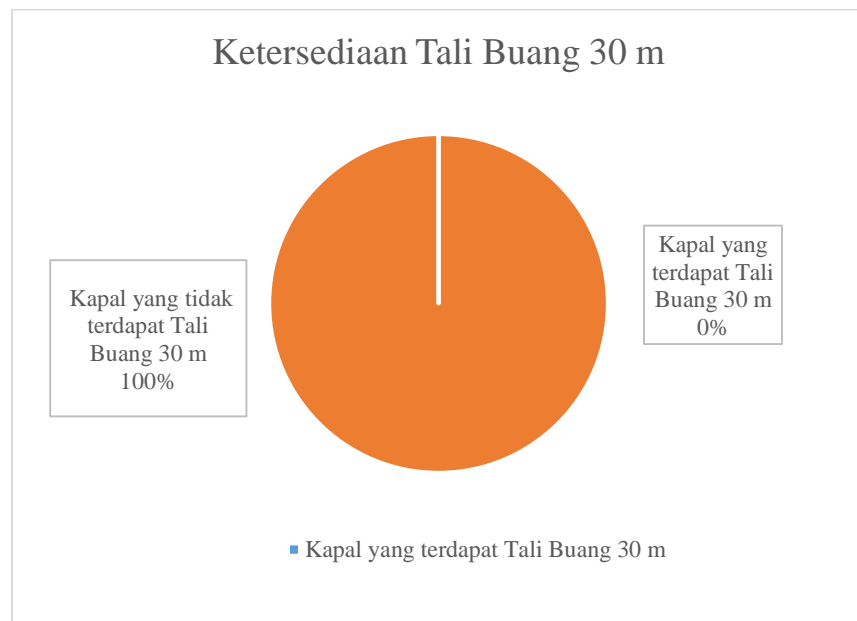
e. KMP. Misbahul Munir

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Tali Buang 30 m yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Tali Buang 30 m yang harus tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{0}{1} \times 100\% \\ &= 0\% \end{aligned}$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan Tali Buang 30 m pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{presentase kepemilikan Tali Buang 30 m yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\ &= \frac{0+0+0+0+0}{5} \times 100\% \\ &= \frac{0}{5} \times 100\% \\ &= 0 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan tali buang 30 m pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 0 % atau dapat di artikan seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi tali buang 30 m dan seluruhnya harus ditambahkan tali buang 50 m dengan presentase yaitu 100%.



Gambar 5.5 Persentase Tali Buang 30 m Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

Dari gambar diatas dapat kita lihat persentase ketersediaan tali buang 30 m pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dimana pada kondisi eksisting seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan tali buang 30 m.

4) *Rocket Parachute*

Belum ada satupun kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang yang dilengkapi alat keselamatan *Rocket Parachute* baik dari operator kapal/pemilik kapal itu sendiri. Hal ini akan dapat mengurangi keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan

Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

Pada kapal yang memiliki $GT \geq 35$ harus dilengkapi dengan 2 unit *rocket parachute*. Sedangkan pada kondisi saat ini (eksisting) seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan *Rocket Parachute* sesuai dengan aturan tersebut.

Tabel 5.5 Data *Rocket Parachute* Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	<i>Rocket Parachute</i>	Jumlah <i>Rocket Parachute</i> Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	0	2
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	0	2
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	0	2
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	0	2
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	0	2

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki *Rocket Parachute* yang harus dilengkapi oleh operator kapal/pemilik kapal dapat dicari dengan rumus, yaitu:

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas Rocket Parachute yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Rocket Parachute yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

b. KMP. Barito Usaha 2

$$= \frac{\text{kapasitas Rocket Parachute yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Rocket Parachute yang harus tersedia}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{1} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

c. KMP. Barito Usaha 3

$$= \frac{\text{kapasitas Rocket Parachute yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Rocket Parachute yang harus tersedia}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{1} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

d. KMP. Hikmah Bersama

$$= \frac{\text{kapasitas Rocket Parachute yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Rocket Parachute yang harus tersedia}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{1} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

e. KMP. Misbahul Munir

$$= \frac{\text{kapasitas Rocket Parachute yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Rocket Parachute yang harus tersedia}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{1} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan *Rocket Parachute* pada kapal motor yang beroperasi adalah :

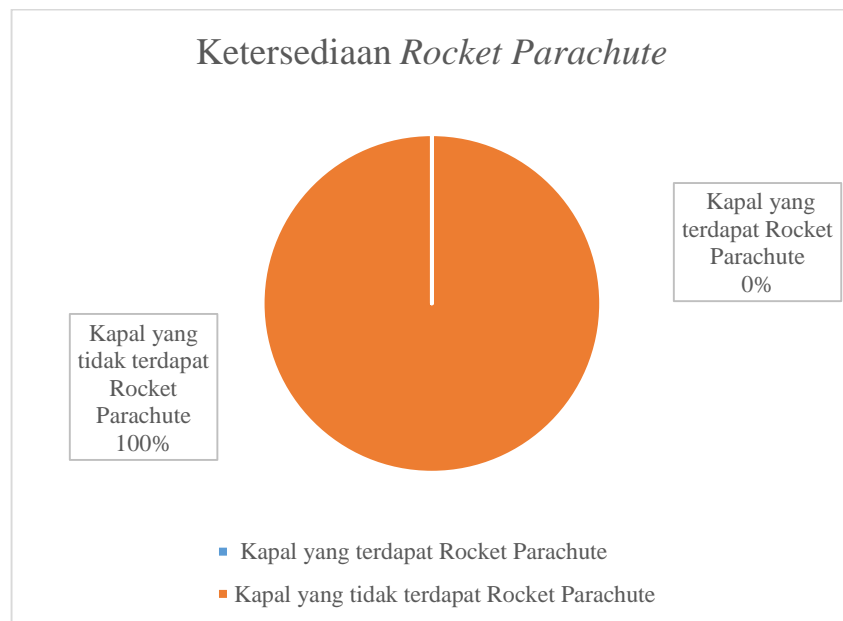
$$= \frac{\text{presentase kepemilikan Tali Buang 30 m yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\%$$

$$= \frac{0+0+0+0+0}{5} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{5} \times 100\%$$

$$= 0$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan *Rocket Parachute* pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 0 % atau dapat di artikan seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi *Rocket Parachute* dan seluruhnya harus ditambahkan *Rocket Parachute* dengan presentase yaitu 100%.



Gambar 5.6 Persentase *Rocket Parachute* Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

Dari gambar diatas dapat kita lihat persentase ketersediaan *rocket parachute* pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dimana pada kondisi eksisting seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan *rocket parachute*.

5) Peluit

Belum ada satupun kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang yang dilengkapi alat keselamatan Peluit baik dari operator kapal/pemilik kapal itu sendiri. Hal ini akan dapat mengurangi keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan

Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

Pada kapal dengan semua ukuran harus dilengkapi dengan 1 unit peluit. Sedangkan pada kondisi saat ini (eksisting) seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan peluit sesuai dengan aturan tersebut.

Tabel 5.6 Data Peluit Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	Peluit	Jumlah Peluit Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	0	1
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	0	1
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	0	1
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	0	1
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	0	1

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki peluit yang harus dilengkapi oleh operator kapal/pemilik kapal dapat dicari dengan rumus, yaitu:

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas peluit yang tersedia}}{\text{Kebutuhan peluit yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

b. KMP. Barito Usaha 2

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas peluit yang tersedia}}{\text{Kebutuhan peluit yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

c. KMP. Barito Usaha 3

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas peluit yang tersedia}}{\text{Kebutuhan peluit yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

d. KMP. Hikmah Bersama

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas peluit yang tersedia}}{\text{Kebutuhan peluit yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

e. KMP. Misbahul Munir

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas peluit yang tersedia}}{\text{Kebutuhan peluit yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan peluit pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{presentase kepemilikan peluit yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\
 &= \frac{0+0+0+0+0}{5} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{5} \times 100\% \\
 &= 0
 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan peluit pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 0 % atau dapat di artikan seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi peluit dan seluruhnya harus peluit dengan presentase yaitu 100%.



Gambar 5.7 Persentase Peluit Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang.

Dari gambar diatas dapat kita lihat persentase ketersediaan peluit pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dimana pada kondisi eksisting seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan peluit.

6) Alat Pemadam Kebakaran

Seluruh kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang yang sudah dilengkapi alat pemadam kebakaran, namun banyak alat pemadam kebakaran yang sudah kadaluarsa dan usang. Hal ini akan dapat mengurangi keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.



Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Gambar 5.8 Kondisi Eksisting Alat Pemadam Kebakaran

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

Pada kapal yang memiliki $GT \geq 35$ harus dilengkapi dengan 1 unit Portable Pemadam Kebakaran dry Powder (4,5 kg), Portable Pemadam Kebakaran Foam (4,5 kg) 1 unit atau 4 unit Fire Bucket.

Jumlah peralatan pemadam kebakaran pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dapat dilihat pada tabel di bawah:

Tabel 5.7 Data Alat Pemadam Kebakaran Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	Jumlah Alat Pemadam Kebakaran	Jumlah Alat Pemadam Kebakaran Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	1(kadaluarsa)	1
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	1(kadaluarsa)	1
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	1(kadaluarsa)	1
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	1 (baik)	1
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	1 (baik)	1

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki alat pemadam kebakaran yang harus dilengkapi oleh operator kapal/pemilik kapal dapat dicari dengan rumus, yaitu:

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas alat pemadam kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan alat pemadam kebakaranyang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{1}{1} \times 100\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

b. KMP. Barito Usaha 2

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas alat pemadam kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan alat pemadam kebakaranyang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{1}{1} \times 100\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

c. KMP. Barito Usaha 3

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas alat pemadam kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan alat pemadam kebakaranyang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{1}{1} \times 100\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

d. KMP. Hikmah Bersama

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas alat pemadam kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan alat pemadam kebakaranyang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{1}{1} \times 100\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

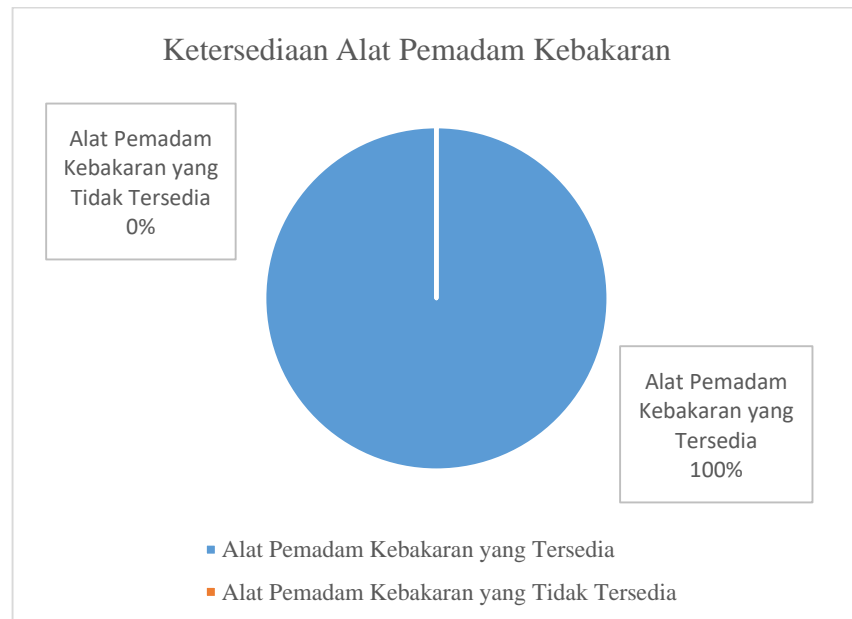
e. KMP. Misbahul Munir

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas alat pemadam kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan alat pemadam kebakaranyang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{1}{1} \times 100\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan alat pemadam kebakaran pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{presentase kepemilikan alat pemadam kebakaran yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\
 &= \frac{1+1+1+1+1}{5} \times 100\% \\
 &= \frac{5}{5} \times 100\% \\
 &= 100
 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan Alat Pemadam Kebakaran pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 100 % atau dapat di artikan seluruh kapal yang beroperasi sudah di lengkapi dengan alat pemadam kebakaran.



Gambar 5.9 Persentase Alat Pemadam Kebakaran Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa semua kapal yang sudah menyediakan alat pemadam kebakaran, namun ada beberapa alat pemadam kebakaran yang sudah kadaluarsa. Dimana hal ini dapat mengakibatkan alat tidak dapat bekerja secara optimal pada saat digunakan saat dalam kondisi darurat. Untuk meningkatkan keselamatan pelayaran maka perlu dilakukannya pembaharuan alat pemadam kebakaran dalam hal ini sangat perlu dilakukan.

5.1.2. Analisis Alasan Operator Kapal Atau Pemilik Kapal Mengapa Tidak Melengkapi Peralatan Keselamatan

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey maka dapat diketahui beberapa alasan mengapa operator kapal tidak melengkapi kapalnya dengan peralatan keselamatan,. Menumbuhkan tingkat kesadaran operator kapal/pemilik kapal untuk melengkapi peralatan keselamatan pada kapalnya agar tercipta keamanan dan keselamatan pelayaran dengan analisis sebagai berikut:

1. Tingkat Pendidikan Operator Kapal

Setelah dilakukan survey didapat data tingkat pendidikan masing masing operator kapal sebagai berikut :

- a. KMP. Barito Usaha 1
Nama : Ardiansyah
Pendidikan Terakhir : SMA
- b. KMP. Barito Usaha 2
Nama : Martok
Pendidikan Terakhir :SMA(MA)
- c. KMP. Barito Usaha 3
Nama : Hasbullah
Pendidikan Terakhir : SMA
- d. KMP. Hikmah Bersama
Nama : Arsono
Pendidikan Terakhir : SMA
- e. KMP. Misbahul Munir
Nama : Hadi
Pendidikan Terakhir : SMA

2. Alasan Operator Kapal

a. 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.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey operator kapal yang menjawab biaya perlengkapan terlalu mahal.

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah kapal yang menjawab biaya perlengkapan terlalu mahal}}{\text{Jumlah Kapal yang beroperasi}} \times 100\% \\
 &= \frac{3}{5} \times 100\% \\
 &= 60\%
 \end{aligned}$$

Jadi, persentase operator kapal yang menjawab biaya perlengkapan terlalu mahal adalah 60%.

b. 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

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey operator kapal yang menjawab belum mengerti pentingnya peralatan keselamatan kapal.

$$= \frac{\text{Jumlah kapal yang menjawab belum mengerti pentingnya peralatan keselamatan kapal}}{\text{Jumlah Kapal yang beroperasi}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{5} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

Jadi, persentase operator kapal yang menjawab belum mengerti pentingnya peralatan keselamatan kapal adalah 0%.

c. Tempat Pembelian Alat Keselamatan Jauh

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

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey operator kapal yang menjawab tempat pembelian alat keselamatan jauh.

$$= \frac{\text{Jumlah Kapal Yang Menjawabtempat Pembelian Alat Keselamatan Jauh}}{\text{Jumlah Kapal Yang Beroperasi}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{5} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

Jadi, persentase operator kapal yang menjawab tempat pembelian alat keselamatan jauh adalah 0%.

d. Tidak Tahu Bahwa Alat Keselamatan Wajib Dimiliki

Operator kapal/pemilik kapal masih banyak yang belum mengetahui alat keselamatan apa saja yang harus mereka lengkapi guna meningkatkan keselamatan di atas kapal.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey operator kapal yang menjawab tidak tahu bahwa alat keselamatan wajib dimiliki.

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah Kapal Yang Menjawab tempat Pembelian Alat Keselamatan Jauh}}{\text{Jumlah Kapal Yang Beroperasi}} \times 100\% \\
 &= \frac{2}{5} \times 100\% \\
 &= 40\%
 \end{aligned}$$

Jadi, persentase operator kapal yang menjawab tidak tahu bahwa alat keselamatan wajib dimiliki adalah 40%.

e. 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.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey operator kapal yang menjawab kurangnya pengawasan terhadap alat keselamatan pada kapal.

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{jumlah kapal yang menjawab urangnya pengawasan terhadap alat keselamatan pada kapal}}{\text{jumlah kapal yang beroperasi}} \times \\
 &100\% \\
 &= \frac{0}{5} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

Jadi, persentase operator kapal yang menjawab tidak tahu bahwa alat keselamatan wajib dimiliki adalah 0%.

Tabel 5.8 Alasan Mengapa Operator Kapal Tidak Melengkapi Kapalnya Dengan Peralatan Keselamatan

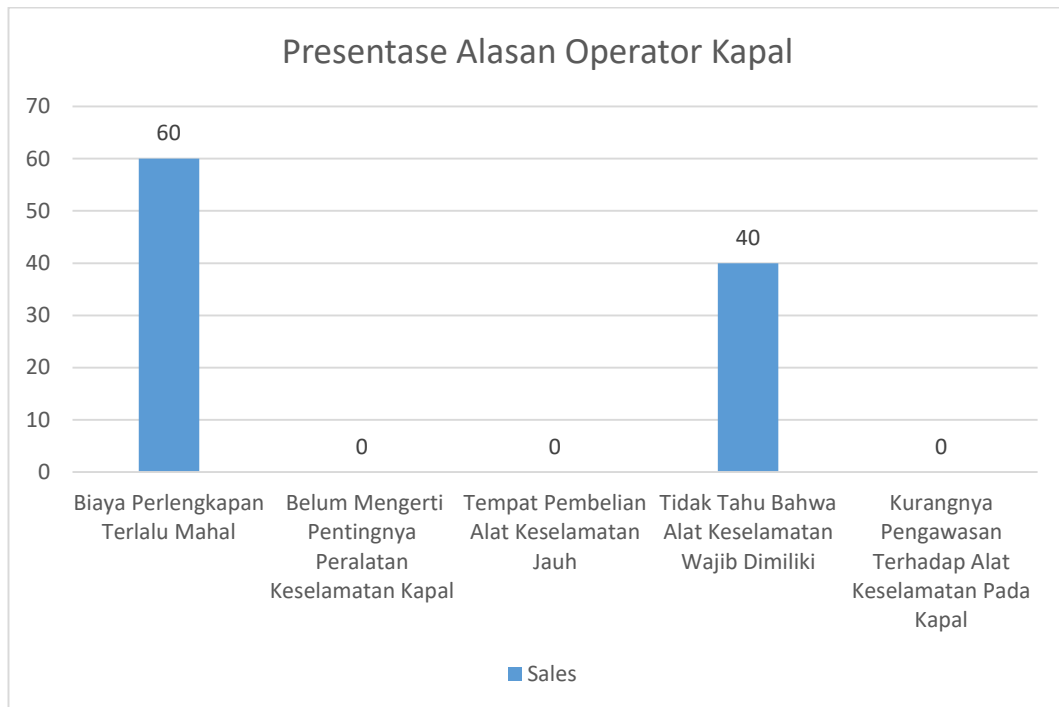
NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	Alasan
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	D
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	A
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	A
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	D
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	A

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Keterangan :

- A. Biaya Perlengkapan Terlalu Mahal
- B. Belum Mengerti Pentingnya Peralatan Keselamatan Kapal
- C. Tempat Pembelian Alat Keselamatan Jauh
- D. Tidak Tahu Bahwa Alat Keselamatan Wajib Dimiliki
- E. Kurangnya Pengawasan Terhadap Alat Keselamatan Pada Kapal

Berikut adalah grafik perbandingan alasan operator kapal, maka dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 5.10 Presentase Alasan Mengapa Operator Kapal Tidak Melengkapi Kapalnya Dengan Peralatan Keselamatan

3. Pendapatan Pemilik Kapal/hari

Jumlah pendapatan dari pemilik kapal di golongan sebagai berikut :

- (a) < Rp 1.000.000
- (b) Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000
- (c) Rp 2.000.000 s/d Rp 3.000.000
- (d) > Rp 3.000.000

Berikut merupakan pendapatan/hari dari masing-masing kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang :

- a. KMP. Barito Usaha 1
Pendapatan/hari : Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000 (b)
- b. KMP. Barito Usaha 2
Pendapatan/hari : Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000 (b)
- c. KMP. Barito Usaha 3
Pendapatan/hari : Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000 (b)

d. KMP. Hikmah Bersama

Pendapatan/hari : Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000 (b)

e. KMP. Misbahul Munir

Pendapatan/hari : Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000 (b)

5.1.3. 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. Agar keputusan yang diambil dapat di jalankan secara efektif tanpa merugikan pihak mana pun.

1. Bekerjasama dengan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan untuk memberikan penyuluhan kepada awak kapal, pemilik kapal, dan pengguna jasa mengenai pentingnya penggunaan alat keselamatann di kapal, Pemerintah dituntut untuk memberikan pengawasan, pemeriksaan, dan pembinaan terhadap kapal yang belum melengkapi alat keselamatann agar kapal dapat berlayar dengan aman dan selamat serta mengurangi resiko kecelakaan.
2. Melakukan koordinasi dengan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan mengenai pelaksanaan pembinaan dan penyuluhan secara rutin.
3. Untuk melengkapi perlengkapan keselamatann yang kurang pada kapal dapat dilakukan dengan cara:
 - a. Memberikan bantuan peralatan keselamatan untuk pemilik kapal atau operator kapal yang belum melengkapi peralatan keselamatan kapalnya berdasarkan aturan yang berlaku.
 - b. Memberikan bantuan secara kredit kepada operator kapal agar mereka tidak merasa di beratkan dengan harga yang menurut mereka mahal.

5.2. Usulan Pemecahan Masalah

1. Pemilihan Sistem yang Baru

Berdasarkan analisa yang telah dilakukan maka dapat dinyatakan bahwa setiap kapal seharusnya memiliki peralatan keselamatan yang sesuai dengan peraturan yang berlaku saat ini. Berikut hasil analisa yang telah dilakukan:

- a. Pemda dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin memberikan sosialisasi dan sekaligus bantuan alat keselamatan kepada operator kapal yang belum memenuhi persyaratan berdasarkan peraturan yang berlaku.
- b. Pengelola pelabuhan asal keberangkatan menyediakan kebutuhan alat keselamatan dan bagi operator kapal yang akan memberangkatkan kapalnya dapat menyewa peralatan keselamatan tersebut sejumlah yang kurang dan wajib dikembalikan pada saat kapal kembali tiba di dermaga asal.
- c. Memberikan penyuluhan tentang pentingnya perlengkapan keselamatan kapal, dinas perhubungan selaku penanggung jawab terhadap kelaiklautan kapal maka harus mengadakan penyuluhan.
- d. Operator kapal diwajibkan secara sendiri untuk menyediakan kekurangan alat keselamatan, biaya pengadaan alat keselamatan tersebut dapat dikompensasikan terhadap tarif angkutan.
- e. Melengkapi peralatan – peralatan yang harus disediakan di kapal yang didasari oleh peraturan perundangan yang berlaku.

(1).Baju Penolong (*life jacket*)

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal yang berlayar. Pemenuhan jumlah life jacket /baju penolong berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau bahwa pada setiap penumpang harus tersedia sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak.

Selain itu perlu diperhatikan juga penempatan baju penolong sehingga mudah dijangkau oleh penumpang agar pada saat terjadi hal-hal yang tidak diinginkan misalnya kecelakaan, penumpang dapat dengan mudah mengambil baju penolong.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.11 Baju Penolong (*life jacket*) Rencana

(2). Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal yang berlayar berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau menyebutkan bahwa untuk kapal dengan ukuran GT 35 s/d GT 100 melengkapi lifebuoy (alat pelampung sederhana). Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang berukuran GT 35 s/d GT 100 maka harus disediakan dengan 6 unit pelampung penolong (*lifebuoy*) dan 2 diantaranya dilengkapi dengan tali apung. pelampung penolong yang diikatkan pada bagian samping kapal agar operator kapal dapat dengan mudah meraihnya bila terjadi kondisi diluar kendali. Pelampung penolong ini dapat digunakn sewaktu-waktu bila

terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Alternatif lain apabila sulit untuk menyediakan life buoy atau pelampung penolong bisa diganti dengan alat pelampung sederhana lainnya seperti ban dalam mobil yang diisi udara.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.12 Pelampung Penolong (*lifebuoy*) Rencana

(3). Tali Buang 30 m

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal yang berlayar berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau menyebutkan bahwa untuk kapal dengan ukuran $GT > 7$ harus dilengkapi dengan 1 unit Tali Buang 30 m. Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang berukuran $GT 35$ s/d $GT 100$ maka harus disediakan 1 unit Tali Buang 30 m.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.13 Tali Buang 30 m Rencana

(4). *Rocket Parachute*

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal yang berlayar berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau menyebutkan bahwa untuk kapal dengan ukuran $GT \geq 35$ harus dilengkapi dengan 2 unit *rocket parachute* Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang berukuran GT 35 s/d GT 100 maka harus disediakan 2 unit *rocket parachute*.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.14 Rocket Parachute Rencana

(5).Peluit

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal yang berlayar. Pemenuhan peluit berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau bahwa pada setiap kapal yang beroperasi harus dilengkapi dengan 1 unit peluit.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.15 Peluit Rencana

(6).Alat Pemadam Kebakaran

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan

pada kapal yang berlayar berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau menyebutkan bahwa untuk kapal dengan ukuran $GT \geq 35$ harus dilengkapi dengan 1 unit Portable Pemadam Kebakaran dry Powder (4,5 kg), Portable Pemadam Kebakaran Foam (4,5 kg) 1 unit atau 4 unit Fire Bucket. Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang berukuran $GT \geq 35$ s/d $GT \leq 100$ maka harus disediakan Portable Pemadam Kebakaran dry Powder (4,5 kg), Portable Pemadam Kebakaran Foam (4,5 kg) 1 unit atau 4 unit Fire Bucket.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.16 Alat Pemadam Kebakaran Rencana

5.3. Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi Yang Direncanakan

5.3.1. Kondisi saat ini

Kondisi yang terjadi saat ini akan dijelaskan dengan persentase dari masing-masing kapal yang belum melengkapi peralatan keselamatan di atas kapal dapat dilihat pada tabel 5.9 berikut:

Tabel 5. 9 Persentase Kapal Motor Yang Belum Melengkapi Alat Keselamatan

No	Jenis Alat Keselamatan	Presentase Kepemilikan Alat Keselamatan (%)
1	Baju Penolong (<i>lifejacket</i>)	33 %
2	Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)	73 %
3	Tali Buang30 m	0 %
4	<i>Rocket Parachute</i>	0 %
5	Peluit	0 %
6	Alat Pemadam Kebakaran	100 %

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Berdasarkan kondisi tersebut diatas, maka dapat dilihat persentase kapal motor rakyat yang belum memiliki peralatan keselamatan dapat dilihat pada tabel 5. 10

Tabel 5. 10 Persentase Peralatan Keselamatan Yang Tidak Dimiliki Kapal

No	Jenis Alat Keselamatan	Presentase Kepemilikan Alat Keselamatan (%)
1	Baju Penolong (<i>lifejacket</i>)	67 %
2	Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)	27 %
3	Tali Buang30 m	100 %
4	<i>Rocket Parachute</i>	100 %
5	Peluit	100 %
6	Alat Pemadam Kebakaran	0 %

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

5.3.2. Kondisi Rencana

Kondisi yang direncanakan adalah semua kapal yang beroperasi di Lintasan Banjar Raya-Sakakajang harus memiliki alat keselamatan yang lengkap untuk mengurangi resiko kecelakaan, sehingga para penumpang tidak merasa takut dan aman untuk berlayar. Berikut merupakan alat keselamatan yang harus disediakan oleh masing-masing kapal:

Tabel 5. 11 Kondisi Ideal Alat Keselamatan Yang Harus Ada Pada Masing-Masing Kapal

No	Nama Kapal	Alat Keselamatan					Peluit	Alat Pemadam Kebakaran
		Baju Penolong (<i>lifejacket</i>)	Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)	Tali Buang 30 m	<i>Rocket Parachute</i>			
1	KMP. BARITO USAHA 1	54	6	1	2	1	1	
2	KMP. BARITO USAHA 2	48	6	1	2	1	1	
3	KMP. BARITO USAHA 3	48	6	1	2	1	1	
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	59	6	1	2	1	1	
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	6	1	2	1	1	

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

5.3.3. Manfaat

Manfaat yang di dapat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk keselamatan kapal, sehingga keselamatan kapal, awak kapal beserta muatannya dapat terjaga.
2. Agar pengguna jasa lebih merasa aman karena tersedia peralatan keselamatan yang lengkap, sehingga mereka tidak berebut untuk mengambil perlengkapan keselamatan dan penempatannya mudah di

jangkau oleh penumpang atau awak kapal lainnya. Selain melengkapi perlengkapan keselamatan, Harus tersedia informasi penempatan dan pemakaian peralatan keselamatan untuk penumpang berupa papan pengumuman yang diletakkan didekat loket serta ruang tunggu, hal ini dimaksudkan ketika penumpang akan membeli tiket dan menunggu kapal yang akan berangkat dapat membaca ataupun mengetahui sekilas tentang pentingnya perlengkapan keselamatan dan cara pemakaiannya dengan baik sehingga bila terjadi kecelakaan, penumpang kapal dapat dengan segera mengetahui penempatan dan cara pemakaiannya. Agar lebih baik maka perlu diadakan peragaan pemakaian alat keselamatan yang ada sebelum kapal akan bertolak dari pelabuhan.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka penulis dapat menyimpulkan bahwa:

1. Alat keselamatan yang ada pada kapal yang beroperasi di Lintasan Banjar Raya-Sakakajang belum sesuai dengan peraturan yang berlaku, baik dari segi jumlahnya yang tidak lengkap atau kondisi alat keselamatan tersebut yang sudah mulai usang dan rusak. Dari 6 (enam) alat keselamatan yang harus disediakan hanya 3 (tiga) yang terpenuhi yaitu :
 - a. Baju Penolong (*lifejacket*)

Baju penolong (*lifejacket*) yang disediakan oleh operator kapal/pemilik kapal tidak sesuai dengan jumlah yang seharusnya.
 - b. Pelampung Penolong

Pelampung Penolong (*lifebuoy*) yang disediakan oleh operator kapal/pemilik kapal tidak sesuai dengan jumlah yang seharusnya. Pelampung Penolong (*lifebuoy*) yang disediakan warnanya sudah usang.
 - c. Alat Pemadam Kebakaran

Seluruh kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang sudah dilengkapi dengan alat pemadam kebakaran, namun banyak alat pemadam kebakaran yang sudah kadaluarsa.

Sedangkan untuk tali buang 30 m, peluit, dan *rocket parachute* belum tersedia di kapal yang beroperasi di Lintasan Banjar Raya-Sakakajang.
2. Faktor – faktor penyebab operator kapal/pemilik kapal tidak memenuhi perlengkapan keselamatan adalah :
 - a. 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.

b. Tidak Tahu Bahwa Alat Keselamatan Wajib Dimiliki

Operator kapal/pemilik kapal masih banyak yang belum mengetahui alat keselamatan apa saja yang harus mereka lengkapi guna meningkatkan keselamatan di atas kapal.

3. Langkah-langkah yang dapat dilakukan Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin dalam mengambil keputusan adalah dinas perhubungan memperhatikan alasan dari pihak operator kapal/pemilik kapal. Agar keputusan yang diambil dapat di jalankan secara efektif tanpa merugikan pihak mana pun.
4. Bekerjasama dengan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan untuk memberikan penyuluhan kepada awak kapal, pemilik kapal, dan pengguna jasa mengenai pentingnya penggunaan alat keselamatan di kapal, Pemerintah dituntut untuk memberikan pengawasan, pemeriksaan, dan pembinaan terhadap kapal yang belum melengkapi alat keselamatan agar kapal dapat berlayar dengan aman dan selamat serta mengurangi resiko kecelakaan.
5. Melakukan koordinasi dengan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan mengenai pelaksanaan pembinaan dan penyuluhan secara rutin.
6. Untuk melengkapi perlengkapan keselamatan yang kurang pada kapal dapat dilakukan dengan cara:
 - (1).Memberikan bantuan peralatan keselamatan untuk pemilik kapal atau operator kapal yang belum melengkapi peralatan keselamatan kapalnya berdasarkan aturan yang berlaku.
 - (2).Memberikan bantuan secara keredit kepada operator kapal agar mereka tidak merasa di beratkan dengan harga yang menurut mereka mahal.

6.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan diatas, maka perlu ditetapkan beberapa saran yang dapat mendukung kesimpulan yang diperoleh agar dapat dijadikan masukan dan bahan pertimbangan bagi pihak penyelenggara angkutan kapal yang beroperasi di Lintasan Banjar Raya-Sakakajang. Adapun saran yang dapat diberikan adalah:

1. Berdasarkan kondisi eksisting maka pemilik atau operator kapal harus melengkapi alat keselamatan yaitu baju penolong (*lifejacket*), pelampung penolong (*lifebuoy*), tali buang 30 m, *rocket parachute*, peluit dan alat pemadam kebakaran. Serta mengganti alat keselamatan yang sudah rusak atau usang.
2. Agar operator kapal atau pemilik kapal dapat melengkapi peralatan keselamatan diatas kapal maka disarankan supaya Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin dan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan dapat memberikan bantuan berupa alat keselamatan secara gratis kepada operator kapal/pemilik kapal.
3. Dilaksanakan penyuluhan atau sosialisasi tentang alat keselamatan yang wajib dimiliki dan sesuai dengan peraturan yang berlaku kepada operator kapal.

DAFTAR PUSTAKA

_____,2008. *Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran*, Presiden Republik Indonesia, Jakarta.

_____,2002. *Peraturan Pemerintah Nomor 51 tentang Perkapalan*, Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.

_____,2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: 25 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan*, Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.

_____,2020. *Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau*, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

Chang, William. 2014. *Metodologi Penulisan Ilmiah*, Jakarta: Erlangga.

Fandi Rosi Sarwo Edi, 2016, *Teori Wawancara Psikodostik,2*, Yogyakarta: LeutikaPrio

Kenasin, Herdjan, 2011, *Pelayaran perairan daratan*, Direktur Jendral Perhubungan Darat, Jakarta

Kamus Besar Bahasa Indonesia. [Online]. Tersedia di kbbi.kemdikbud.go.id/entri/religius. Diakses 2 Agustus 2021

Miro, Fidel. 2010. *Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Erlangga.

Martono, Nanang. 2014. *Metode penelitian Kuantitatif*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.

Suryabrata, Sumadi. 2016. *Metodologi Penelitian*, Jakarta: PT RajaGrafindo

Persada

Syahrul, Nizam.2020. *Peningkatan Pengawasan Penggunaan Alat Keselamatan Bagi Pengguna Jasa Dan Awak Kapal Dalam Mendukung Zero Accident*