

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam industri logistik terutama dalam pengangkutan barang melalui kereta api terdapat beberapa resiko yang harus diminimalisir resiko yang terjadi saat proses bongkar muat barang maupun dalam prosedur yang dilakukan oleh karyawan maupun petugas yang bertugas saat barang dinaikan dan diturunkan dari gerbong kereta (*loading and unloading*). Resiko berhubungan dengan ketidakpastian karena tidak adanya informasi sebelum kejadian dan ini merugikan perusahaan baik materil maupun non materil berdasarkan *wideman* ketidakpastian yang menguntungkan disebut *opportunity* dan ketidakpastian yang menyebabkan kerugian merupakan resiko. dalam meminimalisir dibutuhkan adanya upaya pengendalian resiko.

Dalam sistem logistik Nasional kereta api merupakan salah satu penyumbang terbesar dalam moda angkutan barang Indonesia yang efisien dan memiliki jangka waktu atau *lead time* pengiriman yang relatif cepat dibanding transportasi lain seperti pengangkutan laut darat atau truck dalam logistik sendiri didefinisikan dalam rantai pasokan yang menangani arus barang yang diterima dan arus uang melalui sistem pengadaan (*procurement*), penyimpanan (*warehousing*) transportasi (*transportasi*), distribusi (*distribution*), bongkar dan muat barang (*loading dan unloading*), dan pengantaran barang (*delivery service*) dari titik asal barang sampai titik sampai barang dengan menggunakan transportasi kereta api barang harus dibongkar pada terminal terdekat dengan titik pengantaran karena pada saat ini banyak terminal/stasiun PT Kereta Api

Indonesia (Persero) mengalami penurunan disebabkan oleh jalur yang tidak ada maupun kurangnya minat konsumen pada stasiun yang dimatikan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero). Terminal atau stasiun berguna sebagai titik awal barang dimuat dan titik barang dibongkar atau proses bongkar muat barang (*loading and unloading*) terminal/stasiun terdapat beberapa resiko dalam proses bongkar muat barang maupun saat barang diterima saat barang datang.

Oleh sebab itu pengendalian resiko dibutuhkan dalam setiap operasional perusahaan baik manufaktur maupun perusahaan dibidang logistik apabila sebuah resiko tidak tertangani dengan baik maka perusahaan dapat dirugikan baik materil maupun non materil, dalam sebuah perusahaan logistik terutama PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional IV terdapat prosedur penanganan dalam operasional perusahaan saat proses bongkar muat barang loading dan unloading yang dilakukan di beberapa terminal yaitu terminal petikemas, terminal Semarang Tawang atau peron dan terminal Pethek untuk proses pemuatan dan bongkar semen.

Terminal atau Stasiun menurut adalah sesuatu tempat pemberhentian kegiatan transportasi darat untuk menurunkan menaikan penumpang dan proses bongkar muat barang. PT Kereta Api Daerah Operasional DAOP IV sendiri memiliki beberapa terminal bongkar muat barang untuk mendukung kegiatan logistik yaitu terminal Pethek, Terminal Tawang, dan Terminal Peti Kemas yang dioperasikan dibawah manajemen PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan bekerja sama dengan PT KALOG dan para ekspediter.

Terminal memiliki beberapa kegunaan dan terdapat jalur khusus dalam menangani proses bongkar muat barang seperti terminal peti kemas yang

memiliki stalker untuk proses bongkar muat barang dan terminal Pethek yang memiliki jalur khusus dalam proses menurunkan barang dari kereta dan terminal tawang yang memiliki jalur pemindahan barang saat barang diturunkan.

Pada Tahun 2021 terjadi peningkatan volume angkutan barang seiring dengan perkembangan pandemi yang terjadi di Indonesia dengan berdasarkan artikel berita antaranews.com yang diterbitkan pada 9 Juli 2021 Jakarta diwartakan oleh Raditya Adimas Fahky PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengangkut angkutan barang dengan total angkutan pada semester 1 2021 mencapai 23,6 juta ton naik 6% dibanding semester 1 2020 dengan total pengangkutan 22,1 juta ton barang dengan diberlakukannya pembatasan pergerakan masyarakat Indonesia (PPKM) secara signifikan meningkatkan jumlah permintaan angkutan barang dengan peningkatan yang drastis dibarengi dengan resiko yang meningkat.

Sementara itu di Pulau Jawa sendiri PT Kereta Api Indonesia (Persero) Berdasarkan data dari BPS (Badan Pusat Statistik) Indonesia data pengangkutan pada semester I barang di Pulau Jawa sebesar 11.213 ton dan jumlah data di Pulau Sumatra sebesar 42.429 ton dengan angkutan kebanyakan didominasi oleh angkutan batu bara, peti kemas, barang hantaran penumpang atau (BHP) sawit.

Berdasarkan Badan Pusat Statistik Indonesia yang diterbitkan pada tahun 2019 jumlah kecelakaan kerja dari tahun 2015-2019 mengalami penurunan dari 55 kejadian menjadi 11 kejadian dengan penyumbang terbesar kecelakaan kerja adalah anjlok (*derailment*) atau keluar dari rel kereta api yang bisa menyebabkan kerugian bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan keterlambatan kereta api barang maupun penumpang.

Berikut data peta resiko yang terjadi selama bulan Oktober 2022 – September 2023

Tabel 1.1 Data Resiko Selama Periode Oktober 2022 – September 2023

Resiko	Kejadian
Banjir yang menggenangi peron	2
Twislock tidak terkunci	3
Cheker terluka ringan saat melakukan tugas	2
Keterlambatan datangnya kereta api	3
Tidak dikurasnya bensin pada pengiriman sepeda motor yang dapat menyebabkan kebakaran	2
Anjlogan/ <i>derailment</i>	3

(Sumber data : IBPR UPT Terminal SMC 24)

Pada terminal peti kemas proses bongkar muat barang menggunakan stalker sebuah alat berat untuk membantu proses pemuatan dan penurunan peti kemas dari gerbong kereta alat berat tersebut dapat menimbulkan resiko. Resiko baik dalam proses ketepatan waktu kereta berangkat maupun bagi pekerja dan karyawan. Pada terminal tawang kriteria barang yang dimuat merupakan barang hantaran penumpang atau BHP (Barang Hantaran Penumpang) peron untuk atau terminal ini bergabung jadi satu dengan terminal penumpang sehingga dalam proses bongkar muat barang dapat terhambat.

Pada Desember tahun 2022 terjadi banjir yang merendam sebagian terminal semarang tawang yang berakibat keterlambatan kereta dan proses bongkar muat

hal ini diakibatkan oleh hujan yang terus menguyur Kota Semarang akibat dari *climate change*.

Berdasarkan Fenomena tersebut dapat mempengaruhi kinerja operasional PT Kereta Api Indonesia Persero oleh karena itu dibutuhkan assement analisis resiko dan pengendalian resiko oleh karena itu peneliti membahas permasalahan ini dengan judul “ANALISIS MANAJEMEN RESIKO PROSES BONGKAR MUAT BARANG DALAM LINGKUP UPT TERMINAL SEMARANG TAWANG PT KERETA API PERSERO DAERAH OPERASIONAL IV”.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah merupakan susunan permasalahan yang diteliti dalam skripsi untuk memudahkan proses penulisan penulis.

1. Bagaimana proses manajemen resiko PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional IV dalam lingkup UPT terminal Semarang Tawang yang sudah dilakukan selama ini?
2. Faktor faktor apa yang menghambat proses manajemen resiko oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional IV dalam lingkup UPT Terminal Semarang Tawang?

1.3 Tujuan penelitian

Tujuan penelitian merujuk Sugiyono (2011) agar data dapat ditemukan dikembangkan dan dapat ditarik kesimpulan.

1. Mendeskripsikan proses manajemen resiko didalam lingkup PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional IV UPT Terminal Semarang Tawang.

2. Mendeskripsikan dan mengimplementasikan faktor-faktor terhambatnya proses manajemen resiko didalam lingkup PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional IV UPT Terminal Semarang Tawang.

1.4 Kegunaan Penelitian

Berdasarkan masalah penelitian dan tujuan penelitian diharapkan dapat menjadi rujukan untuk semua pihak maupun pembaca dan dapat menambah informasi tentang pengendalian resiko bagi seluruh pihak berikut kegunaan penelitian.

1.4.1 Bagi Peneliti

1. Menambah pengalaman mengenai proses manajemen resiko dalam lingkup PT Kereta Api Indonesia (Persero).
2. Mengamalkan ilmu yang sudah didapat dalam proses belajar mengajar dalam lingkup perkuliahan di Manajemen Administrasi Logistik Sekolah Vokasi Universitas Diponegoro
3. Mengabdikan pada masyarakat dalam upaya meminimalisir proses kecelakaan kerja di terminal Semarang Tawang PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional IV Semarang Tawang.

1.4.2 Bagi Prodi

1. Berdasarkan hasil penelitian ini dapat menjadi masukan untuk peningkatan kurikulum dan materi berdasarkan fakta yang ditemukan dilapangan khususnya dalam proses manajemen dan pengendalian resiko dalam lingkup terminal Semarang Tawang PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional IV berupa transportasi darat menggunakan moda kereta api.

1.4.3 Bagi Perusahaan

Berdasarkan hasil penelitian ini diharapkan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional IV Semarang Tawang dapat meminimalisir kecelakaan kerja maupun resiko dalam lingkup Terminal Semarang Tawang.

1. Menindaklanjuti temuan temuan resiko baru akibat permasalahan *climate change* yang dapat menimbulkan resiko bagi PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasional IV Semarang Tawang.
2. Rujukan perusahaan dalam proses manajemen resiko dan pengendalian resiko dalam lingkup perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional IV Semarang Tawang.
3. Menindaklanjuti proses temuan resiko dalam proses penelitian dalam lingkup PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional IV Semarang Tawang.