

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Semakin ketatnya persaingan, terutama dalam sektor perekonomian, perusahaan dituntut untuk berkompetisi menjadi perusahaan yang lebih unggul terhadap saingannya. Tentunya memiliki keunggulan membutuhkan usaha atau *effort* yang lebih oleh perusahaan tersebut, berbagai cara pun diterapkan termasuk salah satunya yaitu dengan menekan biaya pendistribusian barang. Selain biaya, perusahaan tentunya mengakali proses transportasi untuk mengoptimalkan distribusi barang, tidak hanya sampai disitu, situasi tersebut membuat proses perpindahan barang atau transportasi memaksimalkan fungsi efektivitas dan efisiensinya.

Transportasi adalah perpindahan manusia dan atau barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan atau alat dan juga sering disebut moda yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi memiliki tujuan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Perkembangan sistem transportasi telah menaikkan perkembangan peradaban manusia sangat cepat. Dengan adanya transportasi maka kebutuhan dan permintaan manusia menjadi lebih mudah terpenuhi. Transportasi manusia atau barang bisanya bukanlah merupakan tujuan akhir, tetapi hal tersebut dilakukan untuk mencapai tujuan lain, maka dari itu disimpulkan bahwa permintaan atas jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan *derived demand* yang muncul akibat adanya permintaan *primer*.

Derived demand atau disebut permintaan turunan dalam ilmu transportasi adalah permintaan yang terjadi demi memenuhi permintaan lain. Berbagai macam golongan kegiatan kebanyakan membutuhkan transportasi, seperti sosial, politik, ekonomi, industri, dan lain-lain. Salah satu permintaan yang banyak dilakukan yaitu permintaan perpindahan barang dengan moda udara atau transportasi udara.

Transportasi udara adalah kegiatan perpindahan barang atau orang yang dilakukan menggunakan moda angkutan udara. Transportasi udara merupakan salah satu permintaan terbesar setelah transportasi darat dan transportasi laut. Kebutuhan penyediaan transportasi udara membutuhkan sarana dan prasarana yang memadai. Hal penting dalam prasarana transportasi udara adalah bandar udara.

Bandar udara atau yang lebih sering disebut bandara adalah sebuah fasilitas di mana sarana transportasi seperti pesawat udara dan helikopter bisa lepas landas dan mendarat. Suatu bandara yang paling sederhana setidaknya memiliki sebuah landasan pacu atau helipad, sedangkan untuk bandara-bandara pada umumnya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan ataupun bagi penggunanya seperti bangunan terminal dan hanggar. Bandar udara juga menduduki peranan penting dalam hal pengiriman barang maupun orang. Salah satu bandar udara yang memiliki peranan penting di Indonesia adalah Bandara Internasional Radin Inten II Lampung.

Bandara Internasional Radin Inten II Lampung, merupakan bandar udara bertaraf internasional yang memiliki tujuan utama fungsi sebagai penghubung atau simpul dalam pergerakan transportasi yang khususnya mencakup wilayah Provinsi Lampung dan umumnya mencakup wilayah internasional. Nama bandara ini diambil dari nama tokoh pahlawan yaitu Radin Inten II di mana almarhum merupakan Sultan Lampung terakhir. Bandara ini berlokasi di Jalan Alamsyah Ratu Prawira negara di Desa Branti Raya, Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan berada di arah barat laut Kota Bandar Lampung. Bandar udara ini memiliki 2 bagian bisnis utama, yaitu *aeronautical business* dan *non-aeronautical business*. Aeronautical business mencakup bagian-bagian maskapai serta ruang lingkup penerbangan baik barang maupun orang. Bandar udara ini memegang peranan penting dalam pengiriman barang atau cargo dengan ruang lingkup internasional. Berbagai macam komoditas yang dikirim melalui Bandara Internasional Radin Inten II Lampung mengharuskan bandara tersebut untuk membuat serta menerapkan prosedur demi mengoptimalkan pengiriman barang, banyak sekali keragaman pengiriman yang sangat membutuhkan penanganan

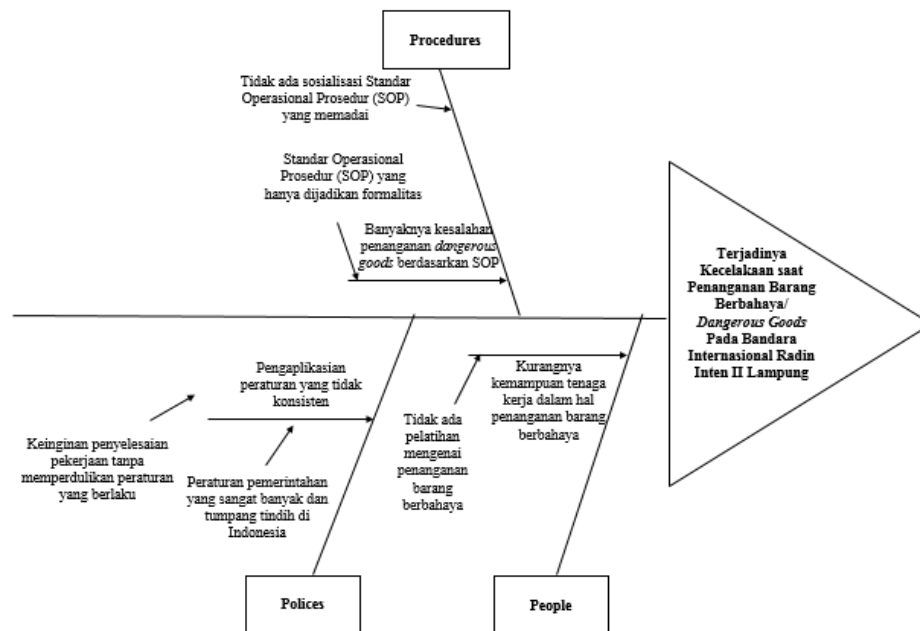
khusus dan tidak seperti kargo lainnya, seperti hal barang berbahaya *dangerous goods* yang harus dikirim melalui Bandara Internasional Radin Inten II Lampung.

Dangerous goods cargo/barang berbahaya adalah bahan atau zat yang berpotensi dapat membahayakan secara nyata terhadap kesehatan, keselamatan atau harta milik apabila diangkut dengan pesawat udara. Bahaya yang ditimbulkan besar kemungkinan akan berakibat pada keselamatan. Memang pada dasarnya barang berbahaya dapat diangkut dengan pesawat udara, tetapi harus memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan yang berlaku, termasuk aturan kemasan dan cara pengemasannya, pemberian label serta penyimpanan dan permuatannya. Penanganan yang tepat menjadi kunci keamanan dari transportasi barang berbahaya tersebut melihat dari jenis-jenis kecelakaan kerja.

Menurut Bird dan Germain (1990), kecelakaan kerja terbagi menjadi 3 (tiga), yaitu: (i) *Accident*, adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan yang dapat menimbulkan kerugian baik bagi manusia ataupun terhadap harta benda, (ii) *Incident*, merupakan kejadian yang tentunya tidak diinginkan yang masih belum menimbulkan kerugian (iii) *Near miss*, merupakan kejadian hampir celaka atau dapat disebut kejadian ini hampir menimbulkan kejadian *accident* ataupun *incident*. Mendasari lokasi dan waktu, kecelakaan kerja dapat pula dibagi menjadi empat jenis, yaitu kecelakaan kerja langsung, pada saat atau waktu kerja, di perjalanan, penyakit dan akibat kerja (Sedarmayanti, 2011). Berdasarkan tingkatan dampak yang ditimbulkan, kecelakaan kerja dapat dibagi menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu, kecelakaan kerja ringan, Kecelakaan kerja Sedang dan kecelakaan kerja berat (Suma'mur, 1981). Semestinya kecelakaan kerja ini sudah diantisipasi dan diminimalisirkan risiko terjadinya dengan prosedur penanganan kargo yang tepat terutama prosedur penanganan transportasi *dangerous goods*/barang berbahaya.

Walaupun sudah terdapat prosedur penanganan transportasi *dangerous goods* tetapi pada kenyataannya masih ditemukan ketidaksesuaian pada pengimplementasiannya, sehingga terjadinya kecelakaan kerja dan atau kejadian yang merugikan pihak tertentu. Kejadian ini dapat diantisipasi dengan risiko penanganan transportasi *dangerous goods*. Bandara Internasional Radin Inten II Lampung ditetapkan berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Republik

Indonesia Nomor KP 2044 Tahun 2018 tentang Penetapan Bandar Udara Radin

Gambar 1.1 *Fishbone* Penelitian

Inten di Kabupaten Lampung Selatan Provinsi Lampung sebagai Bandar Udara Internasional, meskipun demikian kesiapan Bandara Internasional Radin Inten II ini dalam penanganan barang berbahaya masih perlu ditingkatkan kembali, melihat dari 3 (tiga) faktor, (i) faktor prosedural, (ii) faktor peraturan dan (iii) faktor *people* atau sumber daya manusia. Untuk menggambarkan penyebab kecelakaan kerja saat penanganan barang berbahaya/*dangerous goods* dengan maksud mempertajam pembuatan latar belakang penelitian maka dibuatlah diagram *fishbone* yang dapat

dilihat pada Gambar 1.1.

Gambar 1.1 diagram *fishbone* terdapat beberapa faktor penting mengenai risiko terjadinya kecelakaan kerja dalam penanganan barang berbahaya atau *dangerous goods*, yaitu *people* atau sumber daya manusia, kemudian *polices* atau aturan dan hukum, lalu *procedure* atau prosedur dalam peranan bandara yaitu standar operasional prosedur. Untuk memperjelas faktor terjadinya kecelakaan saat penanganan barang berbahaya yang disebabkan oleh kekurangan sumber daya manusia yang dengan standarisasi *International Air Transport Association* (IATA) dapat melihat Tabel 1.1 fenomena biodata sumber daya manusia di bawah

manajer operasional pada terminal kargo Bandar Udara Internasional Radin Inten II.

Tabel 1.1 Fenomena Biodata Sumber Daya Manusia

No	Nama	Jabatan	Lama Bekerja	Keterangan
1	Azzuri Syah Fa'athir Sembiring	Manager Operasional	5 tahun	
2	Zet Alantena	Staff Operasional Shift 1	4 tahun	Staff ahli <i>Dangerous goods</i> yang diberi kesempatan disekolahkan oleh PT. Angkasa Pura II
3	Amirrudin	Staff Operasional Shift 1	3 tahun	
4	Sandy Luberto	Staff Operasional Shift 2	1 tahun	
5	Wahyu Wijanarko	Staff Operasional Shift 2	2 tahun	

Pada Tabel 1.1 terlihat hanya terdapat 1 (satu) staff ahli penanganan barang berbahaya bandara ini hanya memiliki satu orang. Tentunya dengan pengklasifikasian bandara yang sudah bertaraf internasional maka standar jumlah dan kompetensi sumber daya manusia pada bandara ini sangatlah kurang. Tentunya kurangnya kapabilitas serta jumlah sumber daya manusia untuk dapat menangani penanganan barang berbahaya dapat meningkatkan risiko terjadinya kejadian yang merugikan. Risiko terjadinya kejadian yang merugikan dalam penanganan transportasi *dangerous goods* tentunya dapat diminimalisir. Meminimalisir risiko terjadinya hal tersebut dengan menghitung data kuantitatif pada risiko, dengan kata lain yaitu merancang mitigasi risiko.

Mitigasi Risiko merupakan pengambilan langkah-langkah untuk mengurangi kerugian yang dapat ditimbulkan dari dampak atas risiko, karena wujud risiko belum diketahui secara jelas maka perlu adanya pengelolaan risiko

secara baik dan benar agar tidak berdampak pada keberlangsungan kegiatan transportasi *dangerous goods* tersebut. Berhubungan dengan sering terjadinya kecelakaan kerja terkait *dangerous goods* seperti barang rusak, dokumen tidak sesuai, dokumen tidak lengkap dan lain sebagainya maka perancangan mitigasi risiko pada Bandara Internasional Radin Inten II Lampung mesti dilakukan.

Berdasarkan latar belakang dan fenomena tersebut, dilakukanlah penelitian dengan judul “Analisis Risiko dan Perancangan Mitigasi Risiko Penanganan Dangerous Goods di Bandara Internasional Radin Inten II Lampung”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang dikemukakan pada latar belakang di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa saja risiko yang teridentifikasi berpotensi timbul pada penanganan transportasi *dangerous goods* di Bandara Internasional Radin Inten II?
2. Bagaimana tingkat prioritas agen risiko pada transportasi *dangerous goods* yang harus diprioritaskan untuk dilakukannya tindakan pencegahan risiko?
3. Bagaimana prioritas dalam pengambilan tindakan mitigasi risiko pada transportasi *dangerous goods* yang dianggap efektif menurut metode *House of Risk* (HOR)?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang diuraikan di atas, adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui kejadian risiko (*risk event*) yang teridentifikasi berpotensi timbul pada transportasi *dangerous goods* di Bandara Internasional Radin Inten II Lampung.
2. Mengetahui tingkat prioritas agen risiko pada transportasi *dangerous goods* yang harus diprioritaskan sebagai tindakan pencegahan.
3. Mengetahui prioritas dalam pengambilan tindakan mitigasi risiko pada transportasi *dangerous goods* yang dianggap efektif.

1.4 Manfaat Penelitian

Terdapat dua manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini yaitu manfaat teoretis dan manfaat praktis.

1.4.1 Keilmuan

Manfaat penelitian ini dalam keilmuan yaitu sebagai berikut:

- a. Memperoleh informasi akurat mengenai risiko yang dapat terjadi pada transportasi *dangerous goods* serta memprioritaskan mitigasi risiko tersebut
- b. Meningkatkan kemampuan pemecahan masalah mengenai mitigasi risiko pada transportasi *dangerous goods*
- c. Menjadi referensi bagi peneliti selanjutnya

1.4.2 Praktis

Manfaat penelitian ini dalam praktis yaitu sebagai berikut:

- a. Sekolah Tinggi Manajemen Logistik (STIMLOG)

Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan dan pengetahuan mengenai penanganan mitigasi risiko pada transportasi *dangerous goods* kepada mahasiswa Sekolah Tinggi Manajemen Logistik (STIMLOG).

- b. Bagi *Stake Holder*

Hasil dari penelitian ini diharapkan menjadi pertimbangan bagi *stake holder* terutama di Bandara Internasional Radin Inten II Lampung.

- c. Mahasiswa

Hasil penelitian ini dapat menambah ilmu pengetahuan mengenai risiko transportasi *dangerous goods* di Bandara Internasional Radin Inten II Lampung.

- d. Peneliti

Selain menjadi pengalaman bagi peneliti untuk mengembangkan penelitian, penelitian ini juga bisa menjadi referensi bagi peneliti selanjutnya.

1.5 Batasan

Penelitian ini memiliki batasan-batasan yaitu sebagai berikut:

1. Objek penelitian berfokus pada transportasi *dangerous goods* bagian pengiriman kargo yang berada di Bandara Internasional Radin Inten II Lampung.
2. Data yang diperoleh berdasarkan data kuantitatif dari Bandara Internasional Radin Inten II Lampung.

1.6 Sistematika Penulisan

Bab I Pendahuluan

Bab ini memaparkan tentang Latar Belakang Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan penelitian, Batasan Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

Bab II Landasan Teori

Bab ini berisi tentang Landasan Teori mengenai Transportasi, Bandar Udara, kargo udara, Risiko, Manajemen Risiko dan Metode *House of Risk* (HOR).

Bab III Metodologi Penelitian

Bab ini berisi tentang metodologi penelitian yang digunakan untuk mendeskripsikan serta menggambarkan bagaimana alur dalam penelitian dan atau penyusunan tugas akhir.

Bab IV Pengumpulan dan Pengolahan Data

Bab ini berisi pengumpulan dan pengolahan data.

Bab V Analisis dan Pembahasan

Bab ini berisi analisis dari pengumpulan data dan pengolahan dari data yang ada.

Bab VI Penutup

Bab ini berisi kesimpulan dari hasil serta *output* penelitian dan saran dari peneliti untuk penelitian selanjutnya.

Daftar Pustaka

Bab ini berisi informasi sumber referensi yang digunakan dalam penelitian