

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Pengangkutan bahan berbahaya dan beracun (B3) merupakan kegiatan pengangkutan yang melibatkan zat atau bahan yang berpotensi membahayakan apabila tidak diangkut dan ditangani dengan benar. Menurut Izdebski dkk., (2022) angkutan B3 adalah moda transportasi khusus yang memerlukan pengembangan teknologi dan organisasi transportasi yang mengurangi kemungkinan kecelakaan di sepanjang rute transportasi tertentu. Teknologi dan sistem organisasi transportasi yang digunakan harus mampu meminimalkan kemungkinan terjadinya kecelakaan di sepanjang jalur transportasi. Contohnya adalah penggunaan peralatan keselamatan seperti alat pemadam kebakaran, alat pelindung diri (APD), alat tanggap darurat (ATD), serta pengendalian kecepatan dan pemantauan kinerja pengemudi. Semua faktor ini bertujuan untuk meminimalkan risiko yang terkait dengan pengangkutan bahan berbahaya dan beracun (B3). Selain teknologi, pengemudi yang terlibat dalam pengangkutan B3 juga harus terlatih dan ahli di bidangnya. Pengemudi harus memahami potensi bahaya dan mengetahui cara merespons keadaan darurat. Selain itu, dibutuhkan bantuan dari semua pihak agar keselamatan dan keamanan dapat terwujud ketika proses penanganan dan pengangkutan barang berbahaya (Baskara dkk., 2023).

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan dan operasional kendaraan angkutan B3 untuk aktivitas bisnis, perusahaan sering mengabaikan aspek keselamatan dan persyaratan teknis kendaraan yang berpotensi menyebabkan kecelakaan (Rizaldy dan Lesmini, 2024). Perusahaan lebih fokus pada efisiensi dan keuntungan ekonomi, sehingga sering mengesampingkan standar keselamatan dan persyaratan teknis yang penting untuk mencegah kecelakaan. Oleh karena itu, penerapan standar pelayanan minimal (SPM) dalam angkutan B3 menjadi sangat penting. Hal ini untuk memastikan bahwa seluruh aspek pekerjaan, mulai dari pengemudi kendaraan, peralatan keselamatan, dan dokumen pengangkutan barang dilakukan sesuai dengan prosedur keselamatan yang ketat.

Kebijakan pemerintah mengenai SPM angkutan B3 diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan dimana terdapat Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan barang khusus. SPM ini memiliki beberapa indikator penilaian diantaranya: kondisi pengemudi, kompetensi pengemudi, jam istirahat, lampu senter, fasilitas kesehatan, pelindung pernafasan, pintu dan/atau jendela darurat, ban, alat pembatas kecepatan, alat pemadam api ringan (APAR), lampu rotari berwarna kuning, alat pemantau unjuk kerja pengemudi, plakat pada kendaraan, surat muatan barang, GPS, dan umur kendaraan. Setiap perusahaan yang menyediakan jasa pengangkutan bahan berbahaya dan beracun (B3) harus mematuhi standar ini. Penilaian SPM berdasarkan tingkat kepatuhan dari perusahaan angkutan barang melalui pengecekan berdasarkan indikator SPM yang telah ditentukan. Kelengkapan semua indikator akan dinilai dengan persentase per tingkatannya. Menurut Wibowo, (2022), hasil penilaian Standar Pelayanan Minimal (SPM) dibagi kedalam beberapa kategori diantara yaitu: kategori "sangat patuh" dengan nilai 81% sampai 100%, kategori "cukup patuh" dengan nilai 61% sampai 80%, kategori "patuh" dengan nilai 41% sampai 60%, kategori "tidak patuh" dengan nilai 21% sampai 40%, dan kategori "sangat tidak patuh" dengan nilai 0% sampai 20%. Penilaian ini akan menentukan seberapa besar tingkat kepatuhan perusahaan dalam menerapkan Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan barang. Perusahaan yang masih belum mencapai persentase maksimal akan dilakukan evaluasi dan rekomendasi guna meningkatkan pelayanan angkutan barang.

PT. Prasadha Pamunah Limbah Industri (PPLI) merupakan perusahaan yang fokus pada pengelolaan limbah industri, termasuk limbah B3 di Indonesia (Zulkarnain dkk., 2020). PT. PPLI memiliki depo tempat penyimpanan sementara limbah B3, salah satunya berada di Cibitung Transfer Station (CTS). Dalam pelaksanaan pengangkutan, PT. PPLI mengalami beberapa kali kecelakaan di jalan, pada tahun 2019 telah terjadi 2 kecelakaan kendaraan, tahun 22 terjadi 3 kecelakaan, dan Januari-Juni 2024 telah terjadi 2 kecelakaan kendaraan. Mengingat pentingnya peran PT. PPLI dalam bidang

pengelolaan dan pengangkutan limbah B3, maka evaluasi penerapan SPM angkutan barang berbahaya di perusahaan ini menjadi sangat penting.

Kesimpulannya, pengangkutan barang berbahaya adalah operasi yang kompleks dan memerlukan perhatian khusus dari sudut pandang keselamatan. Penerapan SPM yang tepat merupakan langkah penting untuk meminimalkan risiko kecelakaan. PT. PPLI yang menjadi salah satu perusahaan pengelola limbah B3 di Indonesia, harus terus mengevaluasi dan meningkatkan standar operasionalnya untuk menjamin keselamatan dan kesehatan masyarakat dan lingkungan setempat. Kegiatan ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang besar terhadap upaya peningkatan keselamatan pengangkutan bahan berbahaya dan beracun (B3) di PT. PPLI. Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal (PKTJ) sebagai lembaga pendidikan tinggi, turut berperan dalam menyediakan sumber daya manusia yang kompeten sesuai dengan bidang keahliannya. Untuk menciptakan lulusan yang kompeten, PKTJ mendukung taruna dengan melaksanakan magang selama enam bulan di PT. PPLI Bogor pada Transport Department dan Depo Cibitung Transfer Station (CTS).

I.2. Tujuan

Adapun tujuan penyusunan laporan magang di PT. PPLI ini antara lain:

1. Mempelajari proses operasional pengangkutan di PT. PPLI
2. Menganalisis tingkat kepatuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan bahan berbahaya dan beracun (B3) di PT. PPLI

I.3. Manfaat

Manfaat yang diperoleh selama pelaksanaan magang di PT. PPLI antara lain:

1. Mampu mempelajari proses operasional pengangkutan di PT. PPLI
2. Mampu menganalisis tingkat kepatuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan bahan berbahaya dan beracun (B3) di PT. PPLI

I.4. Ruang Lingkup

Selama pelaksanaan magang di PT. PPLI yang berdurasi selama enam bulan, penulis ditempatkan pada Transport Department dan Depo Cibitung Transfer Station. Kegiatan yang dilaksanakan meliputi waste registration, toolbox meeting, daily checking, commissioning.

I.5. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Kegiatan magang dilaksanakan mulai tanggal 12 Agustus 2024 sampai 12 Februari 2025 di PT. Prasadha Pamunah Limbah Industri yang berlokasi di Jl. PPLI, Desa Nambo, Kec. Klapanunggal, Kabupaten Bogor, Jawa Barat 16710.

I.6. Sistematika Penulisan

Penulisan laporan ini menggunakan sistematika berdasarkan format penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup, waktu dan tempat pelaksanaan magang, serta sistematika penulisan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Berisi tentang gambaran umum mengenai profil perusahaan, kelembagaan, Quality Planning Department, dan metode kegiatan yang dilakukan selama magang di perusahaan.

BAB III PELAKSANAAN MAGANG

Bab ini membahas mengenai penetapan dokumen, pelaksanaan pengendalian dokumen, evaluasi melalui kegiatan internal audit serta tindak lanjut yang dilakukan di PT. HMMI.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN PELAKSANAAN MAGANG

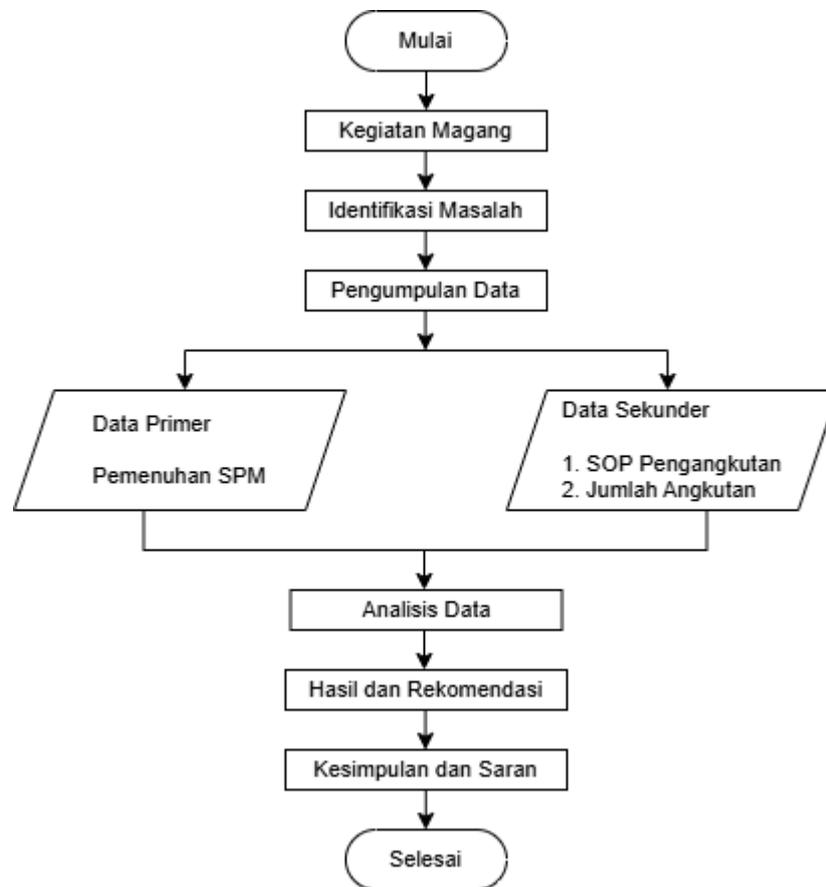
Bab ini membahas mengenai implikasi penerapan ISO 9001:2015 di PT. HMMI, kekurangan penerapan ISO 9001:2015 di PT. HMMI.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan, saran.

I.7. Metode Kegiatan

I.7.1. Bagan Alir



Gambar I.1 Bagan Alir

I.7.2. Pengumpulan dan Analisis Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Observasi

Menurut (Sahfiya dkk., 2024) observasi adalah kegiatan mengumpulkan informasi atau data dengan cara mengunjungi langsung objek atau masalah yang diamati dan mencatat objek atau gejala yang diselidiki. Observasi dilakukan secara langsung guna mengamati kondisi terbaru mengenai angkutan B3 di Depo Cibitung Transfer Station (CTS). Hal-hal yang menjadi acuan pengamatan langsung berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan

Bermotor di Jalan. Dari data yang diperoleh akan dilakukan analisis terhadap kepatuhan angkutan B3 Depo CTS.

2. Wawancara

Wawancara adalah suatu kegiatan di mana dua orang berkumpul untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, dan untuk mencapai kesimpulan tentang suatu topik tertentu (Irawan dkk., 2024). Tujuan dilakukannya wawancara untuk menyamakan data yang diperoleh dari hasil observasi langsung. Wawancara dilakukan kepada 13 pengemudi angkutan B3 Depo CTS.

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan hal penting yang dapat digunakan sebagai bukti terhadap kondisi yang sesungguhnya, hasil dokumentasi juga dapat menguatkan Kesimpulan serta memudahkan proses analisis data.

II. STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN BARANG KHUSUS

NO	JENIS	URAIAN	FUNGSI	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/ JUMLAH	KET
2.	KESELAMATAN					
	1) Kondisi Pengemudi	Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental	Sebagai bukti pengemudi dalam kondisi sehat	Sehat	Surat keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 6 (enam) bulan sekali	
	2) Kompetensi Pengemudi	Pengemudi memiliki pengetahuan mengenali rute pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan	Pengemudi mengerti etika berlalu lintas	Telah mengikuti pelatihan	Mengikuti pelatihan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun	
	3) Jam Istirahat	Pengemudi wajib istirahat paling lama 15 (lima belas) menit setelah mengemudikan kendaraan selama 2 (dua) jam berturut-turut	Untuk menjaga agar kondisi pengemudi tetap prima	Kondisi pengemudi prima	Diterapkan jam istirahat pengemudi	
	4) Lampu senter	Alat bantu penerangan	Sebagai alat bantu penerangan pada saat darurat	Ketersedian	Paling sedikit 2 (dua) unit	
	5) Fasilitas Kesehatan	Berupa kotak Perlengkapan Pertolongan pertama Pada Kecelakaan (P3K)	Digunakan untuk penanganan darurat kecelakaan	Ketersedian	Paling sedikit 1 (satu) kotak Perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) berisi :	

					1. kassa steril; 2. plester perekat; 3. anti septik; dan 4. gunting tajam.	
6) Pelindung pernafasan	Alat ini berfungsi untuk melindungi pernafasan dari zat pengotor di udara	Digunakan untuk keadaan darurat	Ketersediaan			
7) Pintu dan/atau jendela darurat	Berupa pintu dan/atau jendela darurat yang memungkinkan dilepas pada saat terjadi kecelakaan	Sebagai pintu keluar darurat pada saat terjadi kecelakaan atau kebakaran	Ketersediaan	Harus tersedia di setiap kendaraan		
8) Ban	Ban depan tidak diperbolehkan menggunakan ban vulkanisir	Untuk menjamin keselamatan	Ban depan yang terpasang bukan vulkanisir	Ban depan tidak vulkanisir		
9) Alat pembatas kecepatan	Alat pembatas kecepatan yang dipasang pada kendaraan angkutan umum	Untuk mengendalikan kecepatan	Terpasangnya alat pembatas kecepatan	Terpasang		
10) Alat pemadam api (APAR)	Tabung pemadam api yang wajib diletakan di dalam kendaraan.	Memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran	Ketersediaan	Paling sediki 1(satu) tabung diberi warna mencolok/reflektif dengan berat yang disesuaikan oleh peruntukannya.		

11) Lampu rotari berwarna kuning	Lampu rotari yang wajib dipasangkan diatap kendaraan barang berbahaya	Untuk Menjamin Keselamatan	Ketersediaan	Ditempatkan di atas atap ruang kemudi dan dinyalakan ketika membawa barang berbahaya dan beracun.		
12) Alat pemantau unjuk kerja pengemudi	Alat pemantau unjuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan	Untuk Memantau Kinerja Pengemudi	Ketersedian	Harus tersedia di setiap kendaraan		
13) Plakat pada kendaraan	Plakat yang memuat tanda khusus yang harus melekat pada sisi kiri, kanan, depan, dan belakang Kendaraan Bermotor	Untuk Keselamatan	ketersediaan	Harus tersedia di setiap kendaraan		
14) Surat Muatan Barang	Surat muatan sebagai bukti perjanjian pengangkutan dan penerimaan barang	Untuk menjamin kelancaran dalam pengiriman	ketersediaan	Harus tersedia di setiap kendaraan		
15) GPS	Alat teknologi informasi dengan menempatkan perangkat tertentu pada setiap mobil barang yang dioperasikan/diproduksi	Untuk Keselamatan	Ketersediaan	Harus tersedia di setiap kendaraan		

16) Umur kendaraan	Batas maksimal umur kendaraan yang diizinkan untuk beroperasi.	Untuk mengutamakan keselamatan dan kenyamanan penumpang dalam pelayanan.	Umur maksimal.	Paling tinggi 20 (duapuluh) tahun.		
--------------------	--	--	----------------	------------------------------------	--	--

Gambar 1.2 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang (Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019)

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif deskriptif. Pada dasarnya data yang telah dikumpulkan pada hasil observasi dan wawancara merupakan data kualitatif, karena setiap indikator pertanyaan dibagi kedalam kategori "terpenuhi dan tidak terpenuhi" atau menggunakan simbol checklist (✓) untuk kategori terpenuhi dan cross (x) untuk kategori yang tidak memenuhi. Selanjutnya, data diubah terlebih

dahulu ke dalam data kuantitatif sesuai dengan bobot skor yang dirumuskan. Skala yang digunakan adalah skala Guttman. Menurut (Cahyani dkk., 2023), skala Guttman memiliki variabel dengan tipe jawaban yang lebih tegas, yaitu "Ya dan Tidak", "Benar dan Salah". "Pernah-Tidak Pernah". Kriteria penilaian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Skor 1 untuk indikator yang terpenuhi
2. Skor 0 untuk indikator yang tidak terpenuhi

Analisis kualitatif deskriptif dilakukan atas data hasil pengamatan yang dinyatakan dalam perhitungan persentase (%), yaitu persentase jumlah indikator aturan yang dipenuhi oleh angkutan B3 Depo CTS. Pengolahan data menggunakan hasil skor capaian responden yang didasarkan pada hasil dari masing-masing indikator dengan formulasi rumus persentase sebagai berikut:

Rumus:

$$\frac{F}{N} \times 100\% \quad (1)$$

Keterangan:

F= Jumlah temuan dengan jawaban Ya

N= Jumlah indikator yang diamati

Data yang sudah didapatkan dan dianalisis menggunakan rumus persentase dengan kualifikasi pada tabel berikut:

Tabel I.1 Kualifikasi Kepatuhan

No	Rentang Skor	Kualifikasi
1	81%-100%	Sangat Patuh
2	61%-80%	Cukup Patuh
3	41%-60%	Patuh
4	21%-40%	Tidak Patuh
5	0%-20%	Sangat Tidak Patuh

I.7.3. Jadwal Kegiatan Magang

Kegiatan magang dilaksanakan sesuai dengan aturan yang berlaku di Depo Cibitung Transfer Station PT. PPLI diantaranya:

Tabel I.2 Kegiatan Magang

Kegiatan	Hari	Waktu	Durasi
Toolbox Meeting	Senin-Jumat	06.30-07.00	30 menit
Kerja	Senin-Jumat	06.30-15.30	9 jam
5S	Jumat	07.00-07.30	30 menit
Istirahat 1	Senin-Jumat	10.00-10.30	30 menit
Istirahat 2	Senin-Kamis	11.30-12.30	1 jam
	Jumat	11.30-13.00	1,5 jam
Meeting		Menyesuaikan	