

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Program Magang Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan merupakan suatu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan di luar kampus sebagai bentuk kegiatan untuk memberi kesempatan kepada taruna dan taruni agar dapat terjun langsung ke dunia kerja. Kegiatan magang merupakan kewajiban dari pembelajaran program studi Rekayasa Sistem Keselamatan Transportasi Jalan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, yang diharapkan dapat memberikan pengalaman dan pembekalan dengan sejumlah kemampuan dasar yang melibatkan pengetahuan, keterampilan, dan sikap. Pelaksanaan magang dilaksanakan sebagai syarat kelulusan program studi Sarjana Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan. Dalam kegiatan magang taruna juga diharapkan dapat lebih mengenal, mengetahui, dan berlatih menganalisa kondisi lapangan dunia kerja sebagai upaya untuk mempersiapkan diri dalam memasuki dunia kerja tersebut.

Dalam pelaksanaan magang, penulis memilih untuk berfokus pada lokasi kantor pusat PERUM DAMRI. Pilihan ini didasarkan pada keinginan untuk mendapatkan wawasan mendalam, mempelajari setiap aspek operasional, menganalisis potensi masalah, menemukan solusi, dan mencapai kesimpulan yang komprehensif mengenai pengelolaan sebuah perusahaan angkutan umum, terutama Perum DAMRI yang memiliki cabang di seluruh Indonesia.

Perusahaan Umum DAMRI, atau Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia, merupakan entitas Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang telah berkontribusi secara signifikan di bidang pelayanan transportasi darat sejak berdirinya pada tanggal 25 November 1946. Pendirian DAMRI sesuai dengan maklumat Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.01/DAMRI/46, yang menjadi landasan hukum bagi eksistensinya.

Pada tahun 1961 terjadi peralihan status DAMRI menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara (BPUPN) berdasarkan PP No.233 tahun 1961, yang kemudian pada tahun 1965 BPUPN dihapus dan DAMRI ditetapkan menjadi Perusahaan Negara (PN). Kemudian pada tahun 1982, DAMRI beralih status

menjadi Perusahaan Umum (PERUM) berdasarkan PP No.30 Tahun 1984, selanjutnya dengan PP No.31 Tahun 2002 hingga saat ini, dimana PERUM DAMRI diberi tugas dan wewenang untuk menyelenggarakan jasa angkutan umum untuk penumpang dan atau barang diatas jalan dengan kendaraan bus dan truk. Pada tanggal 6 Juni 2023 Perum PPD resmi bergabung dengan Perum Damri melalui penandatanganan PP No.30 tahun 2023 tentang penggabungan Perum PPD ke Perum Damri oleh presiden Joko Widodo.

Perum DAMRI memiliki peran penting dalam melayani kebutuhan publik di berbagai sektor transportasi darat, termasuk angkutan kota, antar kota, lintas batas negara, bandara, travel/pariwisata logistik, dan angkutan perintis. Diperlukan manajemen yang efisien untuk memastikan kegiatan operasional di seluruh cabang tetap berfokus pada keselamatan dan keamanan penumpang.

Dalam konteks keselamatan, DAMRI mengacu pada Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (KLLAJ), yang didefinisikan sebagai keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas. Hal ini melibatkan faktor manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Dalam mendukung operasional yang aman dan sesuai dengan tujuan perusahaan, DAMRI memiliki divisi keselamatan yang memiliki kewenangan dan tanggung jawab untuk memastikan faktor-faktor keselamatan di setiap cabang dijalankan sesuai dengan prosedur perusahaan.

Sebagai langkah konkrit untuk membantu tugas divisi keselamatan, penulis akan mengidentifikasi implementasi terkait 10 elemen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang terdapat pada Perum DAMRI Pusat dengan berpedoman pada PM 85 Tahun 2018. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi peningkatan keselamatan dan keamanan penumpang, pengemudi bus, dan aset perusahaan dari berbagai risiko yang mungkin terjadi selama perjalanan bus di seluruh operasional Perum DAMRI.

I.2 Ruang Lingkup

Ruang lingkup kegiatan magang yang dilaksanakan di kantor Perum DAMRI pusat ini meliputi :

1. Divisi Keselamatan

Merupakan divisi dibawah Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha yang membuat kebijakan, perencanaan, pelaksanaan, evaluasi, controlling

dan pelaporan di bidang analisis, monitoring dan evaluasi implementasi program keselamatan dan kesehatan kerja serta lingkungan hidup di wilayah kerja perusahaan di luar lingkungan Korporasi.

2. Keselamatan Operasional

Menerapkan pedoman SMK-PAU (Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum) sesuai standar PM 85 Tahun 2018 di Perum DAMRI.

I.3 Tujuan

1. Melatih Mahasiswa/i agar dapat beradaptasi dengan kompleksitas lingkungan kerja global yang merupakan fokus utama dengan tujuan agar dapat secara kritis membandingkan teori dengan realitas praktik dalam dunia kerja. Proses ini bertujuan untuk memperdalam pemahaman tentang hubungan antara konsep teoritis dengan implementasi dalam situasi pekerjaan sehari-hari.
2. Memberikan gambaran komprehensif tentang dinamika lingkungan perusahaan menjadi langkah awal, dimaksudkan agar penulis dapat memahami secara mendalam kondisi kerja yang melibatkan berbagai aspek. Dengan informasi ini, penulis dapat lebih rinci dan analitis dalam mengeksplorasi dinamika organisasi, serta memahami faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas yang keberlanjutan di lingkungan kerja.
3. Mengaplikasikan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama pembelajaran yang relevan dengan perusahaan angkutan umum yaitu penerapan SMKPAU dan SMK3 dengan penekanan pada pengembangan kemampuan. Dengan pendekatan ini, diharapkan dapat mengidentifikasi keberhasilan dan potensi perbaikan dalam penerapan sistem keselamatan perusahaan dengan meningkatkan pemahaman terhadap aspek manajemen dan operasional.

I.4 Manfaat

1. Manfaat bagi Mahasiswa, kesempatan ini sebagai peluang untuk memperluas dan menambah pengetahuan baru yang belum didapatkan mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK-PAU), Keselamatan Kesehatan Kerja (K3) serta dapat menerapkan ilmu yang telah dipelajari selama perkuliahan seperti penerapan SMKPAU, dan SMK3.

2. Manfaat bagi kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dapat menggunakan hasil ini sebagai panduan dan referensi penting untuk melaksanakan Praktek Kerja Profesi di masa depan. Pengalaman ini memberikan dasar yang berharga untuk meningkatkan kualitas, efektivitas program pendidikan di sektor keselamatan transportasi jalan, serta sebagai referensi bagi kelompok magang selanjutnya.
3. Manfaat bagi pihak Perum DAMRI kantor pusat akan mendapat manfaat dan masukan yang diberikan oleh Mahasiswa, membantu dalam meningkatkan kinerja dan pelayanan pada Perum DAMRI.

I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Pelaksanaan Magang dimulai pada tanggal 12 Agustus 2024 dan berakhir pada tanggal 12 Februari 2025, dengan durasi pelaksanaan selama 6 bulan. Lokasi pelaksanaan magang berada di Kantor Pusat Perum DAMRI yang terletak di Perum Damri, Jl. Matraman Raya No.25, RT.2/RW.1, Palmeriam, Kec. Matraman, Kota Jakarta Timur, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 13140.



Gambar I.1 Peta Wilayah Kantor Perum DAMRI Pusat
(Sumber : Google Maps, 2024)



Gambar I.2 Kantor Perum DAMRI Pusat
(Sumber : Google, 2024)

I.6 Metode Kegiatan

Metode penelitian yang digunakan dalam pelaksanaan magang ini yaitu dengan metode deskriptif kualitatif. Dalam pengumpulan data laporan magang ini menggunakan 2 metode yaitu :

- a) Observasi : Observasi adalah pengamatan langsung terhadap objek untuk mengetahui kebenaran, situasi, konteks, dan maknanya saat mengumpulkan data penelitian. Dalam penelitian kualitatif, ini dilakukan dengan melihat kondisi manajemen secara langsung. Observasi yang dilakukan untuk mengamati kondisi lingkungan perusahaan serta penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum yang telah dilaksanakan dalam perusahaan. Aspek yang diamati dalam observasi sesuai dengan standar pedoman PM 85 Tahun 2018 yaitu :

Tabel I.1 Indikator SMKPAU

No	Indikator	Uraian Indikator
1.	Komitmen dan Kebijakan Keselamatan	Pimpinan perusahaan menandatangani dokumentasi tertulis.
		Perusahaan mempunyai visi misi dan tujuan yang akan dicapai.
		Peningkatan kinerja keselamatan mempunyai peranan penting.
2.	Pengorganisasian	Perusahaan mempunyai struktur organisasi manajemen atau petugas keselamatan.
		Uraian tugas dan fungsi masing-masing jabatan

		dari struktur organisasi perusahaan.
		Perusahaan mempunyai SOP mengenai penerimaan pengemudi dan mekanik.
3.	Manajemen Bahaya dan Risiko	Perusahaan mempunyai prosedur manajemen identifikasi bahaya dan penilaian, pengendalian risiko secara komprehensif.
		Usaha yang telah dilakukan oleh perusahaan yaitu, identifikasi bahaya, penilaian dan pengendalian di kantor, bengkel serta operasional.
		Pihak yang berhubungan dengan keselamatan mencatat semua potensi bahaya yang dilaporkan.
		Jalur yang mempunyai potensi bahaya dilaporkan oleh pengemudi.
4.	Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan	Sebagai bagian penting dari keselamatan, perusahaan menyediakan fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor.
		Pemeliharaan dan perbaikan kendaraan dengan menyediakan fasilitas dan infrastruktur yang memadai untuk keselamatan.
5.	Dokumentasi dan Data	Perusahaan telah menetapkan standar operasional prosedur (SOP) untuk mengatur dokumentasi dan data.
		Penyediaan informasi dan dokumentasi keselamatan
6.	Peningkatan Kompetensi dan Pelatihan	Perusahaan memiliki standar operasional prosedur (SOP) yang mengatur kemampuan dan pelatihan pengemudi.
		Program pelatihan dan pembinaan karyawan perusahaan dilaksanakan secara skala besar.
7.	Tanggap Darurat	Saat beroperasi perusahaan memiliki standar prosedur (SOP) untuk menangani situasi darurat.
		Alat tanggap darurat tersedia di semua fasilitas Perusahaan.
8.	Pelaporan Kecelakaan Internal	Perusahaan memiliki standar operasional prosedur (SOP) terkait pelaporan kecelakaan.

		Adanya formulir standar pelaporan kecelakaan pada perusahaan
9.	Monitoring dan Evaluasi	Adanya standar operasional prosedur (SOP) terkait monitoring dan evaluasi pada perusahaan.

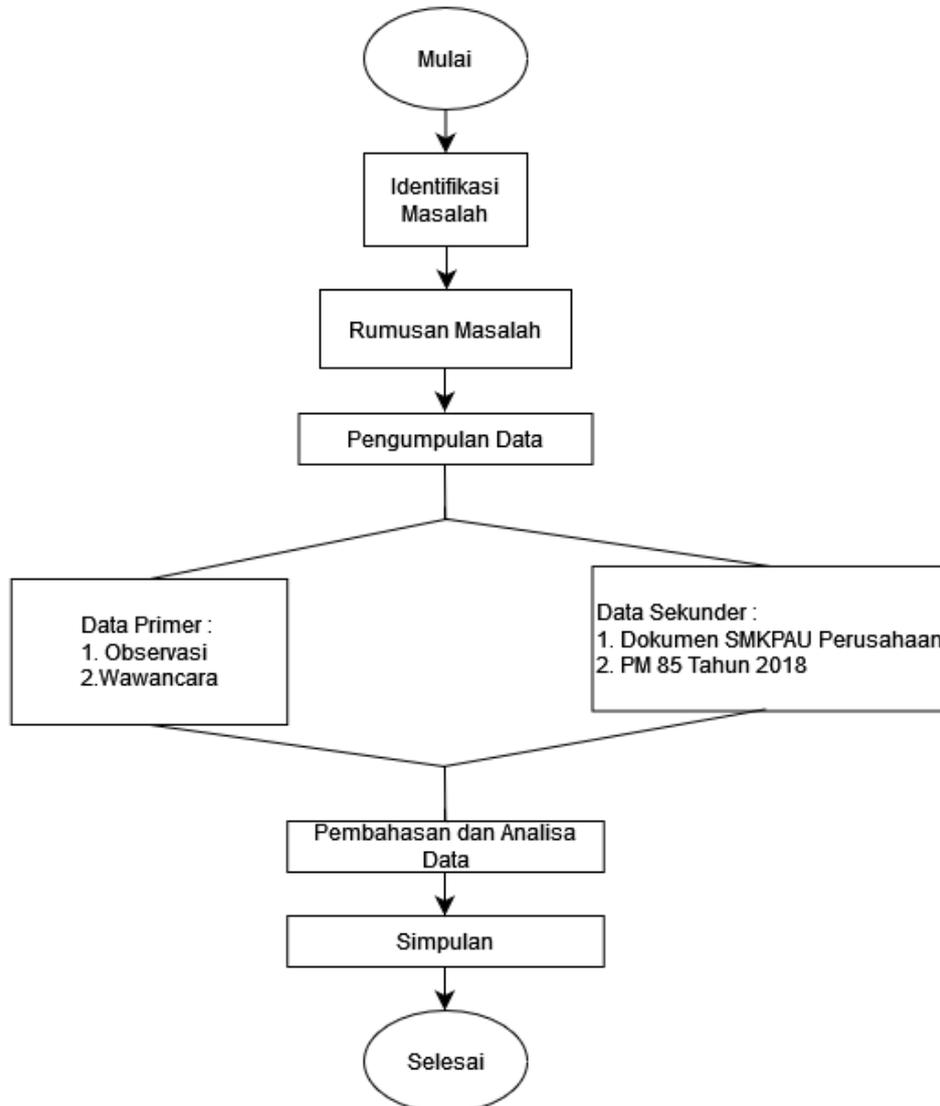
b) Wawancara : Kegiatan wawancara dilakukan untuk mendapatkan data secara langsung dari perusahaan. Proses wawancara dilakukan dengan mengajukan pertanyaan berdasarkan matriks dari sepuluh komponen penilaian sistem manajemen keselamatan perusahaan. Wawancara dilakukan dengan salah satu responden yang bertanggung jawab atas Perum DAMRI Pusat.

Adapun aspek wawancara sebagai berikut :

Tabel I.2 Aspek Wawancara

No	Aspek Yang Diamati	Uraian Aspek
1.	Kondisi Kantor	Pengendalian bahaya dan risiko di dalam kantor, fasilitas penunjang keselamatan, ruang istirahat bagi pengemudi dan karyawan.
2.	Kondisi Bengkel	Penggunaan alat pelindung diri oleh mekanik, fasilitas bengkel, penyimpanan khusus alat bengkel, perbaikan kendaraan di bengkel.
3.	Tempat Parkir Kendaraan	Tempat parkir kendaraan karyawan dan angkutan baik sebelum maupun sesudah beroperasi.
4.	Kondisi Kendaraan	Fasilitas penunjang apabila terjadi bahaya atau risiko kecelakaan.

1.7 Bagan Alir



Gambar I.3 Bagan Alir

1.8 Pengumpulan dan Analisis Data

Pada pelaksanaan magang, penelitian yang dilakukan menggunakan data primer dan data sekunder. Adapun data primer dan data sekunder yang akan didapatkan yaitu :

- a) Data Primer : Data primer diperoleh melalui hasil dari observasi secara langsung di lapangan serta wawancara dan mencatat data-data yang dibutuhkan dalam penelitian
- b) Data Sekunder : Data sekunder didapatkan dari data yang sudah ada seperti Dokumen SMKPAU pada perusahaan yang di nilai

berdasarkan Standar Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum (SMKPAU) pada PM 85 Tahun 2018.

Pada analisis data yang dilakukan masalah yang diteliti menggunakan deskriptif kualitatif yang mengacu pada studi komperatif dengan membandingkan subjek penelitian dengan subjek penelitian lain, serta literatur dan dasar hukum saat ini untuk mempermudah membuat kesimpulan tentang setiap solusi untuk masalah. Peneliti akan menggunakan data dari survei tentang penerapan 10 elemen Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum di Perum DAMRI Kantor Pusat. Mereka akan mempertimbangkan kelemahan dalam menerapkan salah satu elemen, yang nantinya akan diusulkan sebagai kondisi yang lebih ideal. Adapun proses pengolahan data dilakukan sebagai berikut :

1) Reduksi Data

Proses reduksi data terdiri dari pemilihan, fokus pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang ditemukan dalam catatan tertulis di lapangan. Reduksi data dilakukan melalui wawancara kepada pihak Perum DAMRI Pusat menggunakan formulir penilaian sistem manajemen keselamatan angkutan umum berdasarkan peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat dengan No. KP.1990/AJ.503/DRJD/2019 yang terdapat pada lampiran.

2) Penyajian

Penyajian data adalah penyusunan sekumpulan data yang dapat memungkinkan pengambilan tindakan antara satu dengan yang lainnya dan penarikan kesimpulan yang lebih mudah.

3) Penarikan Kesimpulan

Setelah melihat hasil reduksi data, penelitian ini menarik kesimpulan dengan fokus pada rumusan masalah dan tujuan.

1.9 Jadwal Kegiatan Magang

Tabel I.3 Time Line Kegiatan Magang

NO	KEGIATAN	WAKTU																											
		AGUSTUS			SEPTEMBER				OKTOBER				NOVEMBER				DESEMBER				JANUARI				FEBRUARI				
		MINGGU KE-																											
1	Perkenalan dan pengarahan	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
2	Pengantaran magang taruna																												
3	Menyelesaikan tugas yang diberikan Perum DAMRI Pusat																												
	a. Mendampingi sosialisasi keselamatan pengemudi Transjabodetabek di Pool Kemayoran																												
	b. Mendampingi sosialisasi keselamatan pengemudi SBU MAC dengan narasumber dari PT.Transportasi Jakarta																												
	c. Mendampingi sosialisasi keselamatan pada pegawai unit perbengkelan terkait pengenalan & penerapan dasar K3 di perbengkelan																												
	d. Melakukan inspeksi APAR, P3K, dan Fire Box di Kantor Pusat Perum DAMRI																												
	e. Melakukan pengecekan & pemasangan rambu di Pool DAMRI Pupar																												
	f. Update video terkait kecelakaan kerja di area bengkel																												
	g. Mendesain alat pelindung diri di bengkel																												
	h. Menyusun <i>job safety analysis</i> (JSA) perbengkelan																												
	i. Menginput hasil dokumentasi observasi, inspeksi, pemantauan Pool Pupar																												
	j. <i>Survey Journey risk management</i> (Survei Potensi bahaya dan resiko di jalan)																												
	k. Input data rekap hasil pemeriksaan kesehatan pengemudi																												
	l. Membuat desain buku tanggap darurat di dalam bus																												
	m. Melakukan update penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum Perum DAMRI Kantor Pusat																												
4	Pengolahan Data Survey Journey Risk Management																												
5	Menyusun BAB I dan BAB II laporan magang kelompok																												

Tabel I.4 Time Line Kegiatan Magang Lanjutan

6	Bimbingan laporan magang bersama dosen pembimbing																											
7	Pengambilan data primer dan sekunder																											
	a. Mengumpulkan data update 10 Elemen SMKPAU Perum DAMRI																											
	b. Standar Pedoman PM 85 Tahun 2018 tentang SMKPAU																											
	c. Melaksanakan Observasi dan wawancara																											
	d. Melaksanakan Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum Perum DAMRI																											
	e. Pengambilan Kesimpulan																											
8	Pengolahan data																											
9	Kunjungan dosen 1																											
10	Penyusunan BAB III dan BAB IV laporan magang kelompok																											
11	Bimbingan laporan magang kelompok bersama dosen pembimbing																											
12	Kunjungan dosen 2																											
13	Bimbingan laporan magang individu bersama dosen pembimbing																											
14	Pengambilan data primer dan sekunder																											
15	Menyusun laporan magang individu																											
16	Kunjungan dosen 3																											

I.7 Sistematika Penulisan Laporan

Sistematika penulisan laporan ini adalah berdasarkan format seperti penulisan laporan penelitian, yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, ruang lingkup, tujuan ,manfaat, waktu dan tempat pelaksanaan Magang 1.

BAB II GAMBARAN UMUM

Berisi sejarah dan perkembangan lokasi, profil, kelembagaan, metode kegiatan, dan jadwal pelaksanaan magang.

BAB III SISTEM BISNIS INTI INSTANSI

Pada bab ini berisi tentang lingkup pekerjaan di Divisi Keselamatan dan kegiatan yang dilaksanakan divisi keselamatan, baik dari Manajemen Resiko Perjalanan dan Penilaian Standar Pelayanan Minimum.

BAB IV HASIL PELAKSANAAN MAGANG

Berisi kegiatan magang, penilaian penerapan Standar Pelayanan Minimum dan pembuatan Manajemen Resiko Perjalanan Trayek Bandara Soekarno-Hatta dan rekomendasi

BAB V PENUTUP

Berisi saran dan kesimpulan.