

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Setiap organisasi atau perusahaan selalu menanggung risiko. Risiko bisnis, kecelakaan kerja, bencana alam, perampokan dan pencurian, kebangkrutan adalah beberapa contoh dari risiko yang lazim terjadi (Muslich, 2007). Apapun upaya yang dilakukan organisasi dalam menghadapi risiko adalah suatu proses manajemen yang perlu dilakukan organisasi. Sangat penting untuk mengetahui kemungkinan dari suatu kejadian dan seberapa besar konsekuensi atau dampak dari kejadian tersebut (Dewi, 2012). Risiko operasional merupakan salah satu dari risiko yang harus segera ditangani oleh perusahaan, agar perusahaan mampu dan siap dalam menghadapi berbagai macam risiko-risiko yang tidak dapat diatasi oleh perusahaan (Fatmarindah, 2010). Pengelolaan risiko yang baik akan memberikan kekuatan bagi suatu perusahaan agar dapat menjamin kelangsungan seluruh proses bisnis ataupun tujuan dari perusahaan. Perusahaan yang melakukan proses manajemen risiko juga diharapkan lebih dapat menciptakan nilai tambah, karena potensi *return* yang diperoleh sudah diperhitungkan lebih besar dari pada potensi kerugiannya.

Risiko dapat dikelola, diantaranya melalui proses: (1) Mengidentifikasi risiko, identifikasi merupakan proses menemukan, mengenal dan mendeskripsikan risiko (ISO 31000, 2009). Dalam mengidentifikasi risiko dapat dilihat dari seluruh proses atau kegiatan setiap unit organisasi yang kemudian dicatat kemungkinan timbulnya risiko baik yang bersifat proaktif maupun reaktif. (Santoso, 2012). (2) Analisis risiko, analisis risiko merupakan proses untuk memahami sifat risiko dan menentukan tingkat risiko (ISO 31000, 2009). Setelah mengidentifikasi risiko, masing-masing dari risiko tersebut dianalisa, sehingga ditemukan seberapa besar peluang terjadinya risiko dan seberapa besar dampak dari risiko tersebut dengan cara memberi skor masing-masing risiko berdasarkan peluang dan dampak dari risiko tersebut. (3) Evaluasi Risiko, tujuan dari evaluasi risiko adalah untuk membantu dalam membuat keputusan, berdasarkan hasil analisis risiko, berkaitan dengan risiko mana yang memiliki prioritas utama dalam penanganannya (ISO

31000, 2009). (4) Penanganan risiko, penanganan risiko dibutuhkan untuk memodifikasi risiko hingga pada tahap dapat diterima atau harus selalu dikaji secara berkala oleh organisasi untuk memastikan kebijakan serta aturan setiap kontrol risiko dapat dipahami dan dilaksanakan oleh seluruh unit organisasi.

Persoalan yang umum dihadapi oleh semua perusahaan berkaitan dengan risiko operasional adalah bagaimana risiko operasional diidentifikasi, diukur, dipantau, dan dikendalikan. Karena itu, salah satu masalah yang paling besar dalam proses manajemen risiko operasional adalah memutuskan apakah sebenarnya kerugian risiko itu. Persoalan dalam memutuskan kerugian risiko operasional berawal dari kesulitan yang timbul untuk menentukan penyebab kerugian. Secara umum risiko dapat diartikan dalam berbagai cara namun pengertian risiko yang paling umum adalah seluruh hal yang dapat mengakibatkan kerugian bagi perusahaan. Jika risiko pasar diberikan pengertian sebagai risiko kerugian yang disebabkan karena perubahan variabel makro ekonomi dan risiko kredit adalah risiko kerugian karena pihak *counterparty* tidak mampu membayar kewajibannya, maka risiko operasional merupakan kerugian finansial yang disebabkan oleh kegagalan proses internal perusahaan, kesalahan sumberdaya manusia, kegagalan sistem, kerugian yang disebabkan kejadian dari luar perusahaan, dan kerugian karena pelanggaran peraturan dan hukum yang berlaku (Muslich, 2007).

Manajemen pemeliharaan dan reliabilitas yang baik dapat meningkatkan kinerja organisasi serta melindungi investasi organisasi (Heizer & Render, 2015). Dalam manajemen risiko, sesuatu yang dapat merugikan organisasi harus segera dapat ditangani kemudian dipelihara secara berkelanjutan agar setiap tujuan operasional organisasi dapat tercapai. (Wijeratne, Perera, & De Silva, 2014). Penerapan manajemen risiko dapat digunakan pada seluruh bidang pekerjaan bahkan berbagai kegiatan, termasuk pengambilan keputusan, operasional, proses, fungsi, proyek, produk, jasa dan aset (ISO 31000, 2009), oleh karena itu, manajemen risiko tidak spesifik untuk setiap industri atau sektor melainkan bisa digunakan pada seluruh bidang kegiatan ataupun usaha.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Cimahi Nomor 8 Tahun 2008 tentang Dinas Daerah Kota Cimahi. Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana otonomi daerah, yang menyelenggarakan sebagian urusan Pemerintahan Daerah, dibidang Perhubungan. Selain itu Dinas Perhubungan juga merupakan salah satu unit penyelenggaraan pelayanan umum, yaitu penyelenggara pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) yang dalam pelaksanaanya dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) (Yudha, 2010). Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Cimahi tentang Penyelenggaraan Perhubungan Nomor 18 Tahun 2011. Pengujian Kendaraan Bermotor merupakan serangkaian kegiatan menguji dan atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor dalam rangka memenuhi persyaratan teknis laik jalan. Sedangkan Kendaraan wajib uji merupakan setiap kendaraan bermotor berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku wajib diuji untuk menentukan kelayakan jalan bagi kendaraan yang bersangkutan yaitu: mobil bus, mobil barang, kereta gandeng, kereta tempelan, kendaraan khusus dan kendaraan umum. Dalam memenuhi persyaratan laik jalan kendaraan tersebut wajib dilakukan uji berkala setiap enam bulan sekali.

Total kendaraan yang diuji di Kota Cimahi tahun 2014 sebesar 9.540 unit. Angka tersebut mengalami kenaikan setiap tahunnya, pada tahun 2013 total kendaraan sebesar 9.121 dan pada tahun 2012 sebesar 8.725 (Badan Pusat Statistik Kota Cimahi, 2015). Dari total kendaraan yang diuji di Kota Cimahi tersebut besar kemungkinan mengalami kenaikan pada tahun-tahun berikutnya. Untuk menyelenggarakan pengujian berkala, Pemerintah Daerah harus merencanakan, membangun, memelihara unit pengujian kendaraan bermotor, baik yang bersifat statis berupa gedung maupun yang bersifat dinamis berupa unit pengujian keliling sebagaimana yang tercantum pada pasal 63 Paragraf 2 Unit Pengujian Penyelenggara Perhubungan Nomor 18 Tahun 2011.

Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor pada Dinas Perhubungan Kota Cimahi merupakan aspek penting untuk menunjang pelayanan masyarakat dalam memastikan kelayakan jalan kendaraan yang bersangkutan yaitu: mobil bus, mobil barang, kereta gandeng, kereta tempelan, kendaraan khusus dan kendaraan umum, karena kendaraan tersebut berdampak pada kenyamanan serta keamanan lingkungan maka perlu adanya manajemen risiko

untuk dapat menjamin terlaksananya salah satu tujuan dari Penyelenggara Perhubungan yaitu mewujudkan pelayanan transportasi yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu untuk mendorong perekonomian Daerah, serta memajukan kesejahteraan masyarakat (Peraturan Daerah Kota Cimahi No 18, 2011).

Berdasarkan hasil survey awal di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Cimahi bahwa belum adanya penerapan manajemen risiko sebelumnya, namun untuk masalah keamanan sumberdaya manusia sudah dilengkapi peralatan untuk menjamin keamanan petugas teknisi. Namun pemahaman pentingnya keamanan risiko serta kontrol risiko pada seluruh jajaran belum menyeluruh sehingga masih banyak kemungkinan risiko operasional muncul, seperti faktor-faktor yang berhubungan dengan kecurangan internal, kecurangan eksternal, praktik kerja, kerusakan aset dan cara pelaksanaannya, beberapa risiko yang kerap muncul pada Unit pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Cimahi dapat dilihat pada Tabel 1.1. Maka dari itu penerapan manajemen risiko operasional pada Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan kota Cimahi penting untuk dilakukan untuk mencegah adanya kegagalan, meningkatkan *public image*, perlindungan aset, meningkatkan laba, serta meningkatkan rasa percaya diri bagi organisasi (Darmawi, 2005).

Tabel 1. 1 Risiko Yang Kerap Terjadi Pada UPT

Risiko	Tingkat Kemungkinan per Tahun
Sistem mengalami error	Frekuensi kejadian sering
Alat uji tidak akurat	Frekuensi kejadian jarang
Maintenance tidak dilakukan secara berkala	Frekuensi kejadian sering
Tidak ada cadangan alat uji jika rusak	Frekuensi kejadian cukup sering
Sistem tidak up to date	Frekuensi kejadian sering
Kesalahan input data	Frekuensi kejadian cukup sering
Kecelakaan kerja	Frekuensi kejadian jarang
Kapasitas uji kendaraan terbatas	Frekuensi kejadian jarang
Kurang cermat pada saat pemeriksaan	Frekuensi kejadian cukup sering

Risiko	Tingkat Kemungkinan per Tahun
Kurang peduli terhadap keselamatan kerja	Frekuensi kejadian sering
Informasi tidak tersampaikan dengan baik kepada pemilik kendaraan	Frekuensi kejadian sering
Pemilik kendaraan kurang peduli terhadap keselamatan	Frekuensi kejadian sering
Kecurangan pemilik kendaraan	Frekuensi kejadian cukup sering
Adanya calo	Frekuensi kejadian sering
Kesalahan administrasi	Frekuensi kejadian cukup sering
Tidak sesuai jadwal	Frekuensi kejadian cukup sering
Kesalahan pada saat pemeriksaan kendaraan bermotor	Frekuensi kejadian jarang

Berdasarkan temuan pada tabel 1.1 maka perlu dilakukan penelitian yang berkaitan dengan manajemen risiko operasional di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan. Kegiatan yang berkaitan dengan manajemen risiko pada Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Cimahi diantaranya yaitu, pengujian pertama kali, pengujian berkala, pengujian berkala kendaraan diluar domisli kendaraan, pemindahan pengujian dari wilayah domisli dan penilaian teknis kendaraan (Peraturan Daerah Kota Cimahi No 18, 2011). Dalam melakukan manajemen risiko operasional, dari masing-masing kegiatan tersebut dilakukan identifikasi risiko, terkait dengan beberapa faktor risiko yaitu, kecurangan internal, kecurangan eksternal, kegagalan yang berasal dari sumber daya manusia, serta kegagalan pada sistem. Kemudian dilakukan analisis risiko, evaluasi risiko dan penanganan risiko, sebagaimana model proses manajemen risiko diambil dari Standar ISO 31000:2009.

Standar ISO 31000:2009 memiliki keunggulan esensial dalam memberikan panduan yang lebih mendetail dan komprehensif (Kusuma, 2014). Standar ISO 31000:2009 telah diadopsi sebagai standar nasional dengan lebih dari 50 badan standar nasional yang meliputi lebih dari 70% dari populasi global (Riskfacilitator Pty Ltd, 2015).

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Manajemen risiko penting dilakukan dalam mendukung seluruh tujuan operasional Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Cimahi yaitu, dalam rangka pemeriksaan setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan, wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Kendaraan yang dioperasikan di jalan diantaranya yaitu mobil bus, mobil barang, kereta gandeng, kereta tempelan, kendaraan khusus dan kendaraan umum. Setiap instansi, Badan hukum dan orang perseorangan yang memiliki jenis kendaraan tersebut wajib menguji kendaraanya secara berkala sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Dari pembahasan dalam Latar Belakang Masalah pada poin 1.1 maka rumusan masalah yang diambil diantaranya.

1. Bagaimana Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Cimahi dalam mengidentifikasi risiko operasional?
2. Berapa besar tingkat risiko pada Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Cimahi?
3. Bagaimana Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor dalam menerapkan strategi yang tepat berkaitan dengan risiko operasional?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan Rumusan Masalah sebelumnya. Maka tujuan dalam penelitian adalah untuk mengetahui dan menganalisis hal-hal berikut:

1. Untuk mengetahui sejauh mana Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor mengidentifikasi risiko operasional.
2. Untuk mengetahui seberapa besar tingkat risiko pada Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Cimahi.
3. Untuk dapat memberi rekomendasi strategi operasional dalam menghadapi risiko operasional pada Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Cimahi.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan Tujuan Penelitian pada poin 1.3, terdapat beberapa harapan agar penelitian ini dapat bermanfaat diantaranya.

1. Aspek Teoritis

Menambah wawasan pengetahuan terkait dengan manajemen risiko khususnya risiko operasional.

2. Aspek Praktik.

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan masukan bagi Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Cimahi terkait kebijakan operasional

3. Aspek Sosial.

Dapat memberikan pengetahuan khususnya kepada masyarakat dalam menambah rasa kepedulian terhadap risiko baik dilingkungan kerja maupun lingkungan masyarakat sekitar.

1.5 Struktur Organisasi Tesis

Penulisan struktur organisasi pada penelitian ini terdiri dari lima bab, yang diantaranya yaitu.

1. Bab I Pendahuluan

Pada bab I terdiri dari latar belakang penelitian, rumusan masalah penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan struktur organisasi tesis. Secara garis besar pada Bab I ini menggambarkan fenomena yang menarik pada Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Cimahi terkait dengan manajemen risiko operasional, sehingga menggambarkan ketertarikan penulis terhadap penelitian tersebut.

2. Bab II Kajian Pustaka

Pada bab ini menjelaskan landasan teoritis untuk mendukung penelitian terkait dengan manajemen risiko dan manajemen operasional. yang terdiri dari manajemen operasional, produktivitas, strategi operasi, konsep risiko, risiko operasional, manajemen risiko, penelitian terdahulu.

3. Bab III Metode Penelitian

Pada bab ini menjelaskan tentang alur penelitian yang terdiri desain penelitian, partisipan, populasi dan sampel instrumen penelitian, prosedur penelitian dan analisis data.

4. Bab IV Temuan dan Pembahasan

Pada bab ini menyampaikan temuan dan juga pembahasan dari hasil analisis risiko.

5. Bab V Simpulan, Rekomendasi dan Rencana Implementasi

Pada bab ini berisi tentang simpulan, rekomendasi dan rencana implementasi pengelolaan manajemen risiko operasional.