

ANALISIS PENERAPAN MANAJEMEN RISIKO DALAM PENGELOLAAN BISNIS ANGKUTAN UMUM RODA TIGA (STUDI KASUS PADA POOL BAJAJ SUNTER, JAKARTA UTARA)

Muhamad Ihsan^{*1}, Betty Ismaya²

^{1,2}Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti

²Program Studi S1 Manajemen, Sekolah Tinggi Manajemen Asuransi Trisakti

email: m.ihsan9@gmail.com¹

ABSTRAK

Penelitian ini untuk memahami penerapan manajemen risiko pada bisnis dan operasional Bajaj, termasuk keberlangsungan usahanya. Objek penelitian dilakukan pada Pool Bajaj Sunter-Jakarta Utara. Sumber utama eksplorasi eksposur risiko dengan wawancara melalui 3 (tiga) sumber yaitu Pemilik, Manajer dan Pengemudi. Parameter yang digunakan dalam menentukan dan mengklasifikasikan risiko menggunakan parameter frekuensi terjadinya dan dampak nilai kerugian. Terdapat 6 (enam) risiko yang berdampak signifikan terhadap terganggunya keberlangsungan usaha Bajaj dan 3 (tiga) risiko yang berdampak signifikan terhadap terganggunya operasional Bajaj. Perlakuan risiko tersebut saat ini dengan retensi sendiri atau mengelola risiko sendiri, karena belum tersedianya di pasar produk asuransi yang bisa dibeli oleh Pemilik terhadap risiko tersebut.

Kata kunci: Manajemen risiko, bisnis, operasional dan keberlangsungan usaha Bajaj, frekuensi terjadinya, dampak nilai kerugian.

ABSTRACT

This research to understand the application of risk management to Bajaj's business and operational, including to its business sustainability, with the object of this research is the Bajaj Pool Sunter-North Jakarta. The main source of risk exposure exploration are interviews through 3 (three) sources, namely the Owner, Manager, and Driver. The frequency (ies) and impact(s) as parameter to define and classified the risk category. There are 6 (six) risk with significant impact to disrupted the Bajaj business sustainability and 3 (three) risk with significant impact to disrupted the operational of Bajaj. The risk treatment currently by own retention or self-insured because not yet availability the insurance product against that risk.

Keywords: Risk management, Bajaj business, operational and sustainability, frequency, impact

DOI: <https://doi.org/10.35904/premium.v9i1.27>

1. PENDAHULUAN

Angkutan Umum Jalan Raya beroda tiga yaitu "Bajaj". Bajaj atau biasa orang-orang menyebut dengan "ba-jai" merupakan kendaraan bermotor yang beroda tiga dan banyak digunakan di Jakarta. Bajaj berasal dari India, yang pertama diimpor oleh PT Bajaj Auto ke Indonesia terutama ke Jakarta sejak tahun 70-an. Nama bajaj sendiri sebenarnya merupakan merk salah satu perusahaan otomotif di India, "Bajaj" Auto.

Kita akan mengetahui risiko dan bagaimana penerapan manajemen risiko yang dilakukan dalam pengelolaan bisnis dan operasional angkutan umum roda tiga hingga bisa menjaga keberlangsungan bisnis dan operasional serta pelayanan transportasi umum kepada masyarakat Jakarta selama lebih dari 45 tahun. Dalam hal pengelolaan angkutan umum roda tiga, risiko yang dapat diidentifikasi terdapat dalam beberapa yaitu risiko pengelola, risiko angkutan, dan risiko

pengemudi atau pengendara angkutan umum roda tiga tersebut. Selanjutnya untuk menunjang penelitian ini agar hasilnya valid dan *reliable*, peneliti telah memilih satu tempat penelitian dan observasi lebih lanjut yang dapat dianggap cukup mewakili entitas bisnis dan operasional bajaj yang ada di Jakarta. Oleh karena itu, peneliti memilih Pool Bajaj Sunter – Jakarta Utara sebagai tempat penelitian dan observasi.

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengidentifikasi risiko yang ada pada bisnis pengelolaan angkutan umum roda tiga.
- b. Untuk menentukan status risiko yang telah diidentifikasi dalam bisnis pengelolaan angkutan umum roda tiga.
- c. Untuk mengevaluasi kemungkinan risiko yang terjadi dan penanganannya dalam bisnis pengelolaan angkutan umum roda tiga.

Dengan menggunakan literatur utama manajemen risiko berbasis SNI ISO 31000:2009, dalam literatur manajemen risiko tersebut memberikan gambaran efektivitas penerapan manajemen risiko yang dilandasi oleh prinsip-prinsip, tujuan dan pedoman. Dalam pembahasan tersebut juga diuraikan pentingnya kerangka kerja manajemen risiko sebagai landasan dalam penerapan dalam proses manajemen risiko ditingkat operasional bisnis unit sehari-hari. Secara singkat tujuan manajemen risiko tersebut adalah pelaksanaan manajemen risiko bisa membantu mewujudkan nilai ekonomis perusahaan atau suatu usaha menjadi lebih tinggi dan meningkat setiap tahunnya sekaligus memastikan dapat menjaga keberlangsungan nilai ekonomis perusahaan atau usaha dalam setiap tahunnya.

2. METODE PENELITIAN

Peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif. Creswell (2012) menyatakan bahwa “penelitian kualitatif berarti proses eksplorasi dan memahami makna perilaku individu dan kelompok, menggambarkan masalah kemanusiaan. Proses penelitian mencakup membuat pertanyaan penelitian dan prosedur yang masih bersifat sementara, mengumpulkan data pada setiap partisipan, analisis data secara induktif, membangun data yang parsial ke dalam tema, dan selanjutnya memberikan interpretasi terhadap makna suatu data. Kegiatan akhir adalah membuat laporan ke dalam struktur yang fleksibel.”

Dalam penelitian ini, data yang digunakan oleh peneliti adalah data Primer yaitu data yang di dapat langsung dari objek penelitian melalui wawancara yang dilakukan nara sumber pemilik angkutan umum roda tiga di Pool Sunter- Jakarta Utara. Daftar pertanyaan sebelum wawancara dilakukan dan pertanyaan yang akan diberikan didasarkan atas pertanyaan-pertanyaan yang telah disiapkan sebelumnya. Pertanyaan-pertanyaan dalam wawancara dengan nara sumber dilakukan dengan 2 (dua) tujuan jawaban yaitu pertanyaan secara kuantitatif untuk menegaskan kembali data yang akan dipakai dalam melakukan pemetaan risiko dan pertanyaan secara kualitatif untuk memperkuat rekomendasi peneliti pada akhir penelitian. Wawancara dilakukan penulis dengan sumber daya manusia yang memiliki hubungan dengan Angkutan umum roda tiga di Jakarta, seperti pemilik kendaraan, pengemudi kendaraan, dan penumpang kendaraan angkutan roda tiga tersebut.

Kegiatan analisis data dalam penelitian ini, akan dimulai dengan menelaah seluruh data yang terkumpul baik data primer maupun data sekunder yang berupa hasil pengamatan, serta catatan lapangan. Hasil data yang diperoleh melalui teknik pengumpulan data itu kemudian peneliti susun hingga membentuk laporan yang sistematis.

Pembahasan hasil penelitian dijabarkan dalam bentuk deskripsi yang didukung dengan teori yang bersumber dari pemilik Pool Angkutan umum roda tiga di Sunter-Jakarta Utara, kemudian dianalisis untuk mengetahui apakah penerapan manajemen risiko berjalan dengan

baik. Selanjutnya, akan ditarik beberapa kesimpulan sebagai hasil dari penelitian. Kesimpulan dalam bentuk kualitatif diharapkan merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan tersebut dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih belum jelas sehingga setelah diteliti akan menjadi lebih jelas.

Tempat penelitian dan observasi pada Pool Bajaj Sunter – Jakarta Utara dari bulan September 2017 sampai Januari 2018. Alasan pemilihan pool ini dengan pertimbangan berikut ini: a) Berawal dari keinginan pemilik kendaraan untuk mencoba membuka peluang usaha dengan membeli satu unit kendaraan roda tiga di tahun 2006; b) Seiring regulasi Pemda DKI Jakarta mulai tahun 2015-2016 bajaj orange harus di ganti dengan bajaj biru yang berbahan bakar gas (BBG) supaya ramah lingkungan. Akhirnya pada tahun 2016-2017 bajaj orange di Pool Sunter Jakarta Utara tersebut dilakukan peremajaan dan pergantian semua menjadi bajaj biru yang berbahan bakar gas (BBG).

Ketika penelitian dilakukan, pemilik memiliki 14 (empat belas) unit kendaraan beroda tiga yang sudah beroperasi, mempunyai bengkel pribadi, dan memiliki 1 montir untuk memperbaiki jika ada kendaraan yang tiba-tiba mogok/rusak.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Sekalipun pemilik tidak memahami secara teori mengenai manajemen risiko, namun dalam praktik kesehariannya mengelola usaha bajaj, pemilik sudah menerapkan manajemen risiko sesuai pengalaman dalam mengelola bisnis bajaj selama ini. Dalam pengamatan dan penelitian, peneliti mendapatkan bahwa penilaian terhadap moral dan *behaviour* calon pengemudi bajaj menjadi faktor penting pemilik dalam membuat keputusan menerima atau tidak calon pengemudi di pool nya serta dapat dipercaya atau tidak seseorang pengemudi untuk membawa atau narik bajaj.

Berdasarkan hasil dari proses identifikasi risiko, penulis akan mengelompokkan risiko-risiko yang ada pada pengelolaan Pool bajaj tersebut berdasarkan frekuensi kejadian dan nilai kerugian yang terjadi:

Tabel 1. Pengelompokan Risiko

> 15 - 20	Kelompok 1 Risiko kecil sering terjadi
> 5 - 10	Kelompok 2 Risiko sedang tidak terlalu sering
< 5	Kelompok 3 Risiko Besar jarang terjadi

Kelompok 1 Risiko Kecil yang sering terjadi:

1. Ban kempes
2. Ban bocor
3. Kap bajaj rusak

Kelompok 2 Risiko Sedang yang tidak terlalu sering terjadi:

1. Kendaraan ditinggalkan di pinggir jalan,
2. Pengemudi tidak setoran selama lebih dari 10 hari.
3. Pajak kendaraan mati dan pengemudi tidak melapor kepada pengelola,

Kelompok 3 Risiko Besar yang jarang terjadi:

1. Tabrakan
2. Kecelakaan

3. Turun mesin setiap 1 tahun sekali.

Peneliti melakukan pengelompokan berdasarkan frekuensi kejadiannya adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Hasil Tingkat Risiko

Tingkat Dampak	Tingkat Frekuensi	Kode Risiko*
Rendah	Tinggi	1, 2, 3
Sedang	Sedang	4, 5, 6
Besar	Rendah	7, 8, 9

(*) Kode risiko adalah referensi risiko yang dibuat sendiri

Untuk memudahkan memahami pengelompokan risiko berdasarkan frekuensi kejadiannya, peneliti menggambarkannya dalam sebuah peta risiko berikut ini:

FREKUENSI KEJADIAN	Tinggi	1, 2, 3		
	Sedang		4, 5, 6	
	Rendah			7,8,9
		Rendah	Sedang	Besar
DAMPAK NILAI KERUGIAN				

Gambar 1. Peta Risiko

Berikut ini pengelompokan berdasarkan Dampak nilai kerugian yang terjadi:

Tabel 3. Hasil Tingkat Risiko

Nilai Risiko	Kode Risiko*
Nilai \leq Rp1.000.000,-	h, i
Nilai > Rp 1.000.000 – Rp 2.500.000	g
Nilai > Rp 2.500.000 – Rp 5.000.000	e,f
Nilai > Rp 5.000.000 – Rp 10.000.000	a, b, c, d

(*) Kode risiko adalah referensi risiko yang dibuat sendiri

Untuk memudahkan memahami pengelompokan risiko berdasarkan dampak nilai kerugian, peneliti menggambarkannya dalam sebuah peta risiko berikut ini:

DAMPAK NILAI KERUGIAN	Nilai > Rp 5.000.000 – Rp 10.000.000				a, b, c, d
	Nilai > Rp 2.500.000 – Rp 5.000.000			e, f	
	Nilai > Rp 1.000.000 – Rp 2.500.000		g		
	Nilai ≤ Rp 1.000.000	h, i			

Gambar 2. Peta Risiko



Diagram 1. Gabungan Frekuensi dan Dampak nilai kerugian

Setelah penulis mempelajari lebih lanjut hasil dari pemetaan risiko dan wawancara kepada pihak yang berkompeten, yakni pemilik, pengelola, dan pengemudi hingga pengguna jasa, dapatlah penulis melakukan penilaian risiko sekaligus mengelompokkan ke dalam risiko yang memiliki dampak signifikan terhadap keberlangsungan usaha bajaj dan risiko yang memiliki dampak signifikan mengganggu operasional bajaj berikut ini:

1. Terdapat 6 (enam) risiko yang berdampak signifikan terhadap keberlangsungan usaha atau bisnis Bajaj adalah berikut ini:
 - a. Kendaraan ditinggal dipinggir jalan oleh pengemudi karena pengemudi tersebut kabur membawa uang setoran,
 - b. Pajak kendaraan mati dan pengemudi tidak melapor kepada pengelola,
 - c. Tabrakan,
 - d. Kecelakaan,
 - e. Turun mesin,
 - f. Pengemudi tidak setoran lebih dari 10 hari.
2. Terdapat 3 (tiga) risiko yang berdampak signifikan mengganggu operasional Bajaj, adalah berikut ini:
 - a. Ban kempes

- b. Ban bocor
- c. Kap bajaj rusak

4. KESIMPULAN

Penelitian ini memberikan suatu kesimpulan sebagai berikut:

- a. Tidak dilaksanakannya pengelolaan manajemen risiko secara rapi dan terstruktur hal ini ditandai dengan tidak adanya aturan dan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang menjadi pegangan semua pihak.
- b. Belum adanya Pengelolaan Risiko secara efektif, Hal ini ditandai dengan tidak diketemukannya Register Risiko dan pengelolaannya secara tertulis.

Peneliti memberikan saran perbaikan untuk memastikan terjaganya keberlangsungan usaha atau bisnis Bajaj dan kebelangsungan operasional Bajaj, sebagai berikut :

- a. Agar dibuatkan aturan secara tertulis kemudian disosialisasikan dan dijadikan panduan semua pihak.
- b. Agar dibuatkan Register Risiko dan Pengelolaannya secara tertulis untuk memonitor pengelolaan Pool Bajaj sehari-hari.
- c. Perlu adanya 30% dari setoran harian yang dialokasikan untuk cadangan dana terhadap risiko-risiko yang bisa mengganggu keberlangsungan usaha bajaj, mengingat belum tersedianya di pasar produk asuransi atas risiko tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Djohanputro, Bramantyo. (2008). *Manajemen Risiko Korporat*. Jakarta: PPM Manajemen.
- Imam, Gunawan. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif Teori & Prakti.*, Jakarta: PT Bumi Aksara.
- International Organization for Standardization (ISO). (2009). *ISO 31000 - Risk Management: Principles and Guidelines*, Geneva: International Organization for Standardization.
- M. Hanafi, Mamduh. (2016). *Pedoman Manajemen Risiko – KNKG*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.
- Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Pengertian Jalan Raya.