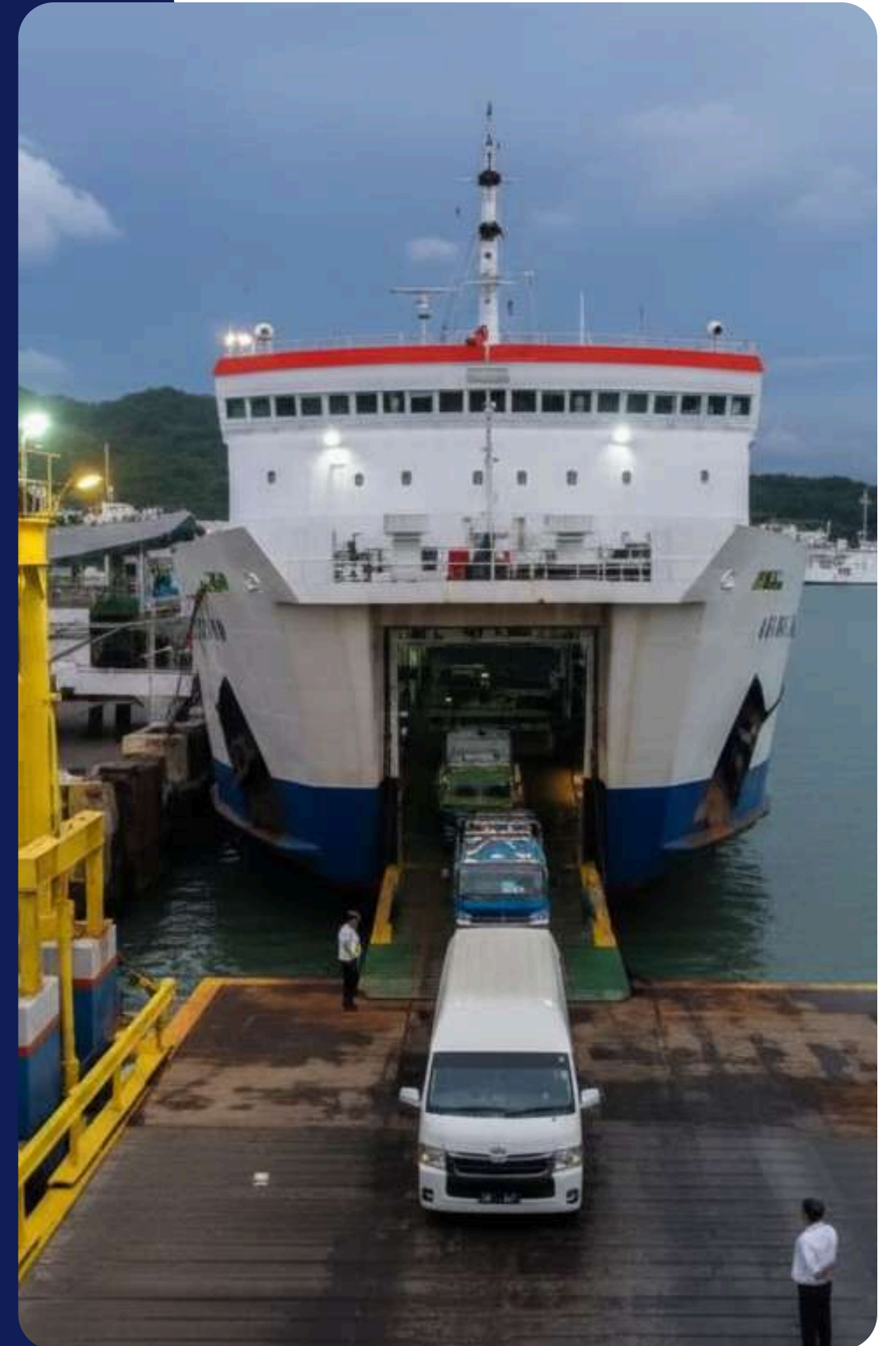
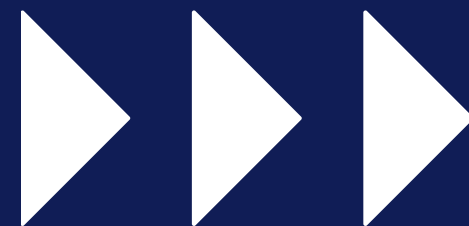




# Analisis Risiko Operasional Pelabuhan Dengan Metode Enterprise Risk Management (ERM) di PT ASDP Ferry Indonesia Cabang Merak

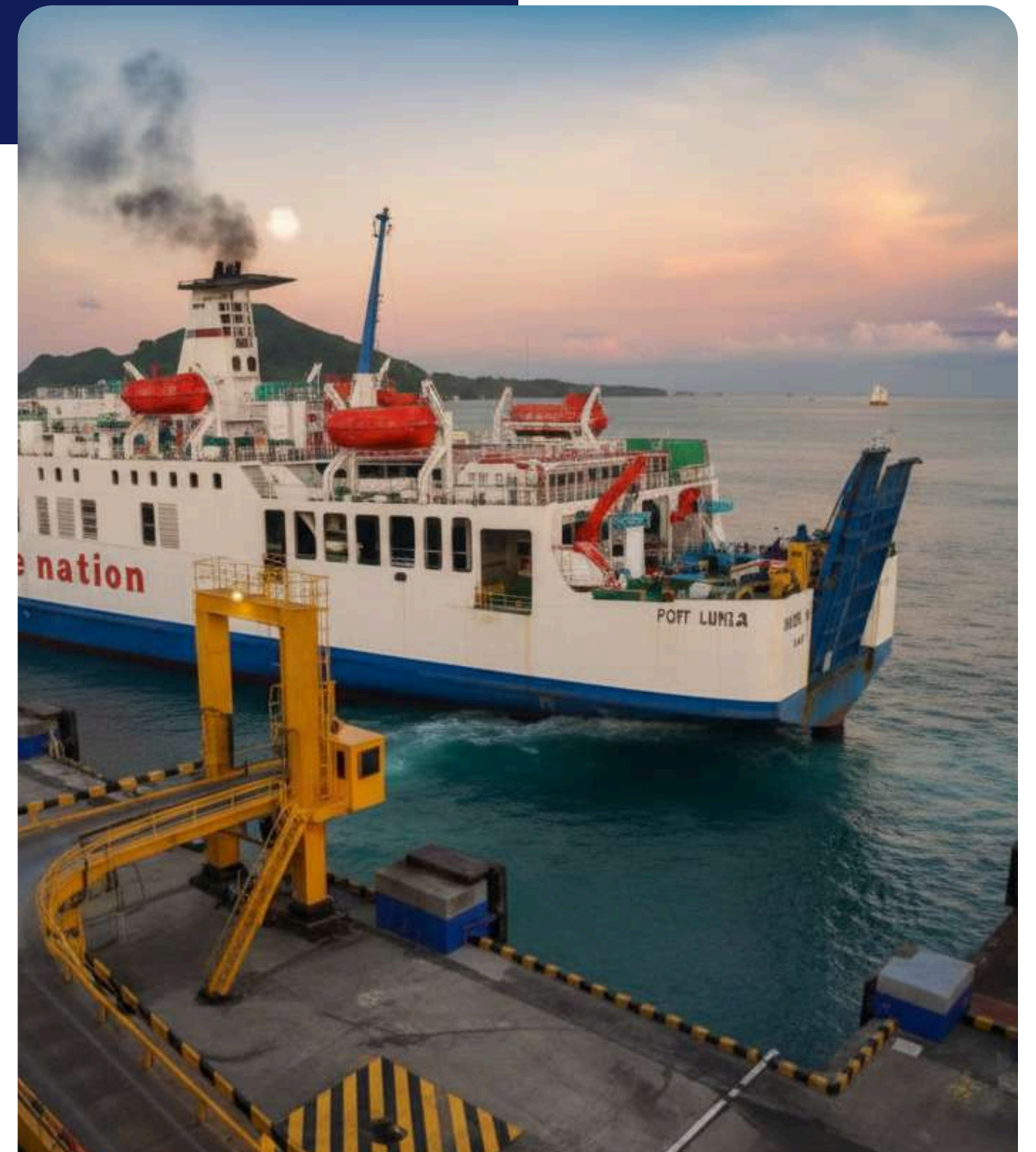
Presented By

**Farah Istiqomah**



# CONTENT

01. Pendahuluan
02. Metode Penelitian
03. Hasil dan Pembahasan
04. Kesimpulan



# PENDAHULUAN

## PERAN PELABUHAN

Pelabuhan merupakan infrastruktur strategis yang mendukung pergerakan barang, kendaraan, dan manusia. Keberadaannya berkontribusi besar terhadap kelancaran mobilitas serta pertumbuhan sektor ekonomi dan industri.

## URGENSI PENELITIAN

PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Merak merupakan pengelola rute utama Merak–Bakauheni. Proses embarkasi dan debarkasi kendaraan menjadi titik operasional paling krusial karena tingginya volume pengguna jasa. Peningkatan volume kendaraan dan penumpang memperbesar potensi risiko seperti gangguan operasional, kecelakaan, serta kerugian finansial dan reputasi jika tidak dikelola dengan baik.

## **FOKUS PERMASALAHAN :**

- mengidentifikasi risiko pada kegiatan embarkasi–debarkasi kendaraan
- menganalisis tingkat risiko berdasarkan kemungkinan dan dampak
- merumuskan upaya mitigasi agar proses bongkar muat berjalan aman, efisien, dan sesuai prinsip manajemen risiko perusahaan.



## **PENTINGNYA PENGELOLAAN RISIKO**

Perusahaan membutuhkan manajemen risiko yang terstruktur untuk meminimalkan gangguan operasional. ERM digunakan sebagai pendekatan menyeluruh dalam mengidentifikasi, menilai, dan mengelola risiko.



# METODE PENELITIAN

Penelitian menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif untuk memahami fenomena secara mendalam melalui wawancara, observasi, dan dokumen.

## LOKASI PENELITIAN

Dilaksanakan di PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Merak, dengan fokus pada proses embarkasi dan debarkasi kendaraan.

## TEKNIK PENGUMPULAN DATA

- Dokumentasi
- Observasi langsung di area pelabuhan
- Wawancara dengan pihak terkait

## TEKNIK ANALISIS DATA

Analisis menggunakan kerangka delapan komponen ERM COSO (2004), untuk mengidentifikasi, menilai, dan menginterpretasikan risiko berdasarkan kondisi nyata di lapangan.

# PEMBAHASAN

LINGKUNGAN  
INTERNAL

PENETAPAN  
TUJUAN

IDENTIFKASI  
RISIKO

PENILAIAN RISIKO

RESPON RISIKO

PENGENDALIAN  
RISIKO

INFORMASI DAN  
KOMUNIASI

PENGAWASAN

Penerapan manajemen risiko dijalankan dengan mengacu pada metode ERM COSO, mulai dari lingkungan internal perusahaan, menetapkan tujuan, mengidentifikasi risiko yang ada, membuat penilaian risiko, mengelola risiko dan menerapkan aktivitas manajemen risiko pada tingkat tinggi dan menengah.

# LINGKUNGAN INTERNAL

## 1. Briefing Rutin

ASDP Merak melaksanakan briefing sebelum dan sesudah jam kerja untuk menegaskan tugas, menyampaikan informasi operasional terbaru, serta memperkuat penerapan SOP. Pada unit keamanan, briefing kadang dihadiri manajemen dan disertai latihan bela diri singkat guna menjaga kesiapan petugas.

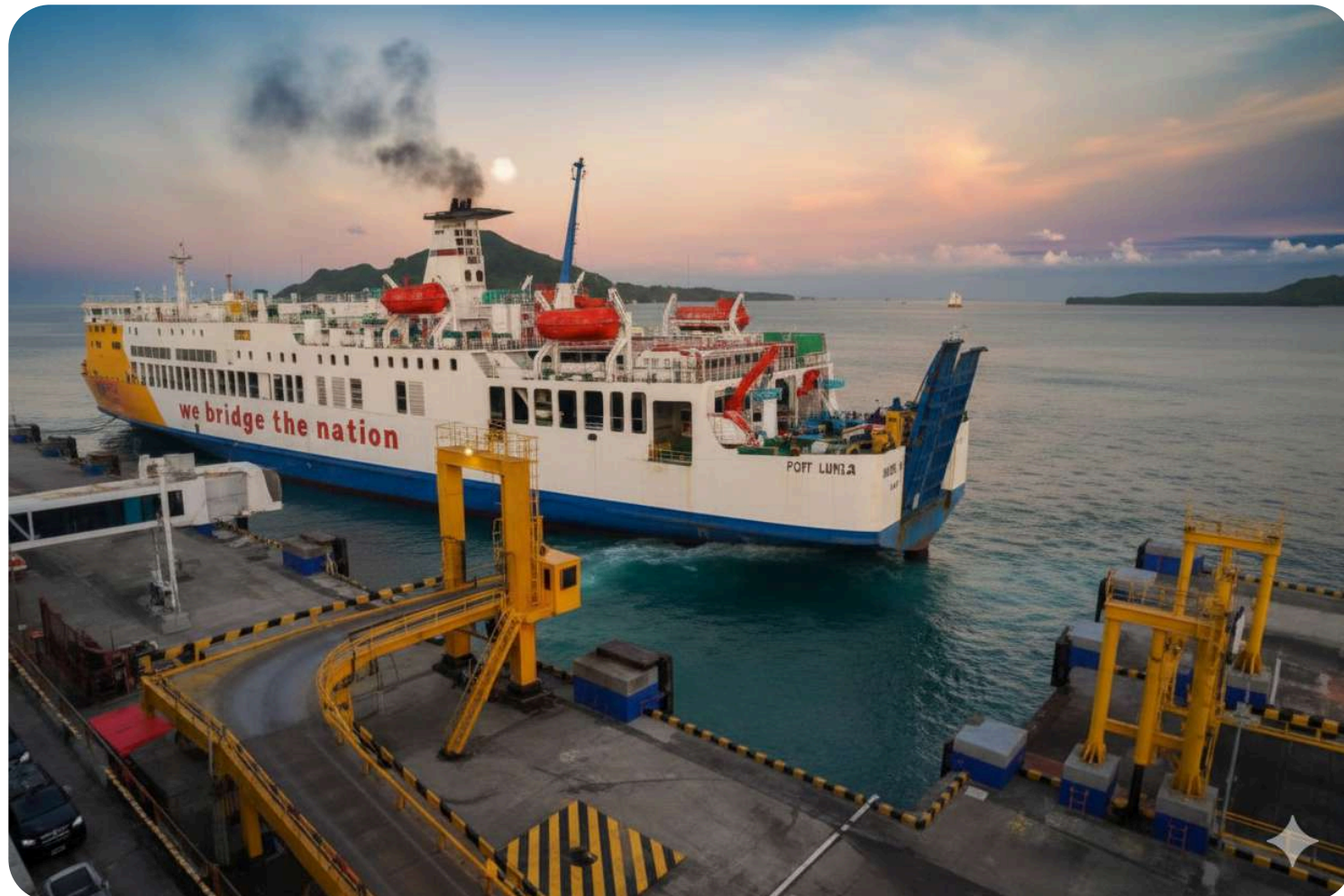
## 2. Pelatihan K3

Pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dilaksanakan minimal dua kali setahun, mencakup simulasi tanggap darurat, penanganan kebakaran, dan prosedur evakuasi untuk meningkatkan kesiapsiagaan seluruh pegawai.

## 3. Pelatihan Manajemen Risiko

Setiap tahun, pegawai mengikuti pelatihan atau workshop manajemen risiko dari internal perusahaan maupun Kantor Pusat untuk memastikan pemahaman terkait identifikasi, analisis, dan pengendalian risiko.

# PENETAPAN TUJUAN



PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Merak menetapkan tujuan operasional yang selaras dengan visi perusahaan untuk menghadirkan layanan penyeberangan yang aman, efisien, dan berdaya saing. Tujuan tersebut meliputi peningkatan keselamatan dan kualitas layanan, pelaksanaan bongkar muat yang tertib sesuai standar, serta penguatan koordinasi melalui briefing rutin. Di sisi pelaporan, perusahaan menekankan akurasi dan ketepatan waktu pencatatan data manifest dengan dukungan sistem digital dan pengecekan ganda. Selain itu, seluruh kegiatan operasional dijalankan dengan mematuhi regulasi pemerintah dan kebijakan internal. Penetapan tujuan ini mencerminkan penerapan prinsip ERM dalam mendukung efektivitas operasional dan pengelolaan risiko di lingkungan pelabuhan.

# IDENTIFIKASI RISIKO

<u>Jenis Risiko</u>	No.	Risiko	Penyebab Risiko
Risiko Operasional	R1	Kesalahan rute pada tiket (Bakau-Merak)	Kelalaian penumpang dalam memperhatikan rute tiket.
	R2	Data manifest yang tidak sesuai	Ketidapatuhan penumpang dalam memenuhi prosedur.
	R3	Ketidaksesuaian waktu <i>check-in</i> tiket	Penumpang melakukan <i>check-in</i> tidak tepat waktu.
	R4	Ketidaksesuaian golongan kendaraan pada tiket	Kelalaian dan ketidaktahuan penumpang dalam klasifikasi golongan.
	R5	Masuknya orang dan kendaraan yang tidak berkepentingan	Lemahnya pengawasan akses, rendahnya kepatuhan oknum.
	R6	Risiko praktik suap dalam operasional pelabuhan	Lemahnya pengawasan internal, oknum petugas yang memanfaatkan celah
	R7	Tabrakan antar kendaraan saat proses embarkasi dan debarkasi	Kelalaian pengguna jasa karena tidak fokus dan terburu-buru dalam berkendara di area
	R8	Kendaraan yang memotong antrian	Pengguna jasa tidak patuh terhadap prosedur.
	R9	Jatuh ke laut atau tergelincir di dermaga	Disebabkan oleh cuaca buruk dan muatan yang overload.
	R10.	Kerusakan fasilitas pelabuhan	Kendaraan overload yang dipaksakan masuk.

# PENILAIAN RISIKO

## OCCURANCE

No.	Nama Respoden	Kode Risiko									
		R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
1	PIC Risiko	4	4	4	2	3	1	2	1	1	1
2	As. Supervisor Op.	3	4	4	2	4	1	2	1	1	1
3	Chief Sekurity	3	3	3	2	4	1	3	2	1	1
4	Gate Staff	4	5	5	2	3	1	1	1	1	1
Total		14	16	16	8	14	4	8	5	4	4
Rata-rata		4	4	4	2	4	1	2	1	1	1

## SEVERITY

No.	Nama Respoden	Kode Risiko									
		R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
1	PIC Risiko	2	2	1	1	2	3	4	2	5	4
2	As. Supervisor Op.	2	3	1	1	2	3	4	1	5	4
3	Chief Sekurity	2	1	1	1	3	3	3	2	5	4
4	Gate Staff	2	2	1	2	1	3	3	2	4	3
Total		8	8	4	5	8	12	14	7	19	15
Rata-rata		2	2	1	1	2	3	4	2	5	4

# PENILAIAN RISIKO

## RISK SCORE

Berdasarkan Tabel hasil penilaian risiko, setiap jenis risiko dievaluasi menggunakan tiga indikator utama, yaitu Occurrence (O) yang menggambarkan frekuensi terjadinya risiko, Severity (S) yang menilai tingkat keparahan dampak, serta Risk Score (RS) yang diperoleh dari hasil perkalian keduanya ( $RS = O \times S$ ). Nilai tersebut selanjutnya dipetakan ke dalam matriks risiko untuk mengetahui tingkat keparahan dan kemungkinan terjadinya masing-masing risiko.

Jenis Risiko	No.	Risiko	O	S	RS (O×S)
Risiko Operasional	R1	Kesalahan rute pada tiket (Bakau-Merak)	4	2	8
	R2	Data manifest yang tidak sesuai	4	2	8
	R3	Ketidaksesuaian waktu <i>check-in</i> tiket	4	1	4
	R4	Ketidaksesuaian golongan kendaraan pada tiket	2	1	2
	R5	Masuknya orang dan kendaraan yang tidak berkepentingan	4	2	8
	R6	Risiko praktik suap dalam operasional pelabuhan	1	3	3
	R7	Tabrakan antar kendaraan saat proses embarkasi dan debarkasi	2	4	8
	R8	Kendaraan yang memotong antrian	1	2	2

# RISK MATRIX

		Dampak/Severity				
		1	2	3	4	5
Significance						
		Insignificant Impact	Minor Impact	Moderate Minor	Major Impact	Major Impact to Large
Likelihood	5 Almost Certain					
	4 Likely	<b>R3</b>	<b>R1,R2,R5</b>			
	3 Moderate					
	2 Unlikely	<b>R4</b>			<b>R7</b>	
	1 Rare		<b>R8</b>	<b>R6</b>	<b>R10</b>	<b>R9</b>

# PENGEDEALIAN RISIKO

## MODERATE

kesalahan rute tiket, ketidaksesuaian manifest, masuknya orang tidak berkepentingan, tabrakan kendaraan, risiko jatuh di dermaga, dan kerusakan fasilitas. Mayoritas ditangani dengan risk reduction, sedangkan kerusakan fasilitas melalui risk sharing.

## VERY LOW

Ketidaksesuaian golongan kendaraan dan pemotongan antrean dinilai berdampak rendah, sehingga ditangani dengan risk acceptance.

## LOW

Risiko meliputi ketidaksesuaian waktu check-in dan potensi suap. Keterlambatan check-in diterima dengan risk acceptance, sedangkan potensi suap dihindari melalui risk avoidance.

# INFORMASI DAN KOMUNIKASI

Komponen informasi dan komunikasi di ASDP Merak berperan penting dalam pengelolaan risiko operasional. Komunikasi dilakukan secara formal melalui briefing sebelum operasional serta secara langsung di lapangan selama proses embarkasi dan debarkasi. Petugas dermaga menggunakan handy talky (HT) untuk menyampaikan kondisi lapangan, potensi gangguan, dan instruksi keselamatan secara real-time. Mekanisme komunikasi ini memastikan koordinasi yang cepat dan efektif, sehingga risiko seperti kemacetan, tabrakan, atau gangguan teknis dapat segera diantisipasi.

# MONITORING

Tahap monitoring dilakukan setelah seluruh proses ERM diterapkan untuk memastikan bahwa pengendalian risiko berjalan efektif dan sesuai tujuan organisasi. Pengawasan dilakukan melalui pemantauan langsung di lapangan terhadap kendala operasional, hambatan yang dialami karyawan, serta kondisi sarana dan prasarana pelabuhan, seperti peralatan bongkar muat dan area dermaga. Selain itu, pimpinan melakukan evaluasi melalui laporan harian yang mencatat pelaksanaan tugas dan permasalahan di area operasional. Dengan pengawasan yang konsisten, perusahaan dapat segera menangani isu yang muncul sehingga risiko operasional tetap terkendali dan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Merak berlangsung aman, tertib, dan sesuai standar layanan.

THANK YOU

