

Sosialisasi Wawasan Pasar Pengiriman Kargo Internasional 2021

Socialization Of 2021 International Freight Market Insight

Budi N. Rochmadi ^{a,1}, Christianto Eka Wiguna ^{b,2}, Peppy Fachrial ^{c,3}

^{a,c} Institut Transport Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

^b Universitas Bina Nusantara, Jakarta, Indonesia

^{1*} brochmadi@gmail.com, ²wigunachristian@gmail.com, peppy.fachrial1@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

The Covid-19 pandemic that occurred in 2020 had a major impact on the socio-economic life of the community by implementing social distancing programs in several countries. The impact of the world economy occurs with a contraction of -5% in 2020 (UNCTAD, 2021). Nationally, the economic contraction occurred at -2.07% (BPS, 2021a). In general, the national export and import industry (EXIM) has been hard-hit by increasing international transportation prices, scarcity of transportation equipment and imbalance in transport capacity. The impact also continues in early 2021, when the economy starts to pick up, fueling demand for international transportation but does not keep pace with the recovery of transport capacity. The purpose of this webinar is to provide information to exim players about international transportation and effective solutions from hands-on practitioners working in the field of freight forwarding. The material presented here is drawn from the market prospects, transportation reports, global research and KWE internal reports. With these materials, the information provided in the webinar becomes more actual. The response to the webinar was very positive. In general, the exim industry players are helped by the information provided. Several participants also eager to know when the capacity imbalance will be resolved.

Keywords: Freight market insight, imbalance in transport capacity, scarcity of containers, pandemic

ABSTRAK

Pandemi Covid-19 yang terjadi pada tahun 2020 berdampak besar terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat dengan adanya penerapan program *social distancing* di beberapa negara. Dampak perekonomian dunia terjadi dengan kontraksi sebesar -5% pada tahun 2020 (UNCTAD, 2021). Secara nasional, kontraksi ekonomi terjadi sebesar -2,07% (BPS, 2021). Secara umum, industri ekspor dan impor nasional (EXIM) terpukul oleh kenaikan harga transportasi internasional, kelangkaan sarana transportasi dan ketidakseimbangan kapasitas

transportasi. Dampaknya juga berlanjut di awal tahun 2021, ketika ekonomi mulai beranjak pulih, terjadi kenaikan permintaan transportasi secara internasional tetapi hal ini tidak imbangi dengan pemulihan kapasitas transportasi. Tujuan dari webinar ini adalah untuk memberikan informasi dan solusi efektif kepada pelaku exim tentang transportasi internasional dari praktisi langsung yang bekerja di bidang pengiriman barang. Materi yang disajikan di sini diambil dari prospek pasar, laporan transportasi, riset global dan laporan internal KWE. Dengan sajian materi tersebut, kita harapkan informasi yang diberikan dalam webinar menjadi lebih aktual. Respon terhadap webinar sangat positif. Secara umum, para pelaku industri exim terbantu dengan informasi yang diberikan. Beberapa peserta juga ingin tahu kapan prediksi ketidakseimbangan kapasitas tersebut akan teratasi.

Kata kunci: Wawasan pasar barang, ketidakseimbangan kapasitas angkut, kelangkaan peti kemas, pandemi

A. Pendahuluan

Permasalahan transportasi global

Semenjak WHO menetapkan covid-19 menetapkan sebagai pandemi global pada bulan Maret 2020, maka berbagai pembatasan sosial terjadi diberbagai negara. Ekonomi secara keseluruhan melambat bahkan menurut UN (UN, 2020) Pandemi telah menimbulkan krisis kesehatan dan ekonomi yang belum pernah terjadi sebelumnya dalam lingkup dan skala besarnya. Kerugian output kumulatif yang diproyeksikan selama 2020 dan 2021 — hampir \$ 8,5 triliun.

Transportasi global juga mengalami penurunan tajam, IATA dalam laporan bulan Desember 2020 (IATA, 2020), mengutarakan bahwa pada tahun 2020 secara keseluruhan, CTK Industri keseluruhan (Industry-wide CTK*) turun 10,6% tahun ke tahun. Demikian halnya transportasi laut juga mengalami penurunan drastis, dalam 24 minggu pertama tahun 2020, permintaan kapal di seluruh dunia berkurang 8,7 persen, turun dari 1,1 juta permintaan yang direkam selama 24 minggu pertama tahun 2019 (UNCTAD, 2020).

Berdasarkan laporan WHO (WHO, 2020) menetapkan Covid-19 sebagai pandemi pada tanggal 11 Maret 2020, akan tetapi peristiwa penyebaran penyakit sudah dimulai pada akhir 2019. Dampak COVID-19 pertama kali dirasakan di China dengan Wuhan sebagai episentrum pandemi. Kargo menumpuk di pelabuhan kontainer utama China, pembatasan perjalanan menyebabkan kekurangan pengemudi truk untuk mengambil kontainer, dan operator laut membatalkan (atau menutup) pelayaran. Kekurangan komponen dari China berpengaruh terhadap manufaktur di luar negeri. Industri besar di dunia, termasuk otomotif, elektronik, farmasi, peralatan dan perlengkapan medis, serta barang-barang konsumen, semuanya terkena dampaknya (IFC, 2020).

Pembatasan sosial dan penutupan perbatasan serta pengaturan jarak antar manusia berakibat pada (bottleneck) kemacetan di sector transportasi dan logistik. Webinar ini dilakukan untuk menjelaskan tentang efek pandemi terhadap kinerja transportasi dan logistik secara global. Harapannya dengan webinar ini mampu memberikan penjelasan secara rinci dari kondisi pemain logistik dan transportasi secara nyata

Begitu banyak informasi yang beredar mengenai dampak Pandemi Covid-19 akan tetapi masih sedikit informasi tambahan yang berasal dari para pelaku industri transportasi salah satunya freight forwarding. Dengan mengacu pembahasan di atas maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut (1) Kurangnya informasi tentang ketidakseimbangan kapasitas angkut baik untuk laut maupun udara secara rinci (2) Bagaimana faktor-faktor yang mengakibatkan terjadinya ketidakseimbangan kapasitas angkut tersebut (3) Apakah webinar ini memberikan manfaat untuk peningkatan pemahaman bagi peserta?

Tujuan

Tujuan dari kegiatan Webinar “2021 International Freight Market Insight” ini adalah (1) Berbagi pengetahuan (*sharing knowledge*) tentang market insight yang terjadi pada transportasi dan logistik secara global dalam masa pandemi sehingga terjadi ketidakseimbangan kapasitas angkut untuk transportasi laut dan udara. (2) Memberikan sinyalemen, proyeksi dan kemungkinan solusi yang memungkinkan bagi pelaku industri Exim untuk mengatur ulang pola produksi dengan mengikuti perkembangan supply chain secara nasional dan global di dalam masa pandemik.

Metode

Kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat (PkM) ini menggunakan metode Web Seminar atau Webinar berupa pemaparan materi dan tanya jawab dari beberapa pemateri. Webinar dilakukan dengan media daring (*Microsoft Teams meeting*). Tema webinar adalah “2021 International Freight Market Insight”. Target peserta (Audience Target) yang disasar dalam webinar ini adalah pelaku industri exim terutama yang ada dalam database PT. KWE. Pelaku industri exim adalah pelanggan atau prospek yang belum menjadi pelanggan PT. KWE dengan berbagai segmen industri.

Untuk mengetahui seberapa besar pemahaman peserta terhadap materi, maka dilakukan pre-test. Pre-test ini disusun secara ringkas dalam beberapa pertanyaan yang intinya untuk melihat apakah peserta mengerti tentang efek pandemi terhadap pengiriman kargo serta faktor-faktor yang berpengaruh didalamnya.

Kegiatan dilaksanakan pada hari Rabu, 17 Maret 2021, mulai pukul 13.30 sd 15.30 WIB. Kegiatan Webinar ini dilaksanakan oleh tiga orang dosen dan satu orang mahasiswa sebagai tenaga pendukung.

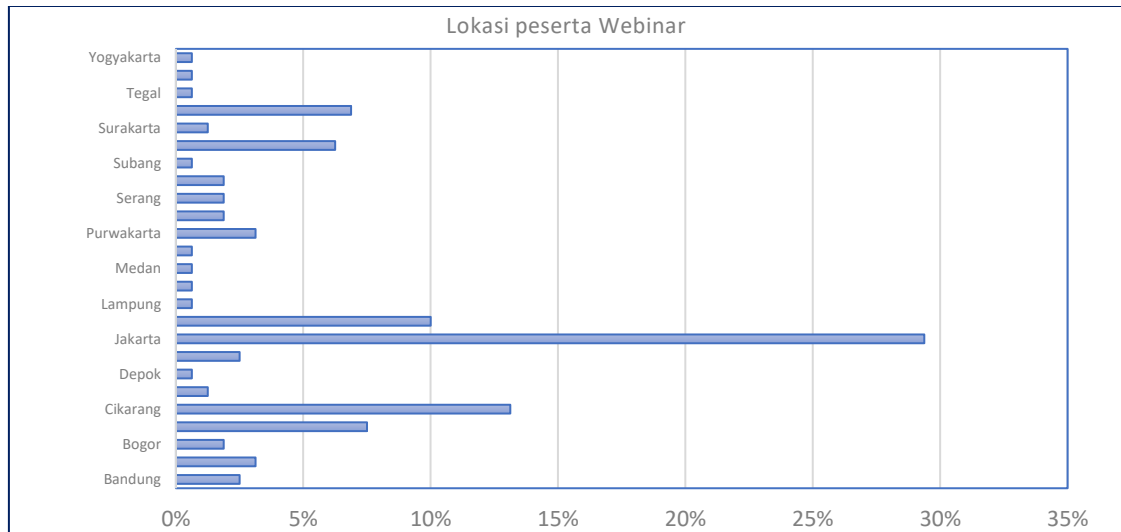
B. Hasil dan Pembahasan

Karakteristik Peserta

Jumlah peserta yang dijangkau pada awal rencana pelaksanaan kurang lebih mendekati 600 orang yang terdiri dari berbagai perusahaan. Akan tetapi mendekati hari pelaksanaan peserta yang tetap untuk mengikuti webinar berkurang dan pada saat webinar tercatat 160 orang.

Berdasarkan lokasi peserta tersebar di 25 kota dan 7 propinsi. Berdasarkan gambar-1 terlihat bahwa peserta paling banyak dari Jakarta diikuti Cikarang, Karawang dan Tangerang. Hal ini wajar karena di tiga lokasi terakhir tersebut banyak berdiri Kompleks Industri.

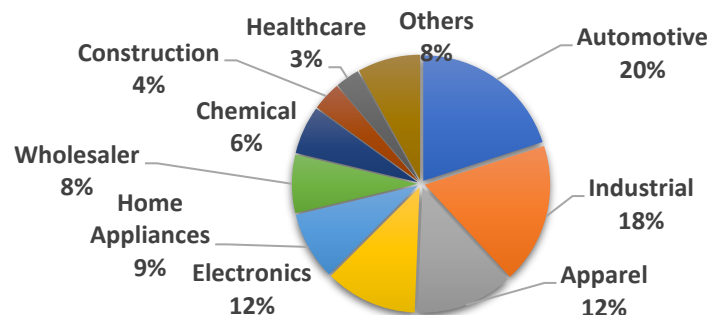
Gambar 1. Peserta berdasarkan lokasi



Sumber: data diolah tim PkM

Berdasarkan jenis usaha maka klasifikasi peserta webinar dapat dilihat pada gambar-2. Industri automotive menduduki peringkat tertinggi, diikuti oleh Industrial serta apparel dan elektronik dalam prosentase yang sama.

Gambar 2. Peserta berdasarkan Kategori Industri



Sumber: data diolah tim PkM

Pelaksanaan Kegiatan

Dosen pengusul dan sekaligus yang menjadi presenter kegiatan program PkM Webinar “2021 International Freight Market Insight” sebanyak 2 orang dosen yang terdiri dari 1 orang dosen ITL Trisakti sekaligus bertugas sebagai ketua dan 1 orang dosen dari Bina Nusantara bertindak sebagai anggota. Presenter lain adalah pegawai PT. KWE bertindak sebagai moderator. Tim juga dibantu oleh Dosen ITL Trisakti yang membantu agar video conference berjalan lancar dan melakukan tindakan-tindakan lain yang berhubungan dengan teknis penyiaran.

Kegiatan ini juga melibatkan 1 orang mahasiswa yang berasal dari prodi Manajemen Konsentrasi Manajemen Logistik (MLog), dengan nama Prasadha Ardiansyah/ ITL Trisakti Mlog/224414221.

Proses Webinar

Meliputi Proses Pendahuluan, dengan melaksanakan beberapa aktifitas sebagai berikut (1) Tahapan Pembuatan Proposal, dimulai dengan pembentukan tim, rencana bentuk acara serta pembagian tugas. Selanjutnya dilakukan penyusunan proposal (2) Tahapan

Preliminary Survey, mengidentifikasi kebutuhan peserta dengan cara melakukan komunikasi berkelanjutan dengan pelaku industri exim, menggali informasi tentang topik yang diperlukan dan yang akan disajikan (3) Tahapan identifikasi permasalahan peserta (4) Tahapan teknis kegiatan webinar : Penentuan video conference format, Gladi resik (rehearsal) beberapa kali untuk melihat kualitas gambar dan suara serta melihat banyaknya waktu yang dialokasikan untuk presentasi dan tanya jawab dan membuat Contingency plan dengan presentasi dilakukan di beberapa tempat seandainya terjadi kendala internet atau listrik (5) Tahapan pelaksanaan kegiatan Webinar “2021 International Freight Market Insight”.

Kegiatan webinar ini dipresentasikan oleh 1 (satu) orang dosen dari Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti, yaitu : Bpk Drs. Budi Nur Rochmadi, MBA; 1 (satu) orang dari Bina Nusantara yaitu Bpk. Christianto Eka Wiguna, SE, ME dan Sales Manager PT KWE Indonesia Ibu Rizkinaya Saritan, MBA. Serta Dosen ITL Trisakti Bpk Peppy Fachrial dan didampingi oleh 1 (satu) mahasiswa, yaitu : Prasadha Ardiansyah. Jumlah peserta sebanyak 160 (seratus enam puluh) orang pelaku industri Exim yang tersebar di 25 kota di 7 propinsi.

Sebagai pemateri pertama Ibu Rizkinaya Saritan, MBA dengan membuka acara webinar serta memperkenalkan para pemateri kepada para peserta. Kegiatan Webinar merupakan salah satu cara untuk mengenalkan kondisi dan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap transportasi global. Agenda Webinar adalah sebagai berikut (1) Indonesia Economy market update (2) Shipping Industry market for Air freight (3) Shipping Industry market for Sea freight (4) An overview of Kintetsu World Express (5) Container round use. Dilanjutkan dengan Pemaparan tentang Kintetsu Holding sebagai induk perusahaan PT. KWE. Pemaparan dimulai dari sejarah hingga portofolio usaha yang dilakukan sekarang. Tentunya juga menyinggung bagaimana PT. KWE dapat membantu para pelanggan. Pada agenda terakhir Ibu Rizkinaya memaparkan produk logistic terbaru PT. KWE berupa container round use. Produk ini intinya adalah memanfaatkan container yang digunakan dalam impor dan langsung dialihfungsikan menjadi container ekspor untuk pelanggan yang sama. Untuk pelanggan yang berbeda konsepnya menggunakan Container Matching Service.

Selanjutnya Bpk Drs. Budi Nur Rochmadi, MBA, sebagai pemateri kedua menerangkan tentang permasalahan ekonomi Indonesia di tahun 2020 beserta uraian rinci mengenai faktor yang mempengaruhinya. Materi webinar yang pertama diberikan adalah kondisi perekonomian (PDB) Indonesia pada tahun 2020, dimana Indonesia mencatat pertumbuhan negative secara tahunan. Penjelasan berikutnya mengindikasikan bahwa sektor transportasi dan pergudangan menyumbangkan kontraksi PDB terbesar (BPS, 2021b).

Pemaparan dilanjutkan dengan prospek tahun 2021 dengan keyakinan pemerintah bahwa PDB akan kembali positif di kisaran 4.5 – 5.5% meski ratio defisit neraca berjalan akan naik. Sesuai dengan laporan dari World Bank (The World Bank, 2020) “kontraksi ekonomi melambat pada kuartal ketiga (- 3,5 persen yoy) didorong oleh net ekspor yang lebih kuat dan pemulihan substansial dalam konsumsi publik”.

Kemudian dilanjutkan dengan pemaparan tentang *Shipping Industry market for Air freight*. Pada intinya sesi ini menerangkan tentang efek pandemi terhadap transportasi global, sehingga memicu terjadinya ketidakseimbangan penawaran dan permintaan kapasitas angkut transportasi udara. IATA dalam laporannya di bulan Desember 2020 (IATA, 2020), menyatakan bahwa penurunan *belly cargo* (pesawat penumpang yang mengangkut kargo) sebanyak 53% (yoy) secara global tidak mampu memenuhi permintaan pasar meski ada kenaikan *freighters* (pesawat pengangkut kargo) sebesar 24% (yoy). Hal ini tentu saja berpengaruh terhadap naiknya harga angkut lewat udara secara umum.

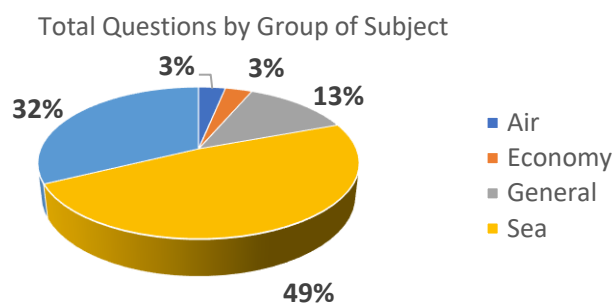
Pada Sesi ketiga, Bpk Christian Eka Wiguna, SE, ME, memaparkan tentang *Shipping Industry market for Sea freight* ini menjelaskan tentang perilaku permintaan (demand) dikaitkan dengan penawaran kapasitas angkut transportasi laut. Dalam sesi ini pemateri juga memaparkan kondisi eksternal yang terjadi dengan adanya penumpukan container dan keterlambatan bongkar muat kapal pada sebagian besar pelabuhan utama di Amerika Serikat. Hal ini memperburuk kondisi yang sudah ada sehingga memperlebar kesenjangan antara permintaan dan penawaran kapasitas angkut transportasi laut.

Evaluasi kegiatan

Setelah sesi pemaparan materi selesai, maka dilanjutkan dengan tanya jawab. Untuk mempersingkat waktu maka peserta diminta untuk menuliskan pertanyaan di kolom *chat*, kemudian setelah selesai pemaparan materi para pemateri memberikan jawaban dari pertanyaan tersebut.

Berdasarkan pertanyaan yang ada, maka bisa dikelompokkan berdasarkan *group of subjects* (kelompok materi utama). Dari gambar 4.10 terlihat bahwa pertanyaan tentang Sea (Transportasi Laut) paling dominan sebesar 49%. Hal ini wajar karena moda transportasi yang digunakan sebagian peserta adalah transportasi laut. Sehingga segala permasalahan yang berkaitan dengan transportasi laut menjadi perhatian utama.

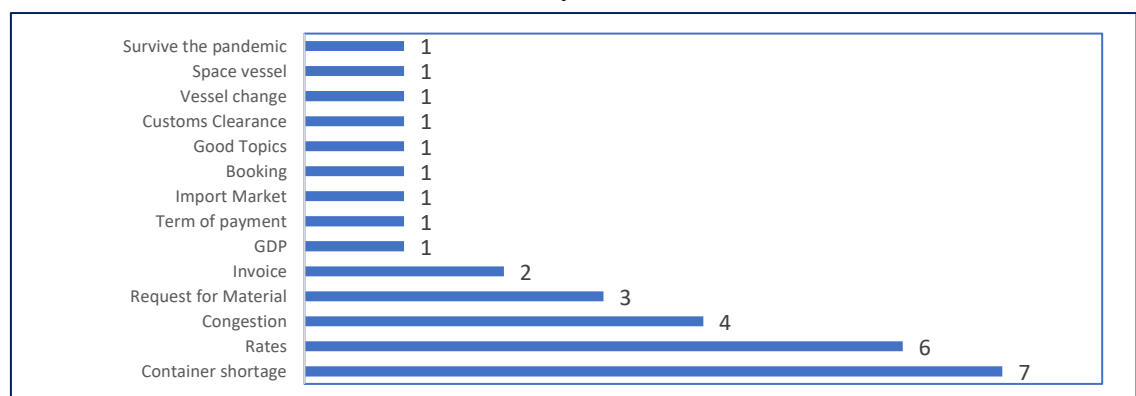
Gambar 3. Pertanyaan berdasarkan Group of Subject



Sumber: diolah tim PKM dari tabulasi pertanyaan peserta

Apabila diteliti lebih jauh maka ditemukan permasalahan yang terbesar adalah kelangkaan kontainer (container shortage), diikuti naiknya harga transportasi baik laut maupun udara serta adanya kepadatan bongkar muat yang terjadi di pelabuhan utama Amerika Serikat. Diluar itu juga ditemukan beberapa peserta meminta copy materi webinar, terlihat bahwa peserta sangat antusias.

Gambar 4. Pertanyaan rinci

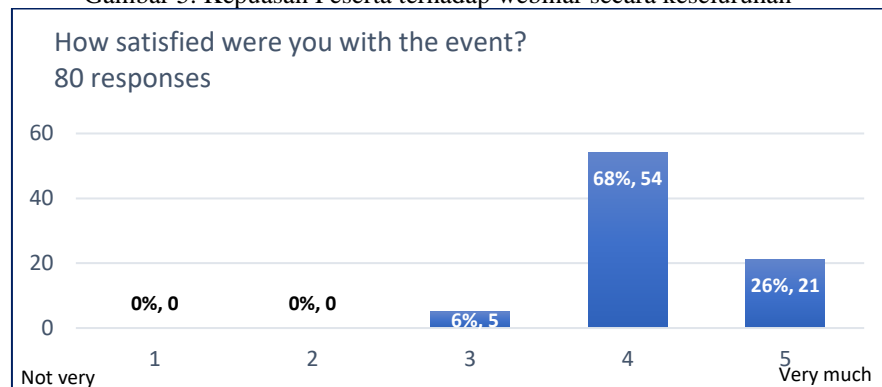


Sumber: diolah tim PKM dari tabulasi pertanyaan peserta

Hampir semua pertanyaan dijawab pada sesi terakhir, karena keterbatasan waktu maka dua pertanyaan terakhir ditindaklanjuti secara terpisah oleh staf sales KWE. Pada umumnya tanggapan peserta cukup menggembirakan dan jawaban-jawaban yang diberikan oleh para pemateri cukup memuaskan.

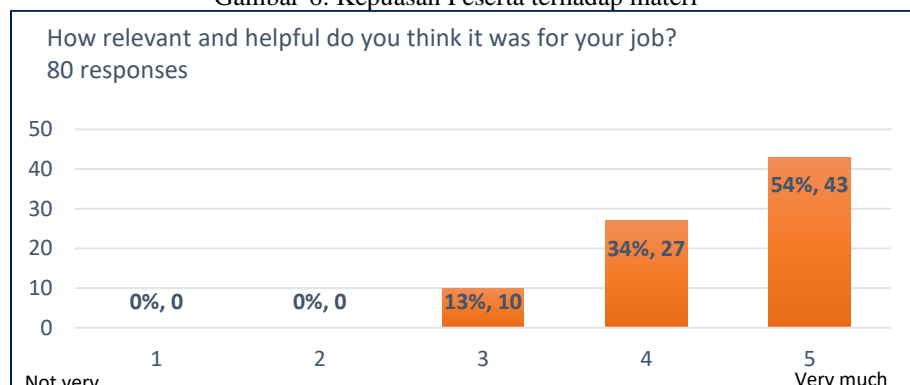
Untuk mengetahui manfaat webinar bagi peserta dan sebagai bahan evaluasi untuk meningkatkan mutu kegiatan PkM di masa yang akan datang, maka tim telah mendistribusikan angket penilaian kegiatan PkM secara online dalam bentuk *google form* yang dikirim ke semua peserta akan tetapi hanya 80 peserta yang mengisi survey dan mengirimkan kembali. Angket berisi 8 pernyataan yang diisi sesuai dengan apa yang dirasakan oleh peserta. Angket tidak memiliki jawaban seragam, dua pertanyaan pertama diberi jawaban dengan skala 5, mulai dari skala 1 yang paling tidak relevan dan 5 yang paling relevan. Satu pertanyaan dengan bobot menggunakan persentase untuk menilai seberapa baru informasi yang diterima. Satu pertanyaan dengan jawaban bebas untuk menangkap masukan dan perbaikan webinar ke depan. Lima pertanyaan dengan menggunakan 4 skala nilai, yaitu: Poor; Fair; Good dan Excellent. Satu pertanyaan dengan skala 10 untuk melihat apakah peserta mau merekomendasikan kegiatan webinar, dengan skala 1 paling tidak direkomendasikan dengan skala 10 untuk sangat direkomendasikan.

Gambar 5. Kepuasan Peserta terhadap webinar secara keseluruhan



Berdasarkan gambar-5 terlihat bahwa kepuasan peserta terhadap pelaksanaan webinar cukup tinggi dengan mayoritas peserta memberikan penilaian di angka 4 dan 5. Skala penilaian ditentukan berdasarkan tingkat kepuasan dengan skor 1 untuk paling rendah dan 5 paling tinggi. Sedangkan untuk kepuasan peserta terhadap relevansi materi dengan pekerjaan, para peserta memberikan nilai tinggi sebesar 54% untuk nilai 5 dan 34% untuk nilai 4. Hal ini terlihat di gambar-6

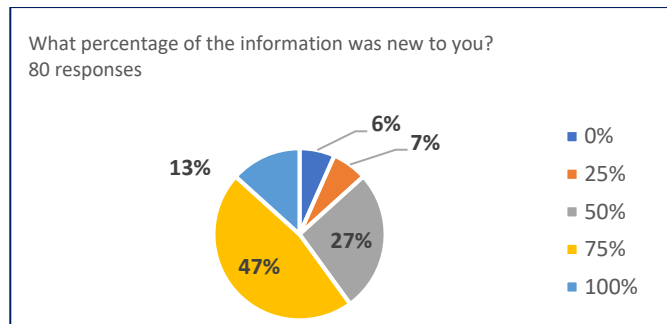
Gambar-6. Kepuasan Peserta terhadap materi



Untuk unsur kebaruan (*novelty*) dari materi yang disampaikan, peserta juga memberikan apresiasi tinggi dengan memberikan nilai mayoritas di atas 50%, 75% dan 100%. Materi

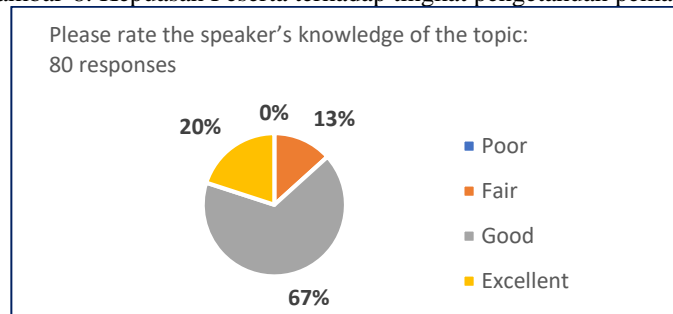
webinar ini tentunya membantu para peserta untuk mengetahui kondisi terkini dan juga bisa untuk mengatur ulang aktivitas logistik mereka.

Gambar 7. Kepuasan Peserta terhadap kebaruan materi



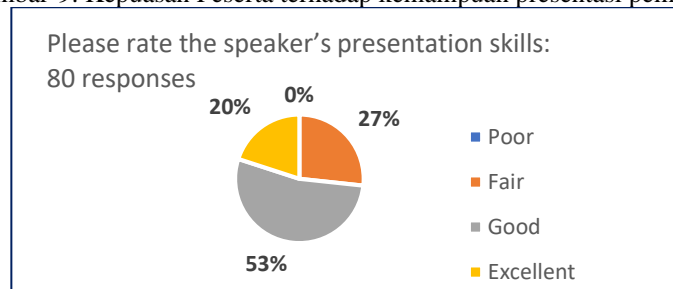
Berdasarkan pengetahuan pemateri, para peserta juga memberikan nilai tinggi dengan angka terbesar 67% di kategori baik (Good) dan 20% di kategori baik sekali (excellent).

Gambar-8. Kepuasan Peserta terhadap tingkat pengetahuan pemateri



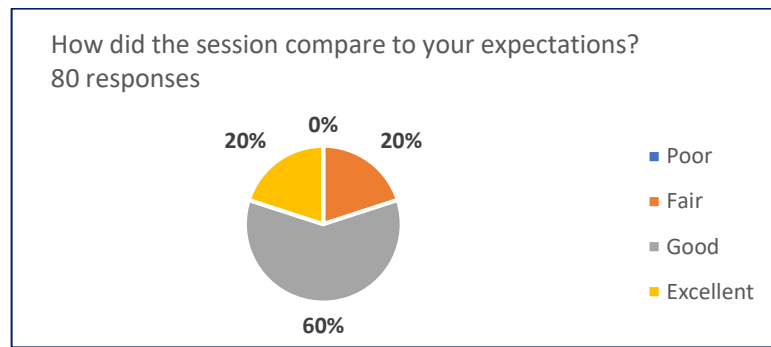
Sedangkan untuk kemampuan mempresentasikan materi sekalipun masih dalam kategori baik (Good) dan baik sekali (excellent) akan tetapi ada penurunan persepsi peserta dengan hanya memberikan nilai baik sebesar 53% dan 20% kategori baik sekali (excellent), sedangkan nilai cukup (fair) naik ke angka 27%.

Gambar-9. Kepuasan Peserta terhadap kemampuan presentasi pemateri



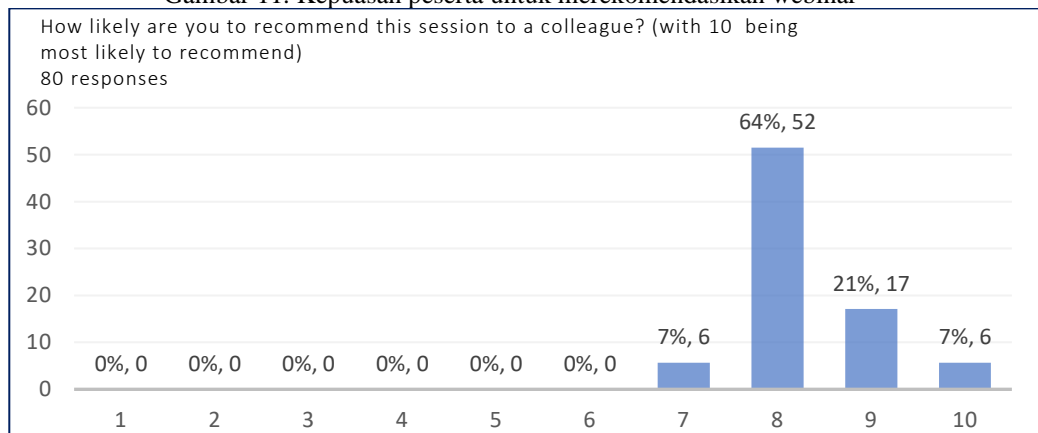
Umpan balik peserta secara keseluruhan, sebesar 60% peserta memberikan nilai baik (good) dan 20% untuk kategori baik sekali (excellent). Hal ini menyiratkan bahwa pelaksanaan webinar ini memberikan sumbangsih kepada para peserta dan mampu menjawab pertanyaan dari berbagai kendala yang selama ini menjadi permasalahan peserta, seperti terlihat pada gambar -10.

Gambar-10. Ekspektasi Peserta terhadap pelaksanaan webinar

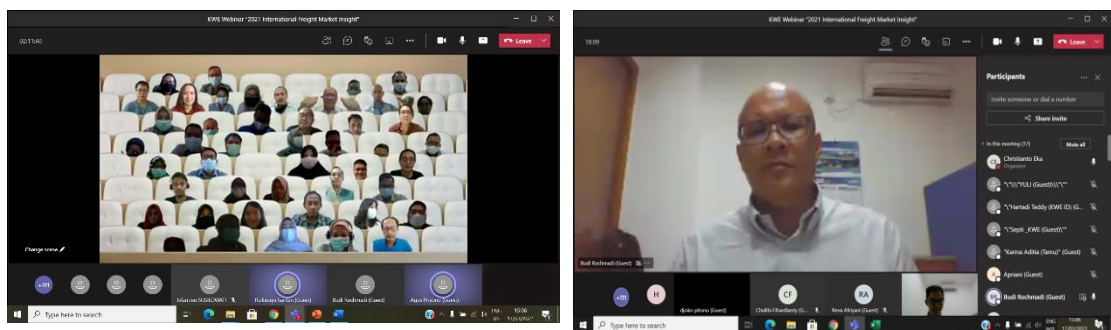


Antusiasme peserta terhadap webinar ini juga diperkuat dengan pernyataan terakhir bahwasanya para peserta bersedia untuk merekomendasikan kegiatan webinar ke teman kerja atau ke perusahaannya.

Gambar 11. Kepuasan peserta untuk merekomendasikan webinar



Berdasarkan umpan balik secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa para peserta menilai bahwa pelaksanaan webinar baik dan bermanfaat. Beberapa hal yang perlu diperbaiki untuk webinar berikutnya adalah perbaikan cara pemberian materi. Disamping juga melihat antusias peserta terhadap unsur kebaruan materi maka pelaksanaan webinar berikutnya harus memberikan materi yang lebih baru dan sesuai dengan kondisi di lapangan.



Gambar 12. Foto kegiatan “2021 International Freight Market Insight”

C. SIMPULAN

1. Setelah webinar, para peserta memahami efek pandemik terhadap kinerja transportasi dan logistik secara global. Memahami faktor-faktor yang berpengaruh terhadap ketidakseimbangan kapasitas angkut di transportasi laut dan udara.
2. Setelah webinar, para peserta mengerti bahwa ketidakseimbangan kapasitas angkut tak

terelakkan dan kemudian bisa mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mengatur aktivitas logistik agar sesuai dengan kondisi kapasitas angkut yang tersedia sekarang.

D. UCAPAN TERIMA KASIH

Pada kesempatan ini, kami mengucapkan terimakasih tak terhingga atas terselenggaranya kegiatan ini, kepada:

1. Bapak Dr. Tjuk Sukardiman, MM. selaku Rektor ITL Trisakti.
2. Ibu Dr. Yuliantini, AMTrU, MM, selaku Wakil Rektor 1 ITL Trisakti
3. Ibu Dr. Sarinah Sihombing S.SOS. MM, selaku Direktur P3M ITL Trisakti
4. Mr. Tatsuya Narasaki, President Director PT KWE Indonesia

E. DAFTAR PUSTAKA

- Bps. (2021a). Pertumbuhan Ekonomi, Produk Domestik Bruto. *Berita Resmi Statistik*, 5 Februari (No.13/02/Th. Xxiv, 5 Februari 2021). https://www.bps.go.id/website/materi_ind/materibrsind-20210205095341.pdf
- Bps. (2021b). Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan Iv-2020. *Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan Iv-2020*, No. 13/02/. <https://www.bps.go.id/pressrelease/2021/02/05/1811/ekonomi-indonesia-2020-turun-sebesar-2-07-persen--c-to-c-.html>
- Iata. (2020). *Air Cargo Market Analysis: Robust End To 2020 For Air Cargo*. December, 4. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---december-2020/#:~:text=World Goods Trade Fell By,2020%2c Better Than Air Cargo.&text=Air Cargo Ended On A,Growth Performance Since November 2019.>
- The World Bank. (2020). Towards A Secure And Fast Recovery. In *Indonesia Economic Prospects (Iep): Vol. December 2*. <https://www.worldbank.org/en/country/indonesia/publication/indonesia-economic-prospect#2020>
- Un. (2020). *World Economic Situation And Prospects As Of Mid-2020*. https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/publication/wesp2020_myu_report.pdf
- Unctad. (2020). Covid-19 And Maritime Transport: Impact And Responses. *Report No. Unctad/Dtl/Tlb/Inf/2020/1*, 77. https://unctad.org/en/publicationslibrary/dtl/tlb/inf/2020d1_en.pdf
- Unctad. (2021). Key Statistics And Trends, Trade Trends Under The Covid-19 Pandemic In International Trade 2020 Trade Trends Under The Covid-19 Pandemic. *United Nations Conference On Trade And Development*. <https://doi.org/unctad/ditc/tab/2020/4>

Sosialisasi Sadar Keselamatan Dimasa *New Normal* Bagi Siswa SMP Negeri 9, Jakarta Timur

Socialization Of Safety Awareness In The New Normal For The Students Of SMP Negeri 9, Jakarta Timur

Mustika Sari ^{a,1}, Prasadja Ricardianto ^{b,2*}, Lestari Ningrum ^{c,3}

^{a,b}Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

¹mustika0017@gmail.com, ²ricardianto@gmail.com, ³lestariningrum@stpttrisakti.ac.id

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

The purpose of socialization in community service is to provide basic knowledge about safe, safe, and healthy driving and traffic regulations with the covid 19 virus protocol for students of SMP Negeri 9, East Jakarta. The driving phenomenon that has occurred in recent years, both in cities and in rural areas /villages, shows that many teenagers are not old enough to drive secretly on provincial roads or highways illegally. The survey method was conducted to obtain more complete information through interviews. Thus, the purpose of this service is directed at socializing basic knowledge about safe and safe driving, basic knowledge about traffic rules, and basic knowledge about healthy ways. Through the Health Protocol, the expected result is the emergence of student awareness of SMP Negeri 9 students not to drive illegally. The level of achievement of the target of socialization activities in community service, especially for students at SMP Negeri 9, is students' knowledge of traffic rules and safe and healthy driving to school. This socialization activity utilizes internet technology, namely zoom, and the results of the activity have been uploaded on the YouTube channel and are expected to be witnessed by the wider community

Keywords: *Socialization, Safety Awareness, New Normal*

ABSTRAK

Tujuan dari kegiatan ini adalah memberikan sosialisasi sadar keselamatan dimasa *new normal* bagi siswa SMP. N 9, Jakarta Timur. Kegiatan ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam menumbuhkan kesadaran bagi siswa tentang bagaimana berkendara yang aman menuju sekolah dan bagaimana menerapkan protocol covid yang benar dalam kehidupan sehari-hari terutama dimasa *new normal* Pandemi Covid 19. Permasalahan yang dihadapi oleh Mitra adalah masih adanya siswa yang membawa kendaraan sendiri ke sekolah padahal Pihak sekolah sudah melarang karena dikhawatirkan dapat menimbulkan bahaya bagi siswa. Kegiatan dilaksanakan pada tanggal 16 Juli 2020 melalui aplikasi Zoom Meeting dan dihadiri 417 peserta yang terdiri atas siswa, para guru, Kepala sekolah SMP.N 9, team dosen PKM ITL Trisakti dan melibatkan 5 orang mahasiswa. Metode sosialisasi melalui paparan materi, diskusi serta pemutaran video dan contoh kasus. Kegiatan ini dibagi atas beberapa tahap yaitu : (1) Tahapan Survey dengan peninjauan lokasi mitra; (2) Mengadakan wawancara dengan Pimpinan dan guru SMP Negeri 9, (3) Tahapan identifikasi permasalahan mitra serta identifikasi kebutuhan peralatan untuk sosialisasi dan (4) Tahapan

Pelaksanaan kegiatan. Luaran kegiatan adalah: Laporan akhir kegiatan dan artikel pada jurnal nasional terakreditasi. Target yang hendak dicapai adalah: 1. Peningkatan pengetahuan siswa akan ketentuan/peraturan berkendara yang aman terutama ke sekolah, 2. Pembentukan pengetahuan siswa akan perilaku yang baik dan benar terkait protokol covid 19 sehingga mampu membentuk mindset pola hidup yang sehat dan berkendara yang aman. Dari hasil *post test* dapat disimpulkan bahwa ada peningkatan pemahaman siswa mengenai peraturan lalulintas dan berkendara yang aman dan sehat ke sekolah. Hasil kegiatan telah diupload ke Youtube dan diharapkan dapat membawa manfaat bagi masyarakat luas.

Kata Kunci: Sosialisasi, Sadar Keselamatan, *New Normal*

A. Pendahuluan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2015, tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalulintas, telah diatur akan penyediaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) (PP RI, 2015). Pemberian keselamatan dan kenyamanan zona ini yang pada dasarnya berbahaya. Secara berbeda, tidak seperti moda transportasi lain yang memiliki prosedur, perlindungan untuk membatasi kejadian dan dampak kesalahan manusia, lalu lintas jalan lebih bergantung pada penggunaannya untuk mencegah kecelakaan terjadi. Mengingat bahwa manusia hampir secara tidak sengaja cenderung melakukan kesalahan dan melakukan pelanggaran, perilaku manusia sangat menarik bagi sebagian besar profesional keselamatan jalan (Hoekstra & Wegman, 2011).

Pendidikan keselamatan jalan harus dimulai pada usia sedini mungkin. Tanggung jawab selama fase pertama pendidikan keselamatan jalan sebagian besar terletak pada orang tua. Apalagi orangtua biasanya dalam posisi terbaik untuk mengajar anak-anak mereka secara langsung seperti dalam perjalanan ke taman kanak-kanak, saat berbelanja atau ketika mereka sedang berjalan-jalan. Program pelatihan orang tua dimaksudkan untuk mengajar orang tua tentang metode yang dapat mereka gunakan untuk pendidikan keselamatan jalan anak-anak mereka sekitar usia 3-7 tahun. Anak-anak harus belajar khususnya bagaimana berperilaku aman seperti pejalan kaki. Pengakuan umum tentang perlunya pendidikan lalu lintas untuk anak-anak prasekolah telah menghasilkan beberapa program pengajaran, sayangnya program-program ini hanya memiliki dasar empiris dan teoretis yang terbatas. Kebanyakan program-program ini tidak pernah dievaluasi. Sehingga tujuan dari pengabdian kepada masyarakat ini adalah untuk mengembangkan program pelatihan keselamatan jalan berdasarkan teori pembelajaran dan penelitian temuan empiris sebelumnya (Limbourg & Gerber, 1981).

Kematian dan cedera di jalan adalah masalah global dalam lingkup yang makro. Transportasi jalan adalah sistem transportasi yang paling kompleks dan paling berbahaya. Dalam beberapa tahun terakhir, beberapa studi penting dan besar tentang masalah kecelakaan dan kematian di jalan yang dilakukan oleh Bank Dunia, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), Laboratorium Penelitian Transportasi (TRL), dan yang lainnya telah menyoroti pentingnya pertumbuhan jalan sebagai penyebab kematian terutama di negara-negara berkembang dan transisi (Maqbool, 2019).

Rekomendasi WHO untuk negara-negara yang menangani keselamatan jalan dalam jangka panjang berfokus pada “holistik tindakan” berupa pendekatan komprehensif yang melibatkan berbagai sektor yang mempertimbangkan kendaraan, pengguna jalan seperti pengendara atau pejalan kaki. Namun, dalam jangka pendek, beberapa hasil dapat dicapai dengan intervensi yang hemat biaya seperti meloloskan undang-undang faktor risiko yang relevan, menegakkannya, dan mendukung ini dengan kampanye kesadaran publik (World

Health Organization, 2015).

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mencatat korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada 2020 didominasi usia produktif. Berdasarkan profil tingkat pendidikan, korban kecelakaan terbanyak merupakan pelajar. Kemenhub mengungkapkan pelajar yang tercatat menjadi korban kecelakaan; pelajar SMA sebanyak 80.641 orang, lalu SMP 17.699 orang, dan SD 12.557 orang. Sedangkan tingkat pendidikan D3 sebanyak 770 orang, S1 3.751 orang, dan S2 136 orang. Kemenhub juga membeberkan profil korban kecelakaan berdasarkan usia yang menunjukkan kelompok 10-19 tahun terbanyak dengan catatan 26.906 orang (CNN Indonesia, 11 Maret 2021). Melihat tingginya angka kecelakaan tersebut diatas memberikan rasa keprihatinan bagi kita mengingat usia sekolah merupakan usia yang rawan terkena kecelakaan

Mitra kegiatan ini adalah SMP Negeri 9, sebuah sekolah menengah tingkat pertama yang berlokasi di Jalan Jl. H. Usman No.6, Rt.002/04, RT.7/RW.11, Kelapa Dua Wetan, Kecamatan Ciracas, Jakarta Timur. Permasalahan yang dihadapi oleh Mitra adalah masih adanya siswa yang membawa sendiri kendaraan kesekolah padahal pihak sekolah sudah melarang mengingat usia anak-anak yang belum cukup untuk diizinkan membawa kendaraan serta emosi yang belum stabil dapat menimbulkan bahaya bagi siswa tersebut.

Sesuai dengan hasil diskusi dengan pihak mitra yang menjadi prioritas dan perlu untuk diselesaikan melalui program PKM ini adalah sebagai berikut:

- a. Perlunya menanamkan kesadaran berkendara yang aman menuju sekolah bagi para siswa SMP.N 9 Jakarta terutama dimasa *new normal*.
- b. Perlunya diberikan pemahaman bagaimana menerapkan protocol covid dalam kehidupan sehari-hari terutama kaitannya dalam berkendara yang aman dan sehat.

Tujuan dari kegiatan ini adalah : memberikan sosialisasi sadar keselamatan dimasa *new normal* bagi siswa SMP.N 9, Jakarta Timur. Kegiatan ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam menumbuhkan kesadaran bagi siswa tentang bagaimana berkendara yang aman menuju sekolah dan bagaimana menerapkan protocol covid dalam kehidupan sehari-hari terutama dimasa *new normal* Pandemic Covid 19.

B. Metode Pelaksanaan

Kegiatan telah dilaksanakan dengan baik dan lancar pada tanggal 16 Juli 2020 melalui aplikasi Zoom Meeting. Penyampaian materi melalui Aplikasi Zoom meeting ini karena masih adanya pembatasan kegiatan terkait dengan situasi pandemic Covid 19 sehingga tidak memungkinkan untuk melaksanakan kegiatan secara langsung, hal ini sesuai dengan kesepakatan dengan Pihak Mitra kegiatan yaitu SMP.N 9 Jakarta Timur.

Kegiatan ini dibagi atas beberapa tahap yaitu sbb : (1) Tahapan Survey dengan peninjauan lokasi mitra pada SMP Negeri 9 Jakarta Timur; (2) Mengadakan wawancara dengan Pimpinan dan guru SMP Negeri 9, (3) Tahapan identifikasi permasalahan mitra serta identifikasi kebutuhan peralatan untuk sosialisasi dan (4) Tahapan Pelaksanaan kegiatan pengabdian diantaranya yaitu dengan pemberian sosialisasi sadar keselamatan bagi siswa SMP Negeri 9 Jakarta Timur pada masa *new normal*.

Kegiatan ini dihadiri oleh 417 orang, terdiri atas para siswa kelas 9, para guru, pengurus Komite Sekolah dan Kepala Sekolah SMP N 9 Jakarta Timur, 5 orang team PKM Dosen ITL Trisakti dan melibatkan lima mahasiswa yaitu yang kesemuanya berasal dari jurusan Manajemen Transportasi Darat Angkatan 2019.

C. Hasil dan Pembahasan

Pada kegiatan ini dilakukan pemberian materi sosialisasi tentang Keselamatan di jalan, Sosialisasi tentang Perilaku Berkendara dan sosialisasi protocol Kesehatan dimasa new normal melalui paparan materi (PPT), diskusi serta video dan kasus2.

Kegiatan dilaksanakan dengan susunan acara sbb : Persiapan, Registrasi Peserta, pembukaan, Menyanyikan lagu Indonesia Raya, Sambutan Kepala Sekolah SMP.N 9 Jakarta, Wellcome speech ketua PKM, Acara Inti : Paparan 1 tentang Sosialisasi tentang Keselamatan di Jalan Raya (Road Safety), Paparan 2 Sosialisasi tentang Perilaku Berkendara dalam bentuk gambar pada slide, Paparan 3 tentang Kita dan Corona (Protokol kesehatan, sesi tanya jawab dan penutup.

Dengan adanya sosialisasi ini, diharapkan adanya peningkatan kesadaran bagi siswa tentang bagaimana berkendara yang aman menuju sekolah perlunya menumbuhkan kesadaran tentang bahayanya siswa dibawah usia 17 tahun membawa kendaraan sendiri dan memahami bagaimana menerapkan protocol Covid-19 dalam kehidupan sehari-hari terutama kaitannya dalam berkendara yang aman dan sehat.

Mayoritas siswa banyak menanyakan tentang peraturan lalulintas dan persyaratan batas usia untuk mendapatkan Surat Ijin Mengemudi. Beberapa permasalahan pada kondisi pengguna jalan dipaparkan dan diberikan solusi agar tidak mengulangi berkendara secara tidak benar. Harapan sosialisasi agar tumbuh kesadaran dari para siswa SMP Negeri 9 Jakarta dengan mengaplikasikannya dalam keseharian mereka bepergian keluar rumah dan/atau pada saatnya nanti beraktifitas kembali kesekolah dengan tidak berkendara motor yang memang dari segi usianya belum layak baik secara emosi maupun dari aturan lalulintas juga masih dibawah umur.

Dari hasil diskusi dan *post test* dapat disimpulkan bahwa ada peningkatan pemahaman siswa mengenai peraturan lalulintas dan berkendara yang aman dan sehat ke sekolah.

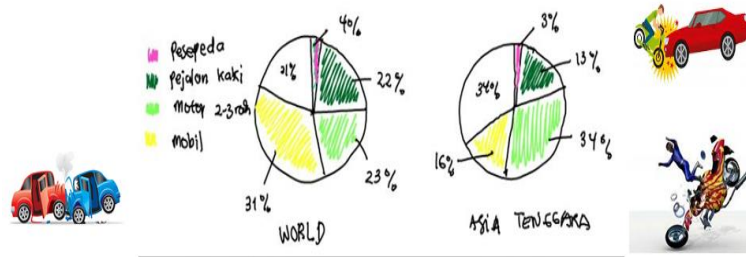
Luaran dari kegiatan ini adalah: Laporan akhir kegiatan dan artikel pada jurnal nasional terakreditasi. Target yang hendak dicapai adalah: Meningkatnya pengetahuan siswa akan berkendara yang aman dan sehat ke sekolah. 1.Peningkatan pengetahuan siswa akan ketentuan/peraturan berkendara yang aman terutama ke sekolah, 2.Pembentukan pengetahuan siswa akan perilaku yang baik dan benar terkait protokol covid 19 sehingga mampu membentuk mindset pola hidup yang sehat dan berkendara yang aman.

Gambaran Iptek: kegiatan PKM ini memanfaatkan teknologi internet yaitu zoom, dan hasil dari kegiatan telah diupload di channel youtube dan diharapkan dapat disaksikan oleh masyarakat luas. <https://youtu.be/VddiGApLdcc>

Materi Sosialisasi yang diberikan meliputi :

a. Sosialisasi tentang Keselamatan di Jalan Raya (*Road Safety*)

- 1) Penjelasan Korlantas Polri pada 2019, bahwa terjadi kecelakaan lalu lintas karena faktor manusia yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi dengan korban sebanyak 61%. Sebanyak 30% merupakan kecelakaan lalu lintas karena faktor prasarana dan lingkungan. Sedangkan, penyebab dari faktor kendaraan, adalah terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan, sebanyak 9%.
- 2) Penjelasan penyebab kematian remaja tertinggi mulai dari kecelakaan di jalan raya, korban HIV dan juga akibat bunuh diri (WHO, 214)



Gambar 2 Data WHO 2014

- 3) Penjelasan bahwa data fatalitas kecelakaan lalu lintas tahun 2019, Triwulan IV, untuk korban Kecelakaan Lalu Lintas sebanyak 461 jiwa dan jumlah meninggal adalah, 140 jiwa atau sebesar 30%. Dari jumlah korban laka tersebut, 25,4% adalah usia remaja usia produktif (15-19 tahun).
 - 4) Penjelasan tentang Kondisi atau keadaan lalulintas di jalan raya yang semrawut, jalan macet, kendaraan berhenti sembarangan, banyak pelanggaran di jalan raya, anak yang belum waktunya naik motor, kondisi transportasi public yang buruk. Sampai kapankah kondisi ini akan terjadi di jalan raya?
 - 5) Pengingat kepada para orang tua agar : Diupayakan anak-anak tetap diantar orang tua atau orang lain yang dapat dipercaya dan agar berangkat lebih awal, bila berjalan kaki harus melalui trotoar atau *pedestrian* pada sisi paling kiri, ketika sedang berjalan agar tidak berjajar lebih dari dua, Selama dalam perjalanan jika bersama-sama jangan bercanda atau saling mendorong, Pastikan situasi sudah aman, barulah dapat menyeberang jalan, Orang tua agar selalu ingatkan, bila anak terlambat/berhalangan untuk menjemput agar tetap menunggu di sekolah
- b. Sosialisasi tentang Perilaku Berkendara dalam bentuk gambar pada slide.
1. **Perilaku yang sebaiknya dihindari di jalan oleh pelajar**, dijelaskan dalam beberapa gambar yaitu :
 - a) Jagoan siap setor, dimana ada tiga remaja wanita setingkat SMP dari seragamnya terlihat, dan mereka bertiga sedang menaiki satu kendaraan bermotor bersama-sama tanpa mengenakan helm pengaman, dan tidak ada jaminan mereka memiliki sim, karena usia yang masih belia, terdapat dua pelanggaran dalam hal ini, dengan cara mereka mengendarai pun terlihat mereka seperti jagoan, asal jangan jagoan setor nyawa karena pelanggaran tersebut bisa fatal bagi mereka bila tidak bisa mengendalikan kendaraan bermotor tersebut
 - b) Kemana helmnya dik, terlihat dua remaja pria setingkat SMP atau SMA dari seragamnya sedang mengendarai motor berboncengan, dan sedang diberhentikan oleh petugas ketertiban lalu lintas, jelas mereka berdua melanggar karena tidak menggunakan helm pengaman, dan langkah petugas sudah tepat dengan memberhentikan agar kejadian tidak diharapkan tidak terjadi karena pelanggaran tersebut.
 - c) *Three musketeer* kesiangan, terlihat tiga anak dengan seragam SD terlihat dengan topi warna merah sedang mengendarai satu kendaraan bermotor bersama-sama, ini hampir sama dengan yang bagian a, jelas hal ini sesuatu yang tidak diharapkan karena ketiga anak tersebut masih labil dalam berkendara.

- d) Lain kali pake ojek online aja ya, dengan gambar dua remaja SMP terlihat dari seragamnya sedang bergoncengan, dimana remaja yang mengemudikan sudah menggunakan helm, namun tidak ada jaminan dia sudah mengantongi SIM saat berkendara di jalan raya, dan rekannya yang dibonceng tidak mengenakan helm pengaman, sangat riskan, dan saran bagi mereka berdua sebaiknya menggunakan ojek online saja bila ingin ke sekolah dengan motor.
- e) Aduh adik-adik kasihan motornya, dimana digambarkan lima anak-anak yang mungkin masih SD menaiki sebuah motor beramai ramai, hal ini suatu yang sangat berbahaya dan bisa mengakibatkan kecelakaan karena hilangnya keseimbangan dan tentunya sebuah pelanggaran bila mereka sampai berkendara ke jalan raya.
- f) Woi konvoinya yang benar, terlihat tiga orang remaja sedang berkendara, dengan kendaraan masing-masing, namun terlihat tidak lazim karena mereka melakukan konvoi dengan mendorong motor rekan mereka di depan dengan kaki mereka, kemungkinan kendaraan yang paling depan dan tengah kehabisan bensin atau mogok sehingga hal itu biasa dilakukan, namun dengan perilaku mereka jalanan tertutupi, sehingga mengganggu para pengguna jalan lain untuk melaju di tengah, dan tentunya hal ini bisa mengakibatkan kecelakaan yang tidak diharapkan.

2. “Mari selamatkan nyawa dan mentalitas anak-anak kita! Cegah anak-anak mengendarai motor.”

Dalam slide tersebut terdapat lima gambar atau foto, yang menunjukkan anak-anak atau remaja yang berkendara motor, namun belum merepresentasikan usia yang layak bagi mereka, dari cara mereka berkendara, dari atas kiri ke kanan bawah, terlihat jalan menurun yang berbahaya yang mereka lalui, emosi atau mental yang belum siap, cara mereka duduk dimotor bertiga dengan bercanda berhadap-hadapan seperti akrobat, dan duduk santai yang sebaiknya tidak dilakukan karena bila terjadi hal-hal di jalan yang mendadak mereka tidak akan siap mengantisipasinya dan dapat membahayakan nyawa orang lain dan nyawa mereka sendiri.

3. “Perilaku lain yang harus dihindari”

Dimana ada dua gambar, pada gambar pertama di sebelah kiri berjudul “Jalan raya bukan sirkuit, Bro!” digambarkan beberapa remaja tanggung mengendarai kendaraan beramai ramai dengan memicu kendaraan di jalan raya, sepertinya mereka sedang melakukan balapan liar dan tentunya ini akan mengganggu pengguna jalan raya yang melintasi jalan tersebut, dan berbahaya bagi orang lain dan nyawa remaja itu sendiri, terutama saat dilakukan penggerebekan mereka bisa saja kaget dan malah memicu kecepatan kendaraan dengan lebih tidak terkendali karena takut ditindak. Dan gambar kedua disebelah kanan, “Emangnya Zebra cross punya eyang kamu” terlihat para pengendara meskipun sudah bukan remaja, namun juga masih ada yang remaja tapi cara mereka menempatkan kendaraan saat berhenti tepat di zebra cross yang merupakan tempat bagi pejalan kaki yang menyeberang saat lampu merah, dan hal ini tidaklah tepat dan perilaku yang harus dihindari bagi pengguna kendaraan bermotor dengan menghargai sesama pengguna jalan. Jalan raya adalah milik bersama, bukan hanya milik pengguna kendaraan bermotor.

4. **“Nah ini akibatnya Jangansia-siakan masa depanmu”**

Digambarkan dengan enam gambar yang menunjukkan akibat perilaku pada slide-slide sebelumnya yang akhirnya berakibat fatal, dimana terjadi kecelakaan yang bisa merengut nyawa dan kerugian material bagi pengguna kendaraan bermotor itu, ada yang meninggal di jalan raya, karena tertabrak sesama motor, tersenggol, terlindas kendaraan yang lebih besar juga menabrak truk dengan kecepatan tinggi, ada yang berkendara sambil menggunakan *handphone* dan akhirnya terjatuh karena kehilangan konsentrasi dan bisa mengakibatkan kematian.

5. **“Pembiasaan dan pembiaran melanggar aturan”,**

Digambarkan 1001 alasan mengapa terjadi pelanggaran tersebut oleh para remaja dan anak-anak yang menggunakan kendaraan bermotor seperti: menjemput adek lah, cuman ke warung lah, masih di komplek lah, gak ada polisi kok, biar lebih cepat lah, yang lain juga pake, kenapa kita enggak, supaya nggak diledakin sama teman lah, jangan kalah sama tetanggalah, nggak akan ke jalan raya lah tapi nyatanya ke jalan raya.

6. **“Kenapa remaja tidak boleh mengendarai sepeda motor/mobil?”**

Dijelaskan atau dipaparkan 6 alasan yang diambil dari sumbernya; (a) Remaja masih labil secara emosi, (b) Pengemudi remaja cenderung menganggap enteng (*underestimate*) bahay, (c) Pengemudi remaja cenderung tidak dapat mengidentifikasi situasi yang membahayakan, (d) Pengemudi remaja cenderung untuk ngebut dan tidak menjaga jarak antar kendaraan, (e) Berdasarkan penelitian di AS, dari total kecelakaan fatal remaja laki-laki, 39% dikarenakan n.g.e.b.u.t !, dan (f) Pengemudi remaja lebih mudah marah terhadap pengemudi lain (pengemudi yang marah, lebih cenderung untuk ngebut).

7. **“Kewajiban memakai helm”**

Dimana dijelaskan peraturan lalulintas terkait hal tersebut, agar para remaja mengerti tentang pentingnya dan wajibnya menggunakan helm serta konsekuensi atau sanksi bila melanggarnya.

8. **“Bawa helm tapi tidak dipakai”** dimana digambarkan pada dua gambar, masih kurangnya kesadaran pengguna kendaraan bermotor, baik yang digonceng, maupun yang menggonceng tidak menggunakan helm padahal helm sudah ada di tangan mereka. Ada keengganan yang mestinya tidak terjadi dan sangat disayangkan.

9. **“Malam minggu pake helm juga harus berdua”** sedikit hiburan yang menggambarkan pengguna kendaraan bermotor yang sedang bergoncengan memanfaatkan wajan yang besar sebagai pengganti helm pengaman, dimana sebenarnya wajan tersebut bukan alat pengaman yang tepat, dan juga bisa membahayakan nyawa mereka.

10. **“Kembalilah ke jalan yang benar, patuhi aturan lalulintas”**, digambarkan dalam slide tersebut 6 gambar, dimana sebaiknya siswa atau remaja menggunakan ZoSS, dan berhati-hati saat menyeberang lihat kanan dan kiri, membaca rambu dan mematuhi, Bila ingin selamat patuhi peraturan dan rambu-rambu lalu lintas yang ditentukan, Jangan lupa ---- (baca tanda disekitarmu).

11. tagar **#gerakanJKTdisiplin**, dimana dipaparkan pada slide terakhir ini: Program inisiatif representasi masyarakat, milik masyarakat lintas profesi, lintas lembaga, lintas komunitas/organisasi dengan kolaborasi melalui strategic campaign dan social engineering guna mendorong perilaku tertib lalu lintas dan keselamatan di ruang publik. Aksi teladan sejalan dengan gerakan global “Decade for Road Safety 2011-2020” dari badan dunia WHO. *Social movement* yang merupakan partisipasi pengajar untuk mengsosialisasikan kepada pelajar sebagai salah satu target di kota Jakarta untuk Indonesia yang lebih baik dalam kampanye global keselamatan anak-anak dalam berlalu lintas *#SaveKidsLives*.

c. Kita dan Korona (Protokol Kesehatan dimasa *New Normal*)

- 1) **“Berlindung dengan kertas toilet”**, dan dideskripsikan bagaimana virus korona telah meyebar ke seluruh dunia, dan di slide ini digambarkan bagaimana tokoh kartun Spongebob, Patrick Star dan Squidward berlindung dengan kertas toilet menghadapi serangan beruang laut yang digambarkan sebagai virus korona. Kertas toilet menggambarkan masker yang melindungi manusia sebagai perlindungan terhadap virus korona. Penggunaan tokoh kartun digunakan agar dapat menjembatani narasumber dengan pemirsa yang terdiri dari siswa tingkat SMP.
- 2) **“Masker-In”** Dalam slide tersebut terdapat dua tokoh kartun dari film *Monster-In* yang berubah menjadi *Masker-In*. Slide ini menegaskan pemakaian masker bagi semua orang termasuk anak-anak. Penggambaran penggunaan masker dengan tujuan agar siswa tidak malas memakai masker dan menjadikan masker sebagai *temporary life style*.
- 3) **“Washing superpower”** dimana ada tokoh superhero perempuan yang berhasilkan mengalahkan musuh yang bernama korona dengan kekuatan mencuci tangan. Penegasan dalam slide adalah setelah memakai masker maka perlindungan kedua adalah mencuci tangan.
- 4) **“Cuci tangan pakai air mengalir”**, digambarkan cara mencuci tangan yang baik dalam masa pandemik, yaitu menggunakan air mengalir, sabun, dan dengan waktu mencuci selama 60 detik agar dapat membantu melewati masa pandemik ini.



Gambar 3 Cuci Tangan Pakai Air Mengalir

- 5) **“Jadilah pahlawan dengan tetap di rumah”**, digambarkan dengan tokoh pahlawan super Batman dan Superman yang meskipun superheroes tetap patuh untuk tetap di rumah di tengah pandemik ini. Ini menginspirasi bahwa siswa bisa menjadi pahlawan dengan tetap di rumah.
- 6) **“Belajar dari rumah itu bukan liburan”** dijelaskan bahwa belajar dari rumah itu tidak sama dengan liburan, namun tetap mempunyai tanggung jawab sebagai pelajar untuk belajar, mengerjakan pekerjaan rumah, membantu orang tua, berolahraga dan kegiatan positif lainnya.
- 7) **“Etika batuk dan bersin”**, digambarkan dan dijelaskan untuk menjalankan etika ketika batuk dan bersin dengan cara menutupi mulut, bersihkan kontaminasi, cuci tangan, dan jangan menyentuh wajah. Hal tersebut dijalankan untuk mencegah penularan virus ketika batuk dan bersin.
- 8) **“Jaga diri dengan gerakan masyarakat hidup sehat”**, dimana dijelaskan caranya dengan makan dengan gizi yang seimbang, rajin olahraga dan istirahat cukup, cuci tangan pakai sabun, jaga kebersihan lingkungan, tidak merokok, gunakan masker ketika bersin atau tutupi dengan lengan baju bagian atas, minum air putih 8 gelas sehari, makan makanan yang dimasak sempurna dan tidak makan daging hewan yang berpotensi menularkan, bila demam dan sesak nafas segera pergi ke fasilitas kesehatan, dan jangan lupa berdoa.
- 9) **“Hidup sehat vs virus covid-19”** dimana digambarkan tokoh kartun Upin dan Ipin juga patuh memakai masker meskipun sedang bermain sebagai bagian dalam rangka hidup sehat di tengah virus covid-19. Juga dengan menerapkan *social distancing* yang benar sesuai anjuran pemerintah.
- 10) **“Bersatu padu melawan virus corona”**, digambarkan dalam slide tersebut beberapa tokoh kartun pahlawan super bukan dari Indonesia seperti Hawkeye, Captain America, Iron Man, Wolverine, Wonder Woman, Thor, Superman, dan Spider-Man bersatu padu melawan virus corona.
- 11) **“Bersatu padu melawan virus corona”** yang digambarkan dengan kumpulan tokoh superhero dari Indonesia seperti Gundala Putra Petir, Godam, Kalong, Maza, Jin Kartubi, Pangeran Mlaar, Dewi Sri, Darna, Sembrani, maupun lainnya bersatu padu melawan virus corona.



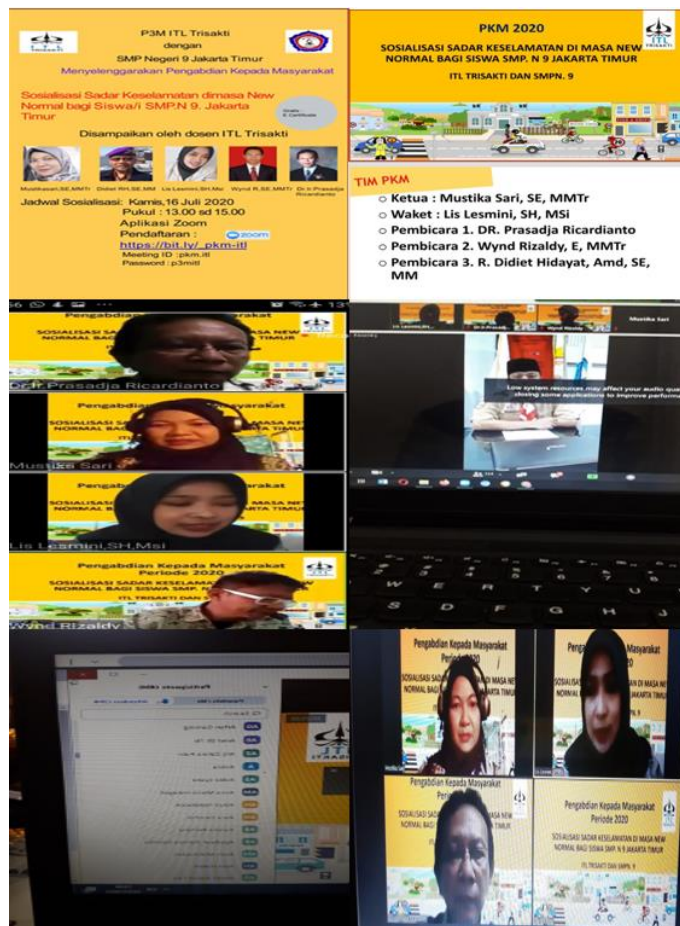
Gambar 4 Bersatu Padu Melawan Virus Corona

1. Analisis hasil kegiatan

Sosialisasi untuk para siswa SMP hakekatnya harus disampaikan dengan santai dan tidak kaku, maka dari itu kegiatan sosialisasi ini walaupun dilakukan melalui zoom meeting namun dirasakan efektif karena disampaikan melalui gambar dengan penjelasan yang kami sampaikan dengan sesekali bergurau, selintas pengamatan dari seluruh peserta rata-rata memperhatikan layar presentasi, menandakan adanya antusias dari para siswa, namun kegiatan ini memang tidak menyebarkan angket untuk pengukuran tingkat kesadaran para siswa setelah mendengarkan sosialisasi ini.

2. Kendala yang dihadapi, dampak, dan keberlanjutan kegiatan

Kendala selama berlangsungnya sosialisasi selama dua jam tidak ditemukan baik teknis maupun teoritis, untuk keberlanjutan kegiatan sebaiknya perlu juga diberikan kesadaran bagi orangtua siswa agar tidak mengizinkan putra putrinya membawa kendaraan sendiri kesekolah karena dapat membahayakan keselamatan siswa.



Gambar 5 Foto Kegiatan

D. Simpulan

Kegiatan sosialisasi ini berperan penting untuk menumbuhkan kesadaran keselamatan di jalan dan didalam lingkup kehidupan sehari hari bagi para pelajar dan dalam menghadapi pandemik corona. Sebaiknya acara sosialisasi dapat dilaksanakan secara periodik dan berkesinambungan sehingga adapt membawa manfaat bagi para siswa.

E. Ucapan Terima Kasih

Tim penulis mengucapkan terima kasih kepada Rektor ITL Trisakti, Direktur P3M beserta Staff, Kepala Sekolah SMP Negeri 9 Jakarta Timur beserta para guru dan siswa serta semua pihak yang telah membantu terlaksannanya kegiatan sosialisasi ini. Semoga kegiatan ini dapat membawa manfaat bagi masyarakat luas.

F. Daftar Pustaka

- Hoekstra, T., & Wegman, F. (2011). Improving the effectiveness of road safety campaigns : Current and new practices. *IATSS Research*, 34(2), 80–86.
<https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2011.01.003>
- Limboung, M., & Gerber, D. (1981). A Parent Training Program for The Road Safety Education of Preschool Childrent. *Accident Analysis & Prevention*, 13(3), 255–267.
- Maqbool, Y. (2019). Road safety and Road Accidents : An Insight Road safety and Road Accidents : An Insight. *International Journal Of Information and Computing Science*, May.
- PDJPD RI. (2014). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia Nomor: SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 Tahun 2014 tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS)*.
- PDJPD RI. (2018). *Peraturan Direktur Jendral Republik Indonesia Nomor SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 Tahun 2018 tentang Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah*.
- PP RI. (2015). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2015, tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalulintas*.
- Thomson, J., Tolmie, A., Foot, H. C., & McLaren, B. (1996). *Child development and the aims of road safety education* (Issue 01).
- World Health Organization. (2015). *Road Safety : Basic Facts*.
- CNN Indonesia "100 Ribu Kecelakaan Lalin pada 2020, Pelajar SMA Terbanyak"
<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20210310124314-384-615978/100-ribu-kecelakaan-lalin-pada-2020-pelajar-sma-terbanyak>.

Sosialisasi Sadar Keselamatan Berlalu Lintas Pada Siswa SMA Negeri 8 Jakarta

Safety Awareness Socialization Passes In Students Public High School 8 Jakarta

Sonya Sidjabat^{a,1*}, Sri Handayani^{b,2}, Abdullah Ade Suryobuwono^{c,3}

^{a,b,c} Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

^{1*} sonyasidjabat@gmail.com, ²srihandayaniaddress@gmail.com, ³lptl@itltrisakti.ac.id

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

Safety is one of the attributes of transportation in general and road transportation or traffic and road transportation in particular. Safety is something that is priceless, but few people are aware of maintaining their own safety. Road traffic safety is a condition where everyone avoids the risk of accidents during traffic caused by human, vehicles, roads and environment (RI Law No 2, 2009). Many high school students violate traffic rules and lack understanding of traffic norms. Such as breaking traffic lights or running lights, driving a motorbike/car without a driver's license, pillion not using a helmet, not turning on the lights during the day, not using a seat belt while driving. Because the understanding of the traffic norms in high school students has a big impact, according to the conditions that are increasing day by day, for this reason we propose participation in the form community service program in the form safety road socialization to students in grade 11 and 12 at SMAN 8 Jakarta. The socialization was carried out by explaining the importance of understanding traffic norms and obeying traffic regulations. Through this community service program, it is hoped that it can arouse the awareness of the hearts of students to increasingly obey traffic rules and understand more about traffic norms.

Keywords: *mindful; order; traffic; safety road*

ABSTRAK

Keselamatan merupakan salah atribut transportasi pada umumnya dan transportasi jalan atau lalu lintas dan angkutan jalan pada khususnya. Keselamatan merupakan sesuatu yang tidak ternilai harganya, namun hanya sedikit orang yang sadar untuk menjaga keselamatannya sendiri. Keselamatan lalu lintas jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan atau lingkungan (UU 22 Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2009). Banyak siswa SMA yang melanggar aturan tata tertib lalu lintas dan kurang memahami norma berlalu lintas. Seperti melanggar lampu rambu-rambu lalu lintas atau menerobos lampu merah, mengendarai motor/mobil tanpa Surat Izin Mengemudi (SIM), boncengan tidak menggunakan helm, tidak menyalakan lampu di siang hari, tidak menggunakan

sabuk pengaman dalam berkendara. Oleh karena pemahaman norma berlalu lintas pada siswa SMA mempunyai dampak yang besar sesuai dengan kondisinya semakin hari semakin meningkat, untuk itulah kami mengusulkan partisipasi dalam bentuk Program Pengabdian Kepada Masyarakat (PKM) berupa sosialisasi *Safety Road* kepada siswa kelas 11 dan 12 SMAN 8 Jakarta. Sosialisasi dilakukan dengan menjelaskan pentingnya memahami norma berlalu lintas dan taat kepada peraturan lalu lintas. Melalui PkM ini diharapkan dapat menggugah kesadaran hati para siswa untuk semakin mentaati aturan tata tertib lalu lintas dan lebih lagi memahami norma berlalu lintas.

Kata kunci: sadar; tata tertib; lalu lintas; *safety road*

A. Pendahuluan

Faktor manusia seperti pengemudi dan penumpang serta pejalan kaki adalah penyebab utama terjadinya kecelakaan di jalan disamping minimnya infrastruktur. Berbagai penyelidikan komisi kecelakaan menyatakan lebih dari 90% pengguna jalan adalah penyebab kecelakaan di jalan (Evans L, 2004).

The Global status report on road safety 2018 yang diluncurkan oleh *World Health Organization* (WHO) pada Desember 2018, menunjukkan bahwa jumlah kematian karena kecelakaan lalu lintas jalan pada tahun 2018 mencapai 1,35 juta orang. Dapat dikatakan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan saat ini sudah menjadi pembunuh utama terutama bagi orang yang berusia 5-29 (WHO 2018, 5). Beban ini ditanggung secara tidak proposional oleh pejalan kaki, pengendara sepeda motor, khususnya mereka yang tinggal di negara berkembang. Saat ini masalah keselamatan sudah menjadi masalah global yang erat hubungannya dengan masalah sosial kemasyarakatan. Kepedulian badan dunia WHO dibuktikan dengan dicanangkannya hari keselamatan dunia pada tahun 2004 dengan tema *Road Safety is No Accident*.

Di Indonesia, pesatnya pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor dikombinasikan dengan jumlah penduduk yang relatif muda dan beragamnya jenis kendaraan berdampak signifikan pada masalah keselamatan jalan. Laporan WHO pada bulan Januari 2014, peringkat Indonesia naik menjadi negara kelima dengan jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan dari seluruh wilayah Indonesia pada tahun 2015 jumlah kecelakaan 96.234 kejadian, tahun 2016 sebanyak 106.675 dan tahun 2017 sebanyak 104.327 kejadian kecelakaan.

Cedera adalah penyebab paling umum kematian dan kecacatan pada anak-anak dan remaja dan sebagian besar cedera serius dapat dicegah. Tabrakan kendaraan bermotor, termasuk tabrakan dengan pejalan kaki dan pengendara sepeda, adalah penyebab utama cedera dan kematian anak-anak (Brent E. Hagel et, 2019). 40% anak-anak sekolah tidak memiliki pengetahuan yang benar tentang peraturan keselamatan lalu lintas dan 60% memiliki pengetahuan yang benar tentang faktor-faktor keselamatan jalan dan risikonya. Secara khusus pengetahuan anak-anak sekolah tentang batas kecepatan kendaraan (67,3% dan anak-anak perempuan lebih banyak menyadari dan mematuhi peraturan lalu lintas seperti menyeberang di lampu merah (63%) atau di tempat penyeberangan prang yang sudah ditentukan (42%) sedangkan anak-anak laki-laki lebih banyak berpengalaman dengan aturan untuk pejalan kaki (49,8%) (H.M. Swami, S.:Puri, 2006). Anak-anak yang diberikan pelatihan memiliki tingkat pengetahuan yang lebih tinggi tentang keselamatan jalan tetapi anak-anak yang beri pelatihan tidak berperilaku berbeda dari anak-anak yang tidak dilatih.

Anak-anak sekolah adalah kelompok usia yang masih mempunyai keinginan untuk selalu bergerak aktif karena pada masa tersebut anak-anak mempunyai kelebihan energi sehingga disalurkan melalui bergerak, keinginan untuk mengetahui hal-hal baru yang berada di lingkungan dan merupakan masa pertumbuhan dan perkembangan.

Sosialisasi sadar berlalu lintas ini bertujuan, yaitu:

- a. Memberikan pengetahuan tentang peraturan lalu lintas yang berlaku di hukum Indonesia serta meningkatkan kesadaran kepada siswa SMA untuk taat hukum-beretika-berempati dalam berlalu lintas di jalan serta peduli terhadap lingkungan.
- b. Memberikan pemahaman tentang pelanggaran-pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara serta penyebabnya.
- c. Memberikan pengetahuan tentang dampak pelanggaran lalu lintas.
- d. Memotivasi guru dan orang tua murid untuk menjadi panutan anak dalam berlalu lintas.

B. Kajian Pustaka

Grand Theory dalam pengabdian kepada masyarakat ini adalah Manajemen Rekayasa Lalu Lintas sedangkan *middle range theory* adalah tentang lalu lintas di jalan dan *applied theory* Keselamatan Berlalu Lintas di Jalan.

Penerapan keselamatan pengendara di jalan sebagai penanaman disiplin bagi siswa sekolah agar mentaati etika dan peduli dalam berlalu lintas di jalan khususnya menuju sekolah. Kesadaran berlalu lintas juga agar masyarakat lingkungan sekolah selaku pengguna jalan dapat mentaati ketentuan guna mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas serta dapat memotivasi para Pendidik (Guru) dan Orang Tua siswa yang dapat menjadi role model dalam berlalu lintas.

Dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan bagi siswa sekolah Dirjen Perhubungan Darat menerapkan prioritas keselamatan lalu lintas jalan agar setiap orang terhindar dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan atau lingkungan (UU 22 LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN, 2009).

Menurut (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1992) pelaku pelanggaran lalu lintas salah satunya adalah pengendara yang masih digolongkan sebagai anak, yaitu di bawah usia 17 tahun. Hal ini didasarkan pada dasar hukum yaitu Pasal 81 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang menyatakan persyaratan pemohon SIM perseorangan berdasarkan usia adalah minimal berusia 17 tahun untuk memperoleh SIM C, SIM A dan SIM D. Dengan demikian maka seseorang yang belum berusia 17 tahun dapat dikategorikan sebagai anak

Menurut (Maqbool, 2019) kematian dan cedera di jalan adalah masalah global dalam lingkup yang makro. Transportasi jalan adalah sistem transportasi yang paling kompleks dan paling berbahaya. Dalam beberapa tahun terakhir, beberapa studi penting dan besar tentang masalah kecelakaan dan kematian di jalan yang dilakukan oleh Bank Dunia, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), Laboratorium Penelitian Transportasi (TRL), dan yang lainnya telah menyoroti pentingnya pertumbuhan jalan sebagai penyebabnya. kematian terutama di negara-negara berkembang dan transisi.

C. Metode Penelitian

Kegiatan sosialisasi sadar keselamatan berlalu lintas pada siswa SMA Negeri 8 Jakarta dilaksanakan pada hari Jumat, 10 Juli 2020. Kegiatan ini dilaksanakan secara daring dengan menggunakan aplikasi *zoom*.

Tahapan Pelaksanaan Kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- a. Persiapan Peserta. Peserta Sosialisasi yaitu perwakilan tiap kelas XI dan XII siswa SMA Negeri 8 Jakarta, dan yang hadir mengikuti sosialisasi lewat aplikasi *zoom* berjumlah 83 orang.
- b. Pemaparan Materi. Pada tahap ini dilakukan pemaparan materi sosialisasi sadar keselamatan berlalu lintas kepada siswa SMA Negeri 8 Jakarta. Pada tahap ini dilakukan sesi tanya jawab. Diberikan kesempatan kepada peserta sosialisasi untuk memberikan pertanyaan terhadap materi yang telah disampaikan.

D. Hasil dan Pembahasan

Pengetahuan berlalu lintas yang baik dan benar sesuai dengan peraturan yang berlaku sangat penting untuk diketahui dan ditanamkan kepada para siswa karena berlalu lintas yang baik dan benar merupakan salah satu faktor keselamatan disaat berkendara.

Berdasarkan (UU 22 LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN, 2009) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pengganti Undang-Undang nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diterbitkan untuk lebih mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan. Untuk mewujudkan tujuan Undang-Undang tersebut salah satunya mengatur mengenai penegakan hukum melalui penyidikan dan penindakan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Kepolisian dan Dinas Perhubungan.

Kegiatan ini diikuti oleh 3 orang dosen yang berasal dari program studi dan fakultas di lingkungan Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti Jakarta. Peserta dalam kegiatan ini berjumlah 83 orang yang merupakan salah satu perwakilan kelas XI dan kelas XII siswa SMA Negeri 8, Jakarta. Kegiatan ini berlangsung kurang lebih selama 120 menit.

Konsep lalu lintas menurut kamus umum besar bahasa Indonesia diartikan sebagai “perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain”. (Bintarto, 1992) memperjelas konsep lalu lintas dengan pandangan sebagai berikut: “lalu lintas adalah suatu keadaan yang menggambarkan hilir mudiknya manusia dan atau barang dalam jarak, ruang, dan waktu tertentu antara dua daerah atau lebih yang saling membutuhkan”. Dalam (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1992) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 angka 1 menyebutkan bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan. Sedangkan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Lalu lintas dapat diartikan sebagai hilir mudiknya manusia dan atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

Dalam menggunakan lalu lintas dan angkutan jalan masyarakat (dalam hal ini adalah siswa sebagai objek penelitian) selalu dihadapkan pada dua kutub yang berbeda, di satu kutub siswa bebas memanfaatkan lalu lintas dan angkutan jalan, tetapi di kutub lain siswa harus memperhatikan kepentingan para pemakai lainnya. Artinya diperlukan adanya suatu mekanisme pengendalian sosial sehingga tidak merugikan kepentingan dirinya dan kepentingan pemakai jalan lainnya.

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian dimana sebuah kendaraan bermotor

bertabrakan dengan benda lain yang menyebabkan kerugian materi, luka ringan, luka parah sampai meninggal dunia melibatkan korban, pengemudi, penumpang atau pengguna jalan lainnya. Salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah ketika si pengemudi mengantuk akan menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu faktor sering terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini bisa saja terjadi akibat kelalaian pengemudi kendaraan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang sudah ada demi keamanan, kelancaran, dan keselamatan lalu lintas. Oleh sebab itu, perlu diketahui mengapa di Indonesia tingkat kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas masih tergolong rendah.

Berikut beberapa faktor penyebab kecelakaan di jalan raya:

a. Pengendara/pengemudi mengantuk

Manusia atau pengemudi punya andil besar sebagai penyebab kecelakaan di jalan raya. Penyebabnya bisa dari kondisi fisik dan mental, sikap berkendara, keterampilan mengemudi yang buruk, serta pengaruh alkohol.

b. Faktor dari kendaraan itu sendiri

Ini berhubungan dengan kondisi laik jalan dari sepeda motor atau mobil yang digunakan untuk berkendara. Seperti sistem pengereman, kondisi ban, atau sistem kemudi yang tidak berfungsi, atau bahkan modifikasi yang tidak sesuai dengan aturan keselamatan. Faktor kendaraan itu baik bisa dimulai dari masalah pengereman dan mesin, ban dan oli itu harus diperhatikan sehingga tidak membahayakan.

c. Faktor jalan

Faktor jalan seperti desain geometrik jalan dan *layout* yang tidak sesuai, kondisi permukaan jalan yang kurang memenuhi syarat (berlubang), fasilitas pejalan kaki tidak memadai, pencahayaan jalan.

d. Faktor lingkungan

Faktor lingkungan yang tak kalah penting adalah faktor cuaca, kondisi alam mungkin pada saat banjir, gempa bumi, dan sebagainya itu juga bisa menimbulkan kecelakaan.

Berdasarkan beberapa faktor di atas, maka sopan santun lalu lintas sangat penting. Hal ini terutama menyangkut perilaku para pemakai jalan di dalam mematuhi kaidah-kaidah lalu lintas dan angkutan jalan yang merupakan gerak pindah manusia dari satu tempat ke tempat yang lainnya dengan atau tanpa alat penggerak dan dengan mempergunakan ruang gerak yang dinamakan jalan. Sopan-santun lalu lintas harus dilaksanakan sebaik-baiknya dari kelancaran dan keamanan para pemakai jalan dan untuk mencegah terjadinya kecelakaan-kecelakaan yang mungkin disebabkan oleh kelalaian dari para pemakai jalan tersebut.



a. Pembukaan Kegiatan oleh Ketua Tim



b. Foto Bersama Tim Pengabdian dan Peserta Kegiatan

E. Simpulan

Kegiatan sosialisasi sadar keselamatan berlalu lintas pada siswa SMA Negeri 8 Jakarta, dilakukan dalam bentuk penyuluhan mengenai aturan-aturan lalu lintas yang berlaku di Indonesia, segala bentuk pelanggaran dan dampak pelanggarannya. Kegiatan sosialisasi ini dilakukan secara daring dengan menggunakan aplikasi zoom dikarenakan saat ini dunia sedang dilanda pandemi Covid-19 yang tidak memungkinkan kami melakukan kegiatan ini secara tatap muka langsung. Diskusi atau tanya jawab menjadi salah satu sesi yang ditunggu karena peserta antusias menanyakan hal-hal yang berkaitan

dengan lalu lintas yang belum mereka ketahui. Diharapkan setelah mengikuti kegiatan ini peserta sosialisasi dapat menerapkan pengetahuan tentang berlalu lintas yang baik di kehidupan sehari-harinya.

Kegiatan ini merupakan kegiatan yang positif sehingga kedepannya pihak Universitas ataupun pihak Sekolah dapat menjadikan kegiatan ini sebagai salah satu kegiatan rutin, ditambah lagi apabila kegiatan sosialisasi ini bisa mendatangkan narasumber – narasumber lainnya misalkan dari pihak kepolisian.

F. Daftar Pustaka

- Bintarto, H. R. (1992). Urban expansion and social-economic change in Indonesia. *Indonesian Journal of Geography*.
- Brent E. Hagel et, al. (2019). The built environment and active transportation safety in children and youth: a study and protocol. *BMC Public Health*, 19, 728.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat. (1992). Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Perspektif*.
- Evans L. (2004). Traffic Safety. *Bloomfield*.
- H.M. Swami, S.:Puri, V. B. (2006). Road Safety Awareness and Practices Among Scholl Children of Chandigarh Indian. *Journal of Community Medicine*, 31(No. 3).
- Maqbool, Y. (2019). Road safety and Road Accidents : An Insight Road safety and Road Accidents : An Insight. *International Journal of Information and Computing Science*.
- UU 22 LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN. (2009). Uu 22 Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Uu 22 / 2009*.

Pengenalan Prinsip *Kaizen* Dan Penanganan Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*) pada PT. Kereta Api Logistik (KALOG)

Introduction of The Principles of Kaizen and Dangerous Goods Handling at PT. Kereta Api Logistik (KALOG)

Lis Lesmini^{a,1*}, Wynd Rizaldy^{b,2}, Irwan Chaerudin^{c,3}

^{a,b,c} Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

^{1*} lies.1969@yahoo.com, ² wyndrizaldy@gmail.com, ³ Irwan.chairuddin@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

PT. Railway Logistics (KALOG) as a partner in this PKM is a company engaged in the field of rail-based freight transportation. The problem of partners is the lack of human resources who understand specifically about the application of kaizen principles and the handling of dangerous goods, especially for the delivery of goods by train. The purpose of this activity is to provide basic knowledge about the principles of Kaizen and the handling of dangerous goods in the transportation of goods for employees and stakeholders of PT. KALOG. Activities carried out at On March 12, 2020 at the Office of PT. KALOG, Jakarta 14430. Method of Activity with training, Q&A and video playback. Step activities are: a. Stage of Proposal Making, b. Pre Survey Stage, c. The stage of identification of partner problems and identification of equipment needs for socialization, d. Stages of Implementation of activities and the final stage, namely the creation of reports and articles of PKM journals. Pre and Post survey conducted before and after the implementation of activities to prospective participants / participants activities of 26 people consisting of leaders, employees and stake holders from PT. KALOG plus a team of Lecturers and STUDENTS OF ITL Trisakti. The survey results showed that socialization was effective because it was able to increase participants' knowledge and understanding of the application of Kaizen and Dangerous Goods principles in handling goods, especially through trains in improving profitability mindset for participants.

Key Word : Kaizen, Dangerous Goods

ABSTRAK

PT. Kereta Api Logistik (KALOG) selaku mitra dalam PKM ini adalah perusahaan yang bergerak di bidang angkutan barang berbasis kereta api. Permasalahan mitra adalah belum adanya SDM yang mengerti khusus tentang penerapan prinsip *Kaizen* dan penanganan barang berbahaya (*Dangerous Goods*) khususnya untuk pengiriman barang melalui kereta api. Tujuan kegiatan ini adalah memberikan pengetahuan dasar tentang prinsip *Kaizen* dan penanganan barang berbahaya (*Dangerous Goods*) dalam angkutan barang bagi karyawan dan *stake holder* PT. KALOG. Kegiatan dilaksanakan pada tanggal 12 Maret 2020 bertempat di Kantor PT. KALOG, Jakarta 14430. Metode Kegiatan dengan training, tanya

jawab dan pemutaran video. Tahapan kegiatan adalah: a. Tahapan Pembuatan Proposal, b. Tahapan Pra Survey, c. Tahapan identifikasi permasalahan mitra serta identifikasi kebutuhan peralatan untuk sosialisasi, d. Tahapan Pelaksanaan kegiatan dan tahap akhir yaitu pembuatan laporan dan artikel jurnal PKM. *Pre* dan *Post survey* dilakukan sebelum dan sesudah dilaksanakannya kegiatan kepada calon peserta/peserta kegiatan yang berjumlah 26 orang yang terdiri atas pimpinan, karyawan serta stake holder dari PT.KALOG ditambah team Dosen dan mahasiswa ITL Trisakti. Hasil survey menunjukkan bahwa sosialisasi berjalan efektif karena mampu menaikkan pengetahuan serta pemahaman peserta akan penerapan prinsip *Kaizen* dan *Dangerous Goods* dalam penanganan barang terutama melalui kereta api dalam meningkatkan *profitability mindset* bagi peserta.

Kata kunci : *Kaizen, Dangerous Goods,*

A. Pendahuluan

Dalam Sistem Logistik Nasional, logistic didefinisikan sebagai bagian dari rantai pasok (*Supply Chain*) yang menangani arus barang, arus informasi, dan arus uang melalui proses pengadaan (*procurement*), penyimpanan (*warehousing*), transportasi (*transportation*), distribusi (*distribution*) dan pelayanan pengantaran (*delivery services*) sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu, dan tempat yang di kehendaki konsumen, secara aman, efektif dan efisien, mulai dari titik asal (*point of origin*) sampai dengan titik tujuan (*point of destination*) sebagaimana dinyatakan oleh (Lesmini et al., 2018) dimana salah satu moda transportasi pendukung pengiriman barang adalah melalui kereta api.

Dalam beberapa tahun terakhir, volume lalu lintas, terutama zat berbahaya, yang diangkut melalui kereta api telah meningkat. Keselamatan menjadi masalah utama. Peraturan dan langkah-langkah pencegahan menghadirkan alat yang kuat untuk meningkatkan keamanan dan efisiensi transportasi berbahaya. Saat ini, setiap moda transportasi, yang digunakan untuk pengangkutan barang berbahaya, memiliki peraturan tersendiri untuk cara manipulasi, paket, pelabelan, dan pengangkutan zat berbahaya yang tepat dan benar. Aturan-aturan ini harus terutama dihormati oleh pengirim dan pengangkut. Tidak mungkin untuk memastikan perlindungan populasi dan lingkungan yang cukup tanpa partisipasi dan tanggung jawab aktif masyarakat (Galieriková et al., 2018).

Barang berbahaya (*Dangerous Goods*) adalah zat berbahaya yang didefinisikan oleh *Dangerous Substances Act*, menjadi berbahaya (ADR, 2005). Barang berbahaya diklasifikasikan berdasarkan efek fisik atau kimia langsung yang dapat berdampak pada orang, properti atau lingkungan - eksplosif, mudah terbakar, korosif, reaktif kimia, sangat mudah terbakar, sangat beracun, radioaktif atau menular. Membawa barang melalui jalan darat atau kereta api melibatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Jika barang yang dibawa berbahaya, ada juga risiko insiden, seperti tumpahan barang, yang menyebabkan bahaya seperti kebakaran, ledakan, pembakaran kimia atau kerusakan lingkungan. (Batarlienè, 2008)

Lebih lanjut (Batarlienè, 2008) menyatakan bahwa barang berbahaya (*Dangerous Goods*) memerlukan penanganan khusus yaitu harus dikemas dengan benar ke dalam wadah yang cocok. Kontainer harus ditutup secara kredibel. Barang-barang berbahaya harus dilindungi dari pengaruh luar selama transportasi. Jika keadaan transportasi normal, paket harus dilindungi terhadap getaran, variasi suhu, variasi tekanan dan kelembaban. Bagian pengepakan, yang memiliki kontak langsung dengan bahan berbahaya, harus dilindungi terhadap bahan kimia atau pengaruh lain dari bahan berbahaya ini. Jika perlu, permukaan kemasan harus ditutupi dengan bahan khusus, yang mencegahnya dari pengaruh kimia apa pun. (Komunikasi, 2006).

Pasal 139 Undang Undang No. 23/2007 tentang Perkeretaapian menyebutkan bahwa Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong. Angkutan barang tersebut terdiri dari: a. barang umum; b. barang khusus; c. bahan berbahaya dan beracun; dan d. limbah bahan berbahaya dan beracun. Lebih lanjut Pasal 140 ayat 2 menyatakan bahwa Kereta api untuk mengangkut bahan berbahaya dan beracun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (2) huruf c serta limbah bahan berbahaya dan beracun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (2) huruf d wajib: a. memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut; b. menggunakan tanda sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut; dan c. menyertakan petugas yang memiliki kualifikasi tertentu sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut. Sedangkan mengacu pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 136, pengangkutan barang khusus dan berbahaya wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan. Untuk itu Badan Usaha yang menangani dan/atau mengangkut barang berbahaya wajib memperhatikan pelayanan pengangkutan dengan berpedoman kepada peraturan yang berlaku. (Gunawan & Medianto, 2017).

Pentingnya pengiriman barang berbahaya yang baik dan benar juga dikemukakan oleh Šolc & Hovanec, (2015) saat ini sejumlah besar jenis barang berbahaya diangkut dengan kereta api. Pengaruh faktor dan peristiwa acak dapat menyebabkan kecelakaan yang mengakibatkan kebocoran zat berbahaya. Insiden semacam ini tidak hanya mengancam keselamatan transportasi kereta api, tetapi juga kehidupan, dan kesehatan, dan sangat merusak lingkungan. Harus dikatakan bahwa untuk mencegah terjadinya insiden dalam kebutuhan transportasi kereta api harus mematuhi aturan Peraturan Pengangkutan Barang Berbahaya Internasional dengan Kereta Api. Aturan-aturan ini harus terutama dihormati oleh pengirim dan transporter. Tidak mungkin untuk memastikan perlindungan yang cukup terhadap populasi dan lingkungan tanpa partisipasi dan tanggung jawab aktif semua pihak.

Disisi lain untuk meningkatkan produktivitas dan profit perusahaan perlu diterapkan perbaikan yang berkesinambungan, salah satu prinsip yang dapat diterapkan dalam manajemen adalah prinsip *Kaizen*. Menurut (Akter et al., 2015) *Kaizen* adalah karya hibrida Jepang. Ini adalah kata majemuk yang melibatkan dua konsep: Kai (perubahan) dan Zen (menjadi lebih baik). Istilah ini berasal dari *Gemba Kaizen* yang berarti *Continuous Improvement* (CI). *Continuous Improvement* adalah salah satu strategi inti untuk keunggulan dalam produksi, dan dianggap penting dalam lingkungan kompetitif saat ini. Ini menyerukan upaya tanpa akhir untuk perbaikan yang melibatkan semua orang dalam organisasi. *Kaizen* tidak membutuhkan atau sedikit investasi. Prinsip di baliknya adalah bahwa, perbaikan kecil yang sangat besar lebih efektif dalam lingkungan organisasi daripada beberapa peningkatan nilai besar. Filosofi ini menyiratkan bahwa perubahan kecil dan inkremental yang kuat secara rutin diterapkan dan berkelanjutan dalam jangka waktu yang lama yang menghasilkan peningkatan yang signifikan.

Sementara menurut (Khan, 2011) *Kaizen* adalah sistem yang melibatkan setiap karyawan, dari manajemen atas hingga kru pembersih. Setiap orang didorong untuk membuat saran perbaikan kecil secara teratur. Ini bukan kegiatan sebulan sekali atau setahun sekali. Hal ini terus menerus. *Kaizen* didasarkan pada prinsip membuat perubahan di mana saja di mana perbaikan dapat dilakukan.

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa hasil yang dicapai oleh *Kaizen* adalah: Pengurangan waktu pengaturan 70–90%, Peningkatan produktivitas 20–60%, Pengurangan waktu proses 40–80%, Pengurangan persediaan 30–70%, Pengurangan jarak berjalan 40–90%. Teian (1992) dalam (Mani et al., 2009) menjelaskan bahwa *Kaizen* lebih dari sekedar sarana perbaikan karena mewakili perjuangan sehari-hari yang terjadi di tempat kerja dan

cara perjuangan ini diatasi. *Kaizen* dapat diterapkan pada area mana pun yang membutuhkan perbaikan.

PT. KALOG sebagai mitra dalam PKM ini adalah perusahaan yang bergerak di bidang pergudangan dan logistik dalam cakupan *3rd Party Logistik* (3PL) terutama dalam bongkar muat dan pengangkutan barang dengan menggunakan kereta api. Perusahaan ini beralamat di Kompleks Pergudangan Kereta Api Kampung Bandan, RT.2/RW.4. Jakarta 14430. Meningkatnya volume pengiriman barang berbahaya (*Dangerous Goods*) melalui kereta api mengharuskan perusahaan memiliki karyawan yang handal dan berkompeten dalam menghadapi pergerakan bisnis logistik yang dinamis terutama dalam menangani kiriman barang berbahaya (*Dangerous Goods*).

Dari hasil diskusi dengan mitra dapat diidentifikasi permasalahan yaitu masih kurangnya pengetahuan karyawan tentang penerapan prinsip *kaizen* dan penanganan barang berbahaya (*Dangerous Goods*), sehingga disepakati akan dilaksanakan kegiatan PKM berupa pemberian materi tentang prinsip prinsip *Kaizen* dan penanganan barang berbahaya (*Dangerous Goods*), sosialisasi ini tidak hanya diberikan kepada Staff PT. KALOG tetapi juga kepada para *stake holder* yang menjadi pelanggan jasa PT. KALOG.

Adapun yang menjadi tujuan dari kegiatan ini adalah : memberikan pengetahuan dasar tentang penerapan prinsip *Kaizen* dan penanganan barang berbahaya (*Dangerous Goods*) dalam angkutan barang serta pembentukan *mindset profitability* bagi karyawan. Kegiatan ini diharapkan dapat memberikan manfaat pengetahuan dan pemahaman tentang pentingnya penanganan barang berbahaya (*Dangerous Goods*) yang baik dan benar serta pengetahuan tentang penerapan prinsip *kaizen* secara berkelanjutan dalam meningkatkan *profitability* bagi perusahaan dan kepuasan bagi pelanggan

B. Metode Pelaksanaan

Kegiatan Pengabdian kepada masyarakat ini dilaksanakan dengan memakai metode training, tanya jawab (diskusi interaktif) dan pemutaran video. Adapun tahapan kegiatan pengabdian kepada masyarakat ini sebagai berikut :

- a. Tahapan Pembuatan Proposal,
- b. Tahapan Survey : Peninjauan lokasi pengabdian pada PT. KALOG dan mengadakan wawancara dengan Pimpinan PT. KALOG setempat,
- c. Tahapan identifikasi permasalahan mitra serta identifikasi kebutuhan peralatan untuk sosialisasi,
- d. Tahapan Pelaksanaan kegiatan dan yang terakhir Tahapan pembuatan Laporan dan artikel jurnal PKM serta survey hasil dari sosialisasi.

Dari hasil wawancara dengan Pihak Mitra disepakati untuk melaksanakan kegiatan secara langsung di Kantor PT. KALOG yang akan dihadiri oleh peserta yaitu karyawan dan Pimpinan PT. KALOG serta *stake holder* PT. KALOG.

Luaran dari kegiatan ini adalah laporan akhir kegiatan serta publikasi kegiatan pada Jurnal Nasional. Sedangkan yang menjadi target capaian kegiatan adalah: peningkatan pengetahuan staff akan penerapan prinsip *kaizen* dan *Dangerous Goods* dalam penanganan pengiriman barang melalui kereta api. Pada akhirnya target capaian PKM ini yaitu untuk mendukung manajemen PT. KALOG melalui pengayaan pegawainya.

C. Hasil dan Pembahasan

Kegiatan ini terselenggara pada hari Kamis, tanggal 12 Maret 2020 bertempat di Kantor PT. KALOG, Komplek Pergudangan Kereta Api, Kp Bandan Rt. 2/4, Jakarta

14430. Kegiatan ini dihadiri oleh 26 peserta yang terdiri atas pimpinan, karyawan serta stake holder dari PT.KALOG ditambah 4 orang dari Team Dosen dan melibatkan peran serta 5 orang mahasiswa dari ITL Trisakti. Alat dan bahan yang dipakai dalam sosialisasi adalah : Laptop, Handphone, Data internet serta materi melalui PPT (power Point) dan Video.

Sebelum dilaksanakan sosialisasi diberikan *Pre Survey* kepada calon peserta yang melalui *google form*, dari hasil jawaban peserta diperoleh kesimpulan bahwa hampir semua peserta pernah mendengar tentang prinsip *Kaizen* dan *Dangerous Goods* akan tetapi peserta yang mengetahui dan memahaminya hanya beberapa orang, sehingga memang sosialisasi ini diperlukan untuk meningkatkan pemahaman dan profesionalisme peserta.

Kegiatan ini dilaksanakan sesuai dengan susunan acara sebagai berikut: Registrasi peserta, Pembukaan acara yaitu sambutan sambutan serta menyanyikan lagu Indonesia Raya, dilanjutkan Pemaparan Materi oleh Pemateri 1 dan 2 yang dipandu oleh Moderator dan kemudian Sesi tanya jawab serta dilanjutkan dengan sesi penutup.

Berikut adalah foto foto kegiatan PKM ini :



Gambar 1. Foto-foto kegiatan PKM PT. KALOG

Sumber : Kegiatan PKM PT. KALOG, 2020

Adapun acara sosialisasi dilaksanakan dalam 3 sesi yaitu :

1. Sesi 1 Pemaparan Materi Tentang *Dangerous Goods*
2. Sesi 2 Pemaparan Materi Tentang prinsip *Kaizen* dan pengenalan *logistic mindset*
3. Sesi tanya jawab (diskusi interaktif)

1. Pemaparan Materi 1 Tentang Barang Berbahaya (Dangerous Good)

Pada sesi 1 diberikan pemaparan materi sbb :

- Manajemen Penanganan dan Pengangkutan dengan sasaran pokok Pelaksanaan fungsi Transportasi dan Penerimaan secara efektif dan efisien serta safe. Materi Spesifik meliputi : Lingkup tanggung jawab Operator dan Emergency Procedures
- Pengetahuan Dangerous Goods, dengan Sasaran Pokok Penanganan Barang Berbahaya. Pemahaman fungsi dasar aktivitas Penanganan Barang Berbahaya untuk lingkup penugasan dalam Manajemen Logistik Barang Berbahaya.
- Materi Spesifik meliputi DG Filosofi, Definisi DG, DG Regulation, Aturan pengangkutan DG menurut Hukum Nasional maupun Internasional, DG Limitation/Hidden DG, DG Classification/Label & Marking/Packaging, Manfaat penerapan prinsip DG, Tanggung jawab Pengirim dan Pengangkut DG, Multimoda Dangerous Goods Form, Instruction in writing according to RID/emergency procedure, Alat Pengaman dll.

Berikut adalah sebagian dari PPT materi sesi 1 :



Gambar 2 Materi PPT Dangerous Goods

Sumber :PKM PT. KALOG, 2020

2. Pemaparan Materi ke 2 Tentang KAIZEN

Pada pemaparan materi ke 2 diberikan sosialisasi tentang Budaya *kaizen* yang merupakan sebuah budaya yang diciptakan dan dikembangkan pada industri di Jepang. *Kaizen* merupakan upaya perbaikan secara terus menerus (*continuous improvement*) pada sebuah proses.

Adapun materi yang diberikan adalah :

1. Batasan dan Ruang Lingkup Logistik
2. Definisi Kaizen
3. Segmentasi Kaizen
4. Eight Deadly EWastes
5. Kaizen versi 5R
6. The Steps of 5S Workplace lay out

7. Manfaat Penerapan Kaizen
8. Contoh2 penerapan Prinsip Kaizen
9. Standardization Kaizen
10. Penyebab Kaizen gagal
11. Kesimpulan

Berikut adalah Sebagian dari PPT Materi Sesi 2 :



Gambar 3. Sebagian PPT Materi Paparan Kaizen
Sumber : PKM PT. KALOG, 2020

Pada masing masing sesi juga diputar tambahan materi berupa video agar peserta lebih memahami materi yang diberikan. Setelah pemaparan materi selesai dilanjutkan sesi tanya jawab, pada sesi tanya jawab peserta diberikan kesempatan untuk mengajukan pertanyaan seputar materi yang diberikan dan peserta sangat antusias bertanya, baik mengenai teori maupun kasus kasus yang terjadi didalam kehidupan sehari hari. Kegiatan ditutup dengan sesi foto bersama.

D. Simpulan

Berdasarkan hasil pelaksanaan kegiatan dapat disimpulkan bahwa kegiatan ini berjalan efektif, hal ini terlihat bagaimana para karyawan dan stake holder PT. KALOG yang sangat antusias mengikuti acara dari awal hingga akhir, terutama dalam sesi tanya jawab (Diskusi) banyak hal yang ditanyakan peserta terutama dalam pengurusan barang berbahaya (*Dangerous Goods*), hal ini juga terlihat pada hasil survey singkat yang diberikan kepada peserta melalui formulir kuesioner baik *Pre Survey* maupun *Post Survey* dimana didapatkan informasi bahwa semua peserta menyatakan pemahaman mereka bertambah setelah mengikuti sosialisasi dan banyak yang mengusulkan untuk mengadakan lagi lanjutan dari sosialisasi ini untuk meningkatkan *logistic mindset* dan profit bagi perusahaan.

E. Ucapan Terima Kasih

Kegiatan PkM ini tidak dapat terlaksana tanpa bantuan dari berbagai pihak, untuk itu Tim sosialisasi mengucapkan terima kasih yang sebesar besarnya kepada para Pimpinan ITL Trisakti: Rektor ITL Trisakti, para Wakil Rektor ITL Trisakti, Direktur DP2M ITL Trisakti beserta staff, Pimpinan dan staff PT. Kereta Api Logistik, para peserta sosialisasi dan juga mahasiswa yang terlibat didalam pelaksanaan PkM ini, dan tak lupa juga kepada para pihak yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu, atas kerjasama dan bantuannya sehingga Jurnal Abdimas Transportasi & Logistik kegiatan dapat berjalan dengan lancar. Harapan kami kegiatan ini dapat membawa manfaat bagi semua pihak.

E. Daftar Pustaka

Akter, S., Yasmin, R., & Ferdous, M. A. (2015). Implementation of kaizen for continuous improvement of productivity in garment industry in Bangladesh. *American Academic*

- & *Scholarly Research Journal*, 7(3), 229–243.
- Batarlienè, N. (2008). Dangerous Goods Transportation: New Technologies and Reducing of the Accidents. *Journal of Konbin*, 8(1), 211–222. <https://doi.org/10.2478/v10040-008-0114-7>
- Galieriková, A., Sosedová, J., Dávid, A., & Bariak, M. (2018). Transport of dangerous goods by rail. *MATEC Web of Conferences*, 235, 1–5. <https://doi.org/10.1051/mateconf/201823500004>
- Gunawan, G., & Medianto, R. (2017). Analisis Standar Jumlah Personel Penanganan Pengangkutan Barang Berbahaya Di Bandar Udara Adisutjipto. *Angkasa: Jurnal Ilmiah Bidang Teknologi*, 8(1), 93. <https://doi.org/10.28989/angkasa.v8i1.135>
- Khan, I. A. (2011). KAIZEN: The Japanese Strategy for Continuous Improvement. *International Journal of Business & Management Research*, 1(3), 177–184.
- Lesmini, L., Hidayat, R. D. R., & Firdaus, M. I. (2018). Peranan Inland Port Dalam Meningkatkan Daya Saing Nasional. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik (JMBTL)*, 4(3), 281–288. <http://library.itltrisakti.ac.id/jurnal/index.php/JMBTL/article/view/170>
- Mani, S., Singh, J., & Singh, H. (2009). *Kaizen Philosophy: A Review of Literature Kaizen Philosophy: A Review of Literature*. The Icfai University Press.
- Šolc, M., & Hovanec, M. (2015). The Importance of Dangerous Goods Transport by Rail. *Nase More*, 62(February 2018), 181–186. <https://doi.org/10.17818/NM/2015/SI17>

Menggali Potensi Desa Nelayan dalam Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat pada Desa Marunda Kecamatan Cilincing Jakarta Utara

Exploring The Potential Of The Fisherman Village In Improving The Welfare Of The Community In Marunda Village, Cilincing District, North Jakarta

**Heri Subagyo^{a,1}, Edhie Budi Setiawan^{b,2*}, Aditya Wardhana^{c,3},
Sekar Widyastuti Pratiwi^{d,4}**

^{a,b,c,d}Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

¹hsubagyo88@yahoo.co.uk, ^{2*}edhie.budi@gmail.com, ³wardanadit@yahoo.com, ⁴sekarwpratiwi@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

The Independent Village in Marunda, which is located on the coast, has the potential as a potential shark producer to be developed. Markets that need to be open are wide enough, including the need for catering, and modern markets such as Makro, Transmart and others. To enter a wide market requires special attention, especially with product health and hygiene (hygienic) and product quarantine. The purpose of this activity is to improve the welfare of the community in Marunda village, Cilincing sub-district, North Jakarta through socialization on how to maintain product health and hygiene (hygienic) and product quarantine. This socialization was carried out offline at PT XYZ which was attended by the owners, employees and students of ITL Trisakti in the context of implementing MBKM. The results of the socialization are expected to be carried out to expand the market and increase the amount of production.

Keywords : independent village, hygienic, product quarantine

ABSTRAK

Desa Mandiri di Marunda yang terletak di pinggir pantai mempunyai potensi sebagai produsen ikan cucut yang potensial untuk dikembangkan. Pasar yang membutuhkan terbuka cukup luas, diantaranya kebutuhan untuk catering, dan pasar pasar modern seperti Makro, Transmart dan lain-lainnya. Untuk memasuki pasar yang luas dibutuhkan perhatian khusus, terutama dengan kesehatan dan kebersihan produk (hygenis) dan karantina produk. Tujuan kegiatan ini adalah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat pada desa marunda kecamatan cilincing jakarta utara melalui sosialisasi cara menjaga kesehatan dan kebersihan produk (hygenis) serta karantina produk. Sosialisasi ini dilakukan secara luring di PT XYZ yang diikuti oleh pemilik, karyawan dan mahasiswa ITL Trisakti dalam rangka pelaksanaan MBKM. Hasil sosialisasi ini diharapkan terlaksana untuk memperluas pasar dan meningkatkan jumlah produksi.

Kata kunci : desa mandiri, hygenis, karantina produk

Pendahuluan

Pembangunan desa pada masa pemerintahan sekarang ini menjadi fokus pembangunan nasional, karena beberapa alasan, di antaranya karena potensinya yang sangat besar. Di samping itu alasan pengembangan desa untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat desa dan kualitas hidup manusia melalui penanggulangan kemiskinan dengan strategi pemenuhan kebutuhan dasar, pembangunan sarana dan prasarana desa, pengembangan potensi ekonomi lokal, serta pemanfaatan sumberdaya alam dan lingkungan secara berkelanjutan (Yustisia, 2015).

Terdapat beberapa alternatif untuk mengembangkan potensi wilayah desa, di antaranya adalah dengan pemanfaatan sampah, optimalisasi industri rumahan, mengembangkan desa wisata dan lingkungan yang hijau serta menciptakan wirausaha desa (Sujono, 2017). Melihat dari potensi yang dimiliki, Marunda merupakan salah satu contoh desa atau kelurahan yang layak dikembangkan dari sisi kewirausahaannya.

Marunda adalah kelurahan di kecamatan Cilincing, Jakarta Utara, Indonesia. Kelurahan ini berbatasan dengan Laut Jawa di sebelah utara, Cilincing di sebelah barat, Kabupaten Bekasi di sebelah timur dan Rorotan di sebelah selatan. Kelurahan Cilincing adalah salah satu kawasan pemukiman yang padat di Jakarta Utara. Kelurahan ini terletak di kecamatan Cilincing, Jakarta Utara.

Kelurahan ini memiliki penduduk sebesar 57.061 jiwa dan luas 831,25 hektare, dengan pantai sepanjang 5 Km. PT Kawasan Berikat Nusantara menguasai 4 Km pantai tersebut, 1 km sisanya dijadikan Tempat Pelelangan Ikan oleh para nelayan tradisional, tepat di pinggir muara Cakung Drain. Daratan kelurahan ini termasuk sangat rendah, yaitu 0,25 di bawah permukaan laut. Kelurahan ini berbatasan dengan Kelurahan Kalibaru di sebelah Utara, Kelurahan Semper Timur di sebelah Barat, Kali Bencong di sebelah Timur dan Kelurahan Rorotan di sebelah Selatan

Sejak UU No. 6 tahun 2014 tentang Desa disahkan, kebijakan utama yang berada pada undang-undang tersebut adalah dengan diberikannya alokasi dana desa sekitar 700 juta s.d 1,3 milyar tergantung dari penghitungan yang telah ditetapkan pemerintah sesuai luas, jumlah penduduk dan tingkat kemiskinan desa. Dengan demikian suatu desa menjadi desa yang mandiri bisa terwujud.

Desa mandiri itu mencerminkan kemauan masyarakat desa yang kuat untuk maju, dihasilkannya produk/karya Desa yang membanggakan dan kemampuan Desa memenuhi kebutuhan-kebutuhannya (Wibowo, 2018). Oleh sebab itu apabila desa mandiri bisa terwujud, maka desa tersebut yang bisa mensejahterakan masyarakatnya. Misalnya masyarakat membutuhkan suatu jalan atau jembatan yang bagus dan irigasi yang bisa diandalkan sepanjang tahun, maka desa tersebut bisa mewujudkannya.

Tetapi perlu disadari adanya variabel-variabel tertentu yang akan menjadi penghambat bagi terwujudnya desa mandiri tersebut. Beberapa faktor tersebut diidentifikasi oleh Tiza et al. (2014), yaitu: 1. Kualitas dan kuantitas pelaksana program kurang memadai; 2. Koordinasi para pelaku program lintas sektor yang kurang terjalin dengan baik; 3. Intensitas pendampingan yang kurang maksimal; 4. Sosialisasi program belum dilaksanakan secara optimal; 5. Rendahnya kesadaran masyarakat dalam pelaksanaan program; 6. Rendahnya jiwa/semangat kewirausahaan dari masyarakat; 7. Pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan program belum optimal.

Dalam perkembangannya desa pastinya juga mempunyai potensi yang berbeda dari desa lain, maka dari itu pemerintah desa harus pandai-pandai mengali potensi tersebut untuk mengembangkan desa demi kesejahteraan masyarakat desa.

Melihat potensi wilayah Marunda yang terletak di pinggir pantai ternyata ditemui produsen ikan cucut yang sangat potensial untuk dikembangkan mengingat saat ini pasar terbuka cukup luas bukan hanya untuk Catering namun juga pasar pasar modern seperti Makro dan Transmart serta lainnya. Namun untuk membantu pengembangan produsen ikan cucut frozen ini maka perlu ada sentuhan pengetahuan dan teknologi yang bisa memberikan atau meningkatkan kualitas hasil produksi. Beberapa hal yang harus diperhatikan untuk hal tersebut, adalah terkait dengan kebersihan produk (hygenitas) dan karantina ikan. Menurut Arthur et al., 2008, karantina merupakan tindakan manajemen risiko yang penting jika kegiatan utamanya berskala nasional terkait dengan manajemen kesehatan hewan akuatik. Pada dasarnya, karantina ikan adalah usaha untuk pencegahan masuk dan tersebarnya hama dan penyakit ikan karantina dari suatu area ke area lain di dalam negeri, dan keluarnya dari dalam wilayah negara Republik Indonesia atau dari luar negeri.

Karantina Ikan di Indonesia diselenggarakan berdasarkan UU No.16 Tahun 1992 tentang Karantina Ikan, Hewan dan Tumbuhan serta Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2002 tentang Karantina Ikan. Berdasarkan peraturan perundangan tersebut, Karantina Ikan menyelenggarakan fungsi utama yaitu:

1. Mencegah masuknya Hama dan Penyakit Ikan Karantina (HPIK) ke dalam Wilayah Negara Republik Indonesia.
2. Mencegah tersebarnya HPIK dari satu area ke area lain dalam wilayah Republik Indonesia.
3. Mencegah keluarnya Hama dan Penyakit Ikan (HPI) dari wilayah Republik Indonesia sesuai dengan persyaratan negara penerima/ tujuan.

Anthony (2001) menjelaskan bahwa pengembangan usaha perikanan yang berkelanjutan perlu memperhatikan tiga faktor yaitu konservasi (biologi), faktor rasionalisasi (ekonomi) dan faktor sosial/komunitas.

Menurut Ristiyawan (2013) karantina ikan memiliki tugas untuk memantau dan mengawasi lalu lintas ikan. Guna mencegah penyebaran penyakit ikan dari daerah wabah ke daerah bebas penyakit ikan Karantina. Pemantauan dan pengendalian potensi masuk dan tersebarnya HPIK dilakukan untuk melindungi kelestarian dan industri sumberdaya perikanan, karena masalah penyakit sudah menjadi masalah serius di Indonesia.

Semua hama dan penyakit ikan ada di Area tertentu di wilayah Negara Republik Indonesia yang dalam waktu relatif cepat dapat mewabah dan merugikan ekonomi dan sosial atau yang dapat membahayakan kesehatan masyarakat. Komoditas ikan yang telah dilaporkan, oleh Petugas Karantina Ikan akan segera dilakukan tindakan karantina (8P), yaitu: Pemeriksaan, Pengamatan, Pengasingan, Perlakuan, Penahanan, Penolakan, Pemusnahan, dan/atau Pembebasan.

Kewajiban yang harus dipenuhi oleh setiap komoditas ikan yang akan keluar masuk Bandara udara dan pelabuhan adalah:

- Kelengkapan sertifikat kesehatan dari areal/negara asal.
- Melewati tempat-tempat pengeluaran/pemasukan yang telah ditetapkan
- Melaporkan dan menyerahkan kepada Petugas Karantina ditempat-tempat pengeluaran dan pemasukan untuk keperluan tindakan karantina (<https://kkp.go.id/bkipm/page/143-frequently-asked-question>)

Tujuan dari kegiatan PkM ini adalah: 1. Untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan memperbaiki hygenitas dan proses karantina ikan beku dalam mewujudkan kemandirian desa. 2. Untuk meningkatkan pengetahuan dan kemampuan mahasiswa ITL Trisakti dengan melibatkan aktifitas Pengabdian kepada Masyarakat sesuai kegiatan Mandiri Belajar Kampus Merdeka (MBKM).

A. Metode Pelaksanaan

Kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat dilakukan melalui 3 (tiga) tahap yaitu tahap Persiapan, Tahap pelaksanaan dan Tahapan Tindak Lanjut.

Pelaksanaan

a. Tahap persiapan.

Tahap ini dilakukan oleh panitia dan terutama para para pemateri yang mempunyai kemampuan edukasi di bidang bisnis hasil laut. Selanjutnya dilakukan identifikasi kebutuhan peralatan dan metode yang akan dipakai untuk kegiatan

b. Tahap Pelaksanaan

Pada tahap diskusi ini dilakukan sesi tanya jawab dengan memberikan edukasi secara langsung (luring) di PT XYZ, pada hari Kamis, 23 Desember 2021 jam 13.00 – 15.00. Peserta merupakan karyawan PT XYZ sebanyak 5 orang dan 4 mahasiswa ITL Trisakti.

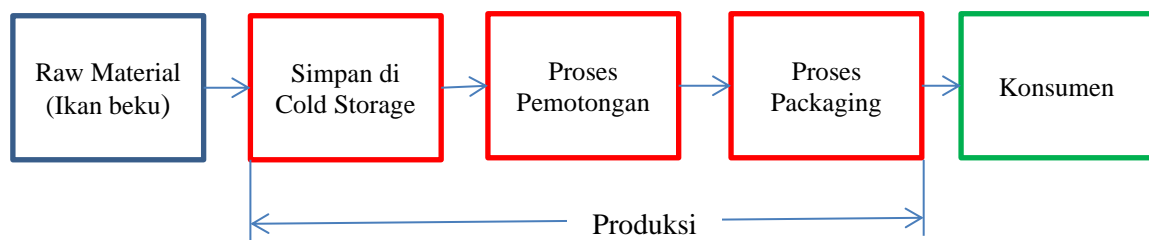
c. Tahapan Tindak Lanjut

Berdasarkan hasil temuan di lapangan, baik melalui pengamatan dan wawancara, tim selanjutnya melakukan diskusi (FGD) untuk mengevaluasi hasil temuan dan memikirkan langkah-langkah sebagai tindak lanjut.

B. Hasil Dan Pembahasan

Kegiatan PkM ini telah dilaksanakan di lokasi kegiatan secara langsung. PT XYZ mengerti tentang perlunya peningkatan pasar dan pertumbuhan produksi. Melalui aktifitas sosialisasi ini diharapkan PT XYZ mampu mengembangkan perusahaan lebih baik lagi, sehingga mampu bersaing dengan perusahaan sejenis.

Proses produksi dan pemasaran ikan beku:



Gambar 1 Proses produksi ikan beku

Untuk mengembangkan perusahaan, PT XYZ harus mampu memperluas pasar/konsumen diantaranya penjualan keluar pulau atau luar negeri. Ada beberapa hal yang harus diperhatikan untuk persyaratan penjualan keluar pulau atau luar negeri, diantaranya adalah 1. kebersihan dan kesehatan produk, 2. Fasilitas karantina produk.

1. Kondisi Kebersihan Lingkungan dan Tempat Usaha

Untuk meningkatkan kebersihan dan kesehatan produk, beberapa kondisi yang harus ditingkatkan. Beberapa fasilitas kebersihan seperti tempat sampah, tempat cuci tangan dengan fasilitas sanitasi masih sangat kurang. Demikian pula dengan kondisi kebersihan

tempat usaha, di mana tempat usaha terkesan kurang teratur dan perlu perbaikan pengaturan secara rapi dan resik, sehingga dihasilkan produk yang hygenis.



Gambar 2 Proses Bongkar Muat Ikan Laut



Gambar 3 Proses Bongkar Muat ke Cold Storage



Gambar 4 Muatan ke Cold Storage

2. Fasilitas Karantina

Fasilitas karantina merupakan salah satu faktor kunci agar proses karantina ikan dapat memenuhi standard karantina, tetapi hasil pengamatan membuktikan bahwa fasilitas karantina yang tersedia masih belum memenuhi standard dan proses karantina masih belum dipenuhi oleh PT XYZ.

C. Simpulan

Berdasarkan hasil pengamatan dan pembahasan dapat disimpulkan, untuk meningkatkan perluasan pasar dan produknya, perusahaan perlu meningkatkan kebersihan dan kesehatan produk serta proses karantina. Karantina merupakan satu proses yang harus dijalani oleh pihak perusahaan, mengingat karantina merupakan tahapan yang sangat penting bagi standard pemasaran ikan, terutama jika sudah mencapai skala nasional atau internasional. Sehingga Marunda sebagai desa mandiri akan maju memasuki pasar yang lebih luas.

D. Ucapan Terima Kasih

Kegiatan ini tidak dapat terlaksana tanpa bantuan dari berbagai pihak, untuk itu Tim sosialisasi mengucapkan terima kasih yang sebesar besarnya kepada para Pimpinan ITL Trisakti: Rektor ITL Trisakti, para Wakil Rektor ITL Trisakti, Direktur DP2M ITL Trisakti beserta staff, Ketua dan Pengurus ILC Chapter Akademisi, para peserta sosialisasi dan juga mahasiswa yang terlibat didalam pelaksanaan PkM ini, dan tak lupa juga kepada para pihak yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu, atas kerjasama dan bantuannya sehingga kegiatan dapat berjalan dengan lancar. Harapan kami kegiatan ini dapat membawa manfaat bagi semua pihak.

E. Daftar Pustaka

- Anthony, C. (2001). *Sustainable fishery systems: Fish and aquatic resources series* 5. Blackwell Science.
- Arthur, J. R., Bondad-Reantaso, M. G., & Subasinghe, R. P. (2008). *Procedures for the quarantine of live aquatic animals: A manual*. FAO, Rome (Italy).
- Ristiyawan, B. (2013). *Peranan implementasi kebijakan karantina ikan dalam pembangunan perikanan berkelanjutan*.
- Sujono, E. (2017). *Mengembangkan potensi masyarakat di desa & kelurahan*. Deepublish.
- Tiza, A. L., Hakim, A., & Haryono, B. S. (2014). Implementasi program pembangunan desa mandiri anggaran untuk rakyat menuju sejahtera (anggur merah) Studi di Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Timor Tengah Utara. *Wacana Journal of Social and Humanity Studies*, 17(1), 58–67.
- Wibowo, R. H. (2018). *Disparitas pembangunan desa studi kasus Desa Padas Kecamatan Dagangan Kabupaten Madiun*. Universitas Airlangga.
- Yustisia, T. V. (2015). *Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang desa dan peraturan terkait*. Visimedia.