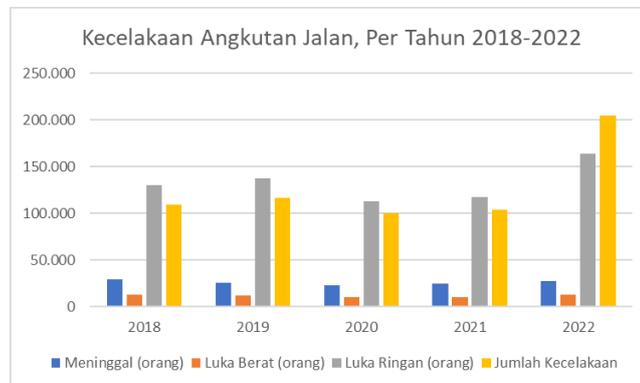


BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Perkembangan transportasi mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pembangunan perekonomian nasional, karena kegiatan sektor transportasi mempunyai peranan penting dalam distribusi barang dan jasa di seluruh negeri dan antar negara. Tercatat dari data yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) di mana sektor transportasi dan perdagangan tumbuh signifikan sebesar 15,93 persen pada triwulan I 2022 dibanding periode sama tahun 2022, sehingga menjadikan transportasi sebagai sektor dengan pertumbuhan tertinggi. Namun dibalik hal tersebut tidak terlepas dari risiko-risiko yang dapat terjadi selama proses transportasi berlangsung, seperti pada bidang transportasi pelayanan transportasi darat. Menurut Informasi Transportasi yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan ISSN 2962-6722 Volume 13, Tahun 2022, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menampilkan data kecelakaan yang terjadi dalam kurun waktu kurang lebih 5 tahun, yang bisa dilihat pada **Gambar I.1**.



Gambar I. 1 Diagram grafik jumlah kecelakaan tahun 2018 – 2022 (Kementerian Perhubungan ISSN 2962-6722 Volume 13, Tahun 2022)

Gambar I. 2 Angka kecelakaan tahun 2018 – 2022

MODA TRANSPORTASI	TAHUN				
	2018	2019	2020	2021	2022
Meninggal (orang)	29.472	25.671	23.529	25.266	27.531
Luka Berat (orang)	13.315	12.475	10.751	10.553	13.230
Luka Ringan (orang)	130.571	137.342	113.518	117.913	163.686
Jumlah Kecelakaan	109.215	116.411	100.028	103.645	204.447

Didukung juga dengan data yang diterbitkan oleh Korlantas Polri bahwa angkutan umum (orang dan barang) penyebab kecelakaan terbesar kedua setelah sepeda motor, mencapai 36.159 kendaraan pada tahun 2022, Sumber: Korlantas Polri, 2023. Untuk menekan angka kecelakaan Pemerintah Indonesia menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) pada 3 Januari 2022. Selain itu, Pemerintah juga mengatur kewajiban badan usaha dalam mengelola Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum khususnya dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 dan wajib menyusun dokumen SMK-PAU sesuai Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat KP/1990 tentang Tata Cara Penilaian Dokumen Sistem Manajemen Perusahaan Angkutan Umum. Didukung juga dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Amirullah, 2023), dari perusahaan yang sudah memiliki dan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum memiliki tingkat kecelakaan yang mengalami penurunan signifikan pada setiap tahunnya.

Namun, dalam Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II 2022 Direktorat Sarana Transportasi Jalan terdapat isu strategis dan permasalahan di bidang Sarana Transportasi Jalan pada tahun 2022 di antaranya permasalahan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, dimana perbandingan realisasi dan target kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2022 realisasi jumlah perusahaan AKAP, angkutan pariwisata, ALBN, angkutan B3, dan angkutan alat berat yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan tahun 2022 pada periode TW II adalah sebanyak 39 perusahaan angkutan umum yang telah menerapkan SMK pada perusahaannya.

Tabel I. 1 Sasaran Program
(Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II 2022 Direktorat Sarana Transportasi Jalan)

Jumlah Perusahaan AKP, Pariwisata, ALBN, Angkutan B3, dan Angkutan Alat Berat yang menerapkan SMKPAU			
	Satuan:	Perusahaan	
Target/Realisasi/Capaian	Q1	Q2	Y2022
Target:	80	80	80

Jumlah Perusahaan AKP, Pariwisata, ALBN, Angkutan B3, dan Angkutan Alat Berat yang menerapkan SMKPAU			
	Satuan: Perusahaan		
Realisasi:	34	39	39
Capaian:	43%	49%	49%

Jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebanyak 80 perusahaan maka capaian kinerja mencapai 48,75%. Oleh karena itu, penulis memilih penelitian dengan judul **"ANALISIS FAKTOR KENDALA PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN PM 85 TAHUN 2018 PADA PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM"**, agar dapat mengetahui faktor-faktor kendala yang paling dominan dari beberapa perusahaan yang belum mempunyai ataupun menerapkan dokumen SMK-PAU, sehingga diharapkan hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai wacana atau pandangan awal bagi pihak pelaksana maupun regulator agar faktor penghambat penerapan SMK-PAU dapat diminimalisir sehingga dapat diterapkan dan dikelola dengan baik pada perusahaan angkutan umum. Dengan adanya pelaksanaan/penerapan SMK-PAU yang terkelola dengan baik, diharapkan upaya-upaya sistem manajemen keselamatan yang diselenggarakan dapat mengendalikan, meminimalisir, dan mungkin meniadakan potensi-potensi risiko kecelakaan pada angkutan umum (barang dan jasa) yang mungkin timbul dan mengancam korban jiwa.

I.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa saja karakteristik responden dari perusahaan yang mengalami kendala pembuatan dan penerapan dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum?
2. Bagaimana mengetahui indikator yang paling dominan bagi perusahaan yang belum membuat dan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum?
3. Apa saja faktor yang berpengaruh terhadap terkendalanya pembuatan dan penerapan dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum?

I.3 Batasan Masalah

1. Penelitian ini hanya membahas faktor-faktor kendala yang terjadi pada tiap perusahaan angkutan umum dan mengetahui faktor yang paling dominan yang menyebabkan perusahaan angkutan umum belum membuat dan menerapkan dokumen SMK-PAU.
2. Mengambil sampel data kuesioner dari 30 perusahaan yang belum memiliki dokumen SMK-PAU.
3. Analisis data menggunakan analisa *mean* dan metode *Relative Importance Index* (RII)

I.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan pada penelitian ini, tujuan yang hendak dicapai dalam penyusunan tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui karakteristik responden dari perusahaan yang mengalami kendala dalam pembuatan dan penerapan dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
2. Untuk mengetahui indikator faktor kendala yang paling dominan bagi tiap-tiap perusahaan yang belum membuat dan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
3. Untuk mengetahui peringkat tertinggi dari faktor-faktor yang mempengaruhi atau berpengaruh terhadap terkendalanya pembuatan dan penerapan dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

I.5 Manfaat Penelitian

1. Bagi perusahaan, dapat memperoleh faktor-faktor kendala yang paling dominan penyebab tidak diterapkannya Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
2. Bagi Kementerian Perhubungan, selaku regulator dapat membantu untuk memberikan saran maupun rekomendasi dari terkendalanya pembuatan dan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

3. Bagi peneliti, mengembangkan cara berpikir dalam mengatasi permasalahan tidak diterapkannya Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK-PAU).