

Analisis Penyebab Terhambatnya Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum Pada Perusahaan Angkutan Umum

Analysis of the Causes of Obstacles in the Implementation of Public Transportation Company Safety Management Systems in Public Transportation Companies

Sugianto¹, Ilham Bagus Prasetyo^{2,*}, Muhammad Irfan Setiawan³

1,2,3Program Studi Teknologi Rekayasa Otomotif, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Tegal, Indonesia

¹sugianto@pktj.ac.id, ²ilham@pktj.ac.id, ³20021046@taruna.pktj.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat penerapan SMK - PAU dan mengetahui tingkat prioritas yang paling berpengaruh terhadap penerapan SMK - PAU bagi perusahaan yang belum membuat, menyelesaikan, dan menyempurnakan regulasi tersebut. Jenis penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dimana populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan yang belum membuat, menyelesaikan, dan menyempurnakan regulasi tersebut. Teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling. Teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner. Analisis data menggunakan rata-rata (*mean*) dan metode yang digunakan menggunakan *Relative Important Index* (RII). Hasil perhitungan *mean* menunjukkan bahwa beberapa faktor menyebabkan terhambatnya penerapan SMK - PAU yaitu terkait dukungan kebijakan (skor rata-rata sejumlah 3,28), isi kebijakan (skor rata-rata sejumlah 3,08), informasi kebijakan (skor rata-rata sejumlah 3,03), dan pembagian potensi kebijakan (skor rata-rata sejumlah 2,84). Sedangkan hasil perhitungan RII menunjukkan bahwa terdapat 4 faktor teratas yang memiliki pengaruh besar terhadap terhambatnya implementasi SMK-PAU pada perusahaan angkutan umum, yaitu belum adanya karyawan perusahaan yang memiliki kompetensi khusus terkait penyusunan dokumen SMK-PAU (nilai RII sebesar 0,883), kurang memadainya sarana dan prasarana dalam pelaksanaan penyusunan dokumen SMK-PAU (nilai RII sebesar 0,867), belum adanya karyawan perusahaan yang pernah mengikuti pelatihan tentang penyusunan dokumen SMK-PAU (nilai RII sebesar 0,858), dan belum adanya divisi khusus di perusahaan terkait bidang keselamatan operasional maupun K3 (nilai RII sebesar 0,842).

Kata kunci: sistem, keselamatan, sarana, transportasi

Abstract

This study aims to determine the factors that hinder the implementation of SMK - PAU and to determine the priority level that has the most influence on the implementation of SMK - PAU for companies that have not created, completed, and perfected the regulation. This type of research is quantitative descriptive where the population in this study are companies that have not created, completed, and perfected the regulation. The sampling technique uses purposive sampling. The data collection technique uses a questionnaire. Data analysis uses the average (mean) and the method used uses the Relative Important Index (RII). The results of the mean calculation show that several factors cause obstacles to the implementation of SMK - PAU, namely related to policy support (average score of 3.28), policy content (average score of 3.08), policy information (average score of 3.03), and distribution of policy potential (average score of 2.84). Meanwhile, the results of the RII calculation show that there are 4 top factors that have a major influence on the hampered implementation of SMK-PAU in public transportation companies, namely the absence of company employees who have special competencies related to the preparation of SMK-PAU documents (RII value of 0.883), inadequate facilities and infrastructure in the implementation of the preparation of SMK-PAU documents (RII value of 0.867), the absence of company employees who have attended training on the preparation of SMK-PAU documents (RII value of 0.858), and the absence of a special division in the company related to operational safety and K3 (RII value of 0.842).

Keywords: system, safety, facilities, transportation

1. Pendahuluan

Sektor transportasi mempunyai peranan penting dalam distribusi barang dan jasa di seluruh negeri dan antar negara, sehingga adanya perkembangan pada sistem transportasi berdampak cukup signifikan terhadap perekonomian nasional. Hal tersebut tidak terlepas pada resiko yang terjadi pada bidang transportasi pelayanan transportasi darat. Sebagai upaya antisipasi guna mengurangi jumlah kecelakaan, pemerintah menerbitkan sebuah kebijakan bagi perusahaan angkutan umum untuk wajib mengelola dan menyusun dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK-PAU).

Data kecelakaan angkutan jalan periode 2018-2022 menunjukkan tren yang fluktuatif namun mengkhawatirkan, dimana jumlah total kecelakaan mengalami peningkatan signifikan pada tahun 2022 mencapai 204.447 kasus, melonjak hampir dua kali lipat dibandingkan tahun sebelumnya yang sebesar 103.645 kasus. Meskipun korban meninggal dan luka berat menunjukkan tren penurunan dari tahun 2018 hingga 2020, namun keduanya kembali meningkat pada periode 2021-2022, dengan korban meninggal mencapai 27.531 orang dan luka berat sebesar 13.230 orang pada tahun 2022. Kategori luka ringan menunjukkan pola yang paling volatil, dimana setelah mengalami penurunan selama periode 2018-2020, angka ini melonjak drastis menjadi 163.686 orang pada tahun 2022, tertinggi selama periode pengamatan. Kondisi ini mengindikasikan bahwa meskipun ada upaya perbaikan keselamatan jalan yang berhasil menekan angka kecelakaan pada periode 2018-2020, namun situasi memburuk kembali pada tahun 2021-2022, yang dapat disebabkan oleh berbagai faktor termasuk peningkatan mobilitas pasca-pandemi, kondisi infrastruktur, atau lemahnya implementasi sistem manajemen keselamatan transportasi [1].

Pemerintah juga mewajibkan badan usaha untuk mengelola Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK-PAU) [2] dan wajib menyusun dokumen SMK-PAU [3]. Akan tetapi, terdapat isu strategis dan permasalahan di bidang sarana transportasi jalan pada tahun 2022 diantaranya permasalahan penerapan sistem manajemen keselamatan pada perusahaan angkutan umum pada tahun 2022 [4]. 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, sedangkan target PK 2022 adalah sebanyak 80 perusahaan, sehingga didapati capaian kinerja sejumlah 48,75%, sehingga terdapat kesenjangan antara target sejumlah 80 dengan realisasi sejumlah 39.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka perlu untuk mengidentifikasi faktor yang menyebabkan terhambatnya implementasi SMK-PAU pada perusahaan angkutan umum, sehingga diharapkan hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai pertimbangan bagi pelaksana maupun regulator supaya faktor penghambat penerapan SMK-PAU dapat diminimalisir.

2. Metode

Penelitian ini mengambil locus di perusahaan angkutan transportasi darat di area Jawa Barat, Jawa Tengah, dan Jawa Timur, baik yang belum memiliki maupun belum menerapkan dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK-PAU). Peneliti menggunakan teknik *Purposive Sampling*, yang mana dalam pengambilan sampel, peneliti menentukan kriteria sampel yang dipilih [5]. Berdasarkan observasi yang peneliti lakukan, perusahaan yang belum menerapkan SMK-PAU yaitu sejumlah 41 perusahaan, sedangkan perusahaan yang sudah menerapkan SMK-PAU dengan peringkat sangat baik yaitu sejumlah 39 perusahaan, terdiri dari 27 perusahaan angkutan orang dan 12 perusahaan angkutan barang. Sampel tersebut kemudian diolah menggunakan rumus Slovin untuk menarik jumlah sampel sehingga didapatkan jumlah yang representatif dan hasil penelitian dapat digeneralisasi [6]. Hasil tersebut berupa *mean* (rata-rata), yang mana *mean* merupakan nilai khas yang mewakili sifat tengah atau posisi pusat dari kumpulan nilai data [7]. Metode analisis ini berguna untuk menentukan rangking para responden dan memberikan prioritas terhadap variabel studi [8].

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2} \quad (1)$$

$$n = \frac{41}{1+41(0.1)^2} \quad (2)$$

$$n = \frac{41}{1,41} \quad (3)$$

$$n = 30 \quad (4)$$

Setelah pengumpulan data yang diperoleh dari responden, maka data akan dihitung dan didapati hasil analisis berupa *mean* atau nilai rata-rata. Nilai rata-rata akan digunakan untuk menentukan faktor yang berpengaruh pada kendala terhadap penerapan SMK-PAU, yang kemudian disebut *Relative Important Index* (RII) [9]. RII merupakan suatu analisis yang memungkinkan suatu kuantitatif relatif, dimana semakin tinggi peringkat (*rating*) semakin tinggi pula pengaruh yang diberikan oleh variabel yang dimiliki [10]. Perhitungan dengan metode RII seperti pada persamaan (5).

$$RII = \sum W / (A \times N) \quad (5)$$

W adalah bobot yang diberikan untuk faktor penyebab dominan dengan (rentang 1-4), 4* n4 untuk faktor 1, 3 * n3 untuk faktor 2, 2 * n2 untuk faktor 3 dan seterusnya [10]. A adalah bobot tertinggi (dalam hal ini 4), N adalah jumlah responden total.

Rentang RII diperoleh dengan membagi rata dalam lima kategori sesuai dengan Skala Likert yang digunakan [11]. Penelitian ini menggunakan teknik analisis data deskriptif kuantitatif, bertujuan untuk menunjukkan keadaan tentang faktor yang berpengaruh pada terkenadalanya penerapan SMK-PAU. Kemudian untuk menguji hipotesis, peneliti menggunakan teknik analisis data secara statistik dengan menggunakan alat bantu SPSS (*Statistic Package For Sosial Sciences*).

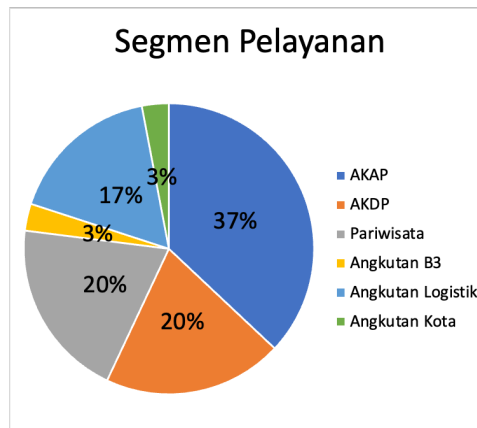
Tabel 1. Daftar Pertanyaan Pada Kuisisioner

No.	Faktor Kendala Penerapan SMK-PAU	Kode
1	Belum terdapat adanya pengaruh signifikan di lapangan setelah penerapan dokumen SMK-PAU	P1
2	Kurang memadainya sarana dan prasarana dalam pelaksanaan penyusunan dokumen SMK-PAU	P2
3	Kurangnya ketersediaan anggaran pada saat penyusunan dokumen SMK-PAU	P3
4	Tidak adanya pengaruh antara ketersediaan anggaran terhadap penerapan SMK-PAU	P4
5	Kurangnya alokasi waktu yang diberikan pemerintah pada saat penyusunan dokumen SMK-PAU	P5
6	Kurangnya pengetahuan terkait regulasi yang mengatur tentang SMK-PAU	P6
7	Kurangnya koordinasi antar implementor kebijakan pada saat implementasi kebijakan SMK-PAU	P7
8	Kurangnya penyampaian informasi atau sosialisasi terkait penyusunan dokumen SMK-PAU	P8
9	Kurang maksimalnya sosialisasi berjenjang yang dilaksanakan oleh Kementrian Perhubungan terkait penyusunan dokumen SMK-PAU	P9
10	Kurang adanya dukungan dari perusahaan terkait kebijakan penyusunan dokumen SMK-PAU	P10
11	Adanya penolakan dari beberapa pihak yang merupakan sasaran penting dalam implementasi kebijakan SMK-PAU	P11
12	Belum adanya karyawan perusahaan yang pernah mengikuti pelatihan tentang penyusunan dokumen SMK-PAU	P12
13	Belum adanya progam peningkatan kemampuan SDM terkait penyusunan dokumen SMK-PAU	P13
14	Belum adanya divisi khusus di perusahaan terkait bidang keselamatan operasional maupun K3	P14
15	Belum adanya karyawan perusahaan yang memiliki kompetensi khusus terkait penyusunan dokumen SMK-PAU	P15
16	Belum adanya manfaat yang dihasilkan dari penyusunan dokumen SMK-PAU	P16
17	Belum adanya kejelasan terkait pembagian tanggung jawab dan wewenang pada struktur organisasi perusahaan	P17
18	Belum adanya pembentukan panitia khusus untuk penyusunan dokumen SMK-PAU	P18
19	Belum adanya teguran dari regulator sehubungan dengan belum diterapkannya SMK-PAU	P19
20	Belum adanya audit eksternal dari regulator sehubungan dengan penerapan SMK-PAU	P20

3. Hasil dan Pembahasan

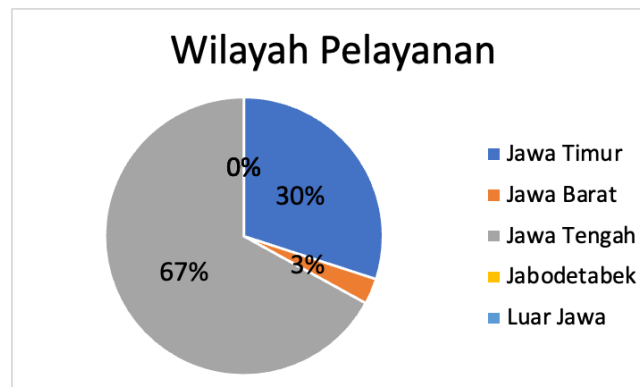
3.1 Hasil

Penelitian ini dilakukan di sebuah perusahaan angkutan umum. Survei dilakukan terhadap 30 perusahaan angkutan umum. Deskripsi data adalah gambaran keadaan data atau suatu fenomena yang menjelaskan hasil penelitian yang dilakukan. Data penelitian diperoleh dari penilaian setiap pertanyaan dan ditabulasi serta dihitung dengan menggunakan teknik analisis deskriptif kuantitatif. Dari total jumlah responden keseluruhan terdapat beberapa karakteristik, diantaranya segmen pelayanan, wilayah pelayanan, jumlah armada. Struktur responden penelitian didominasi oleh perusahaan angkutan jarak jauh, dimana AKAP (Angkutan Antar Kota Antar Provinsi) menguasai pangsa terbesar sebesar 37% dari total responden. Segmen AKDP (Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi) dan Pariwisata memiliki proporsi yang seimbang masing-masing 20%, menunjukkan representasi yang cukup signifikan dalam sampel penelitian. Angkutan Logistik menempati posisi keempat dengan 17%, sementara segmen Angkutan B3 dan Angkutan Kota masing-masing hanya 3%, yang mengindikasikan keterbatasan jumlah perusahaan pada segmen khusus tersebut. Dominasi segmen AKAP dalam penelitian ini relevan dengan kompleksitas implementasi SMK-PAU, mengingat operasional lintas provinsi memiliki risiko keselamatan yang lebih tinggi dan memerlukan sistem manajemen keselamatan yang lebih komprehensif. Kombinasi segmen AKAP dan AKDP yang mencapai 57% menunjukkan bahwa mayoritas responden beroperasi pada layanan transportasi reguler penumpang, sehingga temuan penelitian dapat memberikan gambaran yang representatif terhadap tantangan implementasi SMK-PAU pada sektor angkutan umum penumpang di Indonesia (Gambar 1).



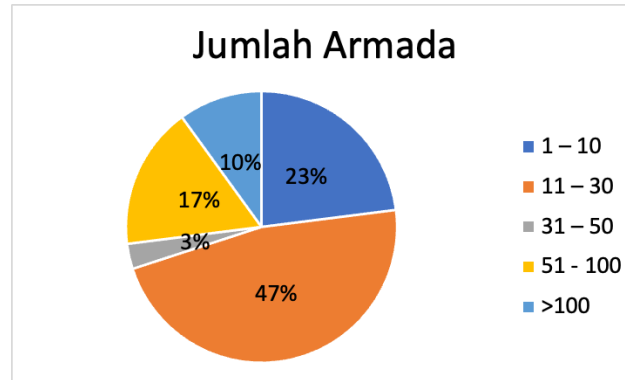
Gambar 1. Segmen Pelayanan

Distribusi wilayah pelayanan terkonsentrasi sangat tinggi di Pulau Jawa, dengan Jawa Tengah mendominasi sebesar 67% dari total responden, diikuti oleh Jawa Timur sebesar 30%, dan Jawa Barat hanya 3%. Tidak ada satupun responden yang berasal dari wilayah Jabodetabek maupun luar Jawa, yang mengindikasikan adanya keterbatasan jangkauan geografis dalam penelitian ini. Konsentrasi yang sangat tinggi di Jawa Tengah menunjukkan bahwa temuan penelitian lebih merepresentasikan kondisi perusahaan angkutan umum di wilayah tersebut, yang mungkin memiliki karakteristik operasional, regulasi daerah, dan tantangan implementasi SMK-PAU yang spesifik. Dominasi Pulau Jawa secara keseluruhan (100% responden) mencerminkan realitas bahwa sebagian besar aktivitas transportasi komersial Indonesia memang terkonsentrasi di Pulau Jawa sebagai pusat ekonomi nasional. Namun, ketiadaan responden dari luar Jawa membatasi generalisasi temuan penelitian untuk wilayah Indonesia bagian timur dan barat yang mungkin memiliki tantangan infrastruktur, SDM, dan kondisi operasional yang berbeda dalam implementasi SMK-PAU. Hal ini menunjukkan perlunya penelitian lanjutan yang mencakup representasi geografis yang lebih luas untuk mendapatkan gambaran komprehensif tentang implementasi SMK-PAU di seluruh Indonesia (Gambar 2).



Gambar 2. Wilayah Pelayanan

Struktur industri angkutan umum didominasi oleh perusahaan berskala kecil hingga menengah, dimana kategori 11-30 armada menguasai pangsa terbesar sebesar 47% dari total responden. Perusahaan dengan armada kecil (1-10 unit) menempati posisi kedua dengan 23%, sehingga kombinasi perusahaan kecil dan menengah mencapai 70% dari total sampel. Perusahaan dengan skala besar relatif terbatas, dimana kategori 51-100 armada hanya 17% dan perusahaan dengan lebih dari 100 armada hanya 10% dari responden. Kategori 31-50 armada memiliki representasi terendah sebesar 3%, yang mengindikasikan adanya gap atau transisi yang tajam antara perusahaan menengah ke skala yang lebih besar. Struktur industri yang didominasi perusahaan kecil-menengah ini memiliki implikasi signifikan terhadap implementasi SMK-PAU, karena perusahaan dengan armada terbatas umumnya memiliki keterbatasan sumber daya finansial, manajerial, dan teknis untuk mengembangkan sistem manajemen keselamatan yang komprehensif. Temuan ini juga menjelaskan mengapa faktor keterbatasan SDM dan sarana prasarana menjadi hambatan utama implementasi SMK-PAU, mengingat perusahaan kecil-menengah memiliki kapasitas investasi yang terbatas untuk pengembangan kompetensi karyawan dan infrastruktur keselamatan yang memadai (Gambar 3).



Gambar 3. Jumlah Armada

Berdasarkan uji validitas yang telah dilakukan, didapati hasil yaitu terdapat 20 butir pernyataan yang dinyatakan valid karena memiliki nilai r hitung sama atau lebih besar dari r tabel (0,361), serta 1 butir pernyataan yang dinyatakan gugur karena memiliki nilai hitung lebih kecil dari r tabel (0,361). Oleh sebab itu, tim peneliti memutuskan untuk menggunakan 19 butir pernyataan yang telah dinyatakan valid. Hasil dari uji reabilitas didapatkan dari data r tabel yang ditentukan berdasarkan jumlah responden penelitian dengan nilai r tabel yaitu 0,361.

Tabel 2. Hasil Uji Validitas

Nomor	R Hitung	R tabel ($N = 30, \alpha = 0,05$)	Keterangan
R hitung 1	0,555**	0,361	Valid
R hitung 2	0,755**		Valid
R hitung 3	0,486**		Valid
R hitung 4	0,408*		Valid
R hitung 5	0,617**		Valid
R hitung 6	0,580**		Valid
R hitung 7	0,588**		Valid
R hitung 8	0,454**		Valid
R hitung 9	0,450*		Valid
R hitung 10	0,438*		Valid
R hitung 11	0,395*		Valid
R hitung 12	0,756**		Valid
R hitung 13	0,661**		Valid
R hitung 14	0,615**		Valid
R hitung 15	0,642**		Valid
R hitung 16	0,500**		Valid
R hitung 17	0,304		Tidak Valid
R hitung 18	0,473**		Valid
R hitung 19	0,652**		Valid
R hitung 20	0,575**		Valid

Berdasarkan tabel diatas, nilai dari banyaknya item atau butir pertanyaan angket (N of items) yaitu sejumlah 20 item dengan nilai *Cronbach Alpha* sebesar 0,874. Karena nilai *Cronbach's Alpha* (0,874) lebih kecil dari nilai N of items (0,361), maka dapat disimpulkan bahwa semua item pertanyaan angket untuk variable adalah *reliable* atau konsisten.

Tabel 3. *Reability Statistics* [12]

<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
0,874	20

Pada tahapan analisis *mean*, peneliti melakukan penyebaran kuisioner yang ditujukan kepada 30 perusahaan angkutan umum dengan metode pengisian melalui *Google Form*. Terdapat 4 faktor instrumen penelitian pada kuisioner, yaitu terkait isi kebijakan, informasi kebijakan, dukungan kebijakan, dan pembagian potensi kebijakan. hasil penilaian dari responden dikategorikan kedalam 5 skala penilaian rata rata, seperti pada Tabel 4.

Tabel 4. Skala Kategori *Mean* [12]

Rentang Nilai	Kategori
1,00 – 1,75	Sangat tidak setuju/tidak pernah/sangat negatif
1,76 – 2,51	Tidak setuju/hampir tidak pernah/negatif
2,52 – 3,27	Setuju/sering/positif
3,28 – 4,00	Sangat Setuju/selalu/sangat positif

Setelah dilakukan pengelompokan kategori pada jawaban responden, didapati hasil pada Tabel 5.

Tabel 5. Hasil Rata Rata Persepsi

Faktor	Skor Rata Rata Persepsi	Kategori
Dukungan Kebijakan	3,28	Sangat Positif
Isi Kebijakan	3,08	Positif
Informasi Kebijakan	3,03	Positif
Pembagian Potensi Kebijakan	2,84	Positif

Berdasarkan hasil perhitungan *Relative Important Index (RII)*, terdapat 4 faktor teratas yang memiliki pengaruh besar terhadap terhambatnya implementasi SMK-PAU pada perusahaan angkutan umum seperti pada Tabel 6.

Tabel 6. Hasil Perhitungan *Relative Important Index*

No. Pertanyaan	Pertanyaan	Nilai RII	Peringkat	Keterangan
15	Belum adanya karyawan perusahaan yang memiliki kompetensi khusus terkait penyusunan dokumen SMK-PAU	0,883	1	Setuju
2	Kurang memadainya sarana dan prasarana dalam pelaksanaan penyusunan dokumen SMK-PAU	0,867	2	Setuju
12	Belum adanya karyawan perusahaan yang pernah mengikuti pelatihan tentang penyusunan dokumen SMK-PAU	0,858	3	Setuju
14	Belum adanya divisi khusus di perusahaan terkait bidang keselamatan operasional maupun K3	0,842	4	Setuju

3.2. Pembahasan

Karakteristik responden penelitian mencerminkan kondisi industri angkutan umum di Indonesia yang didominasi oleh perusahaan dengan skala operasi menengah dan terkonsentrasi di Pulau Jawa. Dominasi segmen AKAP dalam penelitian ini menunjukkan kompleksitas operasional yang dihadapi perusahaan angkutan umum, dimana risiko keselamatan menjadi lebih tinggi pada perjalanan jarak jauh antar provinsi. Hal tersebut membuat implementasi SMK-PAU menjadi semakin krusial, mengingat dampak kecelakaan pada segmen ini dapat lebih fatal dan merugikan. Konsentrasi geografis di Jawa Tengah dan Jawa Timur juga mengindikasikan bahwa penelitian ini merepresentasikan wilayah dengan aktivitas transportasi yang tinggi, dimana kebutuhan akan sistem manajemen keselamatan yang efektif menjadi lebih mendesak.

Struktur industri yang didominasi perusahaan berskala kecil hingga menengah menghadirkan tantangan tersendiri dalam implementasi SMK-PAU. Perusahaan dengan jumlah armada terbatas umumnya memiliki keterbatasan sumber daya finansial dan manajerial yang dapat menghambat investasi dalam sistem manajemen keselamatan yang komprehensif. Kondisi ini berbeda dengan perusahaan besar yang memiliki kapasitas lebih baik dalam mengalokasikan sumber daya untuk aspek keselamatan. Oleh karena itu, pendekatan implementasi SMK-PAU perlu mempertimbangkan perbedaan kapasitas ini agar tidak menjadi beban yang berlebihan bagi perusahaan kecil, namun tetap dapat mencapai tujuan peningkatan keselamatan transportasi. Validitas dan reliabilitas instrumen penelitian yang tinggi memberikan keyakinan bahwa temuan penelitian dapat dipercaya dan mencerminkan kondisi sebenarnya di lapangan. Tingkat validitas 95% menunjukkan bahwa instrumen mampu mengukur persepsi dan hambatan implementasi SMK-PAU dengan akurat. Konsistensi internal yang sangat baik dengan nilai Cronbach's Alpha 0,874 juga mengindikasikan bahwa responden memberikan jawaban yang konsisten terhadap pertanyaan-pertanyaan yang berkaitan, sehingga analisis lebih lanjut dapat dilakukan dengan tingkat kepercayaan yang tinggi.

Paradoks antara persepsi positif dan hambatan implementasi yang signifikan menjadi temuan menarik dalam penelitian ini. Dukungan yang sangat positif terhadap kebijakan SMK-PAU menunjukkan bahwa secara konseptual, perusahaan angkutan umum memahami dan mengapresiasi pentingnya sistem manajemen keselamatan. Namun, persepsi yang relatif lebih rendah terhadap pembagian potensi kebijakan mengindikasikan adanya kekhawatiran terkait distribusi beban dan manfaat dari implementasi kebijakan ini. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun perusahaan mendukung konsep keselamatan, mereka masih memiliki keraguan terhadap aspek praktis dan ekonomis dari implementasi SMK-PAU. Identifikasi faktor penghambat utama mengungkapkan bahwa masalah sumber daya manusia menjadi inti permasalahan implementasi SMK-PAU. Keterbatasan kompetensi SDM yang menempati peringkat tertinggi sebagai penghambat menunjukkan bahwa aspek teknis penyusunan dokumen SMK-PAU memerlukan keahlian khusus yang belum dimiliki oleh sebagian besar perusahaan. Kondisi ini diperparah dengan kurangnya akses terhadap pelatihan yang relevan, sehingga menciptakan lingkaran masalah dimana perusahaan tidak memiliki SDM yang kompeten karena tidak ada akses pelatihan, dan sebaliknya.

Keterbatasan sarana dan prasarana yang menempati peringkat kedua menunjukkan bahwa implementasi SMK-PAU tidak hanya memerlukan komitmen konseptual, tetapi juga investasi infrastruktur yang signifikan.

Tidak adanya divisi khusus keselamatan dalam struktur organisasi perusahaan angkutan umum mencerminkan belum terintegrasinya aspek keselamatan sebagai prioritas strategis perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa pendekatan keselamatan masih bersifat reaktif dan belum menjadi bagian dari budaya organisasi. Kondisi ini dapat berdampak pada sustainability implementasi SMK-PAU, karena tanpa struktur organisasi yang mendukung, sistem manajemen keselamatan akan sulit untuk dijalankan secara konsisten dan berkelanjutan. Temuan memiliki implikasi penting bagi pengembangan kebijakan transportasi di Indonesia. Kesenjangan antara dukungan konseptual dan kemampuan implementasi menunjukkan perlunya pendekatan yang lebih holistik dalam penerapan SMK-PAU. Pemerintah perlu mempertimbangkan tidak hanya aspek regulasi, tetapi juga dukungan teknis dan finansial untuk membantu perusahaan angkutan umum dalam membangun kapasitas yang diperlukan. Pendekatan bertahap dengan mempertimbangkan karakteristik dan kapasitas masing-masing perusahaan akan lebih efektif dibandingkan penerapan seragam yang mengabaikan perbedaan kondisi perusahaan.

Strategi pengembangan SDM menjadi kunci sukses implementasi SMK-PAU, mengingat faktor tersebut mendominasi hambatan yang diidentifikasi. Program pelatihan yang sistematis dan berkelanjutan perlu dikembangkan dengan melibatkan berbagai stakeholder, termasuk asosiasi perusahaan angkutan umum, institusi pendidikan, dan lembaga pelatihan profesional. Selain itu, pengembangan sumber daya manusia juga perlu disertai dengan dukungan infrastruktur dan pembentukan struktur organisasi yang mendukung implementasi sistem manajemen keselamatan. Dengan demikian, implementasi SMK-PAU dapat berjalan lebih efektif dan berkelanjutan, sehingga tujuan peningkatan keselamatan transportasi umum dapat tercapai secara optimal.

4. Simpulan

Hasil dari perhitungan nilai rata rata yaitu terdapat faktor empat dominan yang menyebabkan terhadap terhambatnya implementasi SMK-PAU pada perusahaan angkutan umum, yaitu terkait dukungan kebijakan (skor rata-rata sejumlah 3,28), isi kebijakan (skor rata-rata sejumlah 3,08), informasi kebijakan (skor rata-rata sejumlah 3,03), dan pembagian potensi kebijakan (skor rata-rata sejumlah 2,84). Sedangkan hasil perhitungan *Relative Important Index (RII)* yaitu terdapat 4 faktor teratas yang memiliki pengaruh besar terhadap terhambatnya implementasi SMK-PAU pada perusahaan angkutan umum, yaitu belum adanya karyawan perusahaan yang memiliki kompetensi khusus terkait penyusunan dokumen SMK-PAU (nilai RII sebesar 0,883), kurang memadainya sarana dan prasarana dalam pelaksanaan penyusunan dokumen SMK-PAU (nilai RII sebesar 0,867), belum adanya karyawan perusahaan yang pernah mengikuti pelatihan tentang penyusunan dokumen SMK-PAU (nilai RII sebesar 0,858), dan belum adanya divisi khusus di perusahaan terkait bidang keselamatan operasional maupun K3 (nilai RII sebesar 0,842).

Kontribusi

Konseptor: Sugianto, Ilham Bagus Prasetyo; Kajian Pustaka: Muhammad Irfan Setiawan, Ilham Bagus Prasetyo; Metodologi: Sugianto; Pengumpulan Data : Ilham Bagus Prasetyo, Muhammad Irfan Setiawan; Pengolahan dan Interpretasi Data: Muhammad Irfan Setiawan; Pelaporan: Ilham Bagus Prasetyo; Pembahasan dan Simpulan: Seluruh Author.

Referensi

- [1] Avirianto, *Buku Informasi Transportasi*, vol. 13. Kementerian Perhubungan RI, 2023.
- [2] Menteri Perhubungan Republik Indonesia, "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum," *Menteri Perhub. Republik Indones.*, pp. 1–74, 2018.
- [3] Kementerian Perhubungan Darat, "Tata Cara Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum." 2019.
- [4] D. Sarana, T. Jalan, D. Jenderal, and P. Darat, *Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II 2022*. Jakarta: Direktorat Sarana Transportasi Jalan, 2022.
- [5] I. Lenaini, "Teknik Pengambilan Sampel Purposive Dan Snowball Sampling," *Hist. J. Kajian, Penelit. Pengemb. Pendidik. Sej.*, vol. 6, no. 1, pp. 33–39, 2021, [Online]. Available: <http://journal.ummat.ac.id/index.php/historis>.
- [6] N. I. Majdina, B. Pratikno, and A. Tripena, "Penentuan Ukuran Sampel Menggunakan Rumus Bernoulli Dan Slovin: Konsep Dan Aplikasinya," *J. Ilm. Mat. dan Pendidik. Mat.*, vol. 16, no. 1, p. 73, 2024, doi: 10.20884/1.jmp.2024.16.1.11230.
- [7] S. F. Fitria, E. Harahap, F. Badruzzaman, Y. Fajar, and D. Darmawan, "Aplikasi Rata-Rata Data Tunggal," *Semin. Nas. Pendidik. Mat. Ahmad Dahlan 2018*, pp. 145–150, 2018.
- [8] A. Tannya, Pingkan, and J. B. Mangare, "Faktor-Faktor Penghambat Penerapan Sistem Manajemen K3," *J. Sipil Statik ISSN 2337-6732*, vol. 5, no. 4, pp. 187–195, 2017.
- [9] E. Z. Variamen and M. A. Rohman, "Faktor Penghambat Implementasi Proyek Transportasi Masal berbasis Rel di Surabaya dengan Skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha," *J. Apl. Tek. Sipil*, vol. 19, no. 4, p. 469, 2021, doi: 10.12962/j2579-891x.v19i4.9905.
- [10] A. E. Husin and F. Sustiawan, "Analisa RII (Relative Important Index) Terhadap Faktor-Faktor yang Berpengaruh dalam Mengimplementasikan BIM 4D dan M-PERT pada Pekerjaan Struktur Bangunan Hunian Bertingkat Tinggi," *J. Apl. Tek. Sipil*, vol. 19, no. 4, p. 417, 2021, doi: 10.12962/j2579-891x.v19i4.9336.
- [11] R. A. Primasworo, B. Oktaviastuti, and R. W. Madun, "Evaluasi Penggunaan Angkutan Umum Perkotaan Di Kota Malang (Trayek Arjosari – Tidar / AT)," *Fondasi J. Tek. Sipil*, vol. 11, no. 1, p. 98, 2022, doi: 10.36055/fondasi.v0i0.10561.

- [12] B. Vanessa and K. Prabantari, “Analisis Hubungan Kualitas Pelayanan Terhadap Tingkat Kepuasan Pelanggan Transportasi Transjakarta,” *J. Transaksi*, vol. 12, no. 1, pp. 25–39, 2020.