

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Logistik berperan strategis di dalam perekonomian suatu bangsa. Logistik sendiri terdiri dari transportasi dan pergudangan¹. Di Indonesia transportasi barang didominasi oleh angkutan truk. Hal ini dikarenakan apapun moda transportasinya (udara, laut, dan kereta api), pada akhirnya harus dikirimkan di alamat yang berada di darat. Angkutan truk mendominasi 91 persen pengiriman di Indonesia², hal ini menunjukkan peran strategis industri ini terhadap perekonomian. Di Indonesia Perusahaan truk didominasi oleh Perusahaan keluarga yang berukuran kecil dan menengah yang masih tradisional. Industri ini juga memiliki Tingkat persaingan sangat tinggi karena produk yang dijualnya adalah ruang kosong untuk pengiriman barang dan merupakan komoditas umum³.

Tingginya tingkat persaingan ditambah dengan penegakan hukum yang kurang optimal menyebabkan permasalahan *Over-dimensi* dan *Over-loading* (ODOL) tidak kunjung selesai⁴. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menyatakan kerugian kerusakan jalan yang tinggi akibat ODOL mencapai

¹ Barreto, Luis, Antonio Amaral, and Teresa Pereira. "Industry 4.0 implications in logistics: an overview." *Procedia manufacturing* 13, 2017: 1245-1252, <https://doi.org/10.1016/j.promfg.2017.09.045>.

² Lookman, Kyatmaja. "Kemampuan Berinovasi Perusahaan Truk Agar Tetap Kompetitif Di Era Industri 4.0." PhD diss., Institut Teknologi Sepuluh Nopember, 2023, <https://repository.its.ac.id/95858/>.

³ Ibid.

⁴ Darmayanti, Ni Luh, and Arif Devi Dwipayana. "Logistics Industry Readiness in Application Policy Over Dimension Overloading (ODOL)." *ASTONJADRO* 12, no. 2, 2023: 454-460, <https://doi.org/10.32832/astonjadro.v12i2.8923>.

43 Triliun Rupiah per tahun⁵. Permasalahan ODOL sendiri diduga menjadi salah satu penyebab tingginya angka kecelakaan di Indonesia. Truk ODOL menyebabkan rem blong (gagal pengereman) karena kapasitas pengereman yang dimiliki diluar kemampuannya, selain itu kejadian tabrak belakang yang sering terjadi di jalan tol diakibatkan karena jarak kecepatan antara kendaraan truk ODOL yang lambat dengan kendaraan kecil yang berkecepatan tinggi⁶.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 mengamanatkan tujuan penyelenggaraan transportasi darat yang aman, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain guna mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Lebih lanjut pada Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 mengarisbawahi terkait penyelenggaraan angkutan darat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat yang terkoordinasi untuk keterpaduan dalam perencanaan untuk menyelesaikan masalah lalu lintas angkutan jalan.

Keselamatan berlalu lintas sehubungan dengan kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu indikator tolak ukur dan hal ini tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga dalam Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan. Data *Integrated Roady Safety*

⁵ Ibid.

⁶ Oktarinda, Enggar, Nuzul Barkah Prihutomo, and Eka Olivia Maulani. "Analisis Pengaruh Kendaraan Odol Terhadap Tingkat Kecelakaan Di Jalan Tol." *Construction and Material Journal* 4, no. 1, 2022: 49-57, <https://jurnal.pnj.ac.id/index.php/cmj/article/view/4151>.

*Management System (IRSMS) Korlantas Polri*⁷ menunjukkan pada tahun 2022 telah terjadi 137.851 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia mencapai 27.531. Di tahun 2023 jumlah kecelakaan meningkat menjadi 152.008 kejadian dengan jumlah korban meninggal dunia 27.895 orang. Jumlah ini menunjukkan peningkatan kejadian kecelakaan sebesar 10% dengan peningkatan korban meninggal dunia sebesar 1%. Jumlah korban meninggal dunia ini sangat tinggi dengan jumlah orang meninggal tiga sampai empat orang per jamnya.

Komposisi kendaraan bermotor di Indonesia pada tahun 2023 adalah sebanyak 153.400.392 Unit yang terdiri dari: urutan pertama didominasi oleh sepeda motor dengan jumlah 147.153.603 Unit, kedua mobil pribadi dengan jumlah 19.167.264 unit, ketiga adalah angkutan barang dan orang dengan jumlah 5.913.788 unit, dan yang terakhir adalah kendaraan khusus dengan jumlah 83.113 unit. Pada tahun 2022, sepeda motor menjadi penyumbang kecelakaan nomor satu dengan jumlah 177.555 kasus, namun yang perlu digaris bawahi angkutan truk menjadi penyebab kecelakaan nomor dua di Indonesia sebanyak 24.638 kasus meskipun jumlahnya sedikit.⁸

Salah satu penyebab tingginya kecelakaan disebabkan oleh truk yang tidak laik jalan. Kelaikan jalan truk ini dibuktikan dengan adanya buku uji KIR kendaraan. Pemerintah masih menemukan truk yang nekat beroperasi walaupun

⁷ Bakharuddin Muhammad Syah. *Materi Pengantar Direktur Keamanan dan Keselamatan Korlantas POLRI Kegiatan Rapat Froum Komunikasi Keselamatan Lalu Lintas (FKKLL)*. Direktorat Keamanan dan Keselamatan, Koordinator Lalu Lintas Polisi Negara Republik Indonesia. 4 Juni 2024.

⁸ Hendro Purwoko. *Pengemudi Kompeten Wujudkan Kamseltibcar Lalu Lintas*. Direktorat Keamanan dan Keselamatan, Koordinator Lalu Lintas Polisi Negara Republik Indonesia. Seminar Nasional Kampanye Keselamatan Transportasi. 19 September 2023.

tidak melakukan uji KIR di Semarang.⁹ Jajaran Satlantas Polres Pasuruan dan Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan juga menemukan puluhan kendaraan tidak laik jalan, tentunya hal ini berpotensi membahayakan pengguna jalan lainnya.¹⁰ Beberapa kasus kecelakaan seperti yang terjadi pada pintu keluar tol Bawen, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah, ditemukan truk dalam kondisi tidak laik jalan.¹¹ Sama halnya di Tanjungpinang, truk tabrak premotor juga tidak laik jalan.¹²

Program Nasional Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan terdiri dari lima pilar yang meliputi¹³: Pilar pertama adalah sistem yang berselamatan dengan Kementerian PPN/Bappenas selaku coordinator; Pilar kedua terkait dengan jalan yang berkeselamatan yang dikkordinasikan oleh Kementerian PUPR; Pilar ketiga adalah tanggung jawab Kementerian Perhubungan sehubungan dengan kendaraan yang berselamatan; Pilar yang keempat adalah pengguna jalan yang berkeselamatan yang dikoordinasikan oleh POLRI; dan Pilar yang kelima adalah penanganan pasca kecelakaan yang merupakan tanggung jawab dari Kementerian Kesehatan. Selain lima pilar utama tadi Kementerian dan Lembaga lainnya yang juga bertanggung jawab antara lain adalah Kementerian Keuangan, Badan Riset dan Inovasi

⁹ Ipda Suyanto. "Tak Layak Jalan 49 Truk Ditilang". https://semarangkota.go.id/p/4830/tak_layak_jalan_49_truk_ditilang. Diakses pada 17 September 2024

¹⁰ AKP Bayu Halim Nugroho. "Masih Temukan Puluhan Kendaraan Tak Laik Jalan". <https://www.pasuruankab.go.id/isiberita/masih-temukan-puluhan-kendaraan-tak-laik-jalan>. Diakses pada 17 September 2024

¹¹ Regina Rukmorini. "Truk Pemicu Tabrakan di Bawen Tidak Laik Jalan, Sopir Jadi Tersangka". <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2023/09/25/truk-pemicu-tabrakan-di-bawen-tidak-laik-jalan-sopir-jadi-tersangka>. Diakses pada 17 September 2024

¹² Asrul Rahmawati. "Truk Tabrak Pemotor di Tanjungpinang Ternyata Tak Layak Jalan". <https://gokepri.com/truk-tabrak-pemotor-di-tanjungpinang-ternyata-tak-layak-jalan/>. Diakses pada 17 September 2024

¹³ Tim Redaksi Laksana, *Undang-undang dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Yogyakarta: Laksana, 2019), hal. 204.

Nasional, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Kementerian Komunikasi dan Informasi, Kementerian Dalam Negeri, dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi, serta dunia Industri dan masyarakat terkait lainnya.

Peningkatan keselamatan berlalu lintas di jalan yang merupakan perwujudan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 dan Perpres Nomor 1 Tahun 2021 perlu menjadi perhatian semua pihak, karena penyelenggaraan keselamatan lalu lintas bersifat lintas sektor dan khususnya menyikapi banyaknya kejadian kecelakaan yang melibatkan perusahaan angkutan umum. Perusahaan angkutan umum merupakan badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum¹⁴. Tingginya angka kecelakaan ini mendorong Pemerintah untuk mewajibkan perusahaan angkutan umum memiliki Sistem Manajemen Keselamatan. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK-PAU) adalah bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh perusahaan angkutan umum secara komperhensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan¹⁵.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, Pasal 204 mewajibkan perusahaan angkutan umum untuk membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan SMK-PAU dengan berpedoman pada rencana umum nasional keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 mengatur lebih lanjut

¹⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan

¹⁵ Didi Suhendi, *Konsep VS Implementasi (Studi Kasus Manajemen SDM, Pemasaran, Keuangan dan Operasional)*, (Indramayu: Penerbit Adab, 2022), hal. 95.

terkait hal ini. Dari keseluruhan 54 Pasal, 19 Pasal mengatur tentang kewajiban perusahaan angkutan umum untuk melaksanakan SMK-PAU (Pasal 16 sampai dengan Pasal 34).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan (Angkutan Truk), Pasal 45, huruf c. menjelaskan tentang keharusan perusahaan angkutan truk untuk melaksanakan SMK-PAU. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. Sebagai bagian dari Perusahaan Angkutan Umum, Perusahaan angkutan barang (perusahaan truk) tidak terhindar dari hal ini.

Kewajiban perusahaan angkutan umum untuk memiliki SMK-PAU juga diatur dalam, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berbasis Risiko yang merupakan turunan dari Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573). Pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021, Lampiran II – Sektor Transportasi (hal II.9.A.108 – 109), persyaratan yang harus dipenuhi oleh KBLI 49431 untuk mendapatkan perizinan berusaha angkutan bermotor untuk kendaraan umum antara lain harus memenuhi Standar Manajemen Keselamatan dan juga wajib untuk melaksanakannya.

Pemerintah tidak akan melakukan verifikasi terhadap perijinan berusaha jika perusahaan tidak memiliki SMK-PAU. Meskipun didorong dengan berbagai macam regulasi dan kebijakan, implementasi SMK-PAU di perusahaan angkutan

umum masih sedikit. Kementerian perhubungan mencatatkan lebih kurang 160 perusahaan dari total 10.000 perusahaan angkutan umum yang memiliki Sistem Manajemen Keselamatan di tahun 2024¹⁶, enam tahun sejak diterbitkannya 85 Tahun 2018 tentang SMK-PAU. Rendahnya perusahaan angkutan umum yang memiliki SMK-PAU (1.6%) ini disebabkan oleh berbagai macam permasalahan.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, Pasal 1, Ayat (14) Perusahaan angkutan barang harus berbentuk badan hukum. Perusahaan dapat berbentuk badan hukum Perseroan Terbatas dan Koperasi. Penelitian ini menitik beratkan kepada perusahaan dengan bentuk badan hukum Perseroan Terbatas. Definisi Perseroan Terbatas pada Pasal 1, Ayat (1) adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam Undang-undang.

Pada Pasal 2 disebutkan bahwa Perseroan harus mempunyai maksud dan tujuan serta kegiatan usaha yang tidak bertentangan dengan ketentuan Perundang-undangan, ketertiban umum, dan/atau kesusilaan. Selain itu pada Pasal 74 disebutkan kewajiban Perseroan untuk melaksanakan tanggung jawab sosial dan lingkungan. Tanggung jawab sosial lingkungan dapat didefinisikan sebagai komitmen Perseroan untuk berperan serta dalam pembangunan ekonomi berkelanjutan guna meningkatkan kualitas kehidupan dan lingkungan yang

¹⁶ Hasil wawancara dengan Elis Simbolon, Kepala Sub Direktorat Manajemen Keselamatan, Direktorat Sarana, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, Jakarta, Tanggal 26 Agustus 2024, Pukul 14.00

bermanfaat, baik bagi Perseroan, komunitas setempat, maupun masyarakat pada umumnya.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Perusahaan didirikan untuk dapat berperan dalam pembangunan ekonomi, atau dikenal dengan mencari keuntungan. Namun pada hakekatnya perusahaan didirikan tidak hanya untuk mencari keuntungan semata, akan tetapi juga harus bisa memberikan manfaat untuk diri sendiri dan masyarakat secara luas. Dalam konteks perusahaan angkutan truk, tujuan utamanya adalah berperan dalam pembangunan ekonomi, namun pada hakekatnya juga harus bisa memberikan manfaat selain untuk diri sendiri juga masyarakat. Penelitian ini menekankan pada pentingnya Sistem Manajemen Keselamatan sebagai bentuk kontribusi perusahaan truk untuk menekan angka kecelakaan di Indonesia, selain mencari keuntungan. Namun, 160 dari 10.000 Perusahaan truk terdaftar yang memiliki Sistem Manajemen Keselamatan, menunjukkan hal ini masih jauh dari optimal.

Beberapa kendala yang terjadi dikarenakan belum ada kesamaan persepsi di kalangan regulator. Pemerintah belum melakukan penegakan hukum secara konsisten. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan, Pasal 18, Perusahaan angkutan umum yang tidak membuat, melaksanakan, dan menyusun SMK-PAU dapat dikenai sanksi administratif peringatan tertulis, pembekuan izin, dan/atau pencabutan izin. Namun hingga saat ini belum ada perusahaan yang dijatuhi sanksi tersebut¹⁷. Pengakan

¹⁷ Ibid.

hukum yang belum optimal membuat perusahaan truk meragukan manfaat dari SMK-PAU itu sendiri.

Selain itu sulitnya mendapatkan izin mendorong perusahaan untuk melakukan usaha secara ilegal (tidak berizin). Hambatan untuk berusaha di industri ini rendah. Siapapun bisa membeli truk secara kredit dan melakukan kepengusahaan angkutan barang. Tentunya hal ini menyebabkan persaingan tidak sehat karena harga yang ditawarkan kepada pengguna jasa menjadi rendah tanpa memperhitungkan aspek keselamatan. Demikian halnya dengan pengguna jasa. Mereka menghendaki harga yang ekonomis walaupun kendaraan yang digunakan kemungkinan tidak aman¹⁸. Fenomena ini dapat dilihat dari maraknya angkutan gelap yang beroperasi menawarkan harga murah. Menurut ketentuan, Jasa Raharja seharusnya tidak memberikan ganti rugi bila terjadi kecelakaan pada angkutan gelap.¹⁹ Namun, karena alasan kemanusiaan ganti rugi tetap dibayarkan kepada angkutan gelap yang tidak membayar premi asuransi.

Kementerian dan Lembaga juga memiliki tugas pokok dan fungsi yang berbeda. Hal ini menyebabkan tidak dapat dieksekusinya kebijakan secara efektif, terlebih jika tidak masuk dalam program Kementerian dan Lembaga tersebut. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengamanatkan untuk dibentuknya Forum Lalu Lintas dan

¹⁸ Isna Rifka Sri Rahayu, Aprillia Ika. "Mengapa "Travel Gelap" Masih Diminati Masyarakat?". <https://money.kompas.com/read/2024/04/22/123949926/mengapa-travel-gelap-masih-diminati-masyarakat?page=all>, diakses pada 26 Agustus 2024

¹⁹ Singgih Wiryono, Diamanty Meiliana. "Ini Alasan Jasa Raharja Tetap Berikan Santunan Keluarga Korban Kecelakaan KM 58 Meski Terindikasi Travel Gelap". <https://nasional.kompas.com/read/2024/04/15/18001871/ini-alasan-jasa-raharja-tetap-berikan-santunan-keluarga-korban-kecelakaan-km>, diakses pada 26 Agustus 2024

Angkutan Jalan. Pasal 11 menyebutkan Forum ini merupakan wahana untuk berkoordinasi serta mensinergikan tugas pokok dan fungsi antar instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Meskipun dimanatkan dalam Peraturan Pemerintah ini, hingga saat ini Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum dapat berjalan secara optimal²⁰. Tentunya hal ini menunjukkan sulitnya mensinergikan tugas pokok dan fungsi di bidang angkutan jalan.

Minimnya sumber daya juga menggaris bawahi efektivitas program SMK-PAU. Pada saat ini pegawai penilai SMK-PAU yang tersebar di Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD) di Provinsi dan Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten / Kota sejumlah 914 orang. Sedangkan di tingkat pusat terdapat 20 orang²¹. SMK-PAU harus dipelihara secara berkala. Jumlah ini masih kurang mengingat jumlah perusahaan di Indonesia yang banyak jumlahnya. Pada saat ini yang diwajibkan memiliki SMK-PAU adalah perusahaan angkutan umum, namun lebih banyak truk yang dimiliki oleh perseorangan atau perusahaan dengan izin yang lain seperti industri dan manufaktur, usaha jasa pengurusan transportasi (JPT), kurir, dan lain sebagainya.

Perusahaan truk di dunia pada umumnya adalah perusahaan keluarga, sama halnya dengan di Indonesia.²² Seiring dengan berjalannya waktu perusahaan

²⁰ Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. "Tangani Keselamatan Jalan, Perlu Sinergi Antar Instansi".

<https://portal.dephub.go.id/post/read/tangani-keselamatan-jalan-perlu-sinergi-antar-instansi-13564>, diakses pada tanggal 26 Agustus 2024

²¹ Hasil wawancara dengan Elis Simbolon, Kepala Sub Direktorat Manajemen Keselamatan, Direktorat Sarana, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, Jakarta, Tanggal 26 Agustus 2024, Pukul 14.00

²² De Vries, MF Kets, Randel Carlock, and Elizabeth Florent-Treacy. *Family business on the couch*, (UK: Wiley Online Library, 2007), hal. 4.

semakin membesar demikian juga dengan jumlah truk yang dioperasikannya²³. Membesarnya perusahaan pada umumnya tidak diiringi dengan peningkatan profesionalitas manajemen perusahaan itu sendiri karena pengelolaannya masih dilakukan secara kekeluargaan. Dengan semakin besar ukuran perusahaan, kompleksitas perusahaan juga semakin meningkat. Angka kecelakaan juga meningkat seiring dengan bertambahnya jumlah kendaraan truk. Pelaksanaan SMK-PAU menjadi penting untuk menekan pertumbuhan jumlah angka kecelakaan. Namun yang harus diperhatikan adalah sulitnya untuk membuat, memelihara, dan melaksanakan SMK-PAU tersebut.

Perusahaan truk masih mengalami kendala untuk menyusun SMK-PAU. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018, pada bagian lampiran terdapat panduan dokumen untuk menyusun SMK-PAU, itupun dinilai masih kurang membantu. Pelaksanaan SMK-PAU juga memerlukan sumber daya dan alokasi anggaran khusus. Alokasi sumber daya ini juga masih minim sehingga meskipun perusahaan sudah membuat SMK-PAU, pelaksanaannya masih sangat kurang di lapangan. Hal ini terlihat dari masih berulangnya kecelakaan yang menimpa perusahaan walaupun sudah menerapkan SMK-PAU²⁴. Alokasi sumber daya dikhawatirkan akan membebani perusahaan dengan tambahan biaya di tengah persaingan yang begitu ketat.

²³ Lookman, Kyatmaja. *Op. Cit.*

²⁴ Iwan Arifianto. "Update: Polisi Bakal Periksa Pengelola Bus Rosalia Indah, Buntut Kecelakaan Maut di Jalan Tol Batang". <https://pantura.tribunnews.com/2024/04/14/update-polisi-bakal-periksa-pengelola-bus-rosalia-indah-buntut-kecelakaan-maut-di-jalan-tol-batang>, diakses pada tanggal 26 Agustus 2024

Berbagai upaya sudah dilakukan Pemerintah agar perusahaan angkutan truk memiliki SMK-PAU. Upaya lainnya juga dilakukan dengan menitipkan peraturan terkait SMK-PAU ini di perizinan berusaha. Namun demikian masih sedikit perusahaan yang membuat dan melaksanakan SMK-PAU. Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk meneliti apakah dugaan pelaksanaan SMK-PAU ini justru membebani operasional perusahaan atau sebaliknya. Peningkatan performa keselamatan perusahaan seharusnya berdampak kepada performa perusahaan secara keseluruhan karena angka kecelakaan yang lebih rendah atau bahkan tidak ada. Dari sekian banyak penelitian yang ada, belum banyak yang mengangkat tentang SMK-PAU di industri pengangkutan truk, terutama jika dikaitkan dengan dampaknya terhadap performa perusahaan. Oleh karena itu penelitian ini akan berkontribusi terhadap perkembangan keilmuan di bidang ini.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana implementasi Sistem Manajemen Keselamatan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dapat menciptakan keselamatan transportasi dan keunggulan kompetitif?
2. Bagaimana tanggung jawab Kementerian Perhubungan terkait banyaknya penyimpangan perusahaan angkutan barang (truk) terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memecahkan persoalan alasan kurangnya implementasi Sistem Manajemen Keselamatan di perusahaan truk.
2. Mengembangkan Sistem Manajemen Keselamatan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang lebih efisien dan efektif.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian tentang Sistem Manajemen Keselamatan penting dilakukan karena keselamatan adalah yang utama dan terutama. Banyak penelitian terkait Sistem Manajemen Keselamatan sudah dilakukan di industri lainnya seperti di sektor manufaktur, namun masih jarang dilakukan di sektor jasa terlebih di perusahaan truk. Banyak hal telah dilakukan untuk mendukung keberhasilan implementasi di perusahaan angkutan umum, yang bahkan juga dimasukkan di dalam perizinan berusaha. Oleh karena itu penelitian ini akan mengisi kelangkaan penelitian tentang Sistem Manajemen Keselamatan di industri angkutan truk. Selain itu penelitian ini juga akan menepis bahwa dunia akademis terpisah dari dunia praktis. Output dari penelitian ini antara lain untuk meyakinkan perusahaan truk bahwa implementasi Sistem Manajemen Keselamatan akan berdampak positif untuk perusahaan truk. Penelitian ini juga berkontribusi terhadap pengembangan ilmu manajemen keselamatan dan dampaknya terhadap performa perusahaan dan keselamatan masyarakat demi tercapainya tujuan bangsa, yang tentunya akan menambah wawasan di bidang ini.

1.5 Sistematika Penulisan

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis membahas tentang Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan dan Kegunaan Penulisan, dan Sistematika Penulisan

BAB 2 TINJAUAN PUSAKA

Dalam bab ini penulis membahas Landasan Teori yang terdiri dari Implementasi Kebijakan, Pengaturan Perusahaan Truk di Indonesia, dan Tinjauan Umum Tentang Konsep Keunggulan Kompetitif Perusahaan Truk. Serta, Tinjauan Konseptual Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Dalam bab ini penulis membahas tentang Jenis Penelitian Penelitian Jenis Data, Cara Perolahan Data, Jenis Pendekatan, dan Analisa Data

BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

Dalam bab ini penulis membahas tentang hasil penelitian dan analisis.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi tentang Kesimpulan dan Saran.