

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN PROFIL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

2.1 Penelitian Terdahulu (State of The Art)

Dalam penelitian ini, peneliti telah menyusun tabel dan mencantumkan 10 jurnal terkait manajemen risiko yang merangkum berbagai aspek penting dari penelitian terdahulu (*State of The Art*) yang bertujuan untuk mengidentifikasi perbedaan dan kesamaan melalui tinjauan yang dilakukan terhadap penelitian ini dan penelitian sebelumnya. Penyusunan tabel ini tak hanya berfungsi sebagai referensi tetapi juga berfungsi sebagai landasan dalam pengembangan metode penelitian yang relevan dengan tantangan terkini dalam manajemen risiko.

Tabel 2. 1 State of The Art

No.	Judul	Penulis	Metodologi Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Analisis Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas	Nofi Susanti Chairunnisa T D E Angkat, Dhea Afriza Pohan, Mutiaras Nasution (2024)	Tinjauan literatur	Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa faktor terjadinya kecelakaan di jalan raya antara lain faktor manusia seperti kelalaian sopir, faktor kelayakan kendaraan seperti kesalahan teknis mesin atau pengereman yang tidak berfungsi, faktor lingkungan seperti jalan gelap, jalan berlubang, serta faktor cuaca seperti hujan yang dapat mempengaruhi jarak pandang. Langkah tepat yang dilakukan untuk mengurangi risiko kecelakaan salah satunya dengan perbaikan desain kendaraan serta penerapan peraturan pemerintah.

2.	Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2018-2020 (Studi Kasus: Ruas Jalan Banda Aceh)	Rizqa Maulida Rahmi, Miftahuddin (2022)	Kualitatif deskriptif	Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa jumlah kecelakaan di Banda Aceh mayoritas adalah jenis sepeda motor yakni sebesar 219.532 unit, yang tertinggi ada pada tahun 2019, jumlah korban luka-luka di tahun 2019 terdapat sebanyak 854 orang dan pada 2019 kerugian materi sebesar Rp. 249.450.000. sedangkan pada tahun 2018 terdapat sebanyak 50 korban meninggal. Faktor pengemudi mengantuk memang menjadi salah satu risiko kecelakaan tertinggi, maka manajemen risiko yang perlu diterapkan adalah alangkah baiknya menepi dan beristirahat sejenak agar tidak mengantuk saat berkendara.
3.	Pemetaan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Tol Cipularang	Deni Setiawan, Mayani Asima (2019)	Kualitatif deskriptif	Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa titik rawan risiko kecelakaan di Tol Cipularang berada di ruas Jatiluhur padalarang barat, kejadian kecelakaan sebanyak 1.373 kasus dengan kategori sangat berbahaya. Faktor yang dapat mempengaruhi kecelakaan lalu lintas antara lain faktor manusia yang disebabkan karena pengendara mengantuk, kemudian faktor kendaraan seperti ban pecah, rem blong, kemudian faktor kondisi jalan seperti tikungan tajam dan tanjakan. Maka perlu dilakukannya pengawasan lebih lanjut mengenai titik rawan kecelakaan, melakukan inspeksi keselamatan, serta melakukan audit jalan dalam 2 minggu sekali guna mengantisipasi risiko kecelakaan yang terjadi.
4	Analisis Pengujian Kendaraan untuk Meminimalisir Risiko	Andin Mulya Rianti, Ida Farida (2022)	Kualitatif deskriptif	Hasil penelitian ini menjelaskan diantara 3 kota Lokasi penelitian, jumlah tertinggi kecelakaan lalu lintas adalah kabupaten Subang 1910 kasus kecelakaan, nilai total korban jiwa 3720 yang diantaranya 975

	Kecelakaan Lalu Lintas			korban meninggal, 314 luka berat dan 2431 luka ringan. Dengan melibatkan berbagai kendaraan seperti Kendaraan roda dua dengan jumlah 3073 kendaraan, 508 kendaraan roda empat, dan 584 kendaraan roda enam atau lebih. Langkah yang harus diperhatikan dalam manajemen risiko untuk meminimalisir kecelakaan lalu lintas antara lain seperti, Rutin cek kendaraan , perbaikan kondisi jalan, serta memperbaiki kondisi perlengkapan jalan.
5.	Perilaku Berisiko Sebagai Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Pengemudi Sepeda Motor Komersial: <i>Systematic Review</i>	Ahmad Afif Mauludi, Zulkifli Djunaidi, Luthfi Saiful Arif (2021)	Systematic Review	Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa Berkendara di bawah pengaruh alkohol atau obat, merokok saat mengemudi, penggunaan lampu kendaraan yang tidak sesuai, penggunaan handphone saat mengemudi, jumlah penumpang yang melebihi kapasitas, pelanggaran marka jalan, menyalip secara berbahaya, penggunaan lampu indikator yang tidak sesuai, pelanggaran kecepatan, dan pelanggaran adalah semua contoh perilaku berisiko pengemudi sepeda motor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan. Manajemen risiko yang perlu dilakukan adalah Pemerintah dan penyedia aplikasi harus menyediakan lebih banyak tempat untuk pelatihan dan pelatihan keselamatan berkendara untuk mengurangi jumlah kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi roda dua komersial.
6.	Manajemen Risiko Pada Perlintasan Kereta Api Sebidang Rute Surabaya (Stasiun	Lailatul Mufidah (2019)	Studi Literatur	Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa risiko pada perlintasan antara Stasiun Gubeng (Surabaya) dan Stasiun Sidoarjo (Sidoarjo) diakibatkan Faktor kesalahan manusia sebesar 91% dan masalah teknis sebesar 9% menyebabkan

	Gubeng) – Sidoarjo (Stasiun Sidoarjo) PT. KAIDAOP 8 SURABAYA			Pengemudi kendaraan roda 2 dan pejalan kaki memiliki peran paling signifikan sebesar 41%. Peran pemerintah provinsi Jawa Timur dan PT. KAI antara lain, pemasangan alat bantu keselamatan pada perlintasan sebidang, memberikan peringatan suara pemberitahuan untuk berhati-hati untuk pengendara yang akan melintas, memberikan tanda zebra cross, pemantauan dan pengawasan dalam rangka evaluasi seperti pemasangan rambu-rambu, menambahkan CCTV, memberikan tunjangan kepada penjaga palang pintu, petugas harus bertanggung jawab dalam pengawasan perlintasan maka diperlukannya pelatihan secara periodik dan dapat pula menerapkan sistem shift pembagian.
7.	Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Risiko Kecelakaan Lalu lintas pada Siswa SMA di Kota Kupang Tahun 2019 (Studi Kasus pada SMAN 3, SMAN 7, SMKN 2 Kota Kupang)	Dea Putrisna Djawa Gigy, Agus Setyobudi, Deviarbi Sakke Tira. (2019)	Kuantitatif analitik	Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa Faktor kendaraan dan perilaku kendaraan tidak berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kota Kupang, tetapi faktor lingkungan dan perilaku kendaraan berhubungan. Langkah yang dilakukan dalam upaya penanganan kecelakaan yang dapat melibatkan siswa sekolah menengah atas antara lain, struktur jalan harus diperbaiki dan upaya keselamatan jalan harus ditingkatkan.
8.	Analisis Faktor Manusia dan Lingkungan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Pengemudi Travel PO.X di Ruas Jalan Curup-Lubuk Linggau, Kabupaten	Adinda Vashia Oktegianda, Bina Kurniawan, Suroto (2019)	Kualitatif Deskriptif	Hasil dari penelitian ini menjelaskan bahwa Di antara faktor manusia yang dapat mempengaruhi kecepatan adalah faktor kesadaran yang rendah, seperti tidak mengikuti batas kecepatan kendaraan, tidak menjaga jarak aman, melanggar rambu di belakang, mengemudi dalam keadaan tertentu, dan faktor perkiraan yang kurang. Faktor lingkungan yakni seperti permukaan jalan yang berlubang, tikungan tajam, tanjakan

	Rejang Lebong, Bengkulu)			dan turunan. Langkah yang diterapkan pengemudi agar mengurangi potensi kecelakaan seperti melakukan pengecekan rutin pada kendaraan sebelum melakukan perjalanan, menepikan kendaraan jika hendak menerima telfon. Langkah yang diterapkan bagi instansi terkait seperti, dinas perhubungan memaksimalkan pengawasan terhadap kendaraan yang beban angkutannya melebihi dari 8 Ton, dinas PUPRPKP dapat mengupayakan pemeliharaan drainase yang meliputi penebasan rumput dan pembersihan drainase.
9.	Analisis Pelaksanaan UU Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Pada Jalan Naional Provinsi Sulawesi Barat	Jumanto Agung, Baso Madiung, Zulkifli Makkawaru. (2022)	Kualitatif Jenis Pendekatan Empiris	Hasi penelitian ini menjelaskan bahwa banyak faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan seperti, faktor lingkungan, human error contohnya pengereman tidak bekerja, ban kurang baik, sarana dan prasarana jalan yang kurang mendukung, pada kalangan Masyarakat khususnya remaja juga sering ugal-ugalan di jalan raya dengan terlebih tidak memiliki SIM, penggunaan handphone saat berkendara juga salah satu faktor penyebab kecelakaan di jalan raya. Upaya penanggulangan risiko kecelakaan lalu lintas Pada Jalan Naional Provinsi Sulawesi Barat, Polres Pasangkayu bekerjasama dengan para orang tua, Masyarakat dan pihak-pihak sekolah di kabupaten Pasangkayu Sulawesi Barat, bahwa upaya yang dilakukan untuk menanggulangi kecelakaan adalah upaya preventif (pencegahan) seperti bimbingan atau sosialisasi ke sekolah-sekolah untuk mengingatkan betapa pentingnya keselamatan di jalan raya, dan represif (penindakan) tindakan yang dilakukan oleh para

				aparatus penegak hukum kepada para pelaku yang bertujuan untuk memberikan efek jera kepada para pelanggar lalu lintas, agar para pelaku berfikir untuk tidak mengulangi perbuatan tersebut
10.	Faktor Risiko Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di SMA Negeri 2 Kabupaten Sidrap	Reza Ratna Sari Hafid, Henni Kumaladewi Hengky, Arfianty, Herlina Muin. (2022)	Kuantitatif Analitik	Hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku berkendara ($p=0,000$) dan kondisi hujan adalah faktor yang berkorelasi dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa SMAN 2 Sidrap. Sementara itu, pengetahuan ($p=0,619$), kelelahan ($p=0,264$), dan kondisi kendaraan adalah faktor yang tidak berkorelasi dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa SMAN 2 Sidrap. Upaya yang perlu dilakukan pelajar harus berhati-hati dan menggunakan alat pelindung diri saat berkendara di cuaca buruk dan tidak memaksakan diri untuk tetap berkendara saat hujan. Selain itu, perilaku safety riding harus ditingkatkan dengan membaca, belajar, dan dilatih. Sekolah harus memanfaatkan seminar dan kegiatan tambahan untuk meningkatkan kesadaran siswa tentang pentingnya aturan lalu lintas.

Fokus penelitian ini adalah penerapan manajemen Risiko pada potensi kecelakaan lalu lintas yang bertujuan untuk meminimalisir insiden kecelakaan. Pada penelitian terdahulu (*State of The Art*), terdapat beberapa kesamaan dan perbedaan dengan penelitian ini. Kesamaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah sama-sama mengkaji fokus penelitian yang sama mengenai manajemen risiko. Tema yang diambil juga serupa yakni terkait kecelakaan Lalu

Lintas. Perbedaan dari penelitian ini meliputi metode yang digunakan, fokus objek yang diteliti, dan cara menanggulangi masalah. Penelitian ini berbeda dari penelitian terdahulu karena secara khusus mengangkat isu kecelakaan yang berpengaruh bagi sektor transportasi darat dengan menerapkan konteks manajemen risiko yang diterapkan oleh Humas Kementerian, dalam penelitian sebelumnya topik ini belum banyak dibahas.

2.2 Kerangka Teori dan Konsep

2.2.1 *Vigilant Interaction Theory*

Dirumuskan oleh Randy Hirokawa dan kawan-kawan, *Vigilant Interaction Theory* memandang komunikasi kelompok serta penyusunan tugas kelompok untuk membuat Keputusan mengenai persoalan yang terjadi. Kelompok biasanya memulai dengan mengidentifikasi, memahami, serta menilai masalah yang ada, Setelah itu, mereka berkomunikasi dan menilai masalah tersebut dan kemudian merumuskan Solusi serta Solusi alternatif mengenai permasalahan tersebut (Stephen W. Littlejohn, 2017).

Menurut Hirokawa (dalam Adnan, 2020), ada 4 aspek yang wajib dijaga dalam menyepakati Keputusan:

- 1.) Komunikasi
- 2.) pemahaman yang akurat tentang masalah dan tujuan
- 3.) Standar Keputusan yang baik
- 4.) kriteria alternatif untuk menilai solusi masalah alternatif

Oleh karena itu, teori ini menekankan betapa pentingnya membagi peran dan tugas dalam suatu kelompok untuk menciptakan kerja tim yang efektif. Dipercaya bahwa pembagian tugas secara proporsional dan sesuai dengan kapasitas masing-masing anggota dapat meningkatkan keterlibatan dan tanggung jawab individu dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi kelompok. Selain itu, komunikasi yang efektif antar anggota kelompok sangat penting. Ini karena melalui komunikasi yang terbuka dan dua arah, pertukaran ide, klarifikasi informasi, dan penyelesaian konflik dapat dilakukan dengan cepat. Harapannya bahwa keberhasilan kerja kelompok dalam mencapai tujuan bersama dapat dibantu oleh keterpaduan antara pembagian tugas dan komunikasi yang efektif.

Pada penelitian ini, *Vigilant Interaction Theory* digunakan untuk menentukan cara penyelesaian masalah yang dilakukan Humas Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat seperti langkah sigap dalam manajemen risiko potensi kecelakaan perhubungan darat dalam kasus PO Bus Putera Fajar. Kementerian perhubungan juga berupaya untuk menjaga reputasi serta semakin meningkatkan pengawasan pada sektor transportasi khususnya sektor transportasi darat.

2.2.2 Manajemen Risiko

Manajemen risiko, merupakan metodologi dan pendekatan terstruktur yang digunakan untuk mengelola ketidakpastian yang terkait dengan tindakan manusia. Seperti pengembangan strategi manajemen risiko, mitigasi risiko, dan penilaian risiko melalui pengelolaan sumber daya. Salah

satu cara yang dapat dilakukan adalah membangun manajemen risiko di instansi kita. Manajemen risiko mencakup pengalihan ke pihak lain, penghindaran, mengurangi dampak negatif dari risiko, dan mengakomodasi sebagian atau seluruh dampak risiko. Manajemen risiko bertujuan untuk mengurangi risiko yang terkait dengan tujuan program dan kegiatan masing-masing (Suryadi dan Azmi, 2022).

Seiring perkembangan waktu, manajemen risiko terbagi menjadi 4 jenis:

1. Manajemen Risiko Oprasional

Dalam manajemen ini, ada empat faktor penyebab risiko: manusia, proses, sistem, dan kejadian eksternal. Faktor-faktor ini mencakup kegagalan proses internal, seperti kesalahan manusia, kegagalan sistem, atau faktor luar, seperti bencana. Dengan memahami manajemen risiko ini, perusahaan dapat mengambil tindakan pencegahan atau bahkan sanksi untuk menjaga kapasitas produksi dan layanan dalam kasus yang tidak diinginkan.

2. Manajemen Risiko Strategis

Manajmen risiko ini berkaitan dengan pengambilan Keputusan. Yang biasanya muncul ialah risiko Dimana kondisi tak terduga yang dapat mengurangi kemampuan bisnis untuk mengimplementasikan strategi yang direncanakan. Beberapa faktor dalam hal ini termasuk risiko operasi, risiko impairment aset, risiko kompetitif, atau bahkan risiko *frenchise*.

Seperti yang tertulis dalam penjelasan tentang manajemen risiko perusahaan di atas, menulis informasi penting adalah cara terbaik untuk mengetahui risiko yang mungkin terjadi dan merugikan perusahaan.

3. Manajemen Hazard

Manajemen ini berkaitan dengan situasi yang dapat menyebabkan kebangkrutan dan kerusakan. Ketika kita berbicara tentang risiko, kita pasti juga berbicara tentang bahaya. Risiko perilaku adalah kejadian yang dapat merusak bisnis. Dalam hal ini, tiga jenis ancaman yang harus diketahui: legal hazard, *physical* hazard, dan moral hazard.

Contoh legal hazard seperti pelanggaran peraturan SOP atau peraturan yang dapat berakibat fatal. Sedangkan physical hazard seperti mesin tua yang dapat mengakibatkan risiko kerugian saat produksi, contohnya kecelakaan karyawan karena mesin atau yang lainnya. Untuk moral hazard contohnya seperti sikap karyawan pada lingkungan kerja yang dapat mengakibatkan kerugian seperti karyawan yang korupsi atau berbohong serta karyawan yang bersikap tidak sopan kepada *customer* juga dapat berakibat buruk bagi Perusahaan / instansi.

4. Manajemen Risiko Finansial

Manajemen risiko ini berupaya mengawasi risiko serta perlindungan hak milik, harta dan aset badan usaha, serta

keuntungan. dalam prakteknya, proses pengelolaan resiko ini mencakup identifikasi, evaluasi, dan melakukan pengendalian resiko jika ada ancaman terhadap eksistensi perusahaan. Karena manajemen ini merupakan salah satu sumber daya perusahaan, maka akuntan harus mempertimbangkan berbagai resiko keuangan lainnya, seperti

- a) Risiko Pajak
- b) Risiko likuiditas
- c) Risiko akuntansi
- d) Diskontinuitas pasar
- e) Risiko kredit
- f) Risiko regulasi

Selain itu, manajemen ini dipengaruhi oleh perubahan kurs mata uang, yang terkait erat dengan inflasi, neraca perdagangan, kapasitas utang, suku bunga, dan faktor lainnya (Agus Arwani, 2020).

Manajemen risiko juga bisa diartikan sebagai proses logis yang digunakan untuk mengidentifikasi, menganalisa, mengevaluasi, mengendalikan, mengawasi, serta mengkomunikasikan risiko yang terkait dengan segala aktivitas, fungsi, atau proses bisnis dengan tujuan untuk meminimalkan kerugian dan meningkatkan peluang. Dengan menerapkan manajemen risiko ini, perusahaan dapat membuat keputusan untuk mengatasi risiko sejak awal (Mufidah, 2019).

2.2.3 Regulasi Izin Jalan

Regulasi yang solid merupakan fondasi utama dalam menjamin keselamatan transportasi publik. Aturan ini mencakup berbagai aspek, mulai dari ketentuan teknis kendaraan hingga standar operasional pengemudi.

1. Izin Operasional sebagai Instrumen Utama

Salah satu bentuk regulasi krusial adalah izin operasional kendaraan, yang hanya diberikan kepada operator yang telah memenuhi persyaratan keselamatan dari pemerintah. Proses pemberian izin ini melibatkan beberapa langkah penting, antara lain:

- a) Evaluasi tingkat kepatuhan terhadap regulasi keselamatan,
- b) Pemeriksaan teknis kendaraan,
- c) Verifikasi terhadap standar operasional yang dijalankan oleh operator.

2. Keterbatasan Izin Operasional tanpa Pengawasan Lanjutan

Pemberian izin operasional tidak cukup untuk menjamin keselamatan jangka panjang. Oleh karena itu, regulasi perizinan harus dilengkapi dengan:

- a) Inspeksi kendaraan secara berkala untuk memastikan kondisi teknis tetap prima,
- b) Pelatihan dan sertifikasi bagi pengemudi agar kompetensi mereka selalu terjaga,
- c) Penerapan sistem keselamatan tambahan, seperti marka jalan yang jelas dan sistem pengereman darurat.

3. Efektivitas Regulasi terhadap Keselamatan Publik

Regulasi yang efektif dalam hal perizinan operasional dapat memberikan kontribusi besar terhadap peningkatan keselamatan transportasi publik. Dengan memastikan operator mematuhi ketentuan keselamatan yang ketat, pemerintah dapat:

- a) Menurunkan potensi terjadinya kecelakaan,
- b) Meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap moda transportasi darat.

Pentingnya Pengawasan dan Adaptabilitas Regulasi Pengawasan yang kuat dan peraturan yang adaptif sangat dibutuhkan untuk menjamin layanan transportasi publik yang aman. Dalam konteks ini, izin jalan tetap menjadi instrumen penting dalam keseluruhan sistem regulasi. (Ramadhan, 2024).

Jenis dan Prosedur Pengujian Kelayakan Kendaraan Bermotor

Pengujian kelayakan kendaraan bermotor terdiri atas dua kategori utama, yaitu uji tipe dan uji berkala. Prosedur teknis pengujian ini meliputi beberapa tahapan sebagai berikut:

1. Pemeriksaan awal terhadap kendaraan yang akan diuji,
2. Pengujian menyeluruh untuk menilai kelayakan kendaraan,
3. Penilaian berdasarkan ambang batas kelayakan kendaraan untuk beroperasi di jalan raya.

Salah satu faktor utama penyebab kecelakaan yang berasal dari kendaraan adalah adanya kerusakan akibat kurangnya perawatan, atau kegagalan fungsi pada komponen vital seperti rem, ban, mesin, dan sistem kemudi.

Oleh karena itu, setiap kendaraan wajib menjalani proses pemeriksaan untuk memastikan apakah masih layak jalan atau tidak. (Rianti & Farida, 2022.)

2.2.4 Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan merupakan peristiwa yang tidak dapat diduga serta tidak diinginkan yang disebabkan oleh beberapa faktor dan mengakibatkan kerugian bagi manusia seperti, kematian, kesakitan, kerusakan properti, dan mengakibatkan proses kerja terganggu. Menurut rank E. Bird dan George L. Germain. (dalam Sari & Lestari, 2024)

Peningkatan jumlah kecelakaan di jalan tidak hanya disebabkan oleh pertumbuhan penduduk dan meningkatnya kesejahteraan yang mendorong lebih banyak mobilitas, tetapi juga dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur jalan dan lingkungan, kelayakan kendaraan, serta faktor dari pengemudi itu sendiri. Salah satu isu penting dalam lalu lintas yang perlu mendapat perhatian khusus adalah kecelakaan, yang umumnya bermula dari terjadinya pelanggaran terhadap aturan lalu lintas. Pelanggaran yang umum dijumpai di jalan raya sering kali berupa kecelakaan lalu lintas yang berpotensi menimbulkan kerugian materiil maupun korban jiwa. Kecelakaan ini bisa disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kesalahan manusia, kondisi kendaraan, infrastruktur jalan, lingkungan sekitar, serta cuaca. Kadang, faktor-faktor tersebut saling berkaitan, misalnya, pengemudi memacu kendaraan di atas batas kecepatan, lalu terjadi pecah ban yang pada akhirnya menyebabkan kecelakaan (Katia, 2009).

Faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan antara lain:

- a. Faktor Manusia, hal ini dapat disebabkan karena kondisi pengemudi yang mengantuk, mabuk, lelah, keterampilan mengendarai kendaraan yang kurang, dan kepatuhan terhadap tata tertib berkendara.
- b. Kondisi kendaraan juga dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan seperti, lampu, ban, sepi, serta kondisi mesin yang kurang baik.
- c. Faktor jalan dan lingkungan dapat memicu terjadinya kecelakaan karena kondisi cuaca, permukaan jalan yang berlubang, jalan menikung, serta rambu lalu lintas. (Sari & Lestari, 2024)

Bertambahnya jumlah korban dalam kecelakaan merupakan kondisi yang tidak diharapkan oleh siapa pun, mengingat nilai kehidupan manusia yang tidak ternilai dan tak bisa digantikan dengan materi. Pelaku yang menyebabkan kecelakaan tersebut harus bertanggung jawab atas tindakannya, dengan harapan dapat menimbulkan efek jera dan meningkatkan kehati-hatian dalam berkendara. Namun, berhati-hati saja tidak cukup, karena kondisi lingkungan dan kendaraan juga sangat memengaruhi keselamatan di jalan. Di samping itu, kesadaran dan kepatuhan terhadap hukum lalu lintas menjadi aspek penting yang tidak boleh diabaikan. (Harsa et al., 2023).

2.2.5 Public Relations

Menurut *Institute of Public Relations* (IPR), *public relations* (PR) atau kehumasan merupakan kegiatan yang dirancang secara sistematis dan berkelanjutan dengan tujuan membangun dan menjaga hubungan yang positif serta pemahaman timbal balik antara sebuah organisasi atau perusahaan dengan publiknya. (Wati, 2022).

Dari sekian banyak tanggung jawab yang diemban oleh seorang praktisi humas, pencapaian komunikasi yang efektif baik secara internal maupun eksternal merupakan Fokus utama dari kegiatan *Public Relations* (Armi, 2023). Selain itu, humas juga bertugas mengantisipasi potensi persepsi negatif dari masyarakat sebelum kebijakan tertentu diterapkan. Sementara secara eksternal, fungsi humas adalah membentuk opini publik yang mendukung kebijakan perusahaan agar citra perusahaan meningkat dan tetap terjaga.

Pengertian humas pemerintah (*government relations*) adalah seluruh upaya yang dilakukan oleh sebuah instansi atau organisasi untuk menjalin hubungan yang harmonis dengan publiknya, sekaligus menjaga citra dan reputasi lembaga di mata masyarakat. Tujuannya adalah memperoleh pemahaman, dukungan, kepercayaan, serta kerja sama dari publik dalam rangka menjalankan tugas dan fungsinya.

Perbedaan utama antara Humas di instansi pemerintah dan di lembaga non-pemerintah atau komersial terletak pada tidak adanya orientasi keuntungan dalam kegiatan humas pemerintah. Meskipun sama-sama melakukan kegiatan seperti publikasi, promosi, dan periklanan, Humas Pemerintah lebih berfokus pada pelayanan kepada masyarakat (*public service*) sebagai bentuk peningkatan kualitas layanan publik.

Tujuan utama lain dari public relations adalah memperkenalkan dan membentuk persepsi positif dari pihak luar terhadap organisasi atau perusahaan. Humas berupaya agar pesan-pesan penting tentang lembaga bisa sampai ke audiens yang tepat dalam waktu yang tepat.

Secara lebih rinci, *public relations* dapat membantu perusahaan atau lembaga untuk:

1. Menyusun dan memperkuat citra serta identitas perusahaan.
2. Menumbuhkan kepercayaan dari konsumen, mitra bisnis, maupun masyarakat sekitar.
3. Mempromosikan reputasi baik baik secara individu maupun kelembagaan.
4. Mendapatkan pemberitaan yang positif dari media.
5. Menumbuhkan penerimaan dari komunitas lokal.
6. Mempengaruhi cara pandang masyarakat terhadap organisasi atau perusahaan.

Peneliti menyimpulkan bahwa peran dan tujuan seorang public relations memiliki arti penting bagi setiap perusahaan, karena penerapannya dapat membantu mencegah terjadinya miskomunikasi atau kesalahpahaman di tengah masyarakat. (Wati, 2022).

2.3 Operasionalisasi Konsep

Menurut Sugiyono, dalam (Asnanti, 2021) definisi operasional adalah proses merumuskan suatu konsep atau karakteristik tertentu yang akan diteliti agar dapat dijadikan variabel yang bisa diukur. Definisi ini menjelaskan metode spesifik yang digunakan untuk meneliti dan menerapkan konsep tersebut, sehingga peneliti lain dapat melakukan pengukuran yang sama

dengan cara serupa, atau bahkan mengembangkan metode pengukuran yang lebih baik terhadap konsep tersebut.

Penelitian ini mendeskripsikan bagaimana fungsi Humas di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam merancang serta menjalankan strategi komunikasi guna meminimalkan potensi kecelakaan di jalan raya. Fokus utama kajian ini adalah pada proses identifikasi berbagai risiko yang dapat muncul, serta bagaimana Humas Kemenhub menyampaikan strategi mitigasi tersebut kepada khalayak, baik di tingkat internal organisasi maupun masyarakat umum. Melalui pendekatan ini, penelitian ini menunjukkan kesiapsiagaan dan responsivitas Kementerian Perhubungan dalam menjalankan peran pengawasan di sektor transportasi darat.

Teori yang digunakan adalah *Viant Interaction Theory* sebagai landasan untuk menganalisis strategi komunikasi yang dijalankan oleh *Public Relations* dalam konteks manajemen risiko kecelakaan. Penggunaan teori ini bertujuan untuk melihat sejauh mana efektivitas komunikasi yang dibangun oleh Humas Kementerian Perhubungan, khususnya dalam hubungannya dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Teori ini memberikan kerangka untuk memahami bagaimana komunikasi yang terstruktur dan fungsional dapat mendukung pengelolaan risiko kecelakaan serta proses pengawasan di sektor transportasi darat.

2.4 Profil Instansi

2.4.1 Profil Kementerian perhubungan

Kementerian Perhubungan yang pada awalnya bernama Departemen Perhubungan lahir dalam kancah perjuangan merupakan suatu gabungan antara Departemen Perhubungan dan Departemen Pekerjaan Umum, dipimpin seorang Menteri bernama Abikusno Tjokrosuyoso. Hal ini tidak bertahan lama, karena Departemen Perhubungan dan Departemen Pekerjaan Umum tidak lagi dipimpin oleh orang yang sama seperti sebelumnya. Perhubungan dan pekerjaan umum kemudian berada di bawah pengawasan dua otoritas, yaitu Kementerian Perhubungan dipimpin oleh Ir. Abdul Karim dan Kementerian Pekerjaan Umum dipimpin oleh Ir. Putuhena. Sesuai dengan namanya, Departemen Perhubungan mengurus hal-hal yang berkaitan dengan transportasi. Perkembangan transportasi memberikan dampak yang besar terhadap Pembangunan perekonomian nasional terkait dengan lapangan kerja di sektor transportasi yang berperan penting dalam distribusi barang dan jasa ke seluruh pelosok negeri. Transportasi adalah salah satu elemen strategis untuk menyeimbangkan pertumbuhan Perekonomian, arus orang dan barang, arus informasi dan Arus finansial yang harus dikelola secara cepat dan tepat untuk mencapai ketepatan waktu. transportasi merupakan alat untuk kelangsungan hidup dan pembangunan Politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Transportasi berfungsi sebagai jembatan Mengelola seluruh kegiatan perekonomian dan nasional serta menciptakan nilai tambah Sosial ekonomi (meningkatkan nilai-nilai

sosial). Pertumbuhan di sektor transportasi menjadikan Pertumbuhan ekonomi secara langsung, hal ini merupakan proses berskala besar dan strategis, baik makro maupun mikro.

Terdapat 4 Matra yang berada dibawah naungan Kementerian Perhubungan:

1. Sektor transportasi Darat
2. Sektor transportasi Udara
3. Sektor transportasi Laut
4. Sektor Transportasi Perkeretaapian



Gambar 2.1 Lambang dan Logo Kementerian Perhubungan

Sumber: <https://dephub.go.id/>

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022, Pasal 4 menyatakan bahwa Kementerian Perhubungan memiliki tugas utama dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di sektor transportasi guna mendukung Presiden dalam pelaksanaan roda pemerintahan negara.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Kementerian Perhubungan menjalankan berbagai fungsi strategis, antara lain:

1. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan dengan cara Menyusun, menetapkan, dan mengimplementasikan kebijakan di bidang pelayanan transportasi, keselamatan dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi.
2. Koordinasi dan pembinaan internal dengan melakukan koordinasi, pembinaan, pemberian dukungan administratif kepada seluruh unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan.
3. Pengelolaan aset negara, pengelolaan barang milik negara atau kekayaan yang menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan.
4. Memberikan bimbingan teknis dan supervisi kepada pelaksanaan urusan Kementerian Perhubungan di tingkat daerah.
5. Melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan tugas dan fungsi di seluruh unit kerja internal Kementerian.
6. Menyusun analisis dan memberikan rekomendasi terhadap kebijakan di sektor transportasi.
7. Melaksanakan program pengembangan kapasitas dan kompetensi sumber daya manusia di bidang transportasi.
8. Memberikan dukungan substantif kepada seluruh elemen organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan agar pelaksanaan tugas berjalan optimal.

2.4.2 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan

A. Visi

Terwujudnya pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

B. Misi

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi.
2. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa 11 transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah.
3. Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi.
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya manusia (SDM), dan penegakan hukum secara konsisten.
5. Mewujudkan pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim

2.4.3 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

Kementerian Perhubungan memiliki struktur organisasi yang terstruktur dengan baik dan terintegrasi secara menyeluruh. Pembentukan organisasi dan tata kerja di lingkungan kementerian ini didasarkan pada prinsip birokrasi yang sederhana, namun tetap mengedepankan efektivitas, efisiensi, dan optimalisasi kinerja dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya.

Sejak tahun 2021, struktur organisasi Kementerian Perhubungan terdiri dari beberapa jenis nomenklatur unit kerja, yaitu Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal, Badan, Inspektorat Jenderal, Staf Ahli, dan Pusat. Setiap unit tersebut memiliki kedudukan, tugas, serta fungsi masing-masing, dan secara struktural bertanggung jawab langsung kepada Menteri Perhubungan.



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

Sumber: <https://dephub.go.id/>

Menteri Perhubungan Dudy Purwagandhi serta wakilnya Suntana.

Terdapat beberapa para pejabat Kementerian Perhubungan antara lain:

1. Sekretaris Jenderal Perhubungan dipimpin oleh, Antoni Arif Priadi
2. Inspektorat Jenderal Perhubungan dipimpin oleh, Arif Toha
Tjahjagama
3. Direktur Jenderal Perhubungan Darat dipimpin oleh, Aan Suhanan

4. Direktur Jenderal Perhubungan Laut dipimpin oleh, Muhammad Masyhud
5. Direktur Jenderal Perhubungan Udara dipimpin oleh, Lukman F. Laisa
6. Direktur Jenderal Perkeretaapian dipimpin oleh, Alan Tandiono
7. Direktur Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda dipimpin oleh, Mohamad Risal Wasal

Terdapat pula bagian badan pengelola yaitu:

1. Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia dipimpin oleh, Djarot Tri Wardhono
2. Badan Kebijakan Transportasi dipimpin oleh, Hermanta