

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Perkembangan dunia industri manufaktur pada era globalisasi ini sangat pesat, seiring dengan perkembangan ilmu dan teknologi. Dengan adanya perkembangan dibidang industri dan teknologi, sumber bahaya akan meningkat. Selain itu, faktor lingkungan kerja yang tidak memenuhi syarat keselamatan dan kesehatan kerja (K3), proses kerja tidak aman, dan sistem kerja yang semakin kompleks dan modern dapat menjadi ancaman tersendiri bagi keselamatan dan kesehatan pekerja (Tarwaka, 2014).

Pekerjaan di sektor industri memiliki resiko dan bahaya yang cukup tinggi yang pada akhirnya menyebabkan kecelakaan kerja yang dapat mengakibatkan kerugian baik terhadap harta maupun jiwa manusia. Apalagi dalam proses produksi sering menggunakan alat bantu untuk memindahkan material maupun perkakas kerja yang berukuran besar. Biasanya *crane* dan *forklift* menjadi andalan dalam bagian ini (Petra, 2010).

*Forklift* adalah alat yang memungkinkan seseorang untuk mengangkat dan menempatkan barang dengan beban yang berat dan besar. Namun, ada resiko cidera atau kematian apabila operator *forklift* belum terlatih untuk menggunakan *forklift*, tidak mengerti cara mengoperasikan *forklift*, mengoperasikan *forklift* dengan sembarangan atau menggunakan *forklift* yang tidak aman karena *forklift* tersebut rusak (*Division of Occupational Safety Health*, 2007).

*International Labor Organization* (ILO) menyebutkan setiap 15 detik satu pekerja meninggal dunia karena kecelakaan kerja dan 150 lainnya sakit karena pekerjaan (ILO, 2013). Sementara itu menurut *Health Safety Environment* (HSE) di Inggris menyebutkan sektor industri transportasi dan *storage* adalah penyumbang terbesar kecelakaan kerja, faktor penyebabnya adalah: *forklift* (811 kasus), mobil pribadi (375 kasus), *container* (370 kasus), dan *hand pallet* (319 kasus) (*Health and Safety Executive*, 2012).

Data Indonesia *Defensive Driving Center* (IDDC) mengemukakan sebanyak 85% di seluruh dunia kecelakaan disebabkan oleh *human error*. Sedangkan di Indonesia tercatat 97% kasus kecelakaan akibat mengemudi. Kecelakaan pun terjadi karena adanya *human factor* serta *defensive factor*. Maka itu pentingnya seorang pengemudi memahami apa yang dimaksud dengan *safety driving* (Abubakar, 2012).

Perilaku mengemudi tidak terlepas dari prinsip keselamatan berkendara (*safety driving*). Definisi *safety driving* lebih berorientasi pada kendaraan beroda empat. *Safety driving* ialah dasar perilaku mengemudi yang lebih memperhatikan keselamatan khususnya bagi pengemudi itu sendiri dan umumnya pada penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi (Nugroho dkk., 2017).

Pada *safety driving* lebih menekankan kemampuan pengemudi dalam menguasai teknis kendaraan yang digunakannya dalam berkendara (*skill based driving*). *Safety driving* tidak hanya dibutuhkan pada pengemudi kendaraan bermobil atau bermotor yang ada di jalan raya saja, akan tetapi *safety driving* dibutuhkan oleh operator *forklift*. Dalam kegiatan angkat-angkut menggunakan *forklift* di area kerja operator *forklift* harus mampu mengendalikan *forklift*nya pada saat sedang beroperasi, apalagi pada kondisi area kerja yang banyak sekali aktivitas didalamnya selain kegiatan angkat-angkut yang dilakukan dengan bantuan *forklift*. Dengan kondisi area kerja yang terbatas, ramai oleh aktivitas produksi lainnya, serta membawa beban yang berat sehingga operator *forklift* harus mampu mengendalikan *forklift*nya dengan aman agar tidak membahayakan dirinya maupun orang lain disekitarnya. Dengan contoh, jalur *forklift* yang dibarengi dengan jalur umum maka akan sulit mengendalikannya apabila tidak mampu mengendarai *forklift* dengan aman di area kerja yang tidak memiliki jalur khusus untuk *forklift* (Petra, 2010).

*Safety driving*, juga harus menjalankan poin ini; *Alertness* (kewaspadaan), *Awareness* (kesadaran), *Attitude* (Sikap, mental) serta *Anticipation* (antisipasi, menjaga segala kemungkinan). Mengemudi tidak hanya harus aman, efisien

dan benar tapi juga harus bertanggung jawab. Inilah yang disebut sebagai *behavior-based driving*. Menurut Presiden Direktur Indonesia *Defensive Driving Center* (IDDC), menyatakan bahwa pengemudi tidak hanya terampil, tetapi juga mempunyai sikap mental positif yang menjauhkannya dari bahaya di jalan raya. (Wikipedia, 2009).

Penyebab kecelakaan kerja pada *forklift* yaitu kurangnya pengetahuan atau keterampilan dari operator *forklift*, operator tidak fokus pada pekerjaannya atau ceroboh, metode pengangkutan/pengangkatan yang tidak benar, ketidaksesuaian beban yang diangkut/diangkat dengan SWL (*Safe Work Load*) pada *forklift*, rendahnya kualitas *maintenance* unit termasuk penggantian *sparepart* yang tidak *original*, dan ketidak layakan pada unit *forklift*. Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah kecelakaan akibat kerja pada *forklift* yaitu setiap operator wajib memiliki SIO (Surat Izin Operator) berdasarkan kelasnya, mengetahui kewajiban dan mematuhi SOP (Standar Operasional Prosedur) yang berlaku sebagai seorang operator (Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, 2010).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Novianti dkk., (2017) mengatakan pengetahuan, lama bekerja, masa kerja mempengaruhi perilaku *safety driving* pada sopir bus trayek Jember-Kencong-Lumajang. Sedangkan berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Prasetya dkk., (2016) mengatakan masa kerja, sikap, peraturan yang berlaku, pengetahuan berhubungan terhadap *safety driving* pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang-Surabaya.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Tendelawa dkk., (2017) mengatakan usia dan pengalaman atau masa kerja mengemudi beberapa responden sudah lama yaitu diatas 5 tahun ada 52 responden, bahkan ada 2 orang responden yang sudah kerja sebagai supir Manado-Bitung melebihi 41 tahun. Walaupun Tingkat pendidikan kebanyakan hanya tamatan SMP, bahkan ada dua responden yang tidak sekolah, tapi pengetahuan mereka tentang *safety driving* sudah lumayan baik pada supir bus Manado-Bitung. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Dahlan dkk., (2017) mengatakan masa kerja, tingkat pengetahuan berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada supir bus trayek Manado-Amurang. Sedangkan penelitian yang

dilakukan oleh Nugroho dkk., (2017) mengatakan usia dan masa kerja informan telah memenuhi syarat (Kementerian tenaga kerja dan transmigrasi tahun 2010) responden telah mengetahui pengetahuan tentang praktik *safety driving* dalam mengoperasikan *forklift*.

PT. X merupakan salah satu perusahaan yang menghasilkan produksi berupa garbrata, jembatan, dan infrastruktur lain seperti di pertambangan diantaranya smelter, di bidang kelistrikan yakni pembangkit listrik tenaga air, tenaga uap dan sebagainya. Dalam proses kerja memerlukan beberapa jenis alat angkut angkut bantuan banyak alat berat untung mengangkat dan mengangkut material dalam jumlah banyak. Salah satu alat yang digunakan yaitu *forklift*. *Forklift* dioperasikan oleh seorang operator yang sudah melakukan pelatihan untuk mendapatkan sertifikasi dan memiliki surat izin operator (SIO).

Operator *forklift* dikatakan berkendara dengan aman (*safety driving*) apabila menerapkan standar operasional prosedur (SOP) pada operator *forklift* di PT. X yaitu semua operator wajib mengikuti prosedur kerja yang telah dibuat dalam bentuk JSA (*Job Safety Analysis*), wajib memiliki surat izin operator yang masih aktif (SIO), menggunakan APD (Alat Pelindung Diri) yang sudah ditetapkan, serta mengoperasikan *forklift* sesuai dengan peraturan *safety driving* yang berlaku seperti mengendarai *forklift* dengan kecepatan tidak lebih dari 20 km/jam dan tidak mengizinkan orang lain menumpang pada *forklift* bermuatan kurang dari 25 ton. *Speed* atau kecepatan dalam berkendara perlu diperhatikan, *speed* sangat penting karena dapat mempengaruhi pengendara saat melajukan kendaraannya. Standar *speed* yang diterapkan di PT. X yaitu 20 km/jam. Hal tersebut berlaku untuk semua jenis kendaraan operasional yang berlalu-lalang di area kerja. Termasuk salah satunya yaitu *forklift*, *forklift* merupakan salah satu kendaraan yang sangat penting dan sering digunakan sebagai kendaraan operasional di PT. X untuk mengangkat serta mengangkut material. Tidak mengizinkan orang lain menumpang pada *forklift* yang bermuatan dibawah 25 ton hal tersebut akan membahayakan orang yang menumpang tersebut karena tidak ada ketentuan keselamatan bagi orang lain yang menumpang pada *forklift* yang bermuatan 3 ton, 7 ton, 10 ton,

dan 15 ton. Lain hal dengan *forklift* yang bermuatan 25 ton memiliki ketentuan adanya *helper* untuk membantu operator dalam mengoperasikan *forklift* nya.

Berdasarkan studi pendahuluan berupa observasi dan wawancara menggunakan kuisisioner terhadap 10 responden yang dilakukan oleh penulis pada bulan maret 2019 didapatkan bahwa 70% operator *forklift* berperilaku tidak aman dalam berkendara (*safety driving*) hal tersebut dinilai berdasarkan perilaku operator dalam berkendara *forklift* tidak menggunakan *safety belt* pada saat berkendara, berkendara *forklift* dengan kecepatan diatas *standard* yaitu >20 km/jam, penggunaan Alat Pelindung Diri secara lengkap, serta pada *forklift* bermuatan dibawah 25 ton yang operatornya mengizinkan orang lain untuk menumpang pada *forklift*nya. Dampak yang ditimbulkan dari perilaku tidak aman yang dilakukan oleh para operator *forklift* yaitu banyak ditemukannya kerusakan pada *forklift* sehingga tidak dapat dioperasikan dalam beberapa waktu sementara karena diperlukan perbaikan pada bagian-bagian yang rusak atau tidak berfungsi secara optimal.

Berdasarkan masalah tersebut maka penulis tertarik untuk meneliti tentang “Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.”

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil studi pendahuluan berupa observasi dan wawancara menggunakan *kuesioner* yang penulis lakukan pada bulan maret tahun 2019 diperoleh 70% responden (operator *forklift*) belum menerapkan perilaku *safety driving*. Dampak yang ditimbulkan dari perilaku tidak aman yang dilakukan oleh para operator *forklift* yaitu banyak ditemukannya kerusakan pada *forklift* sehingga tidak dapat dioperasikan dalam beberapa waktu sementara karena diperlukan perbaikan pada bagian-bagian yang rusak atau tidak berfungsi secara optimal. Oleh karena itu peneliti ingin melihat faktor apa sajakah yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X Tahun 2019.

### 1.3 Pertanyaan Penelitian

- 1.3.1 Faktor-faktor apa sajakah yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019?
- 1.3.2 Bagaimana gambaran perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019?
- 1.3.3 Bagaimana gambaran pengetahuan pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019?
- 1.3.4 Bagaimana gambaran usia pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019?
- 1.3.5 Bagaimana gambaran pendidikan pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019?
- 1.3.6 Bagaimana gambaran masa kerja pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019?
- 1.3.7 Apakah pengetahuan berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019?
- 1.3.8 Apakah usia berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019?
- 1.3.9 Apakah pendidikan berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019?
- 1.3.10 Apakah masa kerja berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019?

### 1.4 Tujuan Penelitian

#### 1.4.1 Tujuan Umum

Menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.

#### 1.4.2 Tujuan Khusus

- 1.4.2.1 Mengetahui gambaran perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.
- 1.4.2.2 Mengetahui gambaran pengetahuan pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.

- 1.4.2.3 Mengetahui gambaran usia pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.
- 1.4.2.4 Mengetahui gambaran pendidikan pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.
- 1.4.2.5 Mengetahui gambaran masa kerja pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.
- 1.4.2.6 Menganalisis hubungan pengetahuan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.
- 1.4.2.7 Menganalisis hubungan usia dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.
- 1.4.2.8 Menganalisis hubungan pendidikan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.
- 1.4.2.9 Menganalisis hubungan masa kerja dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

### **1.5.1 Bagi Peneliti**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai sarana untuk melatih pemikiran yang sistematis dalam menganalisa dan memecahkan suatu masalah. Mampu mengaplikasikan ilmu Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang telah didapatkan diperkuliahan dalam dunia kerja mengenai Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019.

### **1.5.2 Bagi Perusahaan**

Hasil penelitian dapat memberikan informasi untuk perusahaan sehingga dapat dilakukan perbaikan khususnya mengenai perilaku *safety driving* pada operator *forklift*. Selain itu pekerja dan manajemen dapat mengetahui apa saja faktor-faktor

yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift*.

### 1.5.3 Bagi Universitas

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi kalangan akademik sebagai referensi kepustakaan yang nantinya dapat menjadi acuan untuk melakukan penelitian berikutnya khususnya mengenai Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* secara mendetail serta mendalam.

## 1.6 Ruang Lingkup

Penelitian yang dilakukan bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety driving* pada operator *forklift* di PT. X tahun 2019. Penelitian ini dilakukan pada PT. X, yang terletak di Cileungsi Kabupaten Bogor. Sampel dari penelitian ini adalah seluruh operator *forklift* di PT. X Tahun 2019, penelitian ini dilakukan pada bulan maret-juli 2019. Karena pada hasil studi pendahuluan diketahui 70% operator belum menerapkan perilaku *safety driving*.

Pengumpulan data menggunakan data primer dengan memberikan kuesioner pada seluruh operator *forklift* yang ada di PT. X tahun 2019. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif dengan desain penelitian *cross sectional*.