

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan aspek penting dalam kegiatan operasional sektor logistik karena aktivitas distribusi dan pengiriman barang melibatkan mobilitas tinggi, penggunaan kendaraan berat, serta interaksi langsung dengan kondisi lalu lintas di jalan raya. Kondisi tersebut menimbulkan potensi kecelakaan kerja yang tidak hanya terjadi di lingkungan perusahaan, tetapi juga selama proses pengangkutan dan pengiriman barang berlangsung (Zebua, 2024). Oleh karena itu, perlindungan K3 pada sektor logistik perlu mencakup keselamatan pengemudi selama menjalankan kendaraan operasional.

Pengemudi truk merupakan salah satu kelompok pekerja yang menghadapi berbagai risiko selama menjalankan tugasnya. Risiko tersebut antara lain kecelakaan lalu lintas, kelelahan kerja, penurunan konsentrasi, serta gangguan teknis kendaraan. Mabry et al. (2022) menjelaskan bahwa kelelahan dapat menurunkan kemampuan pemrosesan kognitif dan motorik pengemudi. Penurunan kemampuan tersebut dapat membentuk kewaspadaan dan pengambilan keputusan sehingga meningkatkan kemungkinan terjadinya kesalahan, kejadian nyaris celaka (near miss), dan kecelakaan.

Kelelahan pengemudi dapat berkaitan dengan kurangnya waktu tidur, jadwal kerja yang tidak teratur, mengemudi dalam durasi panjang, serta terbatasnya waktu istirahat. Namun, kondisi tersebut tidak dapat langsung dinyatakan terjadi pada pengemudi PT XYZ apabila belum didukung oleh jadwal kerja, rekapitulasi jam operasional, catatan perjalanan, atau dokumen perusahaan lainnya. Oleh sebab itu, pembahasan mengenai kelelahan dalam penelitian ini digunakan sebagai dasar teoritis untuk memahami salah satu aspek yang diatur dalam SOP K3, bukan sebagai kesimpulan mengenai kondisi aktual seluruh pengemudi PT XYZ.

Selain kelelahan, tekanan operasional seperti jadwal pengiriman yang ketat dapat membentuk perilaku pengemudi. Chen et al. (2021) menjelaskan bahwa jadwal pengiriman yang dinilai terlalu ketat dapat berkaitan dengan

pandangan pengemudi terhadap batas kecepatan, aturan jam kerja, dan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan. Temuan tersebut menunjukkan bahwa kondisi operasional tidak hanya dapat membentuk perilaku berkendara, tetapi juga cara pengemudi menilai apakah suatu aturan keselamatan dianggap penting, realistis, dan dapat diterapkan dalam pekerjaan sehari-hari.

Sebagai upaya mengendalikan risiko tersebut, perusahaan logistik umumnya menetapkan Standar Operasional Prosedur (SOP) K3 bagi pengemudi truk. SOP tersebut mencakup penggunaan sabuk keselamatan (safety belt), kepatuhan terhadap batas kecepatan dan peraturan lalu lintas, pemeriksaan kendaraan sebelum beroperasi, penggunaan perlengkapan keselamatan, serta pengaturan waktu kerja dan istirahat. SOP K3 menjadi pedoman agar pengemudi dapat menjalankan pekerjaannya secara aman dan mendukung kelancaran operasional distribusi barang (Isuzu Astra, 2025).

Keberadaan SOP K3 belum tentu menghasilkan pemahaman dan penilaian yang sama pada setiap pengemudi. Sebagian pengemudi dapat memandang SOP sebagai bentuk perlindungan terhadap keselamatan, sedangkan pengemudi lainnya dapat menilai prosedur tertentu sebagai aturan yang kurang nyaman atau sulit diterapkan dalam kondisi operasional tertentu. Oleh karena itu, penelitian ini tidak hanya menyoroti keberadaan atau pelaksanaan SOP K3, tetapi lebih menekankan pada bagaimana pengemudi memahami, menilai, dan memaknai SOP tersebut.

Persepsi pengemudi penting untuk dikaji karena cara seseorang memandang suatu aturan dapat membentuk penerimaannya terhadap aturan tersebut. Gächter et al. (2025) menjelaskan bahwa perilaku mengikuti aturan tidak hanya dipengaruhi oleh pengawasan dan ancaman sanksi, tetapi juga oleh penghormatan intrinsik terhadap aturan serta harapan sosial yang berlaku. Dengan demikian, pengemudi dapat lebih terdorong mematuhi SOP apabila prosedur tersebut dipahami sebagai aturan yang bermanfaat, wajar, dan relevan dengan keselamatan kerjanya.

Permasalahan yang menjadi dasar penelitian ini terlihat dari data pelanggaran Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) kendaraan

operasional PT XYZ. Berdasarkan rekapitulasi perusahaan, selama periode April 2025 sampai Maret 2026 tercatat sebanyak 17 pelanggaran ETLE. Rekapitulasi pelanggaran berdasarkan periode pencatatan disajikan pada Tabel 1.1.

Tabel 1. 1 Rekapitulasi Pelanggaran ETLE Kendaraan Operasional PT XYZ
Periode April 2025–Maret 2026

No.	Tahun	Jumlah Pelanggaran	Persentase
1	2025	13	76,47%
2	2026	4	23,53%
Total		17	100%

Sumber: Diolah Penulis, 2026

Berdasarkan Tabel 1.1, terdapat 17 pelanggaran ETLE selama 12 bulan pengamatan, dengan rata-rata 1,42 pelanggaran per bulan. Sebanyak 13 pelanggaran tercatat selama sembilan bulan pada tahun 2025, sedangkan empat pelanggaran tercatat selama tiga bulan pada tahun 2026. Persentase kedua periode tersebut tidak dapat langsung digunakan untuk menyimpulkan bahwa jumlah pelanggaran mengalami penurunan karena durasi pengamatannya berbeda. Apabila dilihat berdasarkan rata-rata bulanan, tercatat 1,44 pelanggaran per bulan pada tahun 2025 dan 1,33 pelanggaran per bulan pada Januari sampai Maret 2026. Data tersebut menunjukkan bahwa pelanggaran masih tercatat selama kedua periode pengamatan.

Rekapitulasi pelanggaran ETLE juga dianalisis berdasarkan kendaraan operasional yang digunakan pada saat pelanggaran tercatat. Untuk menjaga kerahasiaan data perusahaan, nomor polisi kendaraan disamarkan dengan menutup dua angka menggunakan tanda bintang. Setiap kendaraan juga diberikan kode yang berbeda agar kendaraan dengan pola nomor polisi tersamar yang sama tetap dapat dibedakan dalam proses analisis. Distribusi pelanggaran berdasarkan kendaraan operasional dapat diidentifikasi pada Tabel 1.2 berikut ini.

Tabel 1.2 Rekapitulasi Pelanggaran ETLE Berdasarkan Kendaraan Operasional PT XYZ

No.	Kode kendaraan	Nomor polisi tersamar	Jumlah pelanggaran	Persentase
1	Kendaraan 01	B-98**-UWW	6	35,29%
2	Kendaraan 02	B-98**-UWW	3	17,65%
3	Kendaraan 03	B-95**-UWW	2	11,76%
4	Kendaraan 04	B-98**-UWW	2	11,76%
5	Kendaraan 05	B-95**-UWW	1	5,88%
6	Kendaraan 06	B-98**-UFZ	1	5,88%
7	Kendaraan 07	B-98**-UFZ	1	5,88%
8	Kendaraan 08	B-98**-UWW	1	5,88%
Total			17	100%

Sumber: Diolah Penulis, 2026.

Berdasarkan Tabel 1.2, pelanggaran ETLE tercatat pada delapan kendaraan operasional dengan jumlah keseluruhan sebanyak 17 pelanggaran. Kendaraan 01 dengan nomor polisi tersamar B-98**-UWW memiliki jumlah pelanggaran tertinggi, yaitu enam pelanggaran atau 35,29% dari total pelanggaran. Selanjutnya, Kendaraan 02 tercatat melakukan tiga pelanggaran atau 17,65%. Kendaraan 03 dan Kendaraan 04 masing-masing tercatat melakukan dua pelanggaran atau 11,76%, sedangkan Kendaraan 05, Kendaraan 06, Kendaraan 07, dan Kendaraan 08 masing-masing tercatat melakukan satu pelanggaran atau 5,88%.

Data tersebut menunjukkan bahwa catatan pelanggaran tidak tersebar secara merata pada seluruh kendaraan operasional. Sebanyak sembilan dari 17 pelanggaran atau 52,94% tercatat pada Kendaraan 01 dan Kendaraan 02. Namun, tingginya jumlah pelanggaran pada kendaraan tertentu tidak dapat langsung diartikan sebagai akibat dari kondisi teknis kendaraan. Pelanggaran ETLE dapat berkaitan dengan perilaku pengemudi, frekuensi penggunaan kendaraan, rute perjalanan, maupun jenis pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Selain itu, satu kendaraan operasional dapat digunakan oleh pengemudi yang berbeda.

Selain ditinjau berdasarkan periode dan kendaraan, rekapitulasi perusahaan juga menunjukkan adanya pengulangan pelanggaran pada sejumlah pengemudi. Temuan ini penting karena dapat memberikan

gambaran awal mengenai adanya ketidaksesuaian antara ketentuan keselamatan yang berlaku dan perilaku pengemudi yang tercatat di lapangan.

Tabel 1.3 Temuan Pelanggaran oleh Pengemudi Truk di PT XYZ

No.	Indikator	Temuan berdasarkan ETLE perusahaan	Status bukti
1	Jumlah pelanggaran ETLE	17 pelanggaran	Didukung rekapitulasi ETLE
2	Jumlah pengemudi yang terlibat	8 pengemudi	Didukung rekapitulasi ETLE
3	Pengemudi dengan minimal tiga pelanggaran	2 pengemudi	Didukung rekapitulasi ETLE
4	Pengemudi dengan pelanggaran terbanyak	Pengemudi dengan inisial "M**", total 5 kali dan "A**" total 4 kali melakukan pelanggaran	Didukung rekapitulasi ETLE
5	Kendaraan dengan pelanggaran terbanyak	B-98**-UWW sebanyak 6 kali	Didukung rekapitulasi ETLE
6	Pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi berulang	13 dari 17 catatan atau 76,47%	Didukung rekapitulasi ETLE

Sumber: Diolah Penulis, 2026

Berdasarkan Tabel 1.3, sebanyak delapan pengemudi terlibat dalam 17 catatan pelanggaran ETLE selama periode April 2025 hingga Maret 2026. Dari jumlah tersebut, dua pengemudi tercatat melakukan pelanggaran sedikitnya tiga kali, yaitu pengemudi berinisial M sebanyak lima kali dan pengemudi berinisial A sebanyak empat kali. Secara keseluruhan, 13 dari 17 catatan pelanggaran atau 76,47% berasal dari pengemudi yang tercatat melakukan pelanggaran lebih dari satu kali. Data tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar catatan pelanggaran bukan hanya berupa kejadian tunggal, tetapi melibatkan pengulangan pelanggaran pada pengemudi tertentu.

Data ETLE yang tersedia belum mengelompokkan seluruh catatan berdasarkan jenis pelanggarannya secara lengkap. Oleh karena itu, belum dapat dinyatakan bahwa seluruh 17 catatan merupakan pelanggaran tidak menggunakan sabuk keselamatan atau bahwa pelanggaran sabuk keselamatan

merupakan jenis pelanggaran yang paling dominan. Kesimpulan mengenai jenis pelanggaran hanya dapat dibuat apabila tersedia rekapitulasi yang memuat klasifikasi pelanggaran pada setiap kejadian.

Selain data ETLE, peneliti juga melakukan wawancara pendahuluan terhadap 15 pengemudi di PT XYZ. Hasil wawancara tersebut mengidentifikasi adanya sejumlah pengemudi yang memang belum menggunakan sabuk keselamatan secara konsisten. Beberapa alasan yang disampaikan meliputi rasa kurang nyaman, anggapan bahwa jarak perjalanan relatif dekat, serta penyesuaian terhadap kondisi operasional tertentu. Alasan yang disampaikan pengemudi menunjukkan bahwa persoalan keselamatan tidak hanya berkaitan dengan pengetahuan mengenai keberadaan SOP K3. Pengemudi dapat mengetahui aturan yang berlaku, tetapi tetap memiliki penilaian yang berbeda mengenai manfaat, kenyamanan, dan kebutuhan untuk menerapkan aturan tersebut pada setiap perjalanan. Kondisi ini menunjukkan bahwa persepsi pengemudi menjadi aspek penting untuk dikaji, terutama berkaitan dengan cara mereka memahami tujuan SOP, menilai manfaatnya, serta memandang kesesuaiannya dengan kondisi operasional di lapangan.

Data pelanggaran ETLE tidak dapat digunakan sebagai ukuran langsung terhadap persepsi pengemudi. Data tersebut hanya menunjukkan perilaku pelanggaran yang tercatat secara administratif. Namun, keberadaan 17 catatan pelanggaran, keterlibatan delapan pengemudi, serta pengulangan pelanggaran pada pengemudi tertentu dapat digunakan sebagai dasar empiris untuk menunjukkan adanya kesenjangan antara ketentuan keselamatan perusahaan dan perilaku yang terjadi di lapangan. Kesenjangan tersebut menjadi alasan penting untuk meneliti bagaimana pengemudi memahami, menilai, dan memaknai SOP K3 yang berlaku di PT XYZ.

Penelitian sebelumnya telah membahas berbagai faktor yang berkaitan dengan keselamatan pengemudi, seperti kelelahan, tekanan jadwal pengiriman, kepatuhan terhadap peraturan, dan perilaku berkendara berisiko. Mabry et al. (2022) membahas pengaruh kelelahan terhadap kemampuan kognitif dan motorik pengemudi, sedangkan Chen et al. (2021) membahas

hubungan antara jadwal pengiriman yang ketat dengan pandangan serta kepatuhan pengemudi terhadap aturan keselamatan. Meskipun demikian, penelitian yang secara khusus mengkaji cara pengemudi truk memahami dan menilai SOP K3 perusahaan, khususnya dalam konteks operasional PT XYZ, masih terbatas.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini difokuskan pada analisis persepsi sopir truk tentang SOP K3 di PT XYZ, Jakarta Utara. Persepsi tersebut dikaji melalui cara pengemudi memahami dan menilai SOP yang berkaitan dengan penggunaan alat keselamatan, kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, pemeriksaan kendaraan, serta manajemen kelelahan. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai aspek SOP K3 yang telah dipahami dan diterima oleh pengemudi, aspek yang masih dipandang kurang penting atau sulit diterapkan, serta faktor-faktor yang membentuk terbentuknya persepsi pengemudi dalam kegiatan pengiriman logistik.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka dapat diidentifikasi permasalahan sebagai berikut:

1. Belum diketahui secara terukur persepsi pengemudi tentang SOP K3 yang berlaku di PT XYZ.
2. Adanya pelanggaran ETLE yang dilakukan secara berulang menunjukkan perlunya mengkaji pemahaman dan penilaian pengemudi tentang aturan keselamatan.
3. Belum diketahui persepsi pengemudi tentang penggunaan alat keselamatan, aturan lalu lintas, pemeriksaan kendaraan, dan manajemen kelelahan.
4. Terdapat perbedaan penilaian pengemudi mengenai pentingnya penggunaan sabuk keselamatan dalam kegiatan operasional.

1.3 Batasan Masalah

Agar penelitian lebih terarah, maka batasan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Penelitian dilakukan pada pengemudi truk aktif di PT XYZ, Jakarta Utara.

2. Penelitian hanya mengkaji persepsi pengemudi tentang SOP K3 yang berlaku di PT XYZ, Jakarta Utara.
3. Penelitian tidak menilai pelaksanaan, efektivitas, atau tingkat kepatuhan terhadap SOP K3 secara langsung

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penelitian ini berfokus pada persepsi sopir truk tentang SOP Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di PT XYZ. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

“Apakah persepsi pengemudi tentang SOP Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang berlaku di PT XYZ sudah positif?”

1.5 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menilai persepsi pengemudi truk tentang SOP Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang berlaku di PT XYZ, Jakarta Utara.

Secara khusus, penelitian ini bertujuan untuk memperoleh gambaran persepsi pengemudi tentang:

1. Tujuan, manfaat, dan pentingnya SOP K3;
2. Penggunaan alat keselamatan dalam kegiatan berkendara;
3. Aturan dan keselamatan lalu lintas;
4. Pemeriksaan kendaraan sebelum digunakan; dan
5. Manajemen kelelahan dan waktu istirahat pengemudi.

Hasil pengukuran tersebut digunakan untuk mengetahui apakah persepsi pengemudi tentang SOP K3 berada pada kategori positif berdasarkan kriteria interpretasi yang telah ditetapkan.

1.6 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1.6.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam kajian mengenai

persepsi pekerja tentang SOP Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada sektor transportasi dan logistik. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang membahas persepsi pengemudi tentang aturan keselamatan berkendara, penggunaan alat keselamatan, pemeriksaan kendaraan, serta manajemen kelelahan.

1.6.2 Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai persepsi pengemudi tentang SOP K3 yang berlaku di PT XYZ, terutama pada aspek penggunaan alat keselamatan, aturan lalu lintas, pemeriksaan kendaraan, dan manajemen kelelahan. Hasil penelitian juga dapat membantu perusahaan mengidentifikasi aspek SOP K3 yang telah dipahami dan dinilai positif oleh pengemudi serta aspek yang masih memerlukan penjelasan, sosialisasi, atau pembinaan lebih lanjut.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat mendorong pengemudi untuk meningkatkan pemahaman mengenai tujuan dan manfaat SOP K3 sebagai pedoman perlindungan keselamatan selama menjalankan kegiatan operasional.
- c. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan rujukan untuk mengembangkan penelitian tentang persepsi, keselamatan berkendara, dan SOP K3 pada sektor logistik dengan cakupan responden, lokasi, atau metode penelitian yang berbeda.