

## **ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI SAFETY DRIVING PADA OPERATOR FORKLIFT DI AREA KERJA WAREHOUSE PT X JAKARTA**

**Kalit Hidayat Budi Nugroho, Ekawati, Ida Wahyuni**

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Universitas Diponegoro

Email: [kalitnugroho@gmail.com](mailto:kalitnugroho@gmail.com)

**Abstract:** *Work in industries has high-risk harmful potency, in fact of the production process in using of aids for moving big material such as crane and forklift. Warehouse area of PT X has nine forklifts which consist of four battery engine and five diesel engine forklifts. The aim of this research is to analyse the factors which influence safety driving forklift operator in PT X. Method of this research is descriptive qualitative research which it combines with cross-sectional research plan. Subject of this research consists of seven people as the main informant and one person as triangulation informant. Result of this research shows the age and duration of work factors of forklift operator in accordance with standard operational procedure that issued by the government, forklift operator have had the knowledge of safety driving, some forklift operator are working out of procedures in operating the forklift, forklift which is used in standard and good condition, the company has to serve safety driving training and all operator have had to follow the training when making TIO/SIO process, the company have had the standard operational procedure and socialise to forklift operator, controlled by supervisors such as reprimand and punching TIO while the operator is out of the procedure, as a workmate is good to remind each other but to be reluctant to remind senior. This research suggests the company pays attention to the operator who works out of procedure explicitly.*

**Keyword:** *Safety driving, forklift, forklift operator*

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Pekerjaan di sektor industri mempunyai potensi 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.<sup>1</sup>

*Forklift* adalah alat yang memungkinkan seseorang untuk mengangkat dan menempatkan barang dengan beban yang berat dan besar. Namun, ada risiko cedera atau kematian apabila operator *forklift* belum terlatih untuk menggunakan *forklift*, tidak mengerti cara mengoperasikan *forklift*, pengoperasian *forklift* dengan sembarangan atau menggunakan *forklift* yang tidak aman karena *forklift* tersebut rusak.<sup>2</sup>

Setiap tahun hampir 100 pekerja meninggal dan 20.000 terluka parah dalam kecelakaan *forklift*. Menurut *National Traumatic Occupational Fatalities (NTOF)*, 1530 pekerja meninggal akibat kecelakaan *forklift* yang sering terjadi dan menyebabkan kematian yaitu *forklift* terguling, kaki pekerja tertabrak oleh *forklift*, pekerja yang tertabrak oleh *forklift* dan pekerja yang terjatuh dari *forklift*.<sup>2</sup> Hasil penelitian yang dilakukan oleh *Health and Safety Executive* di Inggris tahun 2010/2011 menyatakan bahwa kendaraan besar dan *forklift* merupakan agen yang paling sering terjadi kecelakaan. Di sektor industri, transportasi dan storage adalah penyumbang terbesar kecelakaan kerja, faktor penyebabnya adalah :*Forklift* (811), Mobil pribadi (375),

Container (370) dan hand Pallet (319).<sup>3</sup>

PT X merupakan salah satu perusahaan kelas dunia berbasis solusi yang merupakan distributor peralatan berat, pertambangan, dan energi. Selain sebagai distributor alat berat, PT X juga menyediakan jasa *after selling* untuk perawatan dan *maintenance* alat berat telah tersebar di hampir seluruh kota dan site di seluruh Indonesia dan mempunyai kantor pusat di daerah Cakung Jakarta Timur.

Berdasarkan data dari perusahaan, untuk area kerja *warehouse* terdapat total 14 operator *forklift* yang terbagi menjadi 10 operator utama dan 4 operator cadangan yang mempunyai rentan usia antara 21-37 tahun. Hasil analisis *Behaviour Based Safety (BBS)* untuk periode Juni 2016 menunjukkan bahwa masih ditemukan perilaku berisiko yang dilakukan oleh operator *forklift* yang berkendara dengan tidak aman. Dari hasil pengukuran fatigue yang dilakukan oleh perusahaan pada operator *forklift* di area kerja *warehouse* menunjukkan hasil bahwa 13 operator mengalami kelelahan ringan dan 1 operator *forklift* mengalami kelelahan menengah.

Observasi awal yang dilakukan oleh peneliti pada empat operator *forklift* ditemukan operator *forklift* yang tidak menggunakan Alat Pelindung Diri seperti *seat belt* pada saat mengoperasikan *forklift*. Setelah peneliti tanyakan langsung dengan operator tersebut alasan mengapa tidak menggunakan *seat belt* karena dirasanya mengganggu pekerjaan dan dapat memperlama pekerjaan karena harus lepas pasang *seat belt* saat operator *forklift* naik turun *forklift* untuk melakukan pemeriksaan barang.

Selain itu juga ditemukan operator *forklift* yang mengendarai *forklift* dengan kecepatan yang sudah ditentukan dan memarkir *forklift* tidak pada tempat yang telah disediakan.

Tujuan dari penelitian ini yaitu menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi *Safety Driving* pada operator *forklift* di area kerja *warehouse* PT X Jakarta.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini bersifat deskriptif dengan menggunakan metode kualitatif, pendekatan *cross sectional*. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan *total sampling* dimana semua operator yang memiliki SIO berjumlah tujuh orang dijadikan informan utama penelitian. Sedangkan informan triangulasi dalam penelitian ini yaitu leader *warehouse* sebanyak satu orang.

Pengumpulan data pada penelitian ini dengan cara observasi dan wawancara mendalam (*indepth interview*) pada informan utama dan informan triangulasi sebagai penguat data. Pengumpulan fakta dari peristiwa-peristiwa yang bersifat khusus kemudian masuk dalam kesimpulan yang bersifat umum.

Penelitian ini menggunakan teknik triangulasi dan perpanjangan pengamatan untuk mengetahui validitas hasilnya. Teknik triangulasi dilakukan dengan cara membandingkan hasil wawancara informan dengan hasil observasi, dokumentasi, dan kuisioner serta melakukan wawancara mendalam pada informan triangulasi.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Karakteristik Informan

Informan utama berjumlah tujuh orang yang merupakan operator *forklift* yang telah

mempunyai SIO. Operator yang menjadi informan juga telah mempunyai TIO yaitu lisensi khusus dari perusahaan.

Berdasarkan Permenakertrans Nomor PER.09/MEN/VII/2010 tentang Operator dan Petugas Pesawat Angkat dan Angkut, operator *forklift* terbagi menjadi dua kelas yaitu kelas I dan kelas II. Untuk operator *forklift* di area kerja *warehouse* termasuk dalam operator kelas II karena beban maksimal barang yang diangkat tidak lebih dari 15 ton. Persyaratan yang harus dipenuhi oleh operator kelas II berdasarkan peraturan yaitu:<sup>4</sup>

- a. Sekurang-kurangnya berpendidikan SLTP/ sederajat.
- b. Berpengalaman sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun membantu pelayanan di bidangnya
- c. Berbadan sehat menurut keterangan dokter
- d. Umur sekurang-kurangnya 19 tahun
- e. Memiliki lisensi K3 dan buku kerja.

Dari kriteria yang ada dalam peraturan tersebut dapat diketahui bahwa informan utama telah memenuhi kriteria yang disyaratkan oleh pemerintah yaitu untuk usia yaitu lebih dari 19 tahun dan untuk masa kerja lebih dari satu tahun dalam bidang yang sama.

Informan utama jika diligit dari jenis *forklift* yang digunakan terbagi menjadi dua yaitu operator *forklift* diesel yang bekerja pada daerah *loading* dan *unloading* sedangkan operator *forklift* baterai bekerja pada daerah *warehouse* dalam.

Informan triangulasi hanya berjumlah satu orang yaitu *leader warehouse*. Informan triangulasi memiliki masa kerja yang cukup lama di bidangnya yaitu dua puluh satu tahun.

## B. Hasil Wawancara Mendalam

### 1. Pengetahuan

Informan utama telah mengetahui apa yang dimaksud dengan pengertian *safety driving*, perilaku kerja aman, perilaku kerja tidak aman, bahaya, dan dampak yang dapat ditimbulkan jika melanggar prosedur kerja yang berlaku. Akan tetapi hal tersebut tidak sejalan dengan hasil observasi karena masih saja ditemukan operator yang melanggar prosedur kerja yang berlaku.

Hal tersebut sejalan dengan pendapat Notoatmodjo dimana perilaku yang didasari oleh pengetahuan, kesadaran, dan sikap positif maka sikap tersebut akan berlangsung lama (*long lasting*). Sebaliknya jika perilaku tersebut tidak didasari oleh pengetahuan dan kesadaran maka tidak akan berlangsung lama.<sup>5</sup>

Penelitian yang dilakukan pada supir bis ekonomi trayek Semarang-Surabaya menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety driving*.<sup>6</sup>

### 2. Sikap

Informan berpendapat hal yang dilakukan untuk menghindari kecelakaan saat mengoperasikan *forklift*

yaitu dengan cara mematuhi semua prosedur kerja yang berlaku. Akan tetapi operator juga mengakui jika mereka dengan sengaja melakukan pekerjaan yang melanggar prosedur dengan berbagai. Hasil observasi yang masih ditemukan operator yang melanggar prosedur kerja.

Menurut penjelasan Gerungan, sikap mempengaruhi perilaku seseorang lewat suatu proses pengambilan keputusan yang teliti dan beralasan serta berdampak. Perilaku tidak banyak ditentukan oleh sikap umum tetapi oleh sikap yang spesifik terhadap suatu hal.<sup>7</sup> Penelitian tentang hubungan karakteristik pekerja dengan praktik penerapan prosedur keselamatan di PT. Bina Guna Kimia Ungaran menyebutkan hubungan antara sikap pekerja berhubungan positif dan berkorelasi cukup kuat dengan praktik penerapan prosedur keselamatan kerja.<sup>8</sup>

### 3. Kondisi Kendaraan

Informan utama menyatakan jika kondisi *forklift* yang digunakan semua dalam keadaan layak operasi. Hal tersebut didukung dengan *maintenance* yang dilakukan secara rutin oleh vendor. *Trouble* yang sering dirasakan oleh operator yaitu seperti *steer* yang susah digerakkan dan rem yang kurang berfungsi dengan baik.

Penelitian yang dilakukan pada pengemudi *road tank* di PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu dimana ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan praktik *safety driving*.<sup>9</sup>

#### 4. Pelatihan *Safety Driving*

Dari pihak perusahaan telah menyediakan pelatihan *safety driving* dalam mengoperasikan *forklift* dan semua operator telah mengikuti pelatihan tersebut pada saat pembuatan SIO/TIO. Bentuk pelatihan yang diberikan berupa materi dan praktik langsung dilapangan. Akan tetapi informan berpendapat jika pelatihan yang diberikan masih kurang dari segi materi dan informan merasa cepat lupa dengan materi yang diberikan.

Penelitian yang dilakukan oleh Avendika pada tahun 2016 pada supir bis ekonomi trayek Semarang-Surabaya menunjukkan bahwa ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku *safety driving*.<sup>6</sup>

#### 5. Prosedur Kerja

Informan utama mengatakan jika prosedur kerja saat mengoperasikan *forklift* yaitu melakukan pengecekan harian, menggunakan APD, menjaga kecepatan, menggunakan *spotter*, mempunyai izin mengemudi, dan mempunyai *attitude* yang baik. Informan utama juga mengatakan selama bekerja belum pernah terjadi

masalah ketika mereka bekerja tidak sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Informan juga mengakui jika mereka tidak memahami prosedur kerja yang berlaku secara rinci. Dari hasil pengamatan juga tidak ditemukan prosedur kerja yang terpasang di area kerja untuk mengingatkan operator saat bekerja.

Penelitian yang dilakukan Nofriandita yang menyatakan jika ada hubungan antara ketersediaan SOP dengan perilaku aman.<sup>10</sup> Hal ini juga sama dengan pendapat dari Geller yang mengungkapkan perubahan perilaku kepatuhan ke arah yang baik adalah internalisasi, dimana individu melakukan sesuatu karena memahami makna, mengetahui pentingnya tindakan dan keadaan ini. Hal seperti ini akan cenderung berlangsung lamadan menetap pada diri individu tersebut.<sup>11</sup>

#### 6. Pengawasan

Informan utama menyatakan jika ada pengawasan yang dilakukan oleh atasan, bentuk pengawasan yang dilakukan oleh atasan yaitu berupa teguran saat ada operator yang melanggar prosedur kerja yang berlaku. Pengawasan yang dilakukan oleh atas juga berpengaruh dalam informan melakukan pekerjaannya karena informan menganggap jika ada yang elalu mengingatkan jika berperilaku tidak aman. Untuk sanksi yang diberikan

pada saat operator melaggar prosedur yaitu dengan melubangi TIO akan tetapi hal tersebut dilapangan tidak berjalan.

Penelitian yang dilakukan oleh Karyani yang menyebutkan bahwa 113 pekerja di Schlumberger Indonesia diperoleh bahwa supervisor atau pengawas merupakan faktor yang paling berpengaruh terhadap perilaku aman.<sup>12</sup>

#### 7. Peran Teman Kerja

Hasil wawancara mendalam yang dilakukan dengan informan utama diketahui bahwa teman kerja informan saling mengingatkan, akan tetapi informan juga berpendapat jika masih merasa sungkan jika mengingatkan operator yang usia dan masa kerjanya lebih lama dibandingkan dengan dirinya. Informan utama juga berpendapat jika peran teman kerja berpengaruh dalam perilaku aman saat mengoperasikan *forklift*.

Penelitian yang dilakukan pada supir bis ekonomi trayek Semarang-Surabaya menunjukkan bahwa ada hubungan antara peran teman kerja dengan perilaku *safety driving*.<sup>6</sup> Sedangkan penelitian lain yang dilakukan oleh Muthia pada 2016 pada pengemudi *road tank* di PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu menunjukkan bahwa peran teman tidak berpengaruh pada perilaku *safety driving*.<sup>10</sup>

#### 8. Observasi Pengoperasian *Forklift*

Hasil observasi menunjukkan jika masih ada informan yang tidak melakuak pekerjaan sesuai prosedur kerja seperti tidak melakukan pengecekan harian secara rutin, tidak menggunakan *seat belt*, berbelok dengan menikung tajam, tidak fokus pada saat mengoperasikan *forklift*. Beberapa informan juga masih mengeluarkan anggota badannya untuk melihat kondisi yang ada di depannya karena barang yang dibawa menghalangi pandangan. Area parkir *forklift* juga masih terdapat barang-barang yang akan diangkut sedangkan seharusnya area parkir tersebut menjadi salah satu area steril. Semua informan juga tidak memarkirkan *forklift* pada tempat parkir yang disediakan saat sesudah melakukan pekerjaan, selain itu informan juga tidak melakukan pengecekan kondisi *forklift* setelah selesai mengoperasikannya.

#### 9. Observasi Kondisi *Forklift*

Pada observasi kali ini peneliti hanya mendampingi informan saat melakukan pengecekan harian. Hasil observasi yang dilakukan peneliti pada kondisi *forklift* diketahui jika semua *forklift* yang digunakan informan utama saat bekerja dalam keadan normal.

Hal tersebut dikarenakan selain ada program untuk pengecekan

harian, dari pihak vendor yang menangani *forklift* juga rutin melakukan pengecekan, selain itu setiap periode yang telah ditentukan akan ada penggantian *forklift* baru. Jika terjadi kerusakan atau masalah juga dari pihak vendor langsung menangani dan memperbaiki agar *forklift* tersebut dapat digunakan kembali sehingga pekerjaan tidak terganggu. Jika proses perbaikan memakan waktu lama maka dari pihak vendor akan mengirimkan *forklift* pengganti.

#### **KESIMPULAN**

1. Usia dan masa kerja informan telah memenuhi syarat berdasarkan Permenakertrans Nomor PER.09/MEN/VII/2010 tentang Operator dan Petugas Pesawat Angkat dan Angkut.
2. Informan utama telah mengetahui terkait pengetahuan tentang praktik *safety driving* saat mengoperasikan *forklift*.
3. Sikap informan utama dalam mengoperasikan *forklift* masih ada yang belum sesuai dengan prosedur dengan melakukan perilaku tidak aman saat mengoperasikan *forklift*.
4. Kondisi kendaraan yang digunakan oleh operator dalam keadaan baik dan telah sesuai standar. Hal tersebut didukung dengan adanya *maintenance* secara rutin oleh vendor.
5. Pelatihan mengenai *safety driving* saat mengoperasikan

*forklift* telah disediakan perusahaan saat pembuatan SIO/TIO. Pelatihan *safety driving* juga mempengaruhi perilaku aman saat operator mengoperasikan *forklift*.

6. Prosedur terkait pengoperasian *forklift* telah tersedia dari perusahaan dan telah diinformasikan pada operator, akan tetapi masih saja ada operator yang tidak melakukan prosedur kerja yang telah ditetapkan.
7. Pengawasan yang dilakukan oleh atasan sangat berpengaruh terhadap perilaku aman yang dilakukan oleh operator.
8. Peran teman kerja juga mempengaruhi operator dalam berperilaku aman saat mengoperasikan *forklift*, akan tetapi masih ada beberapa yang merasa sungkan untuk saling mengingatkan karena segan mengingatkan yang lebih senior.

#### **SARAN**

1. Bagi Perusahaan
  - a. Mensosialisasikan kembali prosedur kerja mengoperasikan *forklift* dengan cara menempelkan prosedur tersebut di *forklift*.
  - b. Perlu dilakukan *refresh* dan evaluasi mengenai *safety driving* operator misal setiap 2 atau 3 tahun sekali.
  - c. Segera dilakukan penunjukan PIC EHS di area *warehouse* agar ada yang mengawasi dan mempunyai wewenang penuh untuk menegur dan memberikan sanksi pada operator yang melanggar.

- d. Meningkatkan koordinasi antara PIC EHS warehouse, leader warehouse, EHS HO, dan operator di lapangan untuk mengontrol jalannya kegiatan di lapangan. Koordinasi akan lebih baik jika tersusun alur komunikasi yang terencana.
2. Bagi Operator
  - a. Segera memperbaiki perilaku tidak aman yang masih dilakukan agar mengurangi bahaya dan dampak yang ditimbulkan baik bagi dirinya sendiri maupun lingkungan sekitar pada saat mengoperasikan *forklift*.
  - b. Diharapkan operator memahami kembali prosedur kerja yang dilakukan saat mengoperasikan *forklift*.
3. Bagi Peneliti Lain
  - a. Peneliti lain dapat melakukan penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi *safety driving* dengan menggali variabel-variabel dengan lebih dalam seperti postur kerja, pengaruh manajemen, ataupun terkait stres kerja saat mengoperasikan *forklift*.
3. Health and Safety Experience. *Workplace Transport in Great Britan*. London: Health and Safety Experience; 2012.
4. Permenaker RI No. PER.09/MEN/VII/2010 tentang Operator dan Petugas Pesawat Angkat dan Angkut. Jakarta; 2010.
5. Notoatmodjo S. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta; 2010.
6. Avendika, Bagoes P. *Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Safety Driving pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang-Surabaya*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro. Semarang; 2016.
7. Slamet. *Analisis Perbedaan Pengetahuan Sikap dan Praktik Pencegahan Kecelakaan Kerja Sebelum dan Sesudah Sosialisasi K3 (Studi Kasus di Perusahaan Informal Percetakan Garam Trimulyo Juana)*. Semarang; Skripsi. Universitas Diponegoro; 2014.
8. Kurniawan B, Lestanyo D, Murtiningsih D. Hubungan Karakteristik Pekerja Dengan Praktik Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja di PT. Bina Guna Kimia Ungaran: 2006.
9. Ayuningtyas, Muthia. *Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving pada Pengemudi Road Tank PT. Pertamina EP Asset 4 Field Cepu*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro. Semarang; 2016.
10. Nofriandita Y. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Bekerja yang Aman pada Pekerja Bengkel Service Mobil di Depok*. Skripsi. Universitas Indonesia; 2012.

#### DAFTAR PUSTAKA

1. Petra. *Kecelakaan Kerja dan Implamentasi Peraturan Keselamatan Kerja Pada Penggunaan Crane dan Excavator*. Jakarta: Petra; 2010.
2. Division of Occupational Safety and Health. *Forklift Safety Guard*. Washington: Department of Labor and Industries. 2007.



11. Geller E. *The psychology of Safety Handbook*. USA: Levis Publisher; 2001.
12. Karyani. *Faktor-Faktor yang berpengaruh pada Perilaku Aman (Safe Behaviour) di Schlumberger Indonesia*. Skripsi. Universitas Indonesia; 2005.

