

Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*) Kurir Perusahaan Ekspedisi X di area Gresik & Surabaya

Fitria Nurhidayah¹, Am Maisarah Disnirama² dan Ponti Almas Karenina³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Jurusan Teknik Permesinan Kapal, Politeknik
Perkapalan Negeri Surabaya, Surabaya 60111

E-mail: fitrianurhidayah@ppns.ac.id

Abstrak

Kurir yang mengantar barang berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas selama bekerja. perilaku berkendara (*riding behaviour*) merupakan pendekatan dalam mencegah kecelakaan kerja melalui perubahan perilaku. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara (*riding behaviour*) pada kurir area Gresik & Surabaya. Populasi yang digunakan adalah seluruh kurir perusahaan ekspedisi di area Gresik & Surabaya dengan sampel yang digunakan adalah 150 dari 881 orang. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan teknik kuisioner yang sudah diuji validitas dan reliabilitas. Variabel bebas yang digunakan dalam penelitian ini ada usia, lama berkendara, kepemilikan SIM, dan target pengiriman harian. Sedangkan variabel terikat yang digunakan dalam penelitian ini adalah perilaku berkendara (*riding behaviour*) yang dilakukan kurir perusahaan ekspedisi X di area Gresik & Surabaya. Pengumpulan data menunjukkan bahwa variabel yang berhubungan adalah variabel usia dengan nilai $p\text{-value} = 0,001 < 0,05$, lama berkendara dengan nilai $p\text{-value} 0,012 < 0,05$ dan target pengiriman harian dengan nilai $p\text{-value} 0,029 < 0,05$. Rekomendasi yang dapat diberikan berdasarkan hasil analisis tersebut adalah mengadakan program orientasi dan memberikan pendampingan terhadap kurir baru, memberikan briefing di setiap pagi dengan menekankan materi tentang pentingnya *riding behaviour*, evaluasi dan inspeksi terkait keselarasan praktik kerja dengan SOP yang berjalan, menyediakan kotak saran untuk menyampaikan keluhan pekerja dan membuat work instruction tentang batas muatan aman dan standar pengangkutan pengiriman paket.

Kata Kunci: Ekspedisi, kurir, perilaku berkendara (*riding behaviour*)

Abstract

Couriers who deliver goods are at risk of experiencing traffic accidents while working. Riding behavior is an approach to preventing work accidents through behavioral changes. The purpose of this study is to determine the factors related to riding behavior in couriers in the Gresik & Surabaya area. The population used was all couriers of expedition companies in the Gresik & Surabaya area with a sample of 150 out of 881 people. Data collection was carried out using a questionnaire technique that had been tested for validity and reliability. The independent variables used in this study were age, driving duration, driving license ownership, and daily delivery targets. While the dependent variable used in this study was riding behavior carried out by couriers of expedition company X in the Gresik & Surabaya area. Data collection showed that the related variables were age with a $p\text{-value} = 0.001 < 0.05$, driving duration with a $p\text{-value} of 0.012 < 0.05$ and daily delivery targets with a $p\text{-value} of 0.029 < 0.05$. Recommendations based on the analysis include conducting orientation programs and mentoring new couriers, providing morning briefings emphasizing the importance of riding behavior, conducting evaluations and inspections to ensure work practices align with existing SOPs, providing a suggestion box for employee complaints, and creating work instructions on safe load limits and package delivery standards.

Keywords: Courier, Expedition, riding behavior

1. PENDAHULUAN

Revolusi industri 4.0 telah membawa dampak signifikan bagi berbagai sektor di Indonesia, terutama di dunia bisnis. Salah satu dampak dari perkembangan revolusi industri 4.0 yaitu dengan adanya integrasi internet dalam proses bisnis yang memfasilitasi sistem perdagangan daring melalui platform electronic commerce (E-

commerce) dan media digital. Platform E-commerce bekerjasama dengan perusahaan pengiriman barang untuk mengelola pengiriman barang yang melibatkan kurir sebagai bagian integral dari proses tersebut.

Kurir yang mengantar barang berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas selama bekerja. Makin banyak permintaan pengiriman akan berbanding lurus dengan meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas. Kurir dituntut untuk melakukan pengiriman tepat waktu dan sesuai dengan alamat yang berbeda setiap harinya. Dengan adanya hal ini perusahaan pengiriman barang wajib memberikan dan menjamin perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja.

Data badan pusat statistik menyatakan jumlah kecelakaan tahun 2022 yaitu 139.258 kasus, korban meninggal 28.131 orang, korban luka berat 13.364 orang dan korban luka ringan sebanyak 160.449 orang. Berdasarkan data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia jumlah kecelakaan kerja sepanjang tahun 2023 telah terjadi sebanyak 148.307 kasus, angka ini naik sekitar 0,06% dibandingkan tahun 2022 dengan jumlah 140.248 kasus..

riding behaviour merupakan perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas yang didalamnya merupakan dasar pelatihan berkendara dengan memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang (Ariwibowo, 2013:4).

Perilaku adalah keseluruhan aktivitas makhluk hidup (manusia) yang bisa diamati baik secara langsung maupun tidak oleh pihak luar. Perilaku merupakan hasil dari pengaruh internal dan eksternal berupa pemahaman dan aktivitas seseorang. Perilaku diawali dari pengalaman pribadi seseorang serta pengaruh dari lingkungannya, kemudian dari keduanya dapat diketahui, dipersepsikan dan diyakini sehingga terbentuklah perilaku. Perilaku memiliki domain pengetahuan, sikap dan praktik.

Berdasarkan hasil wawancara pada supervisor HSE dikatakan bahwa kecelakaan di perusahaan pengiriman dari tahun 2023 ke tahun 2024 mengalami kenaikan terutama di daerah Gresik & Surabaya. Dari data kecelakaan kerja di perusahaan pengiriman barang ditemukan 48 kasus dengan 80% penyumbang kecelakaan merupakan pengiriman barang menggunakan kendaraan roda 2. Jumlah kecelakaan kerja di tahun 2024 khususnya kendaraan roda 2 dari bulan Januari - Agustus terdapat 46 kasus dengan korban luka berat 7, korban luka ringan 39.

Berdasarkan observasi awal dengan dilakukan wawancara 5 kurir, ditemukan 3 dari 5 kurir pernah mengalami kecelakaan pada saat mengantarkan paket selama kurun waktu 1 tahun terakhir. Pendidikan dari ke-3 kurir tersebut adalah pendidikan dasar serta pendidikan menengah & dari pengakuan mereka pernah melanggar lalu lintas seperti bermain hp, menerobos lampu merah. Selain itu ditemukan beberapa tindakan tidak aman ketika pengiriman seperti pembawaan paket berlebih, tidak menggunakan APD pada saat pengiriman seperti Jaket & Sepatu.

Dengan survei awal serta beberapa data pendukung peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara (*riding behaviour*) kurir perusahaan ekspedisi X di area Gresik & Surabaya.

2. METODE

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif bersifat deskriptif, populasi dalam penelitian ini 881 orang dengan sampel 150 orang. Variabel bebas yang digunakan dalam penelitian ini adalah usia, lama berkendara, kepemilikan SIM dan target pengiriman harian. Sedangkan variabel terikat dalam penelitian ini adalah perilaku berkendara (*riding behaviour*) yang dilakukan kurir perusahaan ekspedisi X di area Gresik & Surabaya.

Pada penelitian ini analisis data melalui tiga tahap yaitu analisis univariat, bivariat & multivariat dengan disertai beberapa uji validitas dan reliabilitas. Analisa univariat digunakan untuk mengetahui gambaran distribusi frekuensi dari variabel dependent dan independent, sedangkan analisa bivariat dan multivariat digunakan untuk mengetahui hubungan dari variabel dependent dan independent.

Pada penelitian ini analisis bivariat dilakukan dengan uji statistik chi-square. Tingkat kepercayaan pada penelitian ini sebesar 95% dengan nilai α 0,05. Jika Pvalue \geq 0,05, maka Ho diterima dan Ha ditolak yang berarti tidak ada hubungan antara kedua variabel. Sebaliknya jika p value $<$ 0,05 maka Ho ditolak dan Ha diterima berarti terdapat hubungan antara kedua variabel.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Usia dengan perilaku berkendara (*riding behaviour*)

Lama hidup responden, terhitung sejak lahir hingga dilakukan penelitian dihitung dalam tahun lahir. Distribusi usia responden dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 3. 1 Distribusi frekuensi usia pada Kurir pengiriman barang

Usia	Tidak Aman		Aman		Total		p - value
	n	%	n	%	n	%	
<30 Tahun	35	23%	29	19%	64	43%	0,001
≥30 Tahun	70	47%	16	11%	86	57%	
Total	105	70%	45	30%	150	100%	

Berdasarkan hasil output spss diatas dapat dilihat dari nilai pada uji Pearson Chi – Square hasilnya 0,001 < 0.05 sehingga H_0 ditolak dan dapat disimpulkan ada hubungan antara usia dengan perilaku berkendara (*riding behaviour*) pada kurir area Gresik & Surabaya.

Fakta yang ditemukan di lapangan bahwa kurir dengan usia ≥ 30 tahun cenderung memiliki perilaku berkendara (*riding behaviour*) dengan kategori tidak aman. Beberapa responden menjelaskan, seiring bertambahnya usia mereka merasa bahwa kemampuan dalam hal berkendara dinilai sudah ahli serta area / lokasi kerja dalam melakukan pengantaran paket hanya di satu distrik tertentu, sehingga mereka menilai bahwa perilaku keselamatan berkendara tidak berpengaruh dalam keselamatan saat berkendara. Meskipun usia dapat berperan dalam mengubah perilaku seseorang, namun hal tersebut bisa dipengaruhi oleh banyak faktor lain yang menghambat perilaku seseorang. Misalnya, tingkat pendidikan seseorang memiliki dampak yang signifikan terhadap cara mereka memproses informasi dan mengubah perilaku mereka. Akibatnya, bahkan pada usia yang matang, seseorang dengan tingkat pendidikan yang rendah kemungkinan akan mengalami hambatan dalam mengubah perilaku mereka (asriani et al., 2021).

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Jasmen Manurung (2019), yang juga menemukan bahwa usia berhubungan signifikan dengan perilaku aman saat berkendara, namun demikian meskipun usia dapat menjadi faktor yang memengaruhi perilaku berkendara (*riding behaviour*) secara teoritis, diperlukan variabel pendukung lain seperti pelatihan, budaya kerja, dan pengawasan untuk memperkuat pengaruhnya terhadap perilaku keselamatan berkendara.

B. Lama Berkendara dengan *Behaviour Based*

Data lama berkendara yang telah diperoleh dari data sekunder kemudian dilakukan uji chi square dengan variabel Perilaku Berkendara (*riding behaviour*). Berikut ini merupakan tabel hasil uji chi square antara masa berkendara dengan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*).

Tabel 3.2 Uji Chi Square antara lama berkendara dengan perilaku berkendara (*riding behaviour*)

Lama Berkendara	Tidak Aman		Aman		Total		p - value
	n	%	n	%	n	%	
< 5 Tahun	31	21%	23	15%	54	36%	0,012
≥ 5 Tahun	74	49%	22	15%	96	64%	
Total	105	70%	45	30%	150	100%	

Hasil uji chi-square pada hubungan antara lama berkendara dengan perilaku berkendara (*riding behaviour*) menunjukkan nilai $p = 0.012 < 0.05$. Ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara lama berkendara dan perilaku berkendara (*riding behaviour*) kurir perusahaan ekspedisi X di area Gresik & Surabaya. Responden dengan pengalaman berkendara ≥ 5 tahun cenderung menunjukkan perilaku berkendara (*riding behaviour*) tidak aman (49%). Hal ini menunjukkan bahwa semakin lama seseorang berkendara, maka semakin besar kemungkinan mereka menunjukkan perilaku berkendara yang tidak aman. Pengalaman berkendara yang lebih lama tidak menjamin kurir lebih terampil dalam membaca situasi lalu lintas, menghindari risiko, dan menerapkan strategi keselamatan secara konsisten.

Penemuan ini sejalan dengan teori yang menyatakan bahwa pengalaman merupakan salah satu faktor yang membentuk perilaku kerja aman (Green, 2005). Kurir yang telah lama berkendara memiliki eksposur lebih terhadap berbagai situasi di jalan raya, yang secara tidak langsung meningkatkan kemampuan mereka dalam mengidentifikasi potensi bahaya dan bertindak sesuai prosedur keselamatan. Jasmen Manurung (2019) juga menyebutkan bahwa lama berkendara berhubungan positif dengan perilaku safety riding karena pengalaman membentuk kewaspadaan. Penelitian Qian (2024) yang menunjukkan bahwa tingkat pengalaman berkendara secara signifikan menurunkan perilaku berkendara yang menyimpang. Hal ini karena pengalaman tidak hanya meningkatkan kemampuan teknis, tetapi juga persepsi risiko dan pengambilan keputusan dalam kondisi darurat. Geller (2001) juga mengemukakan bahwa perilaku aman terbentuk dari pengulangan dan pembelajaran yang terus-menerus dalam pekerjaan.

Dengan demikian, pengalaman berkendara belum tentu memperkuat internalisasi nilai-nilai keselamatan. Maka dari itu, perusahaan disarankan untuk memberikan pembekalan tambahan atau pelatihan intensif bagi kurir yang masih dalam kategori pemula (<5 tahun) untuk meningkatkan perilaku keselamatan mereka.

C. Kepemilikan SIM dengan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*)

Data kepemilikan SIM yang telah diperoleh dari data wawancara kemudian dilakukan uji chi square dengan variabel Perilaku Berkendara (*riding behaviour*). Berikut ini merupakan tabel hasil uji chi square antara kepemilikan SIM dengan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*).

Tabel 3.3 Uji Chi Square antara kepemilikan SIM dengan perilaku berkendara (*riding behaviour*)

Kepemilikan SIM	Tidak Aman		Aman		Total		p - value
	n	%	n	%	n	%	
Tidak Memiliki SIM	75	50%	28	19%	103	69%	0,265
Memiliki SIM	30	20%	17	11%	47	31%	
Total	105	70%	45	30%	150	100%	

Hasil uji chi-square pada hubungan antara kepemilikan SIM dengan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*) menunjukkan nilai $p = 0.265 > 0,05$. Ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara kepemilikan SIM dan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*) pada kurir.

Fakta yang ditemukan di lapangan, responden yang memiliki SIM cenderung menunjukkan perilaku tidak aman dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM. Dimana tidak semua pengemudi kendaraan paham dan memahami makna peraturan lalu lintas. Penyebabnya adalah kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari makna dan rambu-rambu lalu lintas ditambah pada saat ujian memperoleh SIM, mereka lebih senang mendapatkan SIM dengan instan daripada mengikuti seluruh prosedur (Rahardjo, 2014).

Selain itu, sebenarnya mereka tahu bahwa kepemilikan SIM saat berkendara merupakan suatu hal yang sangat penting untuk keselamatan, hal ini sesuai dengan UU No 22 tahun 2009 pasal 106 ayat 5 mengenai perlengkapan kendaraan bermotor dimana dalam Undang - Undang tersebut dijelaskan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan bisa menunjukkan STNK (surat tanda normor kendaraan) atau surat tanda coba kendaraan bermotor, SIM (surat izin mengemudi), bukti lulus uji berkala dan bukti lain yang sah.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh RM teguh di tahun 2021 yang menyatakan bahwa Kepemilikan SIM berhubungan secara signifikan, dimana responden yang memiliki SIM mempunyai peluang berkendara aman dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM dengan berkendara tidak aman. Sebaiknya, selalu berhati-hati ketika berkendara, mematuhi rambu-rambu dan marka jalan, serta menghindari beberapa hal seperti jangan mengemudi jika lelah, jangan mengemudi dengan kecepatan tinggi, jangan mengemudi dibawah pengaruh alkohol dan narkoba (Muthfisari, 2007)

D. Target Pengiriman Harian dengan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*)

Data Target Pengiriman Harian yang telah diperoleh dari data sekunder kemudian dilakukan uji chi square antara target pengiriman harian terhadap perilaku berkendara (*riding behaviour*). Berikut ini merupakan tabel hasil uji chi square antara target pengiriman harian dengan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*).

Tabel 3.4 Uji Chi Square antara target pengiriman harian dengan perilaku berkendara (*riding behaviour*)

Target Pengiriman Harian	Tidak Aman		Aman		Total		p - value
	n	%	n	%	n	%	
Tidak Memenuhi	36	24%	24	16%	60	40%	0,029
Memenuhi	69	46%	21	14%	90	60%	
Total	105	70%	45	30%	150	100%	

Hasil uji chi-square pada hubungan antara target pengiriman harian dengan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*) menunjukkan nilai $p = 0.029 < 0,05$. Ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara target pengiriman harian dengan perilaku keselamatan bekerja pada kurir. Responden yang memenuhi target pengiriman harian cenderung menunjukkan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*) tidak aman sedangkan responden yang tidak memenuhi target cenderung menunjukkan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*) aman.

Berdasarkan wawancara dengan kurir bahwa banyak dari mereka dengan harus memenuhi target yang ditentukan oleh perusahaan dikarenakan keuntungan yang ditawarkan oleh perusahaan banyak sehingga mereka lebih mengutamakan pemenuhan target daripada keselamatan berkendara. Menurut penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Zulkifli (2024) tuntutan ekonomi mendorong orang untuk bekerja hingga larut malam untuk mencapai target pengiriman yang ditentukan perusahaan. Fenomena ini menunjukkan bahwa tuntutan finansial yang tinggi memaksa mereka untuk bekerja di luar jam kerja normal demi memenuhi kebutuhan ekonomi yang tinggi.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pengujian hubungan menggunakan uji chi square untuk melihat hubungan setiap variabel independen terhadap variabel dependen diperoleh hasil bahwa dari lima variabel yang memiliki hubungan dan pengaruh signifikan dengan Perilaku Berkendara (*riding behaviour*) yaitu usia, lama berkendara dan target pengiriman harian. Rekomendasi yang diberikan pada variabel yang berhubungan secara signifikan adalah memberikan program orientasi dan pendampingan kurir baru, mengadakan pelatihan secara berkala untuk mengukur peningkatan pengetahuan kurir terhadap Perilaku Berkendara (*riding behaviour*) dan menerapkan evaluasi dan pemberian sertifikasi internal tentang keselamatan berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar, 2012, Manajemen Lalu Lintas: Suatu Pendekatan Untuk Mengelola dan Mengendalikan Lalu Lintas, Transindo Gastama Media
- Amanda, L., Yanuar, F. and Devianto, D. (2019) 'PARTISIPASI POLITIK MASYARAKAT KOTA PADANG', VIII (1), pp. 179–188.
- Azwar, S. (2012) Reliabilitas dan Validitas.
- Badan Pusat Statistic.Statistik Transportasi Darat. Indonesia: 2022. <https://www.bps.go.id> (diakses pada tanggal 15 September 2024)
- Ditjen Perhubungan Darat, 2009, Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia, Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta
- Endroyo, B. and Tugiono (2007) 'Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja Konstruksi (Analysis of The Factors Causing Construction Work Accidents)', Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan, 9(1), pp. 21–31.
- Geller, E. Scott. 2001. Behavioral Analysis: A Necessary Precursor to Corrective Action. Professional, 45(3), 29-36
- Haryotedjo, Tri, 2012, Perilaku Peletakan Helm pada Sepeda Motor, Jurnal Seni Rupa dan Desain Volume 3 No.1 September-Desember
- Muliawan, J. et al. (2018) 'Analisa Penyebab, Dampak, Pencegahan dan Penanganan Korban Kecelakaan Kerja di Proyek Konstruksi', Jurnal Dimensi Pratama Teknik Sipil, 7(2), pp. 136–143. Available at: <http://publication.petra.ac.id/index.php/teknik-sipil/article/view/7697>.

- Nazir, 2005, Metode Penelitian, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Negara, I.C. and Prabowo, A. (2018) 'Penggunaan Uji Chi-Square untuk Mengetahui Pengaruh Tingkat Pendidikan dan Umur terhadap Pengetahuan Penasun Mengenai HIV-AIDS di Provinsi DKI Jakarta', Prosiding Seminar Nasional Matematika dan Terapannya 2018, 1(1), pp. 1-8.
- Rahardjo, Rinto, 2014, Tertib Berlalu Lintas, Shafa Media, Yogyakarta
- Septiana, D.A. and Mulyono (2014) 'FAKTOR YANG MEMPENGARUHI UNSAFE ACTION PADA PEKERJA DI BAGIAN PENGANTONGAN UREA', The Indonesian Journal of Occupational and Health, 3(1), pp. 25-34
- Setiarsih, Y., Setyaningsih, Y. and Widjasena, B. (2017) 'Hubungan Karakteristik Pekerja, Promosi K3, Dan Ketersediaan Alat Pelindung Diri (Apd) Dengan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja Mechanical Maintenance', Jkm, 5(5), pp. 2356-3346. Available at: <http://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm>.
- Sugiyono, D. (2017) Statistika Untuk Penelitian. Bandung: Alfabeta.
- Syamtingrum, M.D.P. (2017) 'pengembangan model hubungan faktor personal dan manajemen K3 terhadap tindakan aman (unsafe action) pada pekerja PT Yogya Indo Global', institut teknologi sepuluh nopember surabaya, pp. 57-90
- Widiyanti, Mila Kristina (2016) 'Gambaran *Behaviour Based* sebagai Upaya Penurunan Unsafe Action Pekerja Bagian Stamping Perusahaan Obat Nyamuk "X" Semarang Factory'. available at: <https://lib.unnes.ac.id/26239/1/6411412155.pdf>.