BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil observasi dan analisis terhadap perilaku pengemudi PT. Syncrum Logistics menggunakan metode Failure Mode and Effect Analysis (FMEA), dapat disimpulkan bahwa terdapat sejumlah perilaku kerja yang tidak sesuai dengan prosedur operasional standar (SOP) dan berpotensi tinggi menimbulkan risiko keselamatan kerja. Setiap perilaku dinilai berdasarkan tingkat keparahan dampaknya (Severity), kemungkinan terjadinya (Occurrence), dan kesulitan dalam mendeteksinya (Detection), sehingga diperoleh nilai Risk Priority Number (RPN) untuk menetapkan prioritas penanganan.
2. Dari sepuluh perilaku yang dianalisis, lima di antaranya menunjukkan nilai $RPN \geq 250$, yang menandakan bahwa perilaku tersebut termasuk dalam kategori risiko tinggi dan harus menjadi prioritas perbaikan. Perilaku dengan nilai RPN tertinggi adalah tidak melaporkan kerusakan kendaraan setelah berkendara (RPN: 378), diikuti oleh mengemudi sambil menggunakan ponsel (RPN: 300), tidak menggunakan sabuk pengaman (RPN: 270), dan mengabaikan waktu istirahat sesuai SOP (RPN: 270).
3. risiko keselamatan dalam operasional pengemudi bukan hanya berasal dari aspek teknis kendaraan, tetapi lebih banyak bersumber dari perilaku kerja yang kurang disiplin, kebiasaan yang keliru, dan lemahnya pengawasan serta pembinaan berkelanjutan. Di sisi lain, keberadaan SOP, pelatihan keselamatan, dan sistem pelaporan yang sudah tersedia belum sepenuhnya mampu mengubah pola perilaku pengemudi di lapangan.

V.2 Saran

Setelah dilakukan observasi dan analisis perilaku pengemudi pada PT. Syncrum Logistics, berikut saran yang dibuat oleh penulis:

1. Perusahaan perlu membangun sistem pelaporan yang lebih mudah, cepat, dan akuntabel. Aplikasi berbasis Android/iOS seperti *AppSheet*

dapat diintegrasikan dengan sistem fleet management, serta disertai fitur notifikasi dan pelaporan wajib sebelum pengemudi kembali bertugas.

2. Untuk menanggulangi perilaku tidak aman saat berkendara, seperti penggunaan ponsel dan tidak memakai sabuk pengaman, direkomendasikan pemasangan kamera kabin, sensor sabuk pengaman, dan sistem alarm istirahat otomatis. Teknologi ini tidak hanya membantu pendeteksian pelanggaran, tetapi juga memperkuat komitmen pengemudi terhadap SOP secara sadar.
3. Melakukan kunjungan langsung di pool saat keberangkatan dan saat kendaraan kembali perlu dioptimalkan. Pengemudi wajib menjalani briefing singkat harian yang dipimpin oleh tim HSE, untuk menanamkan kembali kesadaran keselamatan sebelum memulai aktivitas kerja.
4. Perusahaan dapat menetapkan sistem penghargaan bagi pengemudi dengan nilai ketaatan tinggi dan bebas pelanggaran, serta menerapkan sanksi bertingkat bagi pelanggaran dengan RPN tinggi. Hal ini akan menciptakan iklim kerja yang kompetitif dan mendorong internalisasi budaya keselamatan.
5. Pemberian materi pelatihan harus disesuaikan berdasarkan hasil analisis risiko tertinggi. Penyusunan ulang SOP dan materi defensive driving sebaiknya berbasis kasus nyata yang ditemukan dalam observasi, agar lebih relevan dan membumi bagi pengemudi.
6. Nilai-nilai RPN dari perilaku pengemudi dapat dijadikan indikator performa keselamatan dalam sistem audit internal perusahaan. Dengan demikian, perusahaan dapat melakukan evaluasi berkala secara obyektif, bukan hanya berdasarkan laporan insiden, tetapi juga dari potensi kegagalan yang berhasil diidentifikasi lebih awal.