

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Sektor transportasi darat, khususnya angkutan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), memiliki peran vital dalam mendukung mobilitas masyarakat dan pertumbuhan ekonomi wilayah. Dalam penyelenggaraan layanan transportasi bus, faktor keselamatan, kenyamanan, dan keterandalan operasional menjadi indikator utama yang menentukan kualitas pelayanan (Indi & Putri, 2022). Salah satu elemen terpenting untuk menjaga indikator tersebut adalah kompetensi pengemudi, karena merekalah yang berhadapan langsung dengan situasi jalan, keadaan penumpang, serta operasional kendaraan selama perjalanan.

Dalam konteks manajemen armada, audit pengemudi merupakan instrumen strategis untuk memastikan bahwa setiap pengemudi memiliki kemampuan teknis maupun non-teknis sesuai standar. Audit bukan hanya sekadar evaluasi, melainkan bentuk pengawasan yang membantu perusahaan mengelola risiko kecelakaan, meningkatkan efisiensi operasional, dan memastikan pelayanan yang aman serta profesional (Yuwono et al., 2024). Di berbagai sektor transportasi lain seperti penerbangan, pelayaran, dan perkeretaapian, mekanisme audit kemampuan dan sertifikasi kompetensi telah lama menjadi standar wajib. Hal ini menunjukkan bahwa kompetensi pengemudi merupakan pondasi dalam sistem keselamatan transportasi modern (Istiyanto et al., 2019).

Di Indonesia, standar kompetensi bagi pengemudi angkutan orang telah ditetapkan melalui Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) Nomor 269 Tahun 2014. SKKNI ini memuat serangkaian unit kompetensi yang mencakup aspek persiapan perjalanan, pemahaman regulasi, pengoperasian kendaraan, pelayanan kepada penumpang, hingga penerapan prinsip keselamatan (*safety driving*). Pemenuhan SKKNI menjadi langkah penting untuk memastikan pengemudi bekerja sesuai standar nasional sehingga risiko kecelakaan dapat diminimalkan.

Namun, berdasarkan observasi selama pelaksanaan kegiatan lapangan, ditemukan bahwa PT. Shantika Bangun Perkasa belum memiliki sistem audit internal yang terstruktur untuk menilai kompetensi pengemudi. Selain itu, jumlah pengemudi yang memiliki sertifikasi kompetensi resmi juga masih sangat terbatas. Kondisi ini dapat menimbulkan berbagai konsekuensi, seperti ketidakteraturan dalam penilaian kemampuan, kesulitan perusahaan dalam memetakan kompetensi SDM, serta potensi ketidaksiapan pengemudi ketika menghadapi situasi kritis selama perjalanan.

Dari hasil obrolan dengan pembimbing lapangan, diperoleh informasi bahwa perusahaan sebenarnya pernah mendapatkan sosialisasi mengenai program sertifikasi pengemudi bus yang diselenggarakan oleh kementerian. Pihak PT. Shantika Bangun Perkasa menyambut sangat baik program tersebut karena dinilai dapat mempermudah perusahaan dalam menstandarkan kualitas pengemudi. Bahkan pihak perusahaan merasa akan sangat terbantu apabila sertifikasi tersebut menjadi persyaratan umum, sehingga bagi calon pengemudi baru perusahaan cukup menanyakan apakah mereka sudah memiliki sertifikat kompetensi atau belum.

Dari cerita dan kebutuhan tersebut, muncul pemahaman bahwa perusahaan sebenarnya membutuhkan instrumen internal untuk menilai kemampuan pengemudi sebelum mengikuti sertifikasi resmi. Dengan adanya audit internal, perusahaan dapat mengevaluasi apakah kompetensi pengemudi sudah sesuai standar SKKNI atau masih terdapat kekurangan yang perlu diperbaiki. Audit internal juga dapat digunakan sebagai alat seleksi awal untuk menentukan pengemudi mana yang layak didaftarkan mengikuti program sertifikasi jika pemerintah kembali menyelenggarakannya. Selain itu, dokumen audit ini dapat dijadikan pedoman dalam proses penerimaan pengemudi baru agar penilaian kompetensi dilakukan secara objektif dan berbasis standar.

Melalui program Teaching Factory (TeFa), kegiatan ini menjadi peluang untuk membantu perusahaan menyusun sebuah sistem penilaian

internal yang terstruktur dan berbasis SKKNI. Perancangan sistem audit internal ini diharapkan mampu memberikan manfaat yang luas, mulai dari peningkatan mutu SDM, pembentukan budaya keselamatan, hingga efisiensi dalam pengelolaan armada pengemudi. Dokumen audit ini juga dapat menjadi bahan rujukan dalam rencana pembinaan, pelatihan, maupun pengembangan karier pengemudi di PT. Shantika Bangun Perkasa.

Berdasarkan kondisi yang ditemui di lapangan, kebutuhan perusahaan akan sistem audit internal sangat jelas dan mendesak. Tidak adanya standar penilaian yang baku, minimnya pengemudi yang tersertifikasi, serta perlunya persiapan menghadapi program sertifikasi pemerintah menjadi alasan kuat untuk merancang sistem audit berbasis SKKNI. Dengan mencermati permasalahan tersebut, saya mengambil judul "Perancangan Sistem Audit Internal Pengemudi AKAP Berbasis SKKNI No. 269 Tahun 2014 di PT. Shantika Bangun Perkasa" karena judul ini secara langsung menjawab kebutuhan nyata perusahaan, memiliki dampak praktis, dan memberikan kontribusi konkret dalam peningkatan kualitas pengemudi serta keselamatan operasional perusahaan.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam kegiatan ini adalah:

1. Bagaimana merancang sistem audit internal kompetensi pengemudi Bus AKAP berbasis Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) Nomor 269 Tahun 2014 di PT Shantika Bangun Perkasa?
2. Bagaimana menyusun instrumen audit internal yang dapat digunakan sebagai alat evaluasi awal kompetensi pengemudi Bus AKAP, baik untuk pengemudi aktif maupun calon pengemudi baru?

I.3 Batasan Masalah

Agar pembahasan dalam kegiatan ini lebih terarah dan tidak melebar, maka ditetapkan batasan masalah sebagai berikut:

1. Perancangan sistem audit internal difokuskan pada kompetensi pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT Shantika Bangun Perkasa.
2. Sistem audit yang dirancang mengacu pada SKKNI Nomor 269 Tahun 2014 tentang Pengemudi Kendaraan Bermotor Angkutan Orang.
3. Instrumen audit yang disusun digunakan sebagai alat evaluasi internal, bukan sebagai pengganti sertifikasi kompetensi resmi dari lembaga yang berwenang.
4. Penilaian kompetensi dibatasi pada aspek yang relevan dengan kegiatan operasional pengemudi, meliputi persiapan perjalanan, pengoperasian kendaraan, pelayanan kepada penumpang, serta penerapan keselamatan berkendara.
5. Kegiatan ini tidak membahas analisis statistik tingkat kecelakaan atau perbandingan kinerja pengemudi sebelum dan sesudah penerapan sistem audit.

I.4 Tujuan

Adapun tujuan dari kegiatan ini adalah sebagai berikut:

1. Merancang sistem audit internal kompetensi pengemudi Bus AKAP berbasis SKKNI Nomor 269 Tahun 2014 di PT Shantika Bangun Perkasa.
2. Menyusun instrumen audit internal yang dapat digunakan sebagai alat evaluasi awal kompetensi pengemudi, pendukung proses seleksi pengemudi baru, serta persiapan mengikuti sertifikasi kompetensi resmi.

I.5 Manfaat

Manfaat dari perancangan sistem audit internal kompetensi pengemudi Bus AKAP berbasis SKKNI Nomor 269 Tahun 2014 adalah sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan
Memberikan acuan penilaian kompetensi pengemudi yang terstruktur, membantu pemetaan kemampuan pengemudi, mendukung proses

seleksi pengemudi baru, serta mempersiapkan pengemudi menuju sertifikasi kompetensi.

2. Bagi Mahasiswa

Menambah pengalaman dan pemahaman dalam perancangan sistem audit serta penerapan standar kompetensi nasional di bidang transportasi darat.

3. Bagi Pengemudi

Menjadi alat evaluasi kemampuan dan pedoman peningkatan kompetensi sesuai standar nasional.

I.6 Waktu dan Pelaksanaan Magang

Waktu pelaksanaan magang dilaksanakan selama 6 bulan dimulai pada tanggal 1 September 2025 hingga 28 Februari 2026 di PT Shantika Bangun Perkasa.

I.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan Magang II ini disusun berdasarkan pedoman penulisan laporan magang yang berlaku, dengan penyesuaian terhadap fokus kegiatan magang yaitu perancangan sistem audit internal kompetensi Pengemudi Bus AKAP berbasis SKKNI Nomor 269 Tahun 2014. Adapun sistematika penulisan laporan ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang pelaksanaan magang yang menjelaskan pentingnya kompetensi pengemudi Bus AKAP dalam mendukung keselamatan dan pelayanan transportasi darat, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan dan manfaat kegiatan magang, waktu dan tempat pelaksanaan, serta sistematika penulisan laporan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Bab ini memuat gambaran umum yang terdiri atas landasan teoritis dan profil perusahaan. Pada bagian ini dijelaskan mengenai transportasi darat dan angkutan Bus AKAP, konsep kompetensi kerja, Standar Kompetensi

Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) khususnya SKKNI Nomor 269 Tahun 2014 tentang Pengemudi Angkutan Orang, konsep audit internal kompetensi, serta gambaran umum PT Shantika Bangun Perkasa yang meliputi sejarah, profil, struktur organisasi, dan sistem operasional perusahaan.

BAB III PELAKSANAAN MAGANG

Bab ini menjelaskan kegiatan yang dilakukan selama pelaksanaan magang, baik pada bagian administrasi maupun operasional. Selain itu, dijelaskan pula pendekatan yang digunakan dalam pengumpulan dan analisis data, serta tahapan perancangan sistem audit internal kompetensi pengemudi Bus AKAP berdasarkan hasil observasi dan studi dokumen di perusahaan.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini merupakan bagian inti laporan yang memaparkan hasil analisis terhadap unit kompetensi pengemudi Bus AKAP berdasarkan SKKNI, keterkaitannya dengan kondisi operasional perusahaan, serta perancangan sistem audit internal kompetensi yang diusulkan. Pada bab ini juga disajikan instrumen atau form audit yang dirancang sebagai output kegiatan magang untuk mendukung pengembangan sistem evaluasi kompetensi pengemudi di perusahaan.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan yang diperoleh dari hasil pelaksanaan dan perancangan sistem audit kompetensi, serta saran yang dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan bagi perusahaan dalam penerapan dan pengembangan sistem audit internal kompetensi pengemudi.

DAFTAR PUSTAKA

Bagian ini memuat seluruh referensi yang digunakan dalam penyusunan laporan, baik berupa peraturan perundang-undangan, dokumen SKKNI, maupun literatur pendukung lainnya.

LAMPIRAN

Bagian ini berisi dokumen pendukung yang melengkapi laporan, seperti dokumentasi kegiatan magang, serta data pendukung lainnya