

BAB 1 : PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pertumbuhan kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahun merupakan fenomena yang umum terjadi di banyak negara di seluruh dunia. Menurut data BPS (2023), jumlah kendaraan bermotor di Indonesia pada tahun 2018 mencapai 126.508.776 unit, angka ini meningkat 17,2% pada tahun 2022 yaitu sebanyak 148.261.871 unit.⁽¹⁾ Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, termasuk pertumbuhan populasi, urbanisasi, peningkatan daya beli masyarakat, serta kemudahan aksesibilitas terhadap kendaraan bermotor.⁽²⁾ Penambahan jumlah kendaraan bermotor secara langsung berdampak pada peningkatan pemakaian bahan bakar minyak (BBM). BBM merupakan sumber energi utama yang digunakan untuk transportasi, industri, dan pembangkit listrik, mendukung pertumbuhan ekonomi, keamanan nasional, dan aktivitas sehari-hari. Ketersediaannya yang stabil dan harga yang terjangkau sangat penting untuk menjaga kelangsungan operasional berbagai sektor dan kesejahteraan masyarakat. Pendistribusian BBM tetap dilakukan meskipun terjadi bencana alam, karena jika terhenti, banyak aspek kehidupan dan ekonomi akan terganggu. Dengan bertambahnya jumlah kendaraan, permintaan akan BBM juga meningkat.⁽³⁾

Untuk memenuhi kebutuhan BBM yang meningkat, perusahaan minyak dan gas (migas) melakukan distribusi menggunakan mobil tangki. Mobil tangki ini bertugas mengangkut BBM dari fasilitas produksi atau penyimpanan ke berbagai titik distribusi, seperti Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) atau pusat-

pusat distribusi regional.⁽⁴⁾ Peningkatan penggunaan mobil tangki untuk distribusi BBM adalah respons langsung terhadap meningkatnya permintaan pasar. Seiring dengan pertumbuhan kendaraan bermotor, perusahaan migas perlu memastikan suplai BBM tersedia secara konsisten dan efisien. Oleh karena itu, mereka meningkatkan armada mobil tangki mereka, memperluas jaringan distribusi, dan mengoptimalkan proses pengiriman.⁽⁴⁾

Dalam proses pendistribusian BBM, penggunaan mobil tangki menjadi salah satu aspek kunci dalam memastikan ketersediaan BBM secara konsisten dan efisiensi di Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU). Proses pengiriman BBM ini memerlukan tingkat kedisiplinan waktu kerja yang tinggi agar target distribusi perhari dapat tercapai.⁽⁵⁾ Kedisiplinan waktu kerja yang tinggi merupakan hal yang sangat penting dalam menjaga kelancaran distribusi BBM, yang mana tahapan dalam proses distribusi, mulai dari pengambilan BBM dari fasilitas penyimpanan, transportasi menggunakan mobil tangki hingga pengisian di SPBU, harus dilakukan sesuai jadwal yang telah ditetapkan. Ketidaksiharian dalam waktu pengiriman bisa menyebabkan gangguan dalam pasokan BBM di SPBU, yang pada gilirannya dapat mengganggu operasional kendaraan bermotor dan aktivitas masyarakat.⁽⁵⁾ Mempertahankan tingkat kedisiplinan waktu kerja yang tinggi tidak selalu mudah. Fokus kerja yang terus menerus untuk memenuhi target distribusi perhari bisa menyebabkan kelelahan kerja pada pengemudi mobil tangki dan tim distribusi lainnya. Kelelahan kerja ini dapat mengurangi tingkat kewaspadaan dan efisiensi dalam melakukan tugas-tugas distribusi, serta meningkatkan risiko kecelakaan.⁽⁶⁾

Kelelahan kerja merupakan salah satu masalah yang umumnya dihadapi pekerja di berbagai jenis pekerjaan. Kelelahan kerja menyebabkan kondisi dimana efisiensi dan daya tahan tubuh seseorang dalam menjalankan tugas nya menurun. Istilah kelelahan mengacu pada situasi di mana tenaga kerja mengalami penurunan energi yang mengakibatkan penurunan kapasitas kerja dan

ketahanan tubuh.⁽⁷⁾ Berdasarkan penelitian Rinaldi dkk (2020), tentang kelelahan kerja pada awak mobil tangki yaitu melemahnya tenaga kerja dalam melakukan pekerjaan dan kegiatan merupakan salah satu tanda kelelahan kerja, sehingga akan meningkatkan kesalahan dalam melakukan pekerjaan dan akibat fatalnya adalah terjadinya kecelakaan kerja.⁽⁸⁾

Kelelahan kerja pada awak mobil tangki merupakan kondisi dimana seseorang yang mengemudi mobil tangki merasakan penurunan kinerja atau kecenderungan tertidur akibat aktivitas mengemudi yang berlebihan atau tidak teratur.⁽⁹⁾ Dari penelitian yang dilakukan oleh Raihan dkk (2022), tentang kelelahan awak mobil tangki BBM, hasil penelitiannya menunjukkan bahwa dari total 68 awak mobil tangki, mayoritas dari mereka mengalami tingkat kelelahan sedang, yang dialami oleh 47 orang (sekitar 69,1%). Sebanyak 18 orang (sekitar 26,5%) mengalami tingkat kelelahan rendah, sementara tingkat kelelahan tinggi dialami oleh 3 orang (sekitar 4,4%), dan sisanya.⁽¹⁰⁾ Penelitian tersebut juga mengungkapkan bahwa kelelahan kerja pada awak mobil tangki merupakan salah satu penyebab yang dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas, termasuk pada jenis kendaraan seperti truk semi-trailer.⁽¹⁰⁾

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami peningkatan. Menurut informasi yang diperoleh dari Kementerian Perhubungan berdasarkan data dari Korlantas Polri, tercatat bahwa pada tahun 2019 terjadi 116.411 kecelakaan lalu lintas, tahun 2020 jumlah kecelakaan menjadi 100.028, tahun 2021 kecelakaan lalu lintas terjadi sebanyak 103.645, dan pada tahun 2022 terjadi 139.258 kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), angka kecelakaan lalu lintas di Sumatera Barat juga menunjukkan pola peningkatan signifikan. Pada tahun 2020 terdapat 2.554 kecelakaan, tahun 2021 terjadi 2.973 kecelakaan lalu lintas, mencapai 3.500 pada tahun 2022, dan tahun 2023 mencapai 3.700 kecelakaan lalu lintas. Data tersebut, terlihat adanya peningkatan kecelakaan lalu lintas baik secara nasional maupun di Sumatera Barat.⁽¹¹⁾

Menurut data dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri), sekitar 61% dari kecelakaan yang terjadi dikarenakan kelalaian manusia. Salah satu kondisi yang sering diabaikan oleh pengemudi adalah rasa kantuk saat berkendara. Kondisi ini menjadi salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan terutama ketika berkendara dalam jarak yang cukup jauh.⁽¹²⁾ Salah satu contoh kecelakaan akibat faktor manusia terjadi pada insiden truk di Jalan Sultan Agung, Bekasi, Jawa Barat yang menyebabkan kematian 20 orang. Sopir dalam insiden ini mengakui bahwa penyebab kecelakaan tersebut adalah karena rasa kantuk yang dialaminya setelah melakukan perjalanan jarak jauh, serta kelalaian dari pihak pengemudi. Keadaan ini mencerminkan bagaimana kondisi kelelahan dan kurangnya kewaspadaan dapat menjadi penyebab serius dari kejadian kecelakaan di jalan raya, terutama melakukan perjalanan panjang.⁽¹³⁾

Kelelahan pada pengemudi dapat muncul akibat berbagai faktor, yaitu faktor individu, pekerjaan, dan lingkungan. Faktor individu mencakup usia, jenis kelamin, status gizi, status kesehatan kebiasaan merokok, kualitas tidur, dan kuantitas tidur. Faktor pekerjaan terdiri dari lama kerja, *shift* kerja, beban kerja, masa kerja, durasi mengemudi, dan waktu istirahat. Sedangkan faktor lingkungan mencakup pencahayaan, kebisingan, suhu, getaran.⁽⁷⁾

Usia mempengaruhi daya tahan tubuh dan kemampuan bekerja seseorang yang dapat menyebabkan kelelahan. Kekuatan otot menjadi salah satu penanda kapasitas kerja, dan seiring bertambahnya usia, kekuatan otot ini cenderung menurun. Berdasarkan penelitian yang dilakukan Rinaldi dkk (2020), tentang kelelahan kerja pada awak mobil tangki, yang dilakukan kepada 65 orang responden, yaitu 58 orang awak mobil tangki yang berusia dibawah 50 tahun, dan 7 orang diatas 50 tahun, ditemukan bahwa pekerja berusia di atas 50 tahun sering mengalami kelelahan saat bekerja. Salah satu faktor penyebabnya adalah usia yang sudah lanjut, yang mengakibatkan penurunan konsentrasi selama bekerja, sehingga kinerja mereka menjadi kurang optimal, yang

artinya terdapat hubungan antara usia dengan kelelahan kerja pada awak mobil tangki dengan *P-value* sebesar 0,000.⁽¹⁴⁾

Beban kerja mental merupakan perbedaan antara tuntutan kerja mental dan kemampuan mental seseorang, yang apabila tidak sesuai dapat menyebabkan kelelahan. Pekerjaan sebagai pengemudi membutuhkan konsentrasi tinggi, yang meningkatkan beban mental mereka. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Kamila (2022) tentang kelelahan kerja pada pengemudi bus, yang dilakukan kepada 108 responden, pengemudi yang memiliki beban kerja mental tinggi dan merasa lelah sebanyak 65 pengemudi dari 78 pengemudi (83,3%). Sedangkan pengemudi yang memiliki beban kerja mental sedang dan merasa lelah sebanyak 7 pengemudi dari 30 pengemudi (23,3%). Dari hasil uji statistik yang dilakukan, didapatkan *P-value* sebesar 0,000 ($\alpha = 5\%$) yang artinya terdapat hubungan antara beban kerja mental dengan kelelahan kerja pengemudi.⁽¹⁵⁾

Selain usia dan beban kerja mental, durasi mengemudi berpengaruh terhadap tingkat kelelahan pengemudi., karena tubuh memiliki batas kemampuan optimal yang semakin menurun setelah menempuh perjalanan panjang. Semakin lama waktu bekerja, semakin lama pula pengemudi berada di jalan, sehingga risiko mengalami kelelahan kronis juga meningkat. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Adham dkk (2022) tentang kelelahan awak mobil tangki BBM, diperoleh hasil *P-value* 0,001 yang menunjukkan adanya hubungan signifikan ($p < 0,05$) antara durasi mengemudi dengan tingkat kelelahan pada pengemudi mobil tangki.⁽¹⁰⁾

Faktor lain yang mempengaruhi kelelahan kerja adalah masa kerja. Masa kerja merupakan waktu kerja yang dihitung mulai dari pertama kali masuk kerja hingga saat ini.⁽¹⁶⁾ Pengalaman kerja seseorang akan mempengaruhi terjadinya kelelahan kerja. Karena semakin lama seseorang bekerja dalam suatu perusahaan, maka selama itu perasaan jenuh akan pekerjaannya akan mempengaruhi tingkat kelelahan yang dialaminya. Menurut studi yang dilakukan oleh Quamilla

dan Martiana (2022) tentang kelelahan kerja pada awak mobil tangki BBM, menunjukkan bahwa adanya hubungan antara masa kerja dengan kelelahan kerja pada pengemudi mobil tangki dengan nilai signifikan 0,041 ($p < 0,05$).⁽¹⁷⁾

Kemudian faktor lainnya adalah waktu istirahat. waktu istirahat digunakan untuk memberi kesempatan tubuh untuk melakukan pemulihan, sehingga terhindar dari kelelahan kerja yang dapat berdampak pada terjadinya penurunan kemampuan fisik dan mental, serta kehilangan efisien kerja. Penelitian yang dilakukan oleh Kamila (2022) tentang kelelahan kerja pada pengemudi bus, dengan 108 responden, pengemudi yang memiliki waktu istirahat tidak normal dan merasa lelah sebanyak 10 pengemudi dari 13 pengemudi (76,9%). Sedangkan pengemudi yang memiliki waktu istirahat normal dan merasa lelah sebanyak 62 pengemudi dari 95 pengemudi (65,3%). Dilihat dari hasil uji statistik, didapatkan *P-value* sebesar 0,537 artinya pada $\alpha = 5\%$ dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pengemudi bus.⁽¹⁵⁾

PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung merupakan salah satu terminal BBM yang berlokasi di Kota Padang dengan wilayah kerja meliputi Provinsi Sumatera Barat, beberapa daerah di Provinsi Jambi dan Bengkulu. Kegiatan yang dilakukan di Terminal PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung meliputi penerimaan BBM, penimbunan BBM, dan penyaluran BBM. Selain itu, kegiatan lain yang dilakukan di Terminal BBM Teluk Kabung adalah penerimaan LPG, penimbunan LPG, dan penyaluran LPG.⁽¹⁸⁾

Dari hasil survei ditemukan penyaluran BBM di wilayah Sumatera Barat merupakan tanggung jawab oleh PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung. Proses distribusi ini melibatkan penggunaan mobil tangki yang dijalankan oleh para pengemudi yang dikenal sebagai Awak Mobil Tangki. Awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung dibagi menjadi dua,

yaitu awak mobil tangki 1 dan awak mobil tangki 2, dengan jumlah mobil tangki sebanyak 204 unit.

Dalam menjalankan tugasnya, risiko kelelahan yang tinggi dihadapi oleh awak mobil tangki, disebabkan oleh berbagai faktor termasuk sifat pekerjaan yang monoton, kondisi jalanan yang tidak optimal, kepadatan lalu lintas, dan stress terhadap tekanan waktu untuk mencapai tujuan, durasi mengemudi, jadwal kerja yang tidak sesuai, kurangnya waktu istirahat, rendahnya aktivitas fisik, tuntutan pekerjaan yang tinggi, beban psikologis yang dapat mempengaruhi kesejahteraan mereka, dan faktor faktor lainnya.⁽¹⁹⁾

Berdasarkan studi kasus pendahuluan yang dilakukan didapatkan data kecelakaan lalu lintas pada mobil tangki dari PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung, dimana kecelakaan lalu lintas pada mobil tangki terjadi pada tahun 2018, 2019, 2020, 2021, dan 2023. Dimana terdapat kecelakaan aktif dan kecelakaan pasif. Kecelakaan aktif menurut pernyataan dari HSE disebabkan oleh faktor manusia yaitu awak mobil tangki itu sendiri, dan pasif disebabkan oleh pengendara lain. Kecelakaan aktif disebabkan karna adanya kelelahan kerja yang dialami oleh awak mobil tangki. Kecelakaan yang terjadi menyebabkan kerugian, baik dari materil dan non materil, seperti ganti rugi pihak korban, kehilangan hari operasional, kerugian materi perusahaan, sampai meninggal dunia. Dari studi pendahuluan, di dapatkan data kecelakaan lalu lintas mobil tangki dari PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung, terjadi kecelakaan lalu lintas pada mobil tangki pada tahun 2018 dengan total jumlah kecelakaan sebanyak 8 kali kecelakaan, yang dimana untuk kecelakaan aktif sebesar 50% dan untuk kecelakaan pasif 50%. Jumlah kecelakaan yang terjadi pada tahun 2019 yaitu 7 kecelakaan, dengan kecelakaan aktif 57% dan kecelakaan pasif 43%. Pada tahun 2020 kecelakaan mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung terjadi sebanyak 7 kecelakaan, yang mana 86% disebabkan kecelakaan aktif dan 14% disebabkan kecelakaan pasif.

Pada tahun 2021 terjadi 7 kecelakaan mobil tangki PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung dengan 86% kecelakaan aktif dan 14% kecelakaan 14 pasif. Tahun 2023 terjadi 6 kecelakaan mobil tangki yang mana 33% disebabkan oleh kecelakaan aktif, dan 67% kecelakaan pasif.

Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan terhadap 10 awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung, ditemukan beberapa fakta penting terkait kondisi kerja. Sebanyak 60% awak mobil tangki berusia 36 tahun ke bawah, 40% awak mobil tangki berusia 36 tahun ke atas, 60% memiliki masa kerja enam tahun ke atas, 70% mengemudi selama delapan jam atau lebih, dan 60% memiliki waktu istirahat kurang dari satu jam, serta 70% awak mobil tangki merasakan beban kerja mental tinggi. Berdasarkan data tersebut, terlihat bahwa faktor usia, masa kerja yang lebih lama, kurangnya waktu istirahat, dan durasi mengemudi yang melebihi batas yang dianjurkan, serta tingginya beban kerja mental berpotensi meningkatkan risiko kelelahan kerja. Oleh karena itu, beberapa faktor-faktor tersebut dapat menjadi faktor yang menyebabkan kelelahan kerja pada awak mobil tangki BBM.

Berdasarkan studi pendahuluan tersebut juga, dengan melakukan pengisian kuesioner kelelahan kerja *subjectif self rating test* dari *Industrial Fatigue Research Comitte (IFRC)*, didapatkan 70% awak mobil tangki mengalami kelelahan kerja, dengan rata-rata keluhan pada umumnya merasa lelah pada seluruh badan, menguap saat bekerja, mata berat, ingin berbaring, merasa haus, 80% merasa mengantuk, sakit di kepala, kaku bagian bahu, 80% merasa berat di kepala, pikiran kacau, susah untuk berpikir, lelah untuk berbicara, nyeri di punggung, kelopak mata berat, 70% merasa kaki pegal, kaku dan canggung untuk bergerak, gugup, sulit berkonsentrasi, mudah lupa, cemas, sulit megontrol sikap, dan pusing. Keluhan yang dialami oleh awak mobil tangki dapat diakibatkan pekerjaan yang monoton, dan memerlukan konsentrasi penuh, selain itu tuntutan kerja yang besar, juga waktu kerja yang lebih dari 8 jam.

Namun, dikarenakan belum cukup data untuk menjelaskan terkait faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja awak mobil tangki BBM dan belum adanya data dan penelitian terkait kelelahan kerja awak mobil tangki BBM di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk

Kabung. Berdasarkan uraian di atas, maka perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Awak Mobil Tangki BBM di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung Tahun 2024.

1.2. Rumusan Masalah

Kebutuhan harian BBM di SPBU menuntut awak mobil tangki PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung untuk melakukan distribusi dengan tepat waktu. oleh karena itu, awak mobil tangki mengemudi dengan kecepatan tinggi yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, terutama pada awak yang merasa lelah, mengakibatkan penurunan kewaspadaan dan keterlambatan merespon, sehingga berpotensi menyebabkan awak mobil tangki kehilangan kewaspadaan terhadap situasi di jalan. berdasarkan uraian di atas, belum cukup data untuk menjelaskan terkait faktor-faktor yang berhubungan dengan awak mobil tangki, sehingga perlu dilakukan penelitian tentang Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Awak Mobil Tangki BBM di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.

1.3. Tujuan

1.2.1. Tujuan Umum

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan awak mobil tangki BBM di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung Tahun 2024.

1.2.2. Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui distribusi frekuensi kelelahan kerja pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.
2. Untuk mengetahui distribusi frekuensi usia pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.

3. Untuk mengetahui distribusi frekuensi masa kerja pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.
4. Untuk mengetahui distribusi frekuensi beban kerja mental pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.
5. Untuk mengetahui distribusi frekuensi durasi mengemudi kerja pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.
6. Untuk mengetahui distribusi frekuensi waktu istirahat pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.
7. Untuk mengetahui hubungan antara usia dengan kelelahan kerja pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.
8. Untuk mengetahui hubungan antara masa kerja dengan kelelahan kerja pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.
9. Untuk mengetahui hubungan antara beban kerja mental dengan kelelahan kerja pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.
10. Untuk mengetahui hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.
11. Untuk mengetahui hubungan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai sumber informasi dan menambah wawasan mengenai kesehatan masyarakat terutama keselamatan kesehatan kerja, khususnya terkait

analisis faktor-faktor yang berhubungan dengan awak mobil tangki BBM di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung

1.4.2. Manfaat Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai referensi dan memberikan kontribusi positif bagi penelitian selanjutnya dalam pengembangan teori terkait kesehatan dan keselamatan kerja terkhusus faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja dan sebagai sumber informasi untuk perbandingan serta evaluasi bagi pihak yang melakukan penelitian.

1.4.3. Manfaat Praktis

1. Bagi Peneliti

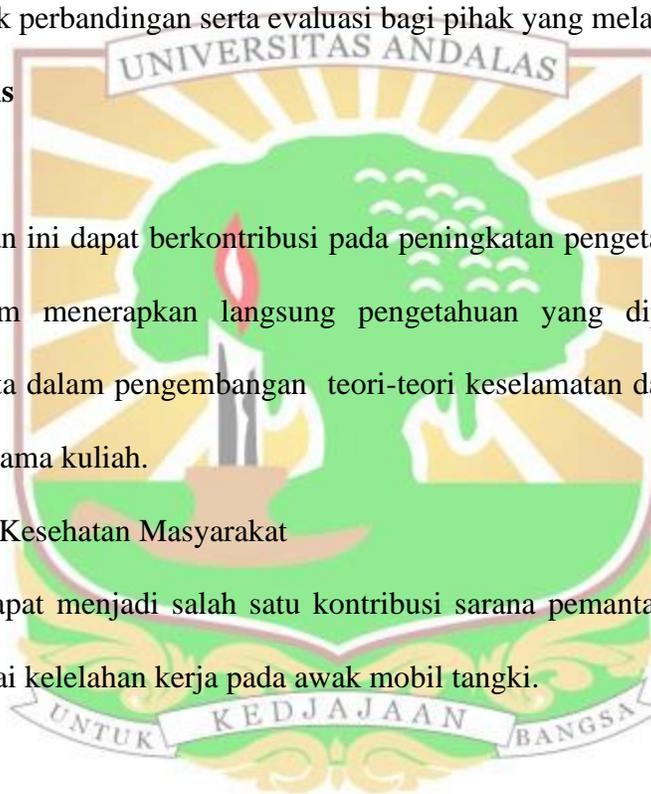
Hasil penelitian ini dapat berkontribusi pada peningkatan pengetahuan, pemahaman, dan pengalaman dalam menerapkan langsung pengetahuan yang diperoleh selama proses pembelajaran, serta dalam pengembangan teori-teori keselamatan dan kesehatan kerja yang telah dipelajari selama kuliah.

2. Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat

Diharapkan dapat menjadi salah satu kontribusi sarana pemantapan dan perkembangan keilmuan mengenai kelelahan kerja pada awak mobil tangki.

3. Bagi Instansi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pendukung dan tolak ukur untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja yang terjadi pada awak mobil tangki BBM di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung, sekaligus menilai efektivitas program manajemen kelelahan kerja yang telah diterapkan di perusahaan. Hasilnya diharapkan dapat digunakan untuk meningkatkan dan mengembangkan implementasi program tersebut agar lebih baik lagi, khususnya terkait kinerja awak mobil tangki.



Selain itu, informasi ini juga berguna sebagai bahan pertimbangan dalam menyusun peraturan dan kebijakan Perusahaan, terutama dalam merancang program keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang bertujuan untuk mencegah potensi masalah keselamatan dan kesehatan kerja pada awak mobil tangki.

1.5. Ruang Lingkup

Penelitian ini dilakukan pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung pada bulan November 2023 sampai Agustus tahun 2024, untuk mengetahui faktor-faktor yang terkait dengan kelelahan kerja pada awak mobil tangki di PT. Pertamina Patra Niaga IT Teluk Kabung tahun 2024. Penelitian dilakukan karena adanya permasalahan terkait kelelahan kerja pada awak mobil tangki, yang dipicu oleh tuntutan pekerjaan yang mengharuskan tingkat konsentrasi tinggi, serta adanya faktor-faktor kelelahan kerja yang sangat bervariasi dan sering dialami oleh awak mobil tangki. Jenis penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain *cross sectional*. Dengan jumlah populasi 730 awak mobil tangki dan sampel minimum 88 awak mobil tangki dengan metode pengambilan sampel minimum yaitu *accidental sampling*. Data dikumpulkan melalui observasi dan menggunakan instrumen penelitian primer yaitu kuisioner dan observasi lapangan, dan data sekunder yang mencakup informasi mengenai awak mobil tangki dan referensi yang relevan dengan objek penelitian. Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini yaitu menggunakan analisis univariat dan bivariat.