

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Profil Singkat

PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), dan PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) adalah perusahaan BUMN Non-Listed yang sahamnya 100% dimiliki oleh Kementerian BUMN selaku pemegang saham mewakili Negara Republik Indonesia. Pada tanggal 1 Oktober 2021, secara legal PT Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), dan PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) digabungkan ke dalam PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 101 Tahun 2021.

PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) bertindak sebagai surviving entity (perusahaan yang bertahan). Kemudian berdasarkan Surat Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia No. S-756/MBU/10/2021 tanggal 1 Oktober 2021 perihal Persetujuan Perubahan Nama, Perubahan Anggaran Dasar dan Logo Perusahaan, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) berganti nama menjadi "PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau disingkat Pelindo".

Perjalanan Penggabungan Pelindo sebelumnya telah lama diwacanakan. Dimulai pada tahun 2009, dilakukan penyusunan

Kajian Holding Pelabuhan dan Pengerukan. Kemudian disusul pada tahun 2012 telah disusun Kajian Integrasi Pelindo I, II, III, dan IV. Selanjutnya pada tahun 2013, telah disusun juga studi Holding Pelabuhan Indonesia dan pembentukan PT Terminal Petikemas Indonesia.

Pada tahun 2016, dibentuk PMO Nasional dan dilanjutkan dengan penyusunan studi Pelindo Incorporated, yang saat itu bermaksud untuk menyatukan Anak Perusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV (Persero) yang memiliki bidang usaha sejenis. Selanjutnya, pada tahun 2017 dilaksanakan inisiasi Pembentukan Holding Maritim dan pada tahun 2018 dilaksanakan studi Integrated Port Network yang mengidentifikasi 7 (tujuh) Hub Pelabuhan RJPMN, hingga pada tahun 2019 dilaksanakan inisiasi Pembentukan Subholding Petikemas.

Perkembangan berikutnya adalah terbentuknya Tim Percepatan Peningkatan Sinergi dan Integrasi Badan Usaha Milik Negara dalam Layanan Pelabuhan oleh Kementerian BUMN pada bulan Desember 2019 yang tertuang dalam Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara No. SK-311/MBU/12/2019, sebagai bagian dari program strategis pemerintah untuk meningkatkan konektivitas perdagangan yang dapat berkontribusi menurunkan biaya logistik nasional. Keputusan ini kemudian terus diperbarui dalam Keputusan Menteri BUMN No. SK-83/MBU/Wk2/11/2020

tanggal 13 November 2020 dan Keputusan Menteri BUMN No. SK-33/MBU/Wk2/03/2021 tanggal 29 Maret 2021.

Kementerian BUMN berinisiatif untuk menjalankan proses konsolidasi BUMN dalam Layanan Kepelabuhanan agar penataannya tidak berdasarkan wilayah dan memberikan kapasitas maksimal dalam konektivitas maritim dan konektivitas dengan kawasan strategis yang terkait di seluruh Indonesia.

Dengan demikian, BUMN dalam layanan pelabuhan dapat menjadi lebih efisien dalam operasional dan investasi, tercipta jaringan transportasi laut yang optimal, serta dapat memberikan pelayanan yang prima dengan didukung oleh infrastruktur kepelabuhanan yang standar dan memadai. Hal ini diwujudkan melalui penyusunan Kajian Sinergi dan Integrasi BUMN Pelabuhan yang menghasilkan output berupa desain penggabungan keempat Pelindo pada tahun 2020.

PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 itu sendiri telah menerapkan komunikasi K3 melalui *safety briefing* atau *safety talk* yang dilakukan setiap hari yang mewajibkan seluruh karyawannya untuk mengikuti kegiatan ini. Dalam satu hari dilakukan dua kali *safety briefing* atau *safety talk*, pertama dilakukan di pagi hari pada shift kerja pertama, kemudian yang kedua dilakukan pada sore hari dan ketiga dilakukan pada malam hari sebelum shift kerja dimulai

2. Visi dan Misi

a. Visi

Menjadi pemimpin ekosistem maritim terintegrasi dan berkelas dunia. Visi tersebut merupakan pernyataan cita-cita Perusahaan menjadi pintu gerbang utama jaringan logistik global di Indonesia. Cita-cita ini muncul dilandasi dengan potensi geografis, peluang bisnis serta kebijakan nasional yang membuka peluang bagi perusahaan untuk merealisasikan visi dimaksud.

b. Misi

Mewujudkan jaringan ekosistem maritim nasional melalui peningkatan konektivitas jaringan dan integrasi pelayanan guna mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia. Menyediakan Jasa Kepelabuhanan & Maritim yang Handal & Terintegrasi dengan Kawasan Industri untuk Mendukung Jaringan Logistik Indonesia & Global dengan Memaksimalkan Manfaat Ekonomi Selat Malaka

B. Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian dengan menggunakan kuesioner kepada pekerja diperoleh hasil sebagai berikut:

1. Analisis Univariat

a. Karakteristik Responden

1) Tingkat pendidikan

Table 5.1
Distribusi Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2

Tingkat Pendidikan	N	%
SMA	59	81,9
D3	2	2,8
S1	11	15,3
Total	72	100

Sumber : Data Primer 2023

Berdasarkan Tabel 5.1 tentang distribusi responden berdasarkan tingkat pendidikan di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 di ketahui bahwa dari 72 pekerja diperoleh hasil yaitu pekerja kategori tingkat pendidikan SMA sebanyak 59 orang (81.9%), kategori dengan tingkat pendidikan D3 sebanyak 2 orang (2.8%) dan kategori tingkat pendidikan S1 sebanyak 11 orang (15.3%).

2) Shift Kerja

Table 5.2
Distribusi Karakteristik Responden Berdasarkan Shift Kerja
di PT. Pelindo Terminal Petikemas
New Makassar Terminal 2

Shift Kerja	N	%
Pagi	24	33,3
Sore	24	33,3
Malam	24	33,3
Total	72	100

Sumber : Data Primer 2023

Berdasarkan Tabel 5.2 tentang distribusi responden berdasarkan shift kerja di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2, diketahui bahwa dari 72 pekerja diperoleh hasil yaitu pekerja dengan kategori Shift Pagi sebanyak 24 orang (33.3%), kategori Shift Sore yaitu sebanyak 24 orang (3.3%) dan kategori shift malam yaitu sebanyak 24 orang (33.3%).

3) Masa Kerja

Table 5.3
Distribusi Karakteristik Responden Berdasarkan Masa Kerja
di PT. Pelindo Terminal Petikemas
New Makassar Terminal 2

Masa Kerja	N	%
> 5 Tahun	49	68,1
≤ 5 Tahun	23	31,9
Total	72	100

Sumber : Data Primer 2023

Berdasarkan Tabel 5.3 tentang distribusi responden lama masa kerja di PT. Pelindo Terminal Petikemas New

Makassar Terminal 2, diketahui bahwa dari 72 pekerja diperoleh hasil yaitu pekerja dengan kategori masa kerja > 5 tahun sebanyak 49 orang (68.1%), dan kategori masa kerja ≤ 5 tahun sebanyak 23 orang (31.9%).

4) Umur

Table 5.4
Distribusi Karakteristik Responden Berdasarkan Umur
di PT. Pelindo Terminal Petikemas
New Makassar Terminal 2

Umur	N	%
< 30 Tahun	43	59,7
≥ 30 Tahun	29	40,3
Total	72	100

Sumber : Data Primer 2023

Berdasarkan Tabel 5.4 distribusi responden berdasarkan umur di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2, diketahui dari 72 pekerja di peroleh hasil yaitu pekerja dengan kategori umur < 30 tahun sebanyak 43 orang (59.7%), dan kategori umur ≥ 30 tahun sebanyak 29 orang (40.3%).

5) Kualitas Tidur

Table 5.5
Distribusi Karakteristik Responden Berdasarkan Kualitas
Tidur di PT. Pelindo Terminal Petikemas
New Makassar Terminal 2

Kualitas Tidur	N	%
Buruk	49	68,1
Baik	23	31,9
Total	72	100

Sumber : Data Primer 2023

Berdasarkan Tabel 5.5 tentang distribusi responden berdasarkan kualitas tidur di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2, diketahui bahwa dari 72 pekerja diperoleh hasil yaitu pekerja dengan kategori kualitas tidur buruk sebanyak 49 orang (68.1%) dan kategori kualitas tidur baik sebanyak 23 orang (31.9%).

6) Kelelahan Kerja

Table 5.6
Distribusi Karakteristik Responden Berdasarkan Kelelahan Kerja di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2

Kelelahan Kerja	N	%
Tidak Lelah	35	48,6
Lelah	37	51,4
Total	72	100

Sumber : Data Primer 2023

Berdasarkan Tabel 5.6 tentang distribusi responden berdasarkan kelelahan kerja pada pekerja di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2, diketahui bahwa dari 72 pekerja diperoleh hasil yaitu pekerja dengan kategori tidak lelah sebanyak 35 orang (48.8%) dan kategori lelah sebanyak 37 orang (51.4%).

2. Analisis Bivariat

b. Shift Kerja dengan Kelelahan kerja di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2

Table 5.7
Hubungan Shift Kerja dengan Kelelahan Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2

Shift kerja	Kelelahan Kerja						P
	Tidak Lelah		Lelah		Total		
	N	%	N	%	N	%	
Pagi	11	45,8	13	34,2	24	100,0	0.030
Sore	8	33,3	16	66,7	24	100,0	
Malam	17	70,8	7	29,2	24	100,0	
Total	36	50,0	36	50,0	72	100,0	

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan tabel 5.7 menunjukkan bahwa dari 24 responden pada shift pagi yang tidak lelah terdapat 11 (45.8%) sedangkan yang lelah terdapat 13 (34.2%), dari 24 responden shift sore yang tidak lelah terdapat 8 (33.3%) sedangkan yang tidak lelah 16 (66.7%) dan 24 responden shift malam yang tidak lelah terdapat 17 (70.8%) sedangkan yang lelah terdapat 7 (29.2%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan *chi-square* diperoleh hasil bahwa nilai $p = 0.030 > 0.05$ maka menunjukkan bahwa ada hubungan signifikan shift kerja dengan

kelelahan kerja pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.

c. Masa Kerja dengan Kelelahan kerja di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2

Table 5.8
Hubungan Masa Kerja dengan Kelelahan Kerja Pada
Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT. Pelindo Terminal
Petikemas New Makassar Terminal 2

Masa kerja	Kelelahan Kerja						P
	Tidak Lelah		Lelah		Total		
	N	%	N	%	N	%	
> 5 tahun	29	59,2	20	40,8	49	100,0	0.023
≤ 5 tahun	7	30,4	16	69,6	23	100,0	
Total	36	50,0	36	50,0	72	100,0	

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan table 5.8 menunjukkan bahwa dari 49 (100%) responden yang masa kerja > 5 tahun yang tidak lelah terdapat 29 (59.2) sedangkan yang lelah terdapat 20 (40.8) dan dari 23 responden yang masa kerja ≤ 5 tahun yang tidak lelah terdapat 7 (30.4%) sedangkan yang lelah terdapat 16 (69.6%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan *chi-square* diperoleh hasil bahwa nilai $p = 0.023 > 0.05$ maka menunjukkan bahwa ada hubungan signifikan masa kerja dengan kelelahan kerja pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.

d. Umur dengan Kelelahan kerja di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2

Table 5.9
Hubungan umur dengan Kelelahan Kerja Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2

Umur	Kelelahan Kerja						P
	Tidak Lelah		Lelah		Total		
	N	%	N	%	N	%	
< 30 tahun	27	62,8	16	37,2	43	100,0	0.016
≥ 30 tahun	9	31,0	20	69,0	29	100,0	
Total	36	50,0	36	50,0	72	100,0	

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan table 5.9 menunjukkan bahwa dari 43 (100%) responden pada umur < 30 tahun yang tidak lelah terdapat 27 (62.8%) sedangkan yang mengalami lelah terdapat 16 (37.2%) dan dari 29 (100%) responden pada umur ≥ 30 tahun yang tidak lelah terdapat 9 (31.0%) sedangkan yang lelah 20 (69.0).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan *chi-square* diperoleh hasil bahwa nilai $p = 0.016 > 0.05$ maka menunjukkan bahwa ada hubungan signifikan umur dengan kelelahan kerja pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.

e. Kualitas Tidur dengan Kelelahan kerja di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2

Table 5.10
Hubungan Kualitas Tidur dengan Kelelahan Kerja Pada
Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT. Pelindo Terminal
Petikemas New Makassar Terminal 2

Kualitas tidur	Kelelahan Kerja						P
	Tidak Lelah		Lelah		Total		
	N	%	N	%	N	%	
Buruk	30	61,2	19	38,8	49	100,0	0.011
Baik	6	26,1	17	73,9	23	100,0	
Total	36	50,0	36	50,0	72	100,0	

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan table 5.10 menunjukkan bahwa dari 49 (100%) responden pada kualitas tidur buruk yang tidak lelah terdapat 30 (61.2%) sedangkan yang lelah terdapat 19 (38.8%) dan dari 23 responden kualitas tidur baik yang tidak lelah terdapat 6 (26.1%) sedangkan yang lelah terdapat 17 (73.9%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan *chi-square* diperoleh hasil bahwa nilai $p = 0.011 > 0.05$ maka menunjukkan bahwa ada hubungan signifikan kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.

A. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Hubungan shift kerja, Masa kerja, umur, kualitas tidur dengan kelelahan kerja Pada tenaga kerja bongkar muat PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2. Variabel yang akan diteliti yaitu Shift Kerja, Masa Kerja, Umur, Kualitas Tidur sebagai variabel independent dan Kelelahan Kerja sebagai variabel dependent. Adapun hasil pembahasan hasil analisis data yang telah dilakukan sebagai berikut:

1. Hubungan antara Shift Kerja dengan Kelelahan

Shift kerja dipandang sebagai tuntutan yang menekan individu, jika tidak dikelola dengan baik akan berdampak pada gangguan fisiologis dan perilaku pekerja sehingga akan mengakibatkan terjadinya kelelahan kerja yang nantinya akan berdampak pada produktivitas kerja yang tidak maksimal dan akan berkurang (Aini & Paskarini, 2022).

Dari hasil penelitian tentang shift kerja dengan kelelahan di dapatkan responden pada shift pagi yang menilai tidak mengalami kelelahan sebanyak 11 pekerja (45.8%) sedangkan yang menilai kelelahan sebanyak 13 pekerja (54.2%). Untuk shift sore yang menilai tidak mengalami kelelahan sebanyak 8 pekerja (33.3%) sedangkan responden yang menilai lelah sebanyak 16 pekerja (66.7%) dan responden pada shift malam

yang menilai tidak mengalami kelelahan sebanyak 17 pekerja (70.8%) sedangkan yang mengalami kelelahan sebanyak 7 pekerja (29.2%).

Dari hasil uji statistik diperoleh hasil bahwa ada hubungan antara shift kerja dengan kelelahan kerja pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar terminal 2 dengan nilai P value = 0.030 < 0.05. Pada penelitian ini ditemukan adanya hubungan shift kerja dengan kelelahan pada shift pagi dan sore hal ini disebabkan karena pada shift tersebut lebih banyak proses bongkar muat dan faktor lingkungan yang dapat menyebabkan kelelahan pada pekerja yaitu suhu lingkungan kerjanya. Karena suhu lingkungan disana dapat dikatakan cukup tinggi sehingga dapat memengaruhi kelelahan seseorang.

Sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Rifai et al., 2022) tentang penyebab kelelahan kerja pada perawat dirumah sakit X kota medan menyimpulkan ada hubungan yang signifikan antara shift kerja terhadap kelelahan kerja.

Berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan (Kamase et al., 2019) mengenai hubungan masa kerja dan shift kerja pada operator spbu di kecamatan palu selatan menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara shift kerja dengan kelelahan kerja.

2. Hubungan masa Kerja Terhadap Kelelahan

Masa kerja dapat mempengaruhi terjadinya kelelahan karena pekerjaan yang dilakukan secara terus-menerus dapat berpengaruh terhadap mekanisme dalam tubuh yaitu sistem peredaran darah, pencernaan, otot, syaraf dan pernafasan. Masa kerja ialah waktu dimana tenaga kerja telah melakukan pekerjaan tersebut sejak pertama kali ia masuk hingga saat ini. Kelelahan seseorang akan dialami oleh tenaga kerja yang memiliki masa kerja lebih lama yang dapat muncul perasaan jenuh akibat pekerjaan yang monoton (Amalia & Widajati, 2019).

Dari hasil penelitian tentang masa kerja terhadap kelelahan didapatkan responden dengan masa kerja > 5 tahun dengan kategori tidak mengalami kelelahan sebanyak 25 pekerja (29.2%) sedangkan kategori yang mengalami kelelahan sebanyak 13 pekerja (54.2%) dan responden dengan masa kerja ≤ 5 tahun dengan kategori tidak mengalami kelelahan sebanyak 7 pekerja (30.4%) sedangkan dengan kategori mengalami kelelahan sebanyak 16 pekerja (69.9%).

Hasil uji statistik diperoleh hasil bahwa ada hubungan antara masa kerja dengan kelelahan pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 dengan nilai P value = $0.023 > 0.05$. Waktu lama kerja seseorang dapat memberikan dampak positif dan negatif bagi pekerja adapun

dampak positifnya adalah dengan bertambahnya masa kerja pekerja maka akan bertambah juga pengalaman pekerja sehingga para pekerja lebih berhati-hati saat berperilaku dan dampak negatifnya adalah pekerja akan cepat merasa bosan dan timbulnya kebiasaan berulang-ulang pada pekerja.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Syuqinah et al., 2020) tentang determinan kelelahan kerja pada pekerja pelayanan teknik PT. PLN Kabupaten Tabalong menyimpulkan ada hubungan yang signifikan antara masa kerja terhadap kelelahan kerja.

Berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Thamrin, 2020) mengenai kelelahan kerja pada pekerja rumput laut dikabupaten takalar yang menunjukkan bahwa tidak ada hasil hubungan masa kerja dengan kelelahan kerja.

3. Hubungan antara umur dengan Kelelahan

Umur merupakan salah satu faktor yang paling berpengaruh terhadap kelelahan. Umur yang meningkat akan diikuti dengan degenerasi organ sehingga kemampuan organ menjadi menurun. Adanya penurunan kemampuan organ ini akan menyebabkan tenaga kerja semakin mudah mengalami kelelahan (Rudyarti, 2020).

Dari hasil penelitian tentang umur dengan kelelahan didapatkan bahwa responden pada umur < 30 tahun yang tidak

mengalami kelelahan sebanyak 27 pekerja (62.8%) sedangkan mengalami kelelahan sebanyak 16 (37.2%) dan responden pada umur ≥ 30 tahun yang tidak mengalami kelelahan sebanyak 9 pekerja (31.0%) sedangkan responden yang mengalami kelelahan sebanyak 20 pekerja (69.0%).

Hasil uji statistik diperoleh hasil bahwa ada hubungan umur dengan kelelahan kerja pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Pelido Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 dengan di dapatkan nilai P value = = 0.016 > 0.05. Umur seseorang mempengaruhi kondisi tubuh semakin tua umur seseorang maka semakin besar juga tingkat kelelahannya sehingga fungsi kerja tubuh dapat berubah dikarenakan faktor umur yang dapat mempengaruhi ketahanan tubuh dan kapasitas kerja. Seseorang berumur muda sanggup melakukan pekerjaan berat dan sebaliknya seseornag berumur lanjut maka kemampuannya untuk melakukan pekerjaan akan menurun karena merasa cepat lelah dan tidak bergerak dengan gesit saat melaksanakan tugasnya.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Lating et al., 2021) tentang faktor risiko kelelahan kerja pada pekerja stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU) Di kebun cengkeh tahun 2020 yang mengatakan ada hubungan antara umur dengan kelelahan kerja.

Penelitian tersebut tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Maulana et al., 2021) tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus antar kota provinsi (AKAP) PT. Eka sari lorena transport tbk bogor tahun 2022 menyimpulkan tidak ada hubungan antara umur terhadap kelelahan kerja.

4. Hubungan antara kualitas Tidur Terhadap Kelelahan

Kualitas tidur dianggap mempunyai peran yang penting terhadap kondisi fisik maupun mental seseorang. Hal tersebut didasarkan oleh fungsi tidur itu sendiri, dimana tidur diyakini memungkinkan tubuh untuk memulihkan atau mengistirahatkan fisik yang telah digunakan setelah seharian beraktivitas, mengurangi stress dan kecemasan, dan meningkatkan daya konsentrasi saat akan melakukan aktivitas sehari-hari (Ampang Allo & Putri Yanti, 2022).

Dari hasil penelitian mengenai kualitas tidur terhadap kelelahan didapatkan responden kualitas tidur buruk yang menilai tidak merasakan lelahi sebanyak 30 pekerja (61,2%) sedangkan yang merasakan lelah sebanyak 19 pekerja (38.8%) dan kualitas tidur baik yang tidak merasakan kelelahan sebanyak 6 (26,1%) sedangkan yang merasa kelelahan sebanyak 17 pekerja (73.9%).

Hasil uji statistik didapatkan hasil bahwa ada hubungan antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada tenaga kerja

bongkar muat di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 dengan nilai P value = = 0.011 > 0.05. Kualitas tidur seseorang akan berpengaruh saat beraktivitas jika kualitas tidur buruk pekerja akan mengalami gangguan seperti mudah terbawa emosi sulit konsentrasi pusing serta sering mengantuk saat bekerja yang berpotensi mudah lelah saat bekerja. Berbeda bila kualitas tidur baik atau tidur cukup pekerja pasti merasakan segar saat bangun tidur tidak mengantuk saat bekerja dan merasakan kebugaraan saat bekerja dan sudah pasti jika kualitas tidur baik seseorang tidak mudah merasakan kelelahan saat bekerja.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Chairani et al., 2023) tentang kualitas tidur faktor prediksi kelelahan kerja petugas pemadam kebakaran menyimpulkan ada hubungan kualitas tidur terhadap kelelahan kerja.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Hauteas et al., 2019) tentang analisis faktor yang berpengaruh terhadap kelelahan kerja pada pekerja rambut palsu di CV. Dona Mandiri Cabang Lasiana Kota Kupang yang menunjukkan tidak ada hubungan antara kualitas tidur terhadap kelelahan kerja.

D. Keterbatasan Penelitian

Dalam proses melakukan penelitian ini yang dilakukan di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 peneliti mendapatkan keterbatasan penelitian yang mungkin dapat

memengaruhi hasil penelitian yaitu keterbatasan waktu penelitian dan adanya kemampuan responden yang kurang memahami pertanyaan yang terdapat dalam kuesioner.