

## **BAB V**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

##### **1. Sejarah Pt. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 Tahun 2023**

Indonesia memiliki sejarah panjang sebagai negara maritim. Di masa lalu, kerajaan-kerajaan maritim nusantara seperti Sriwijaya, Majapahit, kerajaan di Maluku pernah memegang kunci jalur perdagangan dunia lewat rempah-rempah. Pedagang-pedagang dari Gujarat dan China mengambil rempah-rempah dari Kepulauan Maluku lalu mengirimkannya melalui kapal-kapal dagang menuju Cina, Semenanjung Arab, Eropa, hingga ke Madagaskar.

Pelabuhan-pelabuhan kecil di Indonesia menjadi tempat persinggahan dan pusat perdagangan yang mempertemukan para pedagang dari berbagai bangsa, sehingga menjadi bandar niaga yang besar. Hal ini melatari lahirnya Pelabuhan Indonesia di era kemerdekaan.

Sebelumnya, untuk mengelola kepelabuhanan di Indonesia, dibentuk 4 pelindo yang terbagi berdasar wilayah yang berbeda. Pelindo I misalnya mengelola pelabuhan di Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau. Pelindo I dibentuk berdasar PP No.56 Tahun 1991, sedang nama Pelindo I ditetapkan berdasar Akta Notaris No.1 tanggal 1 Desember 1992.

Pelindo II mengelola pelabuhan di wilayah 10 provinsi, yaitu Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Kalimantan Barat. Pelindo II dibentuk berdasar PP No.57 Tahun 1991, Pelindo II Persero) didirikan berdasar Akta Notaris Imas Fatimah SH, No.3, tanggal 1 Desember 1992.

Pelindo III mengelola pelabuhan di wilayah 7 provinsi, yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, NTB dan NTT. Pembentukan Pelindo III tertuang dalam Akta Notaris Imas Fatimah, SH No.5 tanggal 1 Desember 1992, berdasar PP No.58 Tahun 1991.

Sedang Pelindo IV mengelola pelabuhan di wilayah 11 provinsi, yaitu Provinsi Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Gorontalo, Sulawesi Utara, Maluku, Maluku Utara, Papua, dan Papua Barat. Pelindo IV dibentuk berdasar PP No.59 Tanggal 19 Oktober 1991. Sedang akta pembentukannya adalah Akta Notaris Imas Fatimah, SH no,7 tanggal 1 Desember 1992.

Masing-masing Pelindo memiliki cabang dan anak usaha untuk mengelola bisnisnya. Pelindo I, II, III, IV adalah Perusahaan BUMN *Non Listed* yang sahamnya 100% dimiliki oleh Kementerian BUMN selaku Pemegang Saham Negara Republik Indonesia. Oleh karena itu, tidak terdapat informasi Pemegang Saham Utama

maupun Saham Pengendali Individu di Pelindo. Negara Republik Indonesia yang diwakili oleh Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia merupakan satu-satunya pemilik dan Pemegang saham tunggal.

*Merger* atau integrasi keempat Pelindo menjadi satu Pelindo yang kemudian diberi bernama PT Pelabuhan Indonesia ini berdasar Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2021 Tentang Penggabungan PT Pelindo I, III, dan IV (Persero) ke Dalam PT Pelabuhan Indonesia II (Persero);

Pelindo II bertindak sebagai *holding* induk (perusahaan induk) dan ke-3 Pelindo (I,III, IV) bertindak sebagai *sub-holding*. Pembentukan *sub-holding* yang mengelola klaster-klaster usaha ditujukan untuk meningkatkan kapasitas pelayanan Pelindo dan efisiensi usaha.

Berdasarkan Surat Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia nomor : S-756/MBU/10/2021 tanggal 1 Oktober 2021 perihal Persetujuan Perubahan nama, Perubahan Anggaran dasar dan Logo Perusahaan. Sehingga Pelindo II berganti nama menjadi PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau Pelindo.

Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 merupakan salah satu unit Terminal dari Entitas Bisnis PT Pelabuhan Indonesia (Persero) yang bergerak dalam bidang Jasa Kepelabuhanan Pelayanan Petikemas.

## **2. Keadaan Geografis**

PT Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 beralamat di Jl. Sultan Abdulllah Raya, Kaluku Bodoa, Kec, Tallo, Kota Makassar, Sulawesi Selatan, Indonesia.

Batas Perusahaan:

1. Sebelah Timur berbatasan Kec. Tallo.
2. Sebelah Barat berbatasan Selat Makassar.
3. Sebelah Utara berbatasan Selat Makassar.
4. Sebelah selatan berbatasan Selat Makassar

## **3. Visi dan Misi Perusahaan**

Adapun Visi dan Misi yang terdapat di PT Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2, sebagai berikut:

### **a. Visi**

Menjadi Pemimpin Ekosistem Maritim Terintegrasi Dan Berkelas Dunia

### **b. Misi**

Mewujudkan Jaringan Ekosistem Maritim Nasional Melalui Peningkatan Konektivitas Jaringan Dan Integrasi Pelayanan Guna Mendukung Pertumbuhan Ekonomi Indonesia.

## **B. Hasil Penelitian**

Penelitian ini dilakukan pada PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 dengan cara memberikan kuesioner dan melakukan observasi langsung kepada para pekerja. Jumlah sampel

dalam penelitian ini yaitu sebanyak 77 pekerja devisi operasional dan perencanaan, devisi workshop, dan security.

Berdasarkan hasil pengolahan data yang dilakukan maka diperoleh hasil sebagai berikut:

## 1. Karakteristik Responden

### a. Umur

**Tabel 5.1**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Umur di PT. Pelindo**  
**Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2**  
**Tahun 2023**

Umur	Jumlah	Persentase
≤30 Tahun	50	64,9
>30 Tahun	27	35,1
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

*Sumber : Data Primer, 2023*

Tabel 5.1 menunjukkan bahwa dari 77 pekerja yang berumur ≤30 Tahun sebanyak 50 orang (64,9%) dan berumur >30 Tahun sebanyak 27 orang (35,1%).

### b. Jenis kelamin

**Tabel 5.2**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin di PT.**  
**Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2**  
**Tahun 2023**

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-laki	77	100
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

*Sumber : Data Primer, 2023*

Tabel 5.2 menunjukan bahwa pekerja bagian operasional & perencanaan, mekanik workshop, dan *security* pada PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 Tahun 2023 terdapat 77 responden berjenis kelamin Laki-laki (100%).

### c. Pekerjaan/Profesi

**Tabel 5.3**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan/Profesi di**  
**PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar**  
**Terminal 2 Tahun 2023**

<b>Pekerjaan/Profesi</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
Operasional dan perencanaan	45	58,4
workshop	20	15,6
security	12	26,0
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

*Sumber : Data Primer, 2023*

Tabel 5.3 menunjukkan bahwa pekerja dengan profesi operasional dan perencanaan 45 orang (58,4%) mekanik workshop 20 orang (15,6%) dan security 12 orang (26.0%).

### d. Pendidikan

**Tabel 5.4**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan di PT. Pelindo**  
**Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2**  
**Tahun 2023**

<b>Pendidikan</b>	<b>Jumlah</b>	<b>persentase</b>
SMA/SMK	50	64,9
D3	4	5,2
D4/S1	23	29,9
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

*Sumber : Data Primer 2023*

Tabel 5.4 menunjukkan bahwa dari 77 pekerja dengan tingkat pendidikan pekerja yang paling banyak ialah SMA sebanyak 50 orang (64,9%) dan yang paling sedikit D3 sebanyak 4 orang (5,2%).

## 2. Analisis Univariat

### a. Variabel Kecelakaan Kerja

**Tabel 5.5**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Kecelakaan Kerja di PT.**  
**Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2**  
**Tahun 2023**

<b>Kecelakaan Kerja</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
Terjadi kecelakaan	50	64,9
Tidak Terjadi kecelakaan	27	35,1
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

*Sumber : Data Primer, 2023*

Tabel 5.5 menunjukkan bahwa dari 77 pekerja yang mengalami kecelakaan kerja sebanyak 50 pekerja (64,9%) dan tidak mengalami kecelakaan kerja sebanyak 27 pekerja (35,1%).

### b. Variable pengetahuan

**Tabel 5.6**  
**Distribusi Responden Berdasarkan pengetahuan pekerja di**  
**PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2**  
**Tahun 2023**

<b>Pengetahuan</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
cukup	73	94,8
kurang	4	5,2
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

*Sumber : Data Primer, 2023*

Tabel 5.6 menunjukkan bahwa dari 77 pekerja dengan pengetahuan cukup sebanyak 73 orang (94,8%) dan pekerja dengan pengetahuan kurang sebanyak 4 orang (5,2%).

### c. Variabel Pendidikan

**Tabel 5.7**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan di**  
**PT.Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2**  
**Tahun 2023**

<b>Pendidikan</b>	<b>Jumlah</b>	<b>persentase</b>
SMA/SMK	50	64,9
D3	4	5,2
D4/S1	23	29.9
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

*Sumber : Data Primer, 2023*

Tabel 5.7 menunjukkan bahwa dari 77 pekerja dengan tingkat pendidikan yang paling banyak ialah SMA sebanyak 50 pekerja (64,9%) dan yang paling sedikit D3 sebanyak 4 orang pekerja (5,2%).

### d. Variable kepatuhan

**Tabel 5.8**  
**Distribusi Responden Berdasarkan kepatuhan pekerja di PT.**  
**Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2**  
**Tahun 2023**

<b>Kepatuhan</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
Patuh	32	41,6
Tidak patuh	45	58,4
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

*Sumber : Data Primer, 2023*

Tabel 5.8 menunjukan bahwa dari 77 pekerja yang patuh sebanyak 32 pekerja (41,6%) dan yang tidak patuh sebanyak 45 pekerja (58,4%).



### 3. Analisa Bivariat

#### a. Hubungan Pengetahuan Dengan Kecelakaan Kerja

**Tabel 5.9**  
**Hubungan Pengetahuan Dengan Kecelakaan Kerja Pada PT.**  
**Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2**  
**Tahun 2023**

Pengetahuan	Kecelakaan kerja				Jumlah		p-value
	Terjadi kecelakaan		Tidak terjadi kecelakaan				
	n	%	n	%	N	%	
Cukup	48	65,8	25	34,2	73	100	0,609
Kurang	2	50,0	2	50,0	4	100	
Total	50	64,9	27	35,1	77	100	

Sumber : Data Primer

Tabel 5.9 menunjukkan bahwa dari 77 pekerja yang memiliki pengetahuan cukup tetapi mengalami kecelakaan kerja sebanyak 48 pekerja (65,8%), sedangkan pekerja yang memiliki pengetahuan cukup dan tidak mengalami kecelakaan kerja sebanyak 25 pekerja (34,2%). Pekerja yang memiliki pengetahuan kurang dan mengalami kecelakaan kerja sebanyak 2 pekerja (50,0%), Pekerja yang memiliki pengetahuan kurang tetapi tidak mengalami kecelakaan kerja sebanyak 2 pekerja (50,0%).

Berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh nilai  $p = 0,609 > 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  di tolak, artinya bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan kecelakaan kerja.

## b. Hubungan Pendidikan Dengan Kecelakaan Kerja

**Tabel 5.10**  
**Hubungan Pendidikan Dengan Kecelakaan Kerja Pada PT.**  
**Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2**  
**Tahun 2023**

Pendidikan	Kecelakaan kerja				Jumlah		p-value
	Terjadi kecelakaan		Tidak terjadi kecelakaan				
	n	%	n	%	N	%	
SMA/SMK	31	62,0	19	38,0	50	100	0,498
D3	2	50,0	2	50,0	4	100	
D4/S1	17	73,9	6	26,1	23	100	
Total	50	64,9	27	35,1	77	100	

Sumber : Data Primer, 2023

Tabel 5.10 menunjukkan bahwa dari 77 pekerja yang memiliki pendidikan SMA/SMK dan mengalami kecelakaan kerja sebanyak 31 pekerja (62,0%), Pekerja yang memiliki pendidikan SMA/SMK dan tidak mengalami kecelakaan kerja sebanyak 19 pekerja (38,0%). Pekerja yang memiliki pendidikan D3 tetapi mengalami kecelakaan kerja sebanyak 2 orang (50,0%), Pekerja yang memiliki pendidikan D3 dan tidak mengalami kecelakaan kerja sebanyak 2 pekerja (50,0%), Pekerja yang memiliki pendidikan D4/S1 tetapi mengalami kecelakaan kerja sebanyak 17 pekerja (73,9%), Pekerja yang memiliki pendidikan D4/S1 dan tidak mengalami kecelakaan kerja sebanyak 6 pekerja (26,1%).

Berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh nilai  $p = 0,498 > 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  di tolak, artinya bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kecelakaan kerja.

### c. Hubungan antara kepatuhan dengan kecelakaan kerja

**Tabel 5.11**  
**Hubungan Kepatuhan Dengan Kecelakaan Kerja Pada PT.**  
**Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2**  
**Tahun 2023**

Kepatuhan	Kecelakaan kerja				Jumlah		p-value
	Terjadi kecelakaan		Tidak terjadi kecelakaan				
	n	%	n	%	N	%	
Patuh	10	31,3	22	68,8	32	100	0,000
Tidak patuh	40	88,9	5	11,1	45	100	
Total	50	64,9	27	35,1	77	100	

Sumber : Data primer, 2023

Tabel 5.11 menunjukkan bahwa dari 77 pekerja yang patuh tetapi mengalami kecelakaan kerja sebanyak 10 orang (31,3%), Pekerja yang patuh dan tidak mengalami kecelakaan kerja sebanyak 22 pekerja (68,8%). Pekerja yang tidak patuh dan mengalami kecelakaan kerja sebanyak 40 pekerja (88,9%), Pekerja yang tidak patuh dan mengalami kecelakaan kerja sebanyak 5 pekerja (11,1%).

Berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh nilai  $p = 0,000 < 0,05$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  di terima, artinya bahwa ada hubungan antara kepatuhan dengan kecelakaan kerja.

### C. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara *safety talk* dengan kecelakaan kerja pada pekerja bagian operasional dan perencanaan, mekanik workshop, *security* pada PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 Tahun 2023. Adapun

pembahasan dari hasil analisis data variabel-variabel penelitian di narasikan sebagai berikut:

### **1. Hubungan antara pengetahuan dengan kecelakaan kerja pada PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 Tahun 2023**

Pengetahuan adalah hasil dari tidak tahu menjadi tahu seperti pada saat mengikuti kegiatan *safety talk* maka bertambahnya wawasan yang diperoleh dan melakukan pengindraan terhadap objek tertentu. Pengindraan *terjadi* melalui panca indra manusia, yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Pengetahuan merupakan kemampuan untuk membentuk model mental yang menggambarkan objek dengan tepat dan mempresentasikan dalam aksi yang dilakukan terhadap suatu objek (Hema, 2019).

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 77 pekerja yang memiliki pengetahuan cukup dengan kategori terjadi kecelakaan kerja sebanyak 48 orang (65,8%). Pekerja yang memiliki pengetahuan cukup dengan kategori tidak terjadi kecelakaan kerja sebanyak 25 pekerja (34,2%). Pekerja yang memiliki pengetahuan kurang dengan kategori terjadi kecelakaan kerja sebanyak 2 orang (50,0%). Pekerja yang memiliki pengetahuan kurang dengan kategori tidak terjadi kecelakaan kerja sebanyak 2 pekerja (50,0%). Berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh nilai  $p = 0,609 > 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  di tolak, artinya bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan kecelakaan kerja.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Farah Avinti Putri dkk (2017) mengenai hubungan antara pengetahuan dengan resiko kecelakaan kerja diketahui dengan metode pendekatan *cross sectional* populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah 44 pekerja bagian workshop hasil sebanyak 53,3% cenderung memiliki resiko kecelakaan rendah dikarenakan pengetahuan yang dimiliki pekerja sudah cukup baik mengenai kesehatan dan keselamatan kerja serta resiko apa saja yang terjadi apabila melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan hasil yang diperoleh signifikansi 0,529 sehingga menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara pengetahuan pekerja dengan risiko kecelakaan kerja (Farahavianti.osh, 2019)

Tidak adanya hubungan antara pengetahuan dengan kecelakaan kerja dikarenakan pemahaman pekerja yang sudah cukup mengenai materi yang diberikan pada saat kegiatan *safety talk* maupun pelatihan-pelatihan yang diadakan oleh perusahaan dengan memberikan materi mengenai kesehatan dan keselamatan kerja. Hal tersebut akan meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja dikarenakan tingkat pemahaman pekerja yang sudah cukup mengenai dampak maupun kerugian yang akan ditimbulkan apabila melanggar hal-hal yang mengakibatkan kecelakaan kerja.

## 2. Hubungan antara pendidikan dengan kecelakaan kerja pada PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 Tahun 2023

Pendidikan adalah usaha menarik sesuatu di dalam manusia sebagai upaya memberikan pengalaman-pengalaman belajar terprogram dalam bentuk pendidikan formal, nonformal, dan informal di sekolah, dan luar sekolah, yang berlangsung seumur hidup yang bertujuan optimalisasi kemampuan-kemampuan individu agar dapat memainkan peranan hidup yang tepat (Adi La, 2022).

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 77 pekerja yang memiliki pendidikan SMA/SMK dengan kategori terjadi kecelakaan kerja sebanyak 31 pekerja (62,0%). Pekerja yang memiliki pendidikan SMA/SMK dengan kategori tidak terjadi kecelakaan kerja sebanyak 19 pekerja (38,0%). Pekerja yang memiliki pendidikan D3 dengan kategori terjadi kecelakaan kerja sebanyak 2 orang (50,0%). Pekerja yang memiliki pendidikan D3 dengan kategori tidak terjadi kecelakaan kerja sebanyak 2 orang (50,0%). Pekerja yang memiliki pendidikan D4/S1 dengan kategori terjadi kecelakaan kerja sebanyak 17 orang (73,9%). Pekerja yang memiliki pendidikan D4/S1 dengan kategori tidak terjadi kecelakaan kerja sebanyak 6 pekerja (26,1%). Berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh nilai  $p = 0,498 > 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  di tolak, artinya bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan dengan kecelakaan kerja.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yenias dan Rabia (2018) mengenai hubungan tingkat pendidikan k3 terhadap budaya k3 dengan kecelakaan kerja, dengan sampel 56 responden dengan metode Desain penelitian yang digunakan adalah cross sectional yaitu seluruh variable independen dan dependen diamati dalam satu periode tertentu dan dalam satu populasi yang diteliti hasil penelitian menunjukkan bahwa hasil analisis hubungan tingkat pendidikan dan budaya K3 terhadap kecelakaan kerja pada perusahaan manufaktur didapatkan hasil yaitu tidak ada hubungan signifikan antara tingkat pendidikan dan budaya K3 terhadap kecelakaan kerja, diketahui dari nilai korelasi sebesar 0.089. dikarenakan perusahaan memberikan pelatihan, pembinaan dan informasi yang lebih kepada pekerja mengenai pengetahuan tentang kesehatan dan keselamatan kerja baik berupa pelatihan formal maupun informal (Endriastuty & Adawia, 2018).

Tidak adanya hubungan antara pendidikan dengan kecelakaan kerja dikarenakan pada saat pemberian *safety talk* materi yang diberikan tidak membedakan pekerja dengan latar belakang pendidikan apapun, bukan berarti semakin rendah pendidikan pekerja maka semakin kurang wawasan yang ia miliki tetapi dikarenakan kurun waktu lama kerja dan pengalaman kerja maupun peltihan-pelatihan yang diikuti akan menambah wawasan pekerja semakin luas sehingga para pekerja lebih memahami bagaimana bekerja dengan aman agar tidak terjadi kecelakaan kerja.

### **3. Hubungan antara kepatuhan dengan kecelakaan kerja pada PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 Tahun 2023**

Kepatuhan adalah suatu kegiatan yang harus dilakukan oleh seseorang untuk menaati sebuah prosedur. Tingkat kepatuhan seseorang itu baik maka akan berimbas baik pada diri sendiri dan keadaan sekitarnya begitu sebaliknya jika tingkat kepatuhan seseorang kurang baik maka akan berimbas buruk terhadap diri sendiri dan kondisi sekitarnya. Dari pengetahuan yang didapatkan dari kegiatan *safety talk* mengenai Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3), maka kepatuhan selalu di jujung tinggi bagi para pekerja di tempat kerja (Kurniawan dkk., 2017).

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 77 orang yang memiliki kepatuhan patuh dengan kategori terjadi kecelakaan kerja sebanyak 10 orang (31,3%), yang memiliki kepatuhan patuh dengan kategori tidak terjadi kecelakaan kerja sebanyak 22 orang (68,8%), yang memiliki kepatuhan tidak patuh dengan kategori terjadi kecelakaan kerja sebanyak 40 orang (88,9%) dan yang memiliki kepatuhan tidak patuh dengan kategori tidak terjadi kecelakaan kerja sebanyak 5 orang (11,1%). Berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh nilai  $p = 0,000 < 0,05$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  di terima, artinya bahwa ada hubungan antara kepatuhan dengan kecelakaan kerja.



Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nanda Syahputra Rambe (2019) Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*, Keseluruhan populasi berjumlah 600 orang, Sampel responden digunakan teknik random sampling. Instrumen yang digunakan adalah kuesioner. Analisis data dilakukan secara univariat dan bivariat (digunakan uji alternatif Slovin dengan  $\alpha=0,01$ ). Hasil penelitian, Berdasarkan analisis bivariat hubungan kepatuhan pemakain APD dengan kecelakaan kerja menggunakan *uji chi square* didapatkan hasil *p-value* sebesar 0,001. Hasil *p-value* tersebut sesuai dengan hipotesis sebelumnya karena menunjukkan bahwa terdapat hubungan kepatuhan Pemakaian APD dengan kecelakaan kerja pada pekerja. Berdasarkan penelitian ini Ada hubungan kepatuhan pemakain alat pelindung diri dengan kecelakaan kerja pada pekerja, dan Dari 86 responden terdapat responden yang tidak pernah mengalami kecelaan kerja berjumlah 29 orang dengan nilai 33.7% , sedangkan responden yang pernah mengalami kecelakaan kerja berjumlah 57 orang nilai 66.3%, pada pekerja (Rambe, 2019).

Adanya hubungan kepatuhan dengan kecelakaan kerja dikarenakan pengetahuan yang diperoleh pekerja mengenai kecelakaan kerja sudah cukup pada saat mengikuti kegiatan *safety talk* tetapi terdapat perilaku dari beberapa pekerja yang tidak sejalan

dengan pengetahuan yang ia miliki seperti tidak mematuhi penggunaan alat pelindung diri sesuai standar operasional prosedur (SOP) yang telah ditetapkan oleh perusahaan serta menyepelkan akan pentingnya melindungi diri terhadap bahaya keselamatan kerja karena mereka mengetahui dampak yang diterima jika berperilaku patuh ataupun tidak patuh terhadap peraturan yang ada.

#### **D. Keterbatasan penelitian**

1. Pada saat pembagian kuesioner adanya pekerja yang menunda untuk mengisi kuesioner tersebut
2. Diakibatkan cuaca yang tidak mendukung pada saat melakukan observasi di lapangan pada saat pekerja melakukan pekerjaannya
3. Peneliti menunggu waktu staff bagian k3 menyelesaikan pekerjaannya terlebih dahulu untuk mendampingi peneliti turun ke lapangan sehingga adanya keterbatasan waktu.