

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Profil Perusahaan

Wilayah *hinterland* suatu pelabuhan sangat berpengaruh terhadap jumlah barang yang akan dilayani atau melintasi pelabuhan tersebut. Wilayah *hinterland* pelabuhan Makassar meliputi seluruh wilayah Provinsi Sulawesi Selatan yang memiliki 20 kabupaten dan 4 kota dengan kota Makassar sebagai ibu kota provinsi. Adapun kabupaten/kota lainnya adalah Maros, Pangkep, Barru, Kota Parepare, Pinrang, Enrekang, Toraja, Toraja Utara, Sidrap, Luwu, Kota Palopo, Luwu Utara, Luwu Timur, Wajo, Soppeng, Bone, Sinjai, Selayar, Bulukumba, Bantaeng, Jeneponto, Takalar dan Gowa.

Di wilayah Provinsi Sulawesi Selatan terdapat 3 (tiga) pelabuhan yang melayani petikemas yaitu Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Parepare dan Pelabuhan Tanjung Ringgit Palopo. Tetapi hanya pelabuhan Makassar yang memiliki terminal yang dikhususkan untuk melayani petikemas yakni Terminal Petikemas *New Makassar I* dan Terminal Petikemas *New Makassar II*, yang menyebabkan arus pergerakan petikemas mengalami peningkatan setiap tahun. Dengan demikian maka sebagian besar kabupaten/kota yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan menjadi *hinterland* pergerakan petikemas dari pelabuhan Utama Makassar.

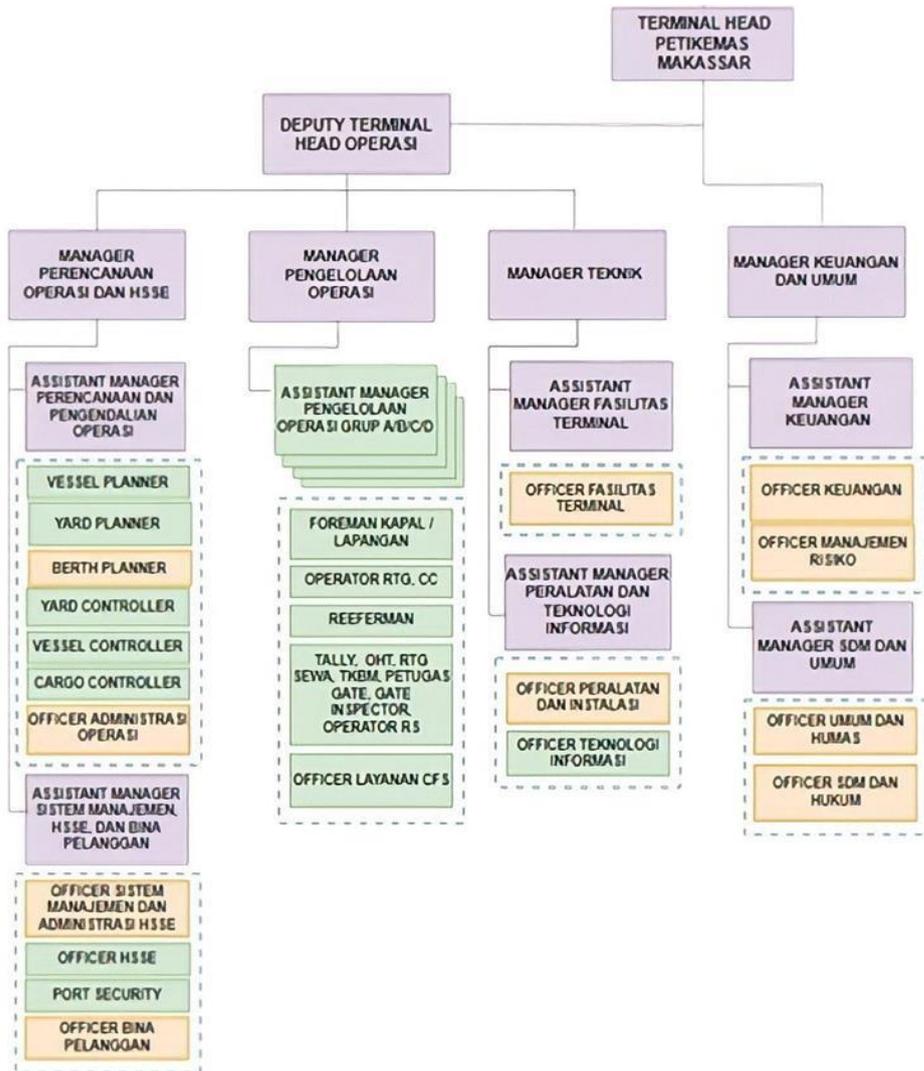
Potensi wilayah *hinterland* di Provinsi Sulawesi Selatan berasal dari sector pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, pertambangan dan industry. Terminal Petikemas *New Makassar* merupakan salah satu inti segmen usaha yang ada di PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Pada tanggal 1 Agustus 2007 Terminal Petikemas Makassar telah dideklarasikan pelayanan PT Pelabuhan Indonesia khususnya terkait pelayanan terhadap petikemas seiring pertumbuhan kontainerisasi yang melalui pelabuhan Makassar.

Pada dasarnya, pelayanan Terminal Petikemas *New Makassar* berorientasi kepada beberapa kebijakan dasar yaitu efisiensi biaya, efektifitas waktu dan kepuasan pelanggan sebagaimana terkandung pada visi dan misi perusahaan dalam menghadapi dunia persaingan global yang selalu berubah-ubah.

Dalam usahanya memberikan kepuasan kepada pelanggan Terminal Petikemas Makassar terus mengembangkan kualitas pelayanan dengan menerapkan kebijakan kualitas yaitu "Pelayanan dengan ketetapan waktu, keamanan dan terpercaya" dengan standar internasional. Perkembangan kualitas pelayanan Terminal Petikemas *New Makassar* juga didukung oleh ketersediaan fasilitas dan peralatan yang modern, serta sumber daya manusia dengan kualitas yang tinggi mampu memberikan pelayanan yang cepat, tepat dan aman. Selain itu, penerapan system terkomputerisasi dan berstandar internasional juga menjadi faktor kunci dalam

meningkatkan kualitas pelayanan Terminal Petikemas New Makassar.

2. Struktur Organisasi PT. Pelindo Petikemas New Makassar



3. Lokasi Perusahaan

INFORMASI UMUM		
	Nama	Pelabuhan Terminal Petikemas Makassar
	Lokasi	Jalan Nusantara No. 329 Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan 90146
	Kelas Pelabuhan	Utama
	Jenis Pengelolaan	Terminal Petikemas
	Luas Lahan	± 16 Ha
	Luas DLKR	± 9.270 Ha
	Luas DLKP	± 12.505 Ha
	Koordinat	5°7'46.98"LS /119°24'15.38" BT

Pelabuhan Makassar berada dalam wilayah administratif kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. Dalam bentuk memanjang dari pesisir utara menerus hingga ke pesisir barat kota Makassar, melintasi empat kecamatan yaitu Kecamatan Tallo, Kecamatan Ujung Tanah, Kecamatan Wajo dan Kecamatan Ujung pandang pada koordinat geografis, 5°7'46.98"LS/119°24'15.38" BT untuk Terminal Hatta, 5°7'35.25" LS/119°24'27.85" BT untuk Terminal Hasanudin, °7'14.29"LS/119°24'29.19"BT untuk Terminal Soekarno, 5°6'34.22"LS/119°25'17.80"BT untuk Terminal Paotere °5'44.17"LS/119°24'57.73"BT untuk Terminal Petikemas New Makassar.

4. Visi dan Misi Terminal petikemas Makassar

a. Visi

Menjadikan pemimpin ekosistem terintegrasi dan berkelas dunia.

b. Misi

Mewujudkan jaringan ekosistem maritim nasional melalui peningkatan konektivitas jaringan dan integrasi pelayanan guna mendukung pertumbuhan ekonomi negara.

B. Hasil Penelitian

Penelitian ini bersifat analitik dengan pendekatan *corss sectional study*, yaitu mencari faktor yang berhubungan dengan melihat variabel independen dan variabel dependen yang diteliti dalam waktu bersamaan pada *unsafe supervision* dan *organization influence* dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Petikemas Makassar terkait *unsafe supervision* dan *organization influence* dengan melihat kejadian kecelakaan kerja pada karyawan.

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilaksanakan pada Inspeksi K3 dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Petikemas Makassar. Jumlah responden sebanyak 60 orang. Pengumpulan data dilakukan mulai tanggal 01 juni 2023. Cara pengumpulan sampel menggunakan teknik *total sampling*.

Hasil penelitian ini diperoleh melalui data primer yaitu dengan menggunakan kuesioner yang memuat data karakteristik responden. Sedangkan data sekunder berupa gambaran umum lokasi penelitian di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar. Setelah data terkumpul selanjutnya dilakukan *editing*, *coding*, dan tabulasi menggunakan *computer*.

Dari hasil pengolahan data yang dilakukan, disajikan dalam bentuk frekuensi yang *unsafe supervision* dan *organization influence* serta kecelakaan kerja pada karyawan PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar (analisis univariat) dan hasil analisis hubungan antara variabel independen dan dependen (analisis bivariat) menggunakan uji *Chi-Square*.

1. Karakteristik Umum Responden

a. Pendidikan

Tabel 5.1
Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan
Responden Pada Pekerja Di PT. Pelindo
Terminal Petikemas di Makassar

Pendidikan	n	%
SMP	3	5.0
SMA/SMK	55	91.7
S1	2	3.3
Total	60	100

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan tabel 5.1 didapatkan bahwa responden yang menempuh pendidikan di SMP sebanyak 3 responden (5.0%), SMA/SMK sebanyak 55 responden (91.7%), dan

yang menempuuh pendidikan S1 sebanyak 2 responden (3.3%).

2. Analisis Univariat

a. Kecelakaan Kerja

Tabel 5.2
Distribusi Responden Berdasarkan Kecelakaan Kerja
Pada Pekera di Di PT. Pelindo Terimal Petikemas
di Makassar

No	Pernyataan	Ya		Tidak	
		n	%	n	%
1	Anda pernah mengalami kejadian kecelakaan kerja yang tidak diinginkan selama dalam 1 bulan terakhir	18	30	42	70
2	Anda pernah mengalami kecelakaan kerja di tempat kerja akibat benturan pada tubuh oleh benda keras dari alat/bahan kerja yang mengakibatkan anda cidera.	19	31.7	41	68.3
3	Anda pernah mengalami cidera yang disebabkan oleh prosedur kerja (urutan kerja) waktu melakukan sebuah perbaikan dan penggunaan alat.	23	38.3	37	61.7
4	Pernah mengalami salah satu anggota tubuh anda mengalami kecelakaan kerja di tempaat kerja/ruang produksi, dan mengakibatkan cidera dari mesin/alat.	35	58.3	25	41.7
5	Anda pernah mengalami kecelakaan kerja ditempat kerja/ruang produksi, dan mengakibatkan anda cidera akibat tergangunya konsentrasi dari getaran.	23	38.3	37	61.7
6	Anda pernah terjatuh, yang mengakibatkan anda cidera saat melakukan pekerja di ruang produksi.	27	45	33	55
7	Anda pernah tertimpa benda, yang mengakibatkan anda cidera saat melakukan pekerjaan di ruang produksi.	28	46.7	32	53.3
8	Anda pernah terkena arus listrik, yang mengakibatkan anda cidera saat	26	43.3	34	56.7

No	Pernyataan	Ya		Tidak	
		n	%	n	%
	melakukan pekerjaan di ruang produksi.				
9	Anda pernah terkena larutan atau terkena percikan zat kimia.	14	23.3	46	76.7
10	Anda pernah mengalami kejadian kecelakaan kerja seperti terjatuh, atau menabrak	22	36.7	38	63.3

Sumber : Data Primer, 2023

Presentase pernyataan yang paling tinggi menjawab ya dan paling rendah menjawab tidak yaitu pernyataan “pernah mengalami salah satu anggota tubuh anda mengalami kecelakaan kerja di tempat kerja/ruang produksi, dan mengakibatkan cedera dari mesin/alat” dengan presentase 35 responden (58.3%) menjawab ya, 25 responden (41.7%) dan Presentase pernyataan yang paling tinggi menjawab tidak dan paling rendah menjawab ya yaitu pernyataan “anda pernah terkena larutan atau terkena percikan zat kimia” dengan presentase 46 responden (76.7%) menjawab tidak, 14 responden (23.3%).

Tabel 5.3
Distribusi Responden Berdasarkan Kecelakaan Kerja
Pada Pekerja di Di PT. Pelindo Terimal Petikemas
di Makassar

Kecelakaan Kerja	n	%
Pernah	24	40.0
Tidak Pernah	36	60.0
Total	60	100

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan tabel 5.3 didapatkan bahwa responden dengan kategori kecelakaan kerja pernah sebanyak 24

responden (40.0%) dan kategori kecelakaan kerja tidak pernah sebanyak 36 responden (60.0%). Terdapat perbedaan data yang didapatkan saat penelitian dan sebelum penelitian, yakni sebelum dilakukan penelitian angka keceleakaan kerja di PT. Pelindo Terimal Petikemas Makassar masih tergolong tinggi. Namun, pada saat melakukan penelitian angka kecelakaan kerja yang terjadi di PT. Pelindo Terimal Petikemas Makassar sudah terminimalisir hal ini terjadi karena terdapat penelitian sebelumnya yang mengedukasi para pekerja tentang Kecelakaan kerja.

b. *Unsafe Supervision*

Tabel 5.4
Distribusi Responden Berdasarkan *Unsafe Supervision*
Pada Pekera di Di PT. Pelindo Terimal Petikemas
di Makassar

No	Pernyataan	Ya		Tidak	
		n	%	n	%
<i>Safety Patrol</i>					
1	Petugas <i>safety patrol</i> tidak melakukan pengawasan rutin pada pekerja	15	25	45	75
2	Petugas <i>safety patrol</i> pernah mengingatkan anda jika bekerja tidak aman (contoh; merokok saat bekerja, bercanda saat bekerja dll)	46	76.7	14	23.3
3	Anda pernah diingatkan oleh petugas <i>safety patrol</i> untuk selalu memakai APD di area kerja	46	76.7	14	23.3
4	Petugas <i>safety patrol</i> mempengaruhi perilaku anda menjadi lebih baik/berperilaku aman saat bekerja	47	78.3	13	21.7

No	Pernyataan	Ya		Tidak	
		n	%	n	%
5	Petugas <i>safety patrol</i> memberikan teguran/sanksi jika anda bekerja tidak sesuai prosedur	40	66.7	20	33.3
6	Anda pernah mengalami kecelakaan kerja di tempat kerja ini	8	13.3	52	86.7
7	Petugas <i>safety patrol</i> di area kerja adalah hal penting menurut anda	42	70	18	30
8	Petugas <i>safety patrol</i> memastikan semua pekerjaan dilakukan dengan baik	42	70	18	30
9.	<i>Safety patrol</i> menegur jika ada pekerja melakukan pekerjaan dengan tidak benar	41	68.3	19	31.7
10	Petugas <i>safety patrol</i> secara rutin melakukan pengawasan ke tempat kerja	47	78.3	13	21.7

Sumber : Data Primer, 2023

Presentase pernyataan paling tinggi yang menjawab ya dan paling rendah menjawab tidak yaitu pernyataan “Petugas *safety patrol* mempengaruhi perilaku anda menjadi lebih baik/berperilaku aman saat bekerja” dengan 47 responden (78.3%) yang menjawab ya, 13 responden (21.7%) yang menjawab tidak. Presentase pernyataan yang paling tinggi menjawab tidak dan paling rendah menjawab ya ada pernyataan “Anda pernah mengalami kecelakaan kerja di tempat kerja ini” dengan presentase yang menjawab tidak sebanyak 52 responden (86.7%), 8 responden (13.3%) menjawab ya.

Tabel 5.5
Distribusi Responden Berdasarkan *Unsafe Supervision*
Pada Pekerja di Di PT. Pelindo Terimal Petikemas
di Makassar

<i>Unsafe Supervision</i>	n	%
Baik	29	48.3
Kurang Baik	31	51.7
Total	60	100

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan tabel 5.5 didapatkan bahwa responden dengan kategori *unsafe supervision* baik sebanyak 29 responden (48.3%) dan kategori *unsafe supervision* kurang sebanyak 31 responden (51.7%).

c. *Organization Influence*

Tabel 5.6
Distribusi Responden Berdasarkan *Organization Influence*
Pada Pekerja di Di PT. Pelindo Terimal
Petikemas di Makassar

No	Pertanyaan	Ya		Tidak	
		n	%	n	%
<i>Safety Talk</i>					
1	Setelah mengikuti <i>safety talk</i> , apakah anda memahami prinsip untuk mencegah terjadinya kecelakaan dalam bekerja	47	78.3	13	21.7
2	Setelah mengikuti <i>safety talk</i> , apakah anda berkomitmen untuk bersama-sama mencegah terjadinya kecelakaan bekerja	40	66.7	20	33.3
3	anda rutin mengikuti kegiatan pemberian <i>safety talk</i>	46	76.7	14	23.3
4	<i>Safety talk</i> sangat berguna dan bermanfaat baik untuk aktifitas/pekerjaan sehari ditempat kerja maupun diluar	51	85	9	15

No	Pertanyaan	Ya		Tidak	
		n	%	n	%
5	Waktu yang disediakan selama 30 menit, apakah cukup untuk menyampaikan materi-materi K3	31	51.7	29	48.3
6	Fasilitas atau tempat diadakannya <i>safety talk</i> memadai	47	78.3	13	21.7
7	Jumlah peserta yang banyak/sedikit mempengaruhi efektifitas penyampaian materi K3	19	31.7	41	68.3
8	Pemateri <i>safety talk</i> mampu menyampaikan materi-materi K3 dengan baik	44	73.3	16	26.7
9.	Kualitas materi <i>safety talk</i> sudah memadai	33	55	27	45
10	Alat atau media yang digunakan untuk menyampaikan materi <i>safety talk</i> sudah efektif dan mudah diterima	39	65	21	35
Safety training					
11	<i>safety training</i> telah diberikan kepada seluruh karyawan	44	73.3	16	26.7
12	dalam pelaksanaan <i>safety training</i> diberikan peraturan K3	48	80	12	20
13	dalam <i>safety training</i> kami untuk membuat orang2 mendapatkan keahlian dan pengetahuan tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang akan berguna di dalam dunia kerja.	50	83.3	10	16.7
14	pengetahun tentang K3 lebih meningkat setelah mengikuti <i>safety training</i>	47	78.3	13	21.7
15	setelah mengikuti <i>safety training</i> meningkatkan kesadaran pentingnya K3 dalam pekerjaan sehari-hari	38	63.3	22	36.7
16	dalam mengikuti <i>safety training</i> dapat meningkatkan moral Perusahaan dan karyawan serta mengurangi resiko kerugian bagi Perusahaan	31	51.7	29	48.3
Safety investigation					
17	kecelakaan kerja diperusahaan dilakukan <i>safety investigasi</i>	44	73.3	16	26.7

No	Pertanyaan	Ya		Tidak	
		n	%	n	%
18	dalam pelaksanaan <i>safety investigasi</i> kecelakaan kerja dilakukan oleh orang telah memiliki kompetensi	41	68.3	19	31.7
19	<i>safety investigasi</i> kecelakaan kerja telah dilaksanakan sesuai langkah-langkah yang dipersyaratkan	16	26.7	44	73.3
20	laporan <i>safety investigasi</i> kecelakaan kerja di laporan ke disnaker setempat	40	66.7	20	33.3
21	Menurut anda, jika kecelakaan kerja terjadi apakah perlu dilakukan <i>safety investigasi</i> yang terkait dengan kecelakaan kerja tersebut	36	60	24	40
<i>Safety briefing</i>					
22	<i>safety briefing</i> dilakanakan sebelum beraktifitas dilokasi kerja	43	71.7	17	28.3
23	<i>safety briefing</i> dipimpin oleh penanggung jawab kegiatan dalam pekerjaan	42	70	18	30
24	dalam <i>safety briefing</i> diberikan pengarahan tentang prosedur kerja	43	71.7	17	28.3
25	dalam pelaksanaan <i>safety brefing</i> disampaikan hal-hal penting dalam melakukan aktifitas	41	68.3	19	31.7
26	dalam pelaksanaan <i>safety brefing</i> dilaksanakan sesuai dengan waktu yang ditetapkan	44	73.3	16	26.7

Sumber : Data Primer, 2023

Presentase pernyataan yang paling tinggi menjawab ya dan paling rendah menjawab tidak yaitu “*Safety talk* sangat berguna dan bermanfaat baik untuk aktifitas/pekerjaan sehari ditempat kerja maupun diluar?” dengan responden yang menjawab ya terdapat sebanyak 51 responden (85%), 9 responden (15%). Presentase pernyataan yang paling tinggi menjawab tidak dan paling rendah yaitu pernyataan “Jumlah

peserta yang banyak/sedikit mempengaruhi efektifitas penyampaian materi K3” responden yang menjawab tidak sebanyak 41 (68.3%), 19 responden (31.7%) yang menjawab ya.

Pernyataan terkait Presentase pernyataan *Safety Training* yang paling tinggi “dalam *safety training* kami untuk membuat orang2 mendapatkan keahlian dan pengetahuan tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang akan berguna di dalam dunia kerja” responden yang menjawab ya terdapat sebanyak 50 responden (83.3%), 10 responden (16.7%) yang menjawab tidak. Presentase pernyataan yang paling tinggi menjawab tidak dan paling rendah menjawab ya “dalam mengikuti *safety training* dapat meningkatkan moral Perusahaan dan karyawan serta mengurangi resiko kerugian bagi Perusahaan” responden yang menjawab tidak sebanyak 29 responden (48.3%), terdapat 31 responden (51.7%) yang menjawab ya.

Presentase pernyataan *Safety Investigation* yang paling tinggi menjawab ya dan paling rendah menjawab tidak “kecelakaan kerja diperusahaan dilakukan *safety investigasi*” responden yang menjawab ya terdapat sebanyak 44 responden (73.3%), 16 responden (26.7%). Presentase pernyataan yang paling tinggi menjawab tidak dan paling rendah menjawab ya “*safety investigasi* kecelakaan kerja telah dilaksanakan sesuai langkah-langkah yang dipersyaratkan” responden yang

menjawab tidak teradapt sebanyak 44 responden (73.3%), 16 responden (26.7%) yang menjawab ya.

Presentase pernyataan safety briefing “dalam pelaksanaan *safety briefing* dilaksanakan sesuai dengan waktu yang ditetapkan” responden yang menjawab ya terdapat sebanyak 44 responden (73.3%), 16 responden (26.7%) menjawab tidak. Presentase pernyataan yang paling tinggi menjawab tidak dan paling rendah menjawab ya “dalam pelaksanaan *safety briefing* disampaikan hal-hal penting dalam melakukan aktifitas” responden yang menjawab tidak sebanyak 19 responden (31.7%), 41 responden (68.3%) yang menjawab ya.

Tabel 5.7
Distribusi Responden Berdasarkan *Organization Influence* Pada Pekera di Di PT. Pelindo Terimal Petikemas di Makassar

<i>Organization Influence</i>	N	%
Baik	36	60.0
Kurang Baik	24	40.0
Total	60	100

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan tabel 5.7 didapatkan bahwa responden dengan kategori *organization influence* baik sebanyak 36 responden (60.0%) dan kategori *organization influence* kurang baik sebanyak 24 responden (40.0%).

3. Analisis Bivariat

a. Hubungan *Unsafe Supervission* dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar

Tabel 5.8
Hubungan *Unsafe Supervission* dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar

<i>Unsafe Supervission</i>	Kecelakaan Kerja						<i>p</i>
	Pernah		Tidak Pernah		Jumlah		
	n	%	n	%	n	%	
Baik	17	58.6	12	41.4	29	100	0.010
Kurang Baik	7	22.6	24	77.4	31	100	
Total	24	40	36	60	60	100	

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan table 5.8 mengenai hubungan *unsafe supervision* terhadap kecelakaan kerja didapatkan bahwa hubungan *unsafe supervision* baik terhadap kecelakaan kerja Pernah sebanyak 17 responden (58.4%) dari 29 responden, sedangkan untuk hubungan *unsafe supervision* kurang baik terhadap kecelakaan kerja pernah sebanyak 7 responden (22.6%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan *chi-square* diperoleh hasil bahwa nilai $p = 0.010 < 0.05$ maka menunjukkan ada hubungan *unsafe supervision* terhadap kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar. Hal ini menunjukkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima.

b. Hubungan *Organization Influence* dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar

Tabel 5.9
Hubungan *Organization Influence* dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar

<i>Organization Influence</i>	Kecelakaan Kerja						<i>p</i>
	Pernah		Tidak Pernah		Jumlah		
	n	%	n	%	n	%	
Baik	20	55.6	16	44.4	36	100	0.006
Kurang Baik	4	16.7	20	83.3	24	100	
Total	24	40	36	60	60	100	

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan table 5.9 mengenai hubungan *unsafe supervision* terhadap kecelakaan kerja didapatkan bahwa hubungan *Organization Influence* baik terhadap kecelakaan kerja pernah sebanyak 20 responden (83.3%) dari 36 responden, sedangkan untuk hubungan *Organization Influence* kurang baik terhadap kecelakaan kerja tidak pernah sebanyak 4 responden (40%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan *chi-square* diperoleh hasil bahwa nilai $p = 0.006 < 0.05$ maka menunjukkan ada hubungan *Organization Influence* terhadap kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar. Hal ini menunjukkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima.

C. Pembahasan

Berdasarkan hasil kuesioner dan wawancara yang dilakukan terhadap responden yang menjadi sampel yaitu 60 orang, diperoleh beberapa jawaban yang berbeda-beda mengenai hubungan *unsafe supervision* dan *organization influence* terhadap kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Petikemas Makassar. Maka diperoleh hasil penelitian mengenai hubungan *unsafe supervision* dan *organization influence* terhadap kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Petikemas Makassar sebagai berikut:

1. ***Unsafe Supervision* terhadap kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Petikemas Makassar**

Unsafe Supervision merupakan kesalahan dalam pengawasan. Pengawasan adalah proses pengamatan pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

Salah satu pengawasan yang dilakukan oleh pihak HSE PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar ada *safety patrol*. *Safety patrol* yaitu membentuk suatu tim K3 yang terdiri dari 2-3 orang yang bertugas melaksanakan patrol untuk mencatat hal-hal yang tidak sesuai dengan ketentuan K3 dan yang memiliki risiko kecelakaan.

Apabila disuatu perusahaan *safety patrol* yang dilakukan oleh pihak HSE kurang baik bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan

kerja, begitupun sebaliknya perusahaan dengan safety patrol yang baik mampu mencegah terjadinya kecelakaan kerja di tempat kerja.

Safety patrol yang biasa dilakukan oleh pihak HSE PT. Pelindo Petikemas Makassar, yaitu kegiatan inspeksi yang dilakukan per bulan guna mengecek kondisi sarana dan prasarana yang digunakan para pekerja. Tim juga melakukan evaluasi potensi – potensi bahaya yang beresiko tinggi yang mungkin bisa menyebabkan kecelakaan kerja.

Suatu pekerjaan jika tidak dilakukan supervise atau pengawasan yang intensif terhadap pekerja bisa mendorong terjadinya kecelakaan di tempat kerja. Pengawasan tidak hanya dilakukan dengan berinteraksi antara supervisor atau manajer dalam bekerja tetapi bisa juga memperhatikan terkait dengan ijin kerja, prosedur dalam melaksanakan pekerjaan, melihat kompetensi pekerja sebelum memulai pekerjaannya, memberikan arahan kepada pekerja cara bekerja yang benar, serta etika bekerja yang baik dalam melakukan pekerjaan.

Berdasarkan table 5.6 mengenai hubungan *unsafe supervision* terhadap kecelakaan kerja didapatkan bahwa hubungan *unsafe supervision* baik terhadap kecelakaan kerja kurang baik sebanyak 12 responden (41.4%) dari 29 responden, sedangkan untuk hubungan *unsafe supervision* kurang baik

terhadap kecelakaan kerja kurang baik sebanyak 24 responden (77.4%). Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan *chi-square* diperoleh hasil bahwa nilai $p = 0.010 < 0.05$ maka menunjukkan ada hubungan *unsafe supervision* terhadap kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar. Hal ini menunjukkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima.

Pengawasan memiliki hubungan yang signifikan dengan kejadian kecelakaan kerja, semakin baik pengawasan di lingkungan kerja maka semakin kecil pula resiko terjadinya kecelakaan kerja. Sebaliknya, apabila di tempat kerja pengawasan yang dilakukan tidak baik atau bahkan tidak dilakukan maka semakin besar pula kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja di tempat kerja.

Dengan adanya pengawasan yang dilakukan akan mengurangi peluang kesalahan kesalahan yang akan dilakukan oleh pekerja karena merasa diawasi dan harus bekerja dalam keadaan fokus dan sesuai dengan SOP yang ada.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Ernawati, 2009), yang menunjukkan bahwa dengan dilakukannya inspeksi K3 maka potensi bahaya ditempat kerja dapat diminimalkan. Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Edigan, dkk 2019) bahwa

terdapat hubungan antara pengawasan terhadap kecelakaan kerja.

2. *Organization Influence* terhadap kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Petikemas Makassar

Proses organisasi meliputi operasi, prosedur, dan kegagalan. Hal-hal yang berpengaruh dalam operasi adalah kecepatan operasional, bekerja dibawah tekanan waktu (*deadline*), jatah produksi, insentif, dan kurangnya perencanaan dalam suatu program. Dalam prosedur diperlukan beberapa hal yang berhubungan dengan standar, dokumentasi, dan instruksi. Sedangkan dalam kegagalan perlu memperhatikan manajemen risiko dan program keselamatan.

Manajemen organisasi merupakan hal yang penting dikarenakan merupakan hal yang sangat berpengaruh kuat terhadap keselamatan kerja dan produktivitas kerja. Manajemen organisasi menggambarkan hubungan antara organisasi dengan lingkungannya, tentang bagaimana dan mengapa organisasi menjalankan sebuah struktur dan proses serta bagaimana konsekuensi dari proses kelembagaan yang dijalankan tersebut. Komitmen organisasi adalah kuatnya keinginan untuk tetap sebagai anggota organisasi, bekerja keras sesuai sasaran organisasi, serta menerima nilai dan tujuan organisasi. Komitmen organisasi disebabkan oleh individu yang memiliki ikatan emosional terhadap organisasi, meliputi dukungan moral dan

penerimaan nilai untuk mengabdikan. Komitmen organisasi dapat diasosiasikan dengan normative isomorphism yang menggambarkan bahwa organisasi secara profesional mengerti norma atau regulasi.

Prosedur K3 yang dilakukan Pihak HSE PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar yaitu seperti *Safety Talk*, *Safety Training*, *Safety Investigation*, dan *Safety Briefing*.

Program *safety talk* yang dilakukan sebelum bekerja sangat efektif dalam memenuhi kebutuhan para karyawan akan informasi mengenai K3 dan membangun kesadaran para karyawan untuk lebih mengutamakan keselamatan kerja untuk mencegah timbulnya kecelakaan kerja. Kegiatan *safety talk* diharapkan dapat meningkatkan wawasan dan perilaku K3 para pekerja agar meminimalisir kecelakaan kerja.

Pelatihan/*Safety Training* dilakukan sebelum pekerja terjun langsung di lapangan. Hal ini bertujuan untuk pekerja bisa lebih mengenal tentang tempat kerjanya, flow kerja dan pengetahuan-pengetahuan dasar terkait K3. Pelatihan/*Safety Training* yang kurang baik disebabkan karena Pelatihan/*Safety Training* dipusatkan kepada pekerja-pekerja tertentu sehingga pekerja yang lain tidak memperoleh hak pelatihan yang sama. Banyak dari pekerja juga menjawab bahwa tidak tertarik untuk mengikuti pelatihan karena dari perusahaan hanya meminta perwakilan

setiap masing-masing bagian pekerja. Peningkatan kompetensi dan pemahaman K3 pada pekerja secara tidak langsung dapat meningkatkan perilaku dan budaya K3 dan pada akhirnya dapat meminimalisir adanya risiko kecelakaan kerja. Pelatihan K3 sangat penting dikarenakan kecelakaan kerja terjadi pada pekerja yang belum terbiasa bekerja dengan selamat.

Safety investigation dilakukan bila terdapat insiden kecelakaan kerja guna mencari penyebab terjadinya insiden tersebut. Ketika sebuah insiden terjadi, sebuah tim harus dibentuk untuk menyelidiki alasan terjadinya, dan untuk membangun kontrol untuk mencegah terulangnya kembali. Tim harus terdiri dari setidaknya satu perwakilan manajemen dan setidaknya satu perwakilan pekerja. Tim harus memeriksa lokasi kejadian, melakukan wawancara tentang kejadian tersebut, dan mengumpulkan bukti fisik. Bukti fisik tersebut dapat mencakup objek fisik yang mungkin dapat digunakan untuk verifikasi, foto, dan video.

Safety briefing yang dilakukan setiap pagi sebelum melakukan pekerjaan merupakan salah satu pengendalian risiko, yang menjelaskan mengenai bahaya, pengendalian dan sikap kerja yang aman di tempat kerja. *Safety briefing* dilakukan dengan cukup santai agar hubungan antara pembicara dan peserta bisa mencair, sehingga peserta dapat mendengarkan

materi yang disampaikan dengan baik, serta dapat memberi feedback berupa saran dan kritik pada pihak perusahaan.

Organization Influence di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar sudah bisa dikatakan dalam kategori cukup baik namun di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar masih terjadi kecelakaan kerja hal ini terjadi karena faktor dari para pekerja yang lalai dalam bekerja, seperti *unsafe action* merokok saat bekerja, bercanda sesama pekerja, menggunakan alat/mesin yang sudah rusak, tidak menggunakan APD yang lengkap dan tidak mengikuti SOP yang berlaku sehingga bisa menyebabkan kecelakaan kerja minor maupun mayor.

Berdasarkan table 5.10 mengenai hubungan *unsafe supervision* terhadap kecelakaan kerja didapatkan bahwa hubungan *Organization Influence* baik terhadap kecelakaan kerja kurang baik sebanyak 16 responden (44.4%) dari 36 responden, sedangkan untuk hubungan *Organization Influence* kurang baik terhadap kecelakaan kerja kurang baik sebanyak 20 responden (83.3%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan *chi-square* diperoleh hasil bahwa nilai $p = 0.006 < 0.05$ maka menunjukkan ada hubungan *Organization Influence* terhadap kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Terminal

Petikemas Makassar. Hal ini menunjukkan bahwa H0 ditolak dan Ha diterima.

Program K3 memiliki hubungan signifikan dengan kejadian kecelakaan kerja karena program K3 seperti safety talk, safety training, safety investigation dan safety briefing merupakan suatu hal yang sangat penting dan perlu diperhatikan oleh pihak perusahaan. Karena dengan adanya program K3 yang baik akan mengurangi terjadinya kecelakaan kerja yang bisa disebabkan oleh kelalaian pekerja.

Dengan adanya safety talk, safety training, safety investigation dan safety briefing yang dilakukan pihak perusahaan bisa lebih mempersiapkan diri para pekerja sebelum bekerja, menambah wawasan ilmu para pekerja sehingga saat mereka sudah melakukan pekerjaan mereka sudah paham dan mengerti bagaimana bekerja secara baik dan benar sehingga tidak terjadi kecelakaan kerja.

Prosedur K3 bisa disampaikan melalui kegiatan fisik rutin seperti safety talk, safety investigation, safety briefing dan safety training. Hal ini sejalan dengan Soehatman Ramli yang menyatakan bahwa komunikasi dan prosedur diperlukan untuk menambah pengetahuan dan keterampilan, dengan adanya prosedur kerja aman diharapkan pekerja dengan aman sehingga

dapat mencegah dan mengendalikan terjadinya kecelakaan kerja.

Penelitian yang dilakukan oleh (Muslim dan Hartianto, 2021) yang mengatakan bahwa pekerja yang mengikuti *safety talk* memiliki perilaku K3 lebih baik dibandingkan dengan pekerja yang tidak mengikuti *safety talk*.

D. Keterbatasan Penelitian

Adapun keterbatasan penelitian yang dialami selama penelitian berlangsung yaitu:

1. Responden yang susah dimintai waktu untuk melakukan penelitian.
2. Dalam proses pengambilan data, informasi yang diberikan responden melalui kuesioner terkadang tidak menunjukkan pendapat responden yang sebenarnya, hal ini terjadi karena kadang perbedaan pemikiran, anggapan dan pemahaman yang berbeda tiap responden, juga faktor lain seperti faktor kejujuran dalam pengisian pendapat responden dalam kuesionernya.

