

**IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA  
UPTD ANGKUTAN BARANG**

**TUGAS AKHIR**



DISUSUN OLEH :

**SATRIA WIRADHARMA**

2002023

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI  
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK

2023

**IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA  
UPTD ANGKUTAN BARANG**

**TUGAS AKHIR**

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Manajemen Logistik  
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Logistik



DISUSUN OLEH :

**SATRIA WIRADHARMA**

2002023

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI  
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK

2023

**HALAMAN PERSETUJUAN**  
**TUGAS AKHIR**  
**IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA**  
**UPTD ANGKUTAN BARANG**

Disusun oleh :

**SATRIA WIRADHARMA**

2002023

Disetujui untuk diajukan pada

Seminar Proposal / Sidang Tugas Akhir.

Program Studi Diploma III Manajemen Logistik

Menyetujui

DOSEN PEMBIMBING I

DOSEN PEMBIMBING II



Ni Luh Darmayanti, S.Kep., Ns., M.M.  
198705132019022001

Nengah Widiangga Gautama, S.T, M.T  
197812092009121002

Tanggal : 7 Agustus 2023

Tanggal : 7 Agustus 2023

Ditetapkan di : Tabanan

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**TUGAS AKHIR**  
**IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA**  
**UPTD ANGKUTAN BARANG**

Telah dipersiapkan dan disusun oleh :

**SATRIA WIRADHARMA**

2002023

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI PADA**  
**TANGGAL 08 AGUSTUS 2023**  
**DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

**Tim Penguji**

 <b><u>Putu Diva Ariesthana Sadri, M.Sc.</u></b> NIP. 19860401 201012 1 004	 <b><u>Ni Luh Darmayanti, S.Kep., Ns., M.M.</u></b> NIP. 19870513 201902 2 001
 <b><u>Mafrisal, M.T., M.Mar.E.</u></b> NIP. 19730205 1999031 002	 <b><u>Nengah Widiangga Gautama, S.T, M.T</u></b> NIP. 19781209 200912 1 002

Mengetahui,

**Ketua Program Studi D-III Manajemen Logistik**

  
**Putu Diva Ariesthana Sadri, M.Sc.**

NIP. 19860401 201012 1 004

## PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya, Satria Wiradharna, Notar 2002023, menyatakan bahwa Tugas Akhir yang berjudul “IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA UPTD ANGKUTAN BARANG” merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Tugas Akhir ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Tugas Akhir ini yang telah digunakan sebelumnya untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau kesarjanaan maupun sertifikat Akademik di suatu Perguruan Tinggi.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali.

Kamis, 20 Juli 2023

Peneliti



SATRIA WIRADHARMA

2002023

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan atas berkat rahmat dan kehadiran-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan proposal penelitian yang berjudul “IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA UPTD ANGKUTAN BARANG”. Penelitian ini bertujuan sebagai salah satu syarat yang harus kami laksanakan untuk memperoleh gelar ahli madya logistik. Oleh karena itu kami dengan penuh rasa hormat mengucapkan terimakasih yang sebesar besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Ir. Effendi Priraharjo, S.T S.Si.T, MT sebagai direktur Politeknik Trasnportasi Darat Bali
2. Bapak Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc selaku Ketua dari Prodi Manajemen Logistik
3. Bapak sebagai dosen pembimbing kami yang telah meluangkan waktu demi terselesaikannya tugas akhir ini
4. Dosen-Dosen Progran Studi Manajemen Logistik yang telah memberikan bimbingan dan dukungan selama Pendidikan.
5. Bapak Dian Andaryano selaku Manajer dari Bidang Angkutan Barang Daerah Operasi IV
6. Bapak Agus Sujarwo selaku Kepala UPT Terminal SMT
7. Bapak Febri Herdianto selaku asistem manajer Operasional dan Administrasi Angkutan Barang
8. Teman teman seangkatan dan seluruh adik tingkat di Poltrada Bali yang selalu memberikan dukungan dan doa demi kelancaran penelitian ini.

Peneliti menyadari bahwa laporan ini masih belum sempurna dan memerlukan perbaikan. Sehingga kritik serta masukan sangat peneliti harapkan demi kesempurnaan laporan ini. Akhir kata semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi seluruh pihak.

Kamis, 20 Juli 2023

Peneliti



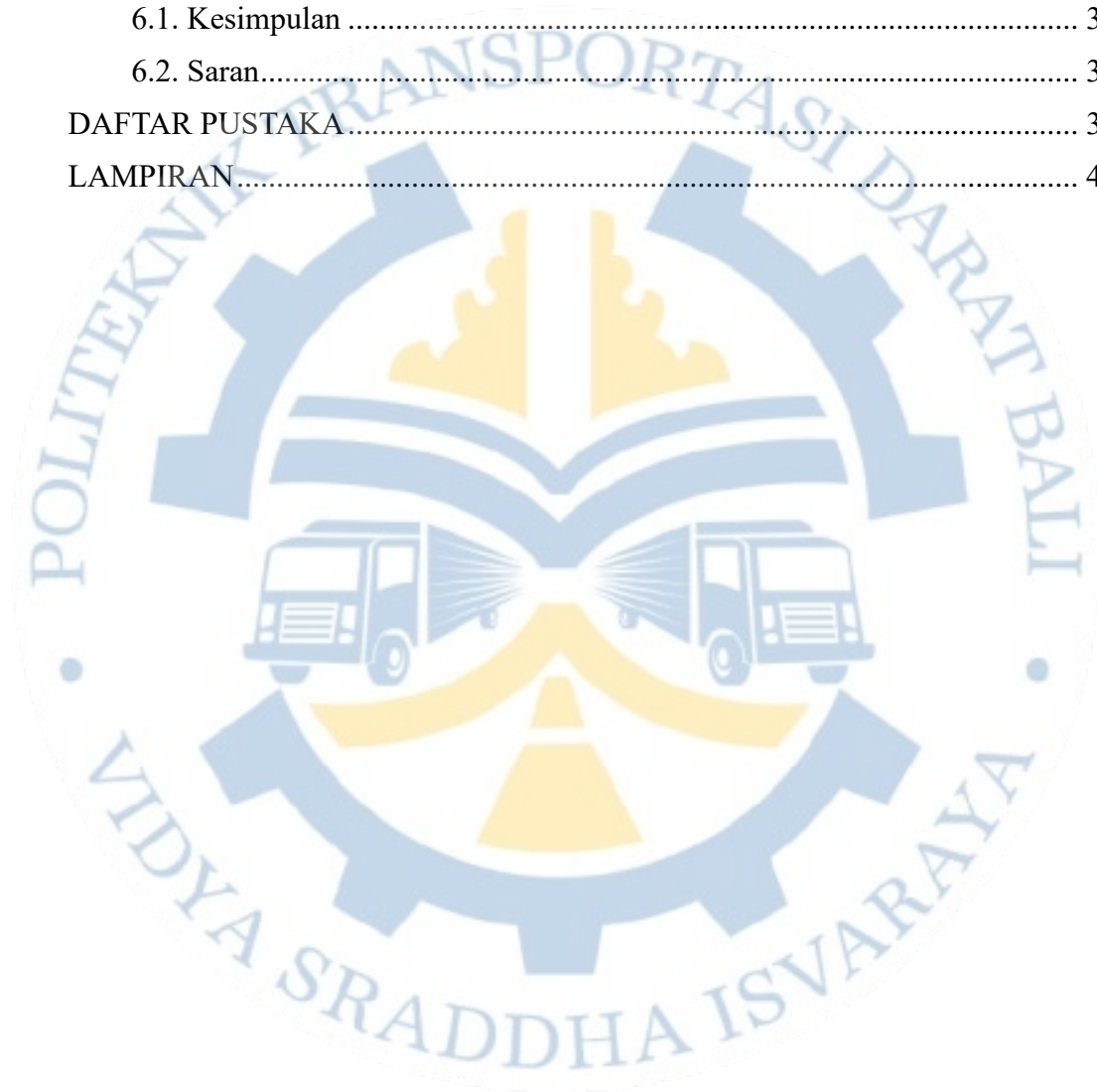
SATRIA WIRADHARMA

2002023

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI .....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	ix
DAFTAR LAMPIRAN .....	x
BAB I.....	1
PENDAHULUAN .....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan .....	3
1.4. Manfaat Penelitian .....	3
1.5. Batasan Penelitian .....	3
1.6. Kondisi Wilayah.....	4
BAB II.....	5
GAMBARAN UMUM .....	5
2.1. Gambaran Umum PT. Kereta Api Indonesia.....	5
BAB III .....	8
TINJAUAN PUSTAKA .....	8
3.1. Tinjauan Pustaka .....	8
3.2. Penelitian Terdahulu.....	11
BAB IV .....	12
METODOLOGI PENELITIAN.....	12
4.1. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data .....	12
4.2. Bagan Variabel .....	14
4.3. Validitas dan Reabilitas Instrumen.....	14
4.3 Metode Analisis Data .....	17
4.4. Bagan Alir Penelitian .....	19
4.5. Timeline Kegiatan .....	20

BAB V.....	21
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	21
5.1. Deskripsi dan Analisis Data .....	21
BAB VI .....	36
KESIMPULAN DAN SARAN.....	36
6.1. Kesimpulan .....	36
6.2. Saran.....	37
DAFTAR PUSTAKA.....	38
LAMPIRAN.....	40



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 3.1 Penelitian Terdahulu .....</b>	<b>11</b>
<b>Tabel 4.1 Kisi Kisi Instrumen.....</b>	<b>12</b>
<b>Tabel 4.2 Validitas Variabel Perencanaan.....</b>	<b>15</b>
<b>Tabel 4.3 Validitas Variabel Penerapan.....</b>	<b>15</b>
<b>Tabel 4.4 Validitas Variabel Evaluasi .....</b>	<b>15</b>
<b>Tabel 4.5 Tingkat Koefisiensi Korelasi.....</b>	<b>11</b>
<b>Tabel 4.6 Korelasi Perencanaan.....</b>	<b>16</b>
<b>Tabel 4.7 Korelasi Penerapan .....</b>	<b>16</b>
<b>Tabel 4.8 Korelasi Evaluasi .....</b>	<b>17</b>
<b>Tabel 4.9 Skala Kriteria.....</b>	<b>18</b>
<b>Tabel 4.10 Timeline Kegiatan.....</b>	<b>20</b>
<b>Tabel 5.1 Skor Pekerja Bongkar Muat.....</b>	<b>22</b>
<b>Tabel 5.2 Skor Checker.....</b>	<b>23</b>
<b>Tabel 5.3 Skor Pekerja Bongkar Muat.....</b>	<b>26</b>
<b>Tabel 5.4 Skor Checker.....</b>	<b>26</b>
<b>Tabel 5.5 Skor Pekerja Bongkar Muat.....</b>	<b>28</b>
<b>Tabel 5.6 Skor Checker.....</b>	<b>28</b>
<b>Tabel 5.7 Skor Pekerja Bongkar Muat.....</b>	<b>31</b>
<b>Tabel 5.8 Skor Checker.....</b>	<b>32</b>
<b>Tabel 5.9 Indikator Variabel .....</b>	<b>33</b>

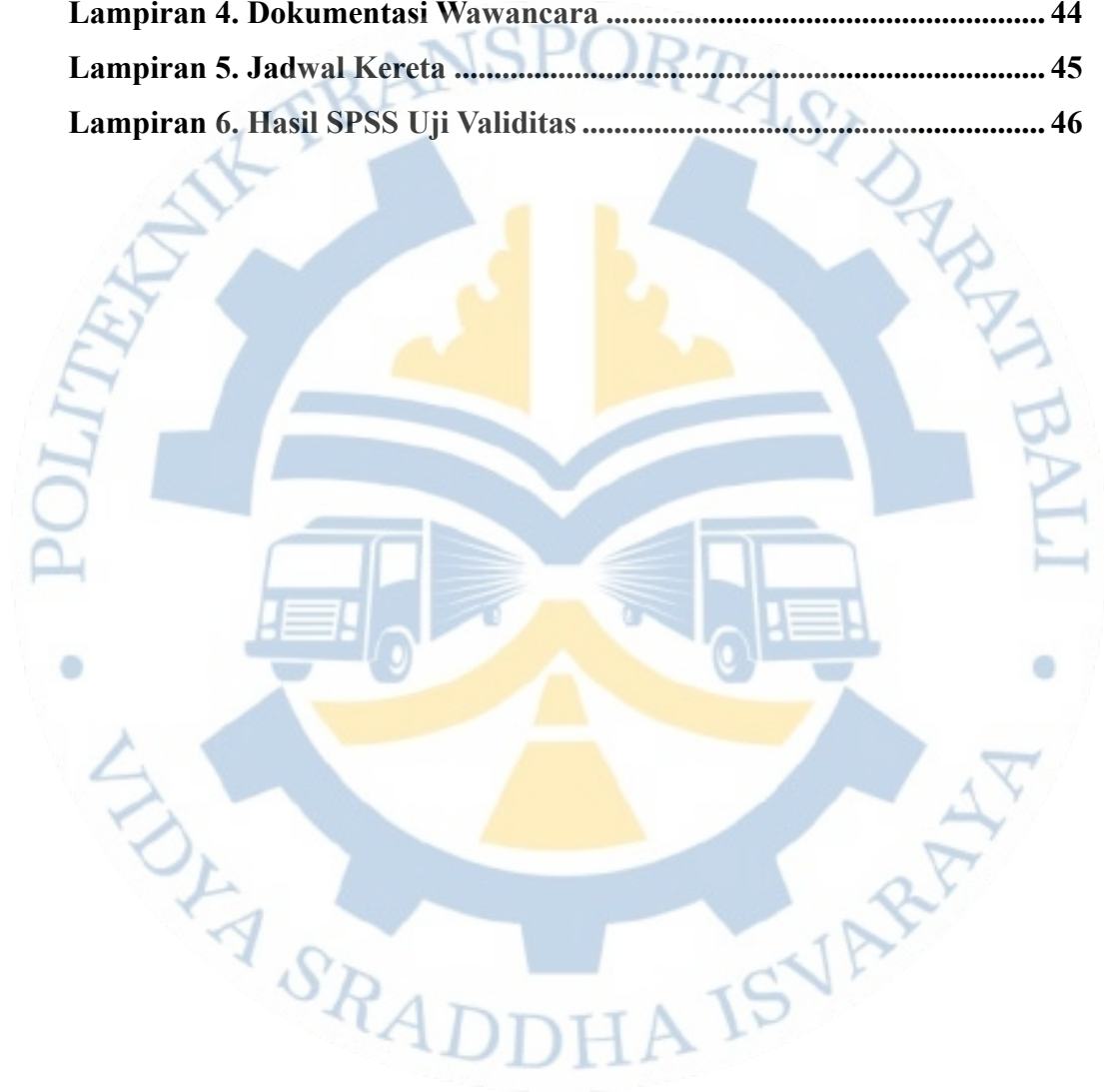
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Foto Kantor Unit Angkutan Barang KAI.....	6
Gambar 4.1 Bagan Variabel.....	14
Gambar 4.2 Bagan Alir Penelitian.....	19



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Form Kuesioner .....	40
Lampiran 2. Lembar Pertanyaan Wawancara.....	42
Lampiran 3. Daftar Hadir Narasumber Wawancara .....	43
Lampiran 4. Dokumentasi Wawancara .....	44
Lampiran 5. Jadwal Kereta .....	45
Lampiran 6. Hasil SPSS Uji Validitas .....	46



**INTISARI**

**IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA  
UPTD ANGKUTAN BARANG**

Oleh

Satria Wiradharma

2002023

Identifikasi akan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) diperlukan untuk mengurangi kecelakaan di tempat kerja. Dengan masalah itulah Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis bagaimana implementasi keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di PT. Kereta Api Indonesia, terutama bagian angkutan barang.

Penelitian ditujukan untuk mengetahui pelaksanaan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan di dalam terminal angkutan barang kereta. Adapun Teknik analisis yang dilakukan dalam penelitian ini dengan analisis deskriptif persentase dengan jumlah responden sejumlah 50 orang untuk data kuantitatif sementara untuk data pendukungnya didapatkan dari wawancara kepada 3 orang yang sudah ahli di lapangan.

Hasil penelitian didapatkan bahwa sistem perencanaan K3 yang ada di PT. Kereta Api Indonesia sudah memenuhi kata baik dengan total skor sejumlah 80% dalam perencanaan kerjanya. Sementara untuk bagian penerapan K3 yang ada di lapangan, didapatkan hasil sejumlah 81% yang dapat di asumsikan bahwa penerapan K3 yang ada di PT. Kereta Api Indonesia sudah baik. Disusul dengan evaluasi kerja yang ada di lapangan yang memiliki skor 81% sehingga dapat dinyatakan bahwa evaluasi sistem keselamatan dan kesehatan yang ada di terminal SMT Semarang sudah baik.

**Kata Kunci:** Keselamatan dan kesehatan kerja, Angkutan Barang

## ABSTRACT

### IMPLEMENTATION OF OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY IN THE GOODS TRANSPORT REGIONAL TECHNICAL IMPLEMENTATION UNIT

By

Satria Wiradharma

2002023

Identification of occupational safety and health is needed to reduce accidents in the workplace. It is with this problem that the purpose of this research is to analyze how the implementation of occupational safety and health at PT. KAI, especially the freight transportation section.

This research have a purpose is for find out the implementation of the safety and health management system in the rail freight terminal. The analysis technique carried out in this study was a percentage descriptive analysis with a total of 50 respondents for quantitative data while the supporting data was obtained from interviews with 3 people who were experts in the field.

The results of the study found that the K3 planning system at PT. Kereta Api Indonesia has fulfilled with a total score of 80% in its work planning. Meanwhile for the K3 implementation section in the field, the results obtained were 81% which can be assumed that the K3 implementation in PT. KAI is good. Followed by an evaluation of work in the field which has a score of 81% so that it can be stated that the evaluation of the safety and health system at the Semarang SMT terminal is good.

**Keywords:** Occupational safety and health, Freight Transport

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### 1.1. Latar Belakang

Dengan majunya ilmu serta teknologi di berbagai bidang, menyebabkan perkembangan industri dalam dunia perdagangan sangat cepat dan pesat di era globalisasi ini. Permintaan dalam dunia industri serta dunia perdagangan akan kebutuhan penggunaan transportasi yang cepat dan efektif memerlukan teknologi yang mumpuni untuk meningkatkan efisiensi di dalam pengiriman bahan baku barang maupun barang jadi. Pentingnya peran manusia sebagai alat produksi dan pelaku utama seringkali tidak memenuhi syarat jika ditinjau dari segi tenaga, mental dan fisik. Semakin maju dan moderennya teknologi pada proses produksi dan distribusi, memberikan peluang dalam timbulnya pengaruh dan peran terhadap para pekerja yang ada. Dengan teknologi dan ilmu pengetahuan yang semakin muktakhir, diharapkan proses produksi dan distribusi barang akan menjadi semakin maksimal serta memberikan kemudahan dan keuntungan. Di samping itu pasti juga menimbulkan efek negatif seperti risiko kecelakaan yang tercipta akan semakin tinggi dan semakin berbahaya. Karena itulah diperlukan kedisiplinan, kewaspadaan dan ketelitian dalam proses penggunaan teknologi yang semakin modern.

Menurut Deswandri (2021) dalam usaha peningkatan karakteristik safety culture bagi para pekerja, dari manajemen perusahaan harusnya melakukan inspeksi keselamatan secara rutin dan berkala, dan penyediaan sarana dan prasarana belajar tentang kesehatan dan keselamatan yang memadai, dan juga demi peningkatan perilaku, perusahaan harusnya memberi reward dan punishment sebagai bentuk usaha dari pihak manajemen terhadap kinerja tenaga kerja sebagai usaha untuk terus menstimulus tenaga kerja agar berperilaku K3 baik maupun buruk.

Kecelakaan kerja sendiri merupakan kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan oleh para pekerja. Kerugian material dan fisik maupun mental tenaga

kerja dari yang paling ringan sampai yang paling berat merupakan efek dari kecelakaan kerja itu sendiri. Keadaan lingkungan kerja seperti lingkungan atau tempat yang kurang aman serta tidak sehat juga merupakan gangguan pekerja dalam melaksanakan pekerjaannya.

Sesuai dengan peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia nomor PER.08/MEN/VII/2010. Undang-undang tersebut menjelaskan tentang peran perusahaan dan pemimpin yang memiliki kewajiban dalam melindungi keselamatan para pekerja di tempat kerjanya. Dimulai dari penyediaan alat pelindung diri dan pemusnahan alat pelindung diri yang sudah tidak layak pakai. Dengan adanya peraturan tersebut menyebabkan dunia industri lebih memperhatikan akan keselamatan dan kesehatan kerja dalam setiap proses produksi dan distribusi barang guna meminimalisasi kecelakaan kerja yang ada di lapangan.

Menurut Kartikasari dan Swasto (2017) dalam penelitiannya yaitu “Pengaruh Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Karyawan Terhadap Kinerja Karyawan” didapatkan hasil bahwa keselamatan dan kesehatan berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja yang dilakukan oleh karyawan. Memiliki pengaruh positif yang berarti bahwa peningkatan program keselamatan kerja maupun kesehatan kerja akan menyebabkan efek peningkatan juga terhadap kinerja karyawan sehingga keselamatan dan kesehatan kerja sangatlah penting bagi perkembangan perusahaan.

Kereta api di Indonesia sendiri merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang terus melakukan inovasi dalam perluasan lapangan kerja, selaras dengan perkembangan moda transportasi kereta api, angkutan barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami kenaikan di tahun 2022 sebesar 15 persen dibanding tahun 2021 yang mencapai 50 juta ton sehingga hal tersebut menjadi tantangan tersendiri bagi PT. Kereta Api Indonesia dalam menangani dan meminimalisir kecelakaan kerja.

## 1.2 Rumusan Masalah

Rumusan Masalah yang diangkat peneliti dalam penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Perencanaan K3 di Terminal SMT Semarang?
2. Bagaimana Pelaksanaan K3 di Terminal SMT Semarang?
3. Bagaimana Evaluasi K3 di Terminal SMT Semarang?

## 1.3 Tujuan

Tujuan yang diharapkan dari diangkatnya penelitian ini adalah :

1. Mengetahui Perencanaan K3 di Terminal SMT Semarang
2. Mengetahui Pelaksanaan K3 di Terminal SMT Semarang
3. Mengetahui Evaluasi K3 di Terminal SMT Semarang

## 1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini memberikan manfaat bagi perusahaan yaitu sebagai bahan acuan keselamatan dan kesehatan kerja, dan untuk memberikan pengetahuan bagi para pekerja bongkar muat agar bekerja dan memakai peralatan sesuai dengan SOP. Hal ini mendorong pekerja bisa bekerja dengan kondisi yang aman sehingga berdampak positif pada keamanan dan kesejahteraan pekerja.

## 1.5. Batasan Penelitian

Batasan peneliti dalam meneliti bagian bagian yang ada di dalam penelitian ini yaitu:

1. Hanya meneliti tentang K3 untuk para pegawai bongkar muat di UPT Terminal SMT Semarang
2. Data yang diperoleh antara lain yaitu jadwal kereta tiba dan berangkat melalui UPT Terminal SMT Semarang

3. Metode pengambilan data dilakukan menggunakan kuesioner dan wawancara
4. Penelitian ini sebatas untuk mengetahui bagaimana keamanan dan keselamatan para pekerja jika sedang bekerja dalam kondisi prima dan kinerja yang maksimal

#### 1.6. Kondisi Wilayah

Obyek dari penelitian ini adalah sistem keselamatan dan kesehatan kerja di tempat kerja dengan melibatkan unsur manajemen, para pekerja, kondisi dan lingkungan kerja dalam rangka mencegah dan meminimalisir kecelakaan dan penyakit yang disebabkan akibat kerja sehingga menciptakan tempat kerja yang aman. Kesadaran akan manajemen K3 di tempat kerja dibutuhkan karena dalam menjalankan peraturan dan pengetahuan K3 terhadap para pekerja, masih terdapat perlakuan terhadap K3 yang sering diabaikan. Kegiatan penelitian ini berbentuk kuantitatif dengan metode pengambilan data yaitu kuesioner dan wawancara yang kemudian di analisis agar menghasilkan data berupa rekomendasi yang paling efektif. Peneliti mendasari penelitian ini dengan alasan bahwa tenaga bongkar muat harus bekerja sesuai dengan aturan dan standar yang sudah berlaku agar melakukan pekerjaan dengan maksimal dan dengan risiko yang paling rendah.

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM**

Dalam bab ini peneliti akan memaparkan gambaran mengenai objek dan subjek penelitian ini. Subjek penelitian yang dimaksud adalah Terminal SMT PT. KAI khususnya bagian angkutan barang. Selain itu peneliti juga menampilkan gambaran singkat mengenai kondisi angkutan barang yang ada di PT. Kereta Api DAOP 4 sebagai pengantar menuju analisis data.

#### 2.1. Gambaran Umum PT. Kereta Api Indonesia

PT. Kereta Api Indonesia merupakan perusahaan yang menawarkan dan menyediakan jasa transportasi darat khususnya di bidang perkeretaapian di Indonesia. PT. Kereta Api Indonesia merupakan perusahaan yang dibentuk berdasarkan akta No. 10 tertanggal 8 September 2009 dengan rincian pemegang sahamnya yakni 99,3 persen PT. Kereta Api Indonesia (KAI) dan sisanya 0,7 persen dimiliki oleh Yayasan Pusaka.

PT. Kereta Api Indonesia memiliki wilayah tugas operasional yang bertanggung jawab untuk pengoperasian kereta api dan saat ini baru ada di dua pulau besar yang di tempati oleh PT. Kereta Api Indonesia di Indonesia yaitu Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Untuk di Pulau Sumatera daerah penugasan disebut dengan sebutan Divre (Divisi Regional), sementara untuk di sekitar Pulau Jawa diberi sebutan DAOP (Daerah Operasi). Divre (Divisi Regional) yang ada di Pulau Sumatera dibagi menjadi empat Divisi Regional dan DAOP (Daerah Operasional) dibagi menjadi sembilan wilayah operasi KAI serta enam Balai Yasa yang dimiliki PT. KAI.



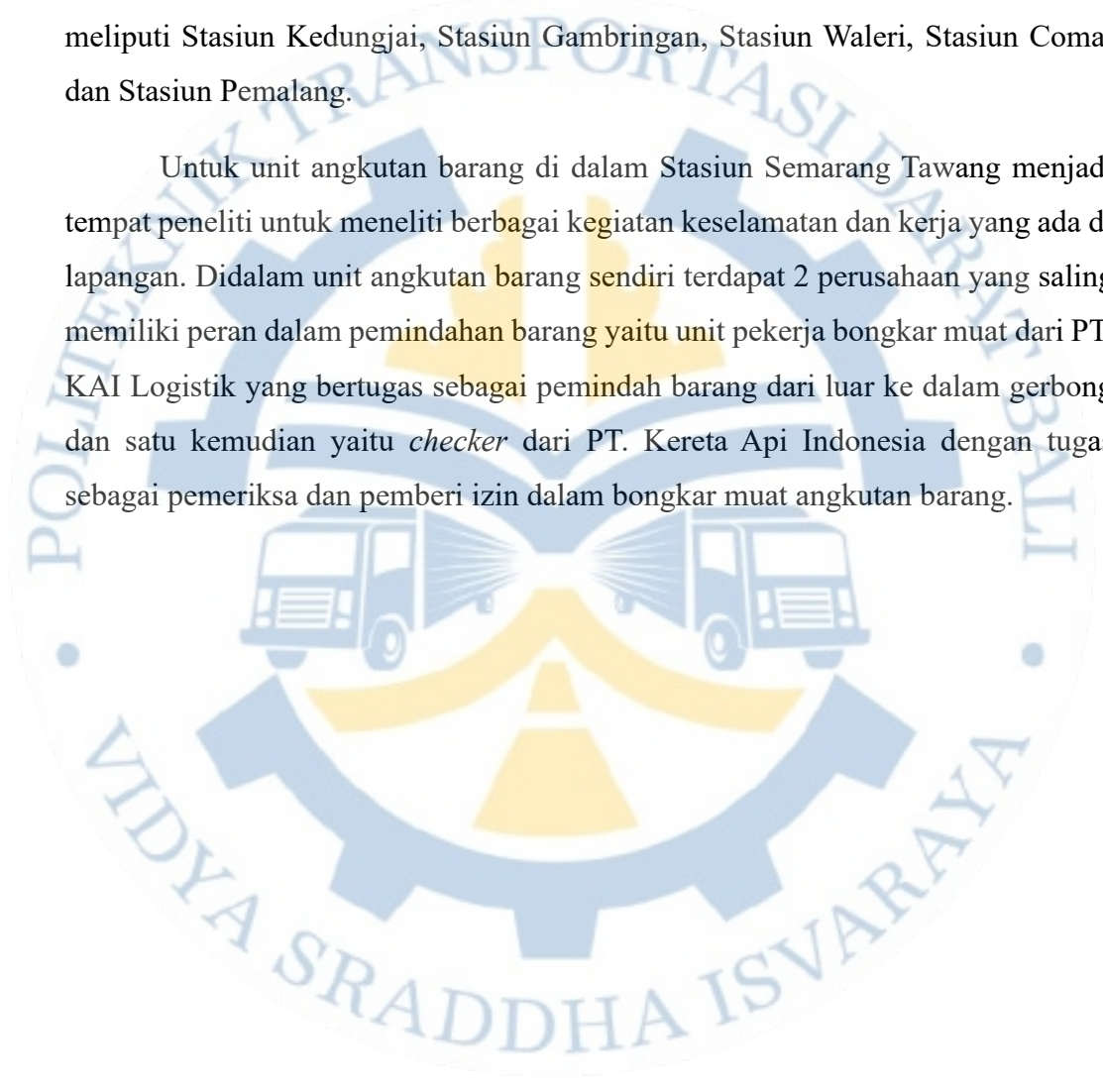
**Gambar 2.1 Foto Kantor Unit Angkutan Barang KAI**

Beralamatkan di Jalan M.H Thamrin No.3 Semarang, 50132, DAOP 4 Semarang merupakan salah satu daerah operasi milik PT Kereta Api Indonesia di wilayah Pulau Jawa. Daerah operasi ini berada di bawah Direksi PT KAI yang dipimpin oleh Kepala Daerah Operasi (K President A DAOP) atau Executive Vice (EVP) yang secara langsung bertanggung jawab terhadap Direksi PT KAI (Persero). Mulanya kantor dari DAOP 4 Semarang terletak di Jalan Tawang No.1 Semarang yang kemudian dipindah di Jalan MH. Thamrin No.3 Mir oto. Daerah Operasi 4 Semarang bertugas dan bertanggung jawab di wilayah Jawa Tengah, meliputi beberapa Kabupaten, yaitu: Kendal, Demak bagian Selatan, Grobogan, Blora, Batang, Pekalongan, Pemalang, Boyolali (Stasiun Telawa), Tegal bagian Utara sera bebera pa Kota, yakni: Semarang (Terminus Semarang, Stasiun Semarang Tawang, Stasiun Semarang Poncol), Pekalongan, Tegal. Saat ini DAOP 4 Semarang telah memiliki 44 stasiun yang terdiri atas: 3 Stasiun Besar Kelas A, 2 Stasiun Besar Kelas C, 5 Stasiun Kelas 1, 15 Stasiun Kelas 2, 19 Stasiun Kelas 3, 22 Resort jalan rel dan 4 Resort jembatan, 1 Depo Mekanik, 11 Resort Sintel dan 1

Upt Workshop Sintel, 3 Depo Lokomotif, 1 Depo Kereta serta 3 UPT Crew KA beserta 1 Pusat Pengendalian Operasi Kereta Api.

Lima stasiun yang termasuk ke alam stasiun besar diantaranya yaitu Stasiun Semarang Tawang, Stasiun Cepu, Stasiun Tegal, Stasiun Pekalongan dan Stasiun Semarang Poncol. Adapun Stasiun kereta api kelas menengah diantaranya meliputi Stasiun Kedungjai, Stasiun Gambirangan, Stasiun Waleri, Stasiun Comal dan Stasiun Pemalang.

Untuk unit angkutan barang di dalam Stasiun Semarang Tawang menjadi tempat peneliti untuk meneliti berbagai kegiatan keselamatan dan kerja yang ada di lapangan. Didalam unit angkutan barang sendiri terdapat 2 perusahaan yang saling memiliki peran dalam pemindahan barang yaitu unit pekerja bongkar muat dari PT. KAI Logistik yang bertugas sebagai pemindah barang dari luar ke dalam gerbong dan satu kemudian yaitu *checker* dari PT. Kereta Api Indonesia dengan tugas sebagai pemeriksa dan pemberi izin dalam bongkar muat angkutan barang.



## BAB III

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 3.1. Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan tugas akhir ini peneliti menggali informasi dari beberapa penelitian sebelumnya sebagai bahan perbandingan, baik mengenai kekurangan atau kelebihan yang sudah ada. Selain itu, peneliti juga menggali dari sumber lainnya seperti dari Internet dan beberapa buku dalam rangka mendapatkan informasi yang ada yang dimuat di penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan judul yang dibahas oleh peneliti berdasarkan landasan teori ilmiah.

Aerrosa Murenda Mayadilani (2019), membuat penelitian tentang Identifikasi Bahaya dan Penilaian Risiko pada Pekerjaan Bongkar Muat, didapatkan data bahwa kategori kecelakaan di tingkat risiko sedang dan risiko tinggi ditemukan pada tahapan proses kerja pencatatan dokumen dan pemeriksaan barang yang dibawa oleh truk, melakukan pengawasan K3 di area bongkar muat, mengeluarkan barang dari truk, menyusun barang di atas pallet, dan melakukan pekerjaan bongkar muat di malam hari.

Menurut Tjiptono (2011) pengiriman adalah aktivitas, manfaat atau kepuasan yang ditawarkan untuk dijual. Dari pernyataan tersebut dapat dijelaskan bahwa jasa pengiriman barang merupakan upaya yang dilaksanakan secara sendiri atau secara bersama-organisasi untuk memberikan pelayanan secara efektif dan efisien demi menghasilkan manfaat dan kepuasan bagi pelanggan.

Andi Sabaruddin (2019), membuat penelitian tentang pengaruh keselamatan dan kesehatan kerja terhadap kinerja karyawan pada PT. Perkebunan Nusantara XIV. Di dapat data tentang waktu kerja, usia dan terhadap produktifitas tenaga kerja PT. Perkebunan Nusantara XIV, pada penelitian ini meneliti pengaruh dari subjek penelitian tersebut dan hasilnya adalah secara serempak terhadap kinerja yang signifikan terhadap variabel Kesehatan kerja mempunyai pengaruh positif dan

signifikan secara parsial terhadap kinerja karyawan pada PT. Perkebunan Nusantara XIV (Persero) PG. Camming Kabupaten Bone.

Priyono dan Harianto (2019), membuat penelitian tentang penerapan sistem manajemen K3 dan kelengkapan fasilitas K3 pada proyek konstruksi gedung di Surabaya. Di dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa faktor yang mempengaruhi penerapan dan kelengkapan fasilitas K3 dipengaruhi oleh banyak faktor yang ada di lapangan, antara lain : faktor perencanaan, faktor perusahaan kontraktor terkait, faktor kesiapan manajemen dan faktor kesadaran manajemen.

Prayudi (2020), membuat penelitian tentang analisis risiko faktor prasarana kereta api yang berdampak terhadap nilai kinerja operasional. Didapat data terhadap analisa faktor dan variable terkait dengan Manajemen Risiko terkait prasarana dari kereta api dan dihasilkan bahwa faktor prasarana kereta api memiliki dampak yang signifikan terhadap nilai kinerja operasional yang ada.

Menurut Saifuddin Azwar (2001: 5), Validitas adalah ukuran yang menjelaskan sejauh mana ketepatan alat ukur dalam melakukan fungsi dalam ukurannya. Sedangkan menurut Sugiyono (2003: 109) valid memiliki arti bahwa instrumen dapat digunakan dalam mengukur apa yang seharusnya diukur.

Pengujian validitas di tiap butir pernyataan digunakan dengan mengkorelasikan skor tiap butir pernyataan dengan skor total yang merupakan jumlah tiap skor butir pernyataan.

Rumus yang digunakan dalam penelitian validitas instrumen ini adalah rumus korelasi product moment dari Karl Pearson:

$$r = \frac{n \sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{\{(n \sum x^2 - (\sum x)^2)\{n \sum y^2 - (\sum y)^2\}}}}$$

Dimana:

n : jumlah responden

rx<sub>y</sub> : korelasi antara nilai tiap butir dengan skor total

x : nilai tiap butir pertanyaan

y : nilai skor total

Kriteria pengujian dikatakan apabila koefisien korelasi (r hit) memiliki harga lebih besar atau sama dari harga tabel pada taraf signifikan 1%. Apabila harga tersebut kurang, maka butir tersebut dinyatakan tidak sah.

Menurut Sumadi Suryabrata (2004:28) reabilitas menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran dengan alat tersebut dapat dipercaya. Reabilitas menunjukkan bahwa suatu instrumen dapat dipergunakan sebagai alat pengumpul data apabila instrumen tersebut sudah dinyatakan baik. Untuk menguji instrumen yang ada di penelitian ini, digunakan perhitungan instrumen skor diskrit yaitu nominal skor jawabannya 1 (satu) dan 0 (nol) dengan metode belah dua reabilitas (split half) instrumen menggunakan rumus Spearman Rumus indeks Brown, yaitu

$$r_{11} = \frac{2 \times (r_{\frac{11}{22}})}{1 + (r_{\frac{11}{22}})}$$

**Tabel 4.1 Tingkat Koefisiensi Korelasi**

Nilai	Interpretasi
0,90 - 1,00	Sangat Tinggi
0,70 - 0,90	Tinggi
0,40 - 0,70	Cukup
0,20 - 0,40	Rendah
0,00 - 0,20	Kecil

### 3.2. Penelitian Terdahulu

Dibawah ini yang termasuk penelitian sebelumnya yang mengacu pada penelitian ini adalah :

**Tabel 3.1 Penelitian Terdahulu**

No	Peneliti	Tahun	Judul	Metode Pengumpulan Data	Metode Analisa yang digunakan	Hasil
1	Indra Tri Juniarto	2018	Implementasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di SMK Piri Sleman	Kuesioner	Analisis Central Tendency	Tahapan penetapan kebijakan K3 sesuai dengan tahapan perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi yang ada di
2	Yusviq Harvana	2020	Pengertian Kesehatan Keselamatan Kerja (K3) Mahasiswa Program Studi Pendidikan Teknik Otomotif Fakultas Teknik Universitas Negeri Yogyakarta Terhadap Bahaya Kecelakaan Di Bengkel Las	Kuesioner, Dokumentasi	Analisis deskriptif dengan persentase	Tahapan penetapan kebijakan K3 sesuai dengan sikap disiplin, sikap kepedulian, lingkungan keadaan bengkel, pemakaian peralatan, perawatan peralatan, pemeriksaan kesehatan
3	I Wayan Jawat	2017	Pengendalian Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Pada Proyek Pembangunan Hotel	Observasi, Tinjauan Langsung	Kualitatif	Pengendalian kerugian, kontrol resiko, pengendalian teknis, pengendalian administratif, pengendalian operasi, pengendalian dokumen
4	Riska Nazirah dan Yuswardi	2017	Perilaku Perawat Dalam Penerapan Manajemen Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) Di Aceh	Kuesioner	Analisis univariat	Gambaran perilaku perawat dalam menerapkan K3
5	Vani Kenanga, Eloh Bahiroh dan Ali Imron	2020	Dampak Kesehatan Dan Keselamatan Kerja, Beban Kerja, Dan Lingkungan Kerja Fisik Terhadap Kinerja Karyawan	Wawancara, observasi dan kuesioner	Analisis deskriptif, uji kualitas data, uji asumsi klasik dan uji t	Pengaruh Keselamatan dan kesehatan kerja (K3), Beban Kerja, Lingkungan kerja fisik terhadap kinerja karyawan