

## **BAB V**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **5.1 Gambaran Umum Objek Penelitian**

Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara, merupakan instansi yang berperan utama dalam menunjang kelancaran perekonomian terutama untuk kegiatan transportasi pengangkutan barang dan penumpang, baik yang masuk ke Jepara ataupun barang yang keluar dari Jepara seperti ukiran dan furniture yang pengangkutannya menggunakan transportasi laut untuk di kirim keluar pulau. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang dipimpin oleh seorang kepala Kantor yang mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan bertindak selaku Syahbandar sebagai penyelenggara fungsi koordinasi tertinggi di pelabuhan. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana telah diuraikan di atas, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

1. Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan;

2. Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran;
3. Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan;
4. Penyediaan dan/pelayanan jasa kepelabuhan;
5. Pengaturan, pengendalian, dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan;
6. Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penunandaan;
7. Penjaminan keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
8. Pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan;
9. Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran; dan
10. Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

## 5.2 Deskripsi Responden

Jumlah responden atau sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 120 responden, yaitu awak kapal tradisional dengan konstruksi kapal kayu di Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara yang diambil dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. Guna mendapatkan data-data terkait dengan penelitian ini, maka dibutuhkan angket yang disebar kepada responden. Selain berisi tentang item-item pernyataan yang berkaitan dengan variabel penelitian, angket tersebut juga berisikan data diri responden.

Tabel 5.1 Karakteristik Responden

No.	Karakteristik	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	Jenis Kelamin		
	a. Laki-laki	120	100
	b. Wanita	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>120</b>	<b>100%</b>
2.	Pendidikan Terakhir:		
	a. SD	66	55.5
	b. SLTP	32	26.9
	c. SLTA	13	10.6
	d. Diploma	9	7.6
<b>Jumlah</b>		<b>120</b>	<b>100%</b>
3.	Lama Bekerja:		
	a. < 4 tahun	17	14.2
	b. 4 – 10 tahun	14	11.7
	c. > 10 tahun	89	74.2
<b>Jumlah</b>		<b>120</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data primer yang diolah, 2020

Tabel 5.1 di atas menunjukkan bahwa jenis kelamin awak kapal tradisional dengan konstruksi kapal kayu di Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara mayoritas berjenis kelamin laki-laki sebanyak 120 orang atau 100%. Mayoritas responden adalah responden yang berjenis kelamin laki-laki karena awak kapal dalam bekerja lebih mengandalkan pekerjaan fisik dan penuh bahaya sehingga pekerjaan ini hanya ditekuni oleh laki-laki.

Pendidikan terakhir responden masih didominasi oleh pekerja dengan tingkat SD sebanyak 66 pekerja atau 55.5%, kemudian disusul responden dengan pendidikan SLTP sebanyak 32 pekerja atau 26.9%, responden dengan tingkat pendidikan SLTA sebanyak 13 responden atau 10.6%, responden dengan pendidikan diploma sebanyak 9 pekerja atau 7.6. Berdasarkan data tersebut dapat dinyatakan bahwa tingkat pendidikan awak kapal tradisional dengan konstruksi

kapal kayu di Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara masih rendah sehingga tingkat pendidikan responden harus lebih diperhatikan lagi.

Dalam pelaksanaan penelitian penyebaran angket kepada responden ada beberapa kendala yang di alami peneliti salah satunya responden tidak bisa baca tulis atau buta huruf terutama yang bekerja di kapal kapal nelayan dengan Gross Tonage (GT) di bawah 10 GT. Yaitu sebanyak 10 responden, karena data kuisisioner dari responden yang tidak bisa baca tulis tidak bisa di peroleh maka responden di ganti dengan responden lain yang bisa baca tulis pada jenis kapal yang sama yaitu kapal nelayan sebanyak 10 responden.

Lama masa bekerja didominasi  $> 10$  tahun sebanyak 89 responden kemudian masa kerja selama 4 – 10 tahun sebanyak 14 responden dan masa kerja  $< 4$  tahun sebanyak 17 responden. Responden yang telah cukup lama bekerja biasanya lebih mengetahui mekanisme kerja, hal ini disebabkan karena mereka telah mempunyai pengalaman lebih banyak tentang bagaimana cara terbaik untuk meningkatkan pekerjaannya.

### **5.3 Deskripsi Variabel**

Variabel penelitian ini terdiri dari pengawasan sebagai variabel bebas, sedangkan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) terhadap keselamatan kerja sebagai variabel terikat. Data-data variabel tersebut diperoleh dari hasil angket yang disebarkan kepada 120 responden. Yaitu awak kapal yang bekerja di kapal dengan konstruksi dari kayu dan beroperasi di wilayah kerja kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara.

### 5.3.1 Variabel Pengawasan (X)

Angket untuk variabel pengawasan ( $X_1$ ) berisikan 5 item pernyataan yang disebarakan kepada 120 responden. Adapun hasil jawaban responden berkaitan tentang pengawasan adalah sebagai berikut:

Tabel 5.2.  
Hasil Jawaban Variabel Pengawasan (X)

X	SS		S		R		TS		STS		Mean
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	
$X_1$	54	45.0	35	29.2	24	20.0	7	5.8	0	0	4.13
$X_2$	42	35.0	64	53.3	7	5.8	7	5.8	0	0	4.17
$X_3$	51	42.5	46	38.3	22	18.3	1	0.8	0	0	4.23
$X_4$	42	35.0	50	41.7	21	17.5	7	5.8	0	0	4.06
$X_5$	42	35.0	49	40.8	24	20.0	5	4.2	0	0	4.07

Sumber: Data primer yang diolah tahun 2020

Tabel di atas menunjukkan bahwa untuk variabel Pengawasan (X) pada item pernyataan 1 ( $X_1$ ) tentang menentukan alat ukur standar tentang pelaksanaan atau perencanaan, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 54 responden atau sekitar 45.0%, responden yang memilih setuju (S) ada 35 responden atau sekitar 29.2%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 24 responden atau sekitar 20.09%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 7 responden atau 5.80%.

Item pernyataan 2 ( $X_2$ ) tentang mengadakan penilaian terhadap pekerjaan, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 42 responden atau sekitar 35.0%, responden yang memilih setuju (S) ada 64 responden atau sekitar 53.3%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 7 responden atau sekitar 5.8%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 7 responden atau 5.80%.



Item pernyataan 3 ( $X_3$ ) tentang membandingkan antara pelaksanaan pekerjaan dengan pedoman yang ditetapkan, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 51 responden atau sekitar 42.5%, responden yang memilih setuju (S) ada 46 responden atau sekitar 38.3%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 22 responden atau sekitar 18.3%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 1 responden atau 0.8%.

Item pernyataan 4 ( $X_4$ ) tentang mengadakan perbaikan atas penyimpangan yang terjadi, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 42 responden atau sekitar 35.0%, responden yang memilih setuju (S) ada 50 responden atau sekitar 41.7%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 21 responden atau sekitar 17.5%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 7 responden atau 5.8%.

Item pernyataan 5 ( $X_5$ ) tentang melakukan pengawasan secara berkala, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 42 responden atau sekitar 35.0%, responden yang memilih setuju (S) ada 49 responden atau sekitar 40.8%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 24 responden atau sekitar 20.0%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 5 responden atau 4.2%.

Hasil jawaban responden pada kuisioner variabel pengawasan di ketahui nilai tertinggi pada indikator ( $X_3$ ) pengawas telah membandingkan antara pelaksanaan pekerjaan dengan pedoman yang di tetapkan yaitu sebesar mean 4.23, di mana petugas yang di tugaskan berpedoman pada *Standar Operating Prosedur*

(SOP) yang telah ditetapkan oleh Kantor UPP Kelas II Jepara, sehingga aturan-aturan tentang keselamatan pelayaran dapat diterapkan dengan baik.

Nilai terendah pada variabel pengawasan adalah Indikator (X4) Pengawas melakukan perbaikan atas penyimpangan yang terjadi, dalam pelaksanaan pengawasan terhadap keselamatan pelayaran sering kali dijumpai penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan oleh awak kapal dan pemilik kapal, Petugas pengawasan kurang memberi tindakan nyata atas penyimpangan yang terjadi, bentuk tindakan hanya sebatas teguran dan himbuan sehingga tidak memberikan efek jera kepada awak kapal dan pemilik kapal.

### 5.3.2 Variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Y<sub>1</sub>)

Angket untuk variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Y<sub>1</sub>) berisikan 5 item pernyataan yang disebarkan kepada 120 responden. Adapun hasil jawaban responden berkaitan tentang Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Y<sub>1</sub>) adalah sebagai berikut:

Tabel 5.3.

Hasil Jawaban Variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Y<sub>1</sub>)

X	SS		S		R		TS		STS		Mean
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	
Y <sub>1.1</sub>	46	38.3	47	39.2	17	14.2	10	8.3	0	0	4.07
Y <sub>1.2</sub>	52	43.3	45	37.5	22	18.3	1	0.8	0	0	4.23
Y <sub>1.3</sub>	49	40.8	50	41.7	17	14.2	4	3.3	0	0	4.20
Y <sub>1.4</sub>	42	35.0	64	53.3	13	10.8	1	0.8	0	0	4.22
Y <sub>1.5</sub>	42	35.0	62	51.7	14	11.7	2	1.7	0	0	4.20

Sumber: Data primer yang diolah tahun 2020

Tabel di atas menunjukkan bahwa untuk variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Y<sub>1</sub>) pada item pernyataan 1 (Y<sub>1.1</sub>) tentang keadaan tempat lingkungan kerja, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 46

responden atau sekitar 38.3%, responden yang memilih setuju (S) ada 47 responden atau sekitar 39.2%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 17 responden atau sekitar 14.2%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 10 responden atau 8.3%.

Item pernyataan 2 (Y<sub>1.2</sub>) tentang pengaturan udara, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 52 responden atau sekitar 43.3%, responden yang memilih setuju (S) ada 45 responden atau sekitar 37.5%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 22 responden atau sekitar 18.3%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 1 responden atau 0.8%.

Item pernyataan 3 (Y<sub>1.3</sub>) tentang pengaturan penerangan, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 49 responden atau sekitar 40.8%, responden yang memilih setuju (S) ada 50 responden atau sekitar 41.7%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 17 responden atau sekitar 14.2%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 4 responden atau 3.3%.

Item pernyataan 4 (Y<sub>1.4</sub>) tentang pemakaian peralatan kerja, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 42 responden atau sekitar 35.0%, responden yang memilih setuju (S) ada 64 responden atau sekitar 53.3%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 13 responden atau sekitar 10.8%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 1 responden atau 0.8%.



Item pernyataan 5 (Y<sub>1.5</sub>) tentang kondisi fisik dan mental pegawai, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 42 responden atau sekitar 35.0%, responden yang memilih setuju (S) ada 62 responden atau sekitar 51.7%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 14 responden atau sekitar 11.7%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 2 responden atau 1.7%.

Hasil jawaban responden pada variabel Program Keselamatan dan kesehatan kerja indikator (Y<sub>1.2</sub>) sistem sirkulasi udara di kapal sudah baik mendapat nilai rata rata tertinggi yaitu sebesar mean 4.23, awak kapal menaruh perhatian lebih pada sirkulasi udara, terutama di ruang ruang tertutup yang terdapat gas berbahaya seperti BBM (Bahan Bakar Minyak) untuk mengoprasikan mesin kapal, upaya upaya pencegahan sudah di lakukan dengan baik oleh awak kapal untuk menghindari terjadinya kecelakaan kerja.

Hasil paling rendah ada pada indikator (Y<sub>1.1</sub>) keadaan tempat lingkungan kerja telah menjamin keselamatan awak kapal. Pekerjaan di atas kapal sebagai awak kapal merupakan salah satu pekerjaan dengan resiko kecelakaan kerja tinggi karena lokasi kerja yang sempit dengan banyaknya peralatan permesinan yang berpotensi tinggi menyebabkan kecelakaan kerja, dari faktor luar kapal lingkungan kerja di tengah laut lepas dengan cuaca yang dapat berubah sewaktu waktu menjadi salah satu penyebab seringnya terjadi kecelakaan kerja pada awak kapal.

### 5.3.3 Variabel Keselamatan Kerja (Y<sub>2</sub>)

Angket untuk variabel Keselamatan Kerja (Y<sub>2</sub>) berisikan 3 item pernyataan yang disebarakan kepada 120 responden. Adapun hasil jawaban responden berkaitan tentang Keselamatan Kerja (Y<sub>2</sub>) adalah:

Tabel 5.4.  
Hasil Jawaban Variabel Keselamatan Kerja (Y<sub>2</sub>)

X	SS		S		R		TS		STS		Mean
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	
Y <sub>2.1</sub>	48	40.0	62	51.7	10	8.3	0	0	0	0	4.32
Y <sub>2.2</sub>	53	44.2	49	40.8	18	15.0	0	0	0	0	4.29
Y <sub>2.3</sub>	49	40.8	50	41.7	20	16.7	1	0.8	0	0	4.23

Sumber: Data primer yang diolah tahun 2020

Tabel di atas menunjukkan bahwa untuk variabel Keselamatan Kerja (K3) (Y<sub>2</sub>) pada item pernyataan 1 (Y<sub>2.1</sub>) tentang faktor manusia, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 48 responden atau sekitar 40.0%, responden yang memilih setuju (S) ada 62 responden atau sekitar 51.7%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 10 responden atau sekitar 8.3.

Item pernyataan 2 (Y<sub>2.2</sub>) tentang faktor lingkungan kerja, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 53 responden atau sekitar 44.2%, responden yang memilih setuju (S) ada 49 responden atau sekitar 40.8%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 18 responden atau sekitar 15.0.

Item pernyataan 3 (Y<sub>2.3</sub>) tentang faktor peralatan dan mesin, responden yang menyatakan sangat setuju (SS) sebanyak 49 responden atau sekitar 40.8%, responden yang memilih setuju (S) ada 50 responden atau sekitar 41.7%, responden yang memilih Ragu-ragu (R) sebanyak 20 responden atau sekitar 16.7%, sedangkan responden yang memilih tidak setuju (TS) sebanyak 1 responden atau 0.8%.

Data yang di peroleh dari jawaban responden pada variabel Keselamatan Kerja nilai tertinggi ada pada indikator (Y2.1) Faktor Manusia yaitu pelatihan keselamatan kerja yang di berikan pada awak kapal. dengan di adakannya progam tahunan yang di selenggarakan oleh Kantor UPP Kelas II Jepara bekerja sama dengan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang melalui Program pemberdayaan masyarat, awak kapal mempunyai antusias tinggi untuk mengikuti diklat dan pelatihan teknis dibidang keselamatan pelayaran, di harapkan dengan ketrampilan yang di peroleh awak kapal dapat meminimalisir terjadinya *human error* yang mengakibatkan kecelakaan kerja.

Nilai terendah pada variable Keselamatan Kerja ada pada Indikator (Y2.3) yaitu Faktor Alat dan Mesin, pemberian tanda peringatan bahaya pada peralatan kerja dan permesinan yang di gunakan diatas kapal kurang mendapat perhatian dari awak kapal. Pemberian peringatan tanda bahaya merupakan tindakan pencegahan dini untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja. Dengan adanya peringatan bahaya para awak kapal akan lebih berhati hati dan menerapkan SOP (*standar Operating Prosedure*) sehingga kecelakaan kerja dapat dicegah.

## **5.4 Uji Instrumen Penelitian**

### **5.4.1 Uji Validitas dan Reliabilitas Instrumen Penelitian**

Pengujian validitas setiap butir digunakan analisis item, yang mengkorelasikan skor setiap butir dengan skor total yang merupakan jumlah skor butir. Untuk menguji validitas dan reliabilitas instrumen, peneliti menggunakan analisis SPSS. 16.00. Untuk tingkat validitas dilakukan uji signifikansi dengan membandingkan nilai  $r_{hitung}$  dengan nilai  $r_{tabel}$  untuk *degree of freedom* ( $df$ ) =  $n-k$ .

Dalam hal ini  $n$  adalah jumlah sampel dan  $k$  adalah jumlah konstruk. Pada kasus ini besarnya  $df$  dapat dihitung  $120-3$  atau  $df$  117 dengan Alpha 0.05 didapat  $r_{tabel}$  0.180. Jika  $r_{hitung}$  lebih besar dari pada  $r_{tabel}$  dan nilai  $r$  positif, maka butir pertanyaan tersebut adalah valid.

Uji reliabilitas ini digunakan untuk mengukur konsistensi internal dari indikator-indikator suatu *construct* yang menunjukkan derajat masing-masing indikator itu mengindikasikan suatu *construct* yang umum. Dengan kata lain, bagaimana hal-hal yang spesifik saling membantu dalam menjelaskan suatu fenomena yang umum. Dalam pengujian ini dilakukan dengan cara *one shot* atau pengukuran sekali saja. Adapun instrumen dikatakan reliabel apabila diketahui bahwa masing-masing variabel memiliki nilai Alpha Cronbach  $> 0.60$ .

Berikut hasil pengujian validitas dan reliabilitas instrumen penelitian dengan menggunakan program bantu SPSS. 23.00 yang peneliti olah:

Tabel. 5.5. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Instrumen

Variabel	Item	Validitas			Reliabilitas	
		$r_{hitung}$	$r_{tabel}$	Ket.	Alpha	Ket.
Pengawasan	X <sub>1</sub>	0.882	0.180	Valid	0.891	Reliabel
	X <sub>2</sub>	0.742	0.180	Valid		
	X <sub>3</sub>	0.887	0.180	Valid		
	X <sub>4</sub>	0.857	0.180	Valid		
	X <sub>5</sub>	0.807	0.180	Valid		
Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)	Y <sub>1.1</sub>	0.857	0.180	Valid	0.903	Reliabel
	Y <sub>1.2</sub>	0.866	0.180	Valid		
	Y <sub>1.3</sub>	0.892	0.180	Valid		
	Y <sub>1.4</sub>	0.808	0.180	Valid		
	Y <sub>1.5</sub>	0.843	0.180	Valid		
Keselamatan Kerja	Y <sub>2.1</sub>	0.854	0.180	Valid	0.887	Reliabel
	Y <sub>2.2</sub>	0.920	0.180	Valid		
	Y <sub>2.3</sub>	0.934	0.180	Valid		

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2020

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa masing-masing item memiliki  $r_{hitung}$  lebih besar dari  $r_{tabel}$  (0.180) dan bernilai positif. Dengan demikian butir pernyataan tersebut dinyatakan *valid*. Dan masing-masing variabel memiliki nilai Alpha Cronbach  $> 0.60$ . Dengan demikian, variabel Pengawasan, Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dan Keselamatan Kerja dapat dikatakan *reliabel*.

## 5.4.2 Uji Asumsi Klasik

### 5.4.2.1 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam residual dari model regresi yang dibuat berdistribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang memiliki distribusi normal atau mendekati normal. Untuk menguji apakah data berdistribusi normal atau tidak normal dapat dilakukan dengan beberapa cara, dalam penelitian ini peneliti menggunakan Analisis Statistik. Analisis statistik yang peneliti gunakan tes statistik berdasarkan nilai *Kurtosis* dan *Skewness*. Data dianggap normal bila memiliki nilai *kurtosis* dibawah  $\pm 3$  dan nilai *skewness* dibawah  $\pm 1$ . Hasil pengujian normalitas dengan menggunakan bantuan SPSS adalah sebagai berikut.



Tabel 5.6.  
Hasil Uji Normalitas Instrumen

		Pengawasan	K3	Keselamatan.Kerja
N	Valid	120	120	120
	Missing	0	0	0
Mean		20.66	20.93	12.83
Std. Deviation		3.523	3.317	1.889
Skewness		<b>-.400</b>	<b>-.519</b>	<b>-.364</b>
Std. Error of Skewness		.221	.221	.221
Kurtosis		<b>-1.031</b>	<b>-.470</b>	<b>-.997</b>
Std. Error of Kurtosis		.438	.438	.438
Minimum		13	12	9
Maximum		25	25	15
Sum		2479	2512	1540

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2020

Tabel di atas menunjukkan nilai skewness adalah sebesar -0.400 untuk variabel Pengawasan, -0.519 untuk variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), -0.364 untuk variabel Keselamatan Kerja. Sedangkan untuk nilai kurtosisnya adalah sebesar -1.031 untuk variabel Pengawasan, -0.470 untuk variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), -0.997 untuk variabel Keselamatan Kerja. Dikarenakan nilai kurtosis dari masing-masing variabel dibawah  $\pm 3$  dan nilai skewnessnya dibawah  $\pm 1$ , maka variabel-variabel tersebut berdistribusi normal.

#### 5.4.2.2 Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas. Model regresi yang baik adalah bebas dari gejala multikolinieritas. Untuk mendeteksi ada tidaknya korelasi antar sesama variabel bebas dapat dilihat dari nilai *tolerance* dan *variance inflation factor* (VIF). Jika nilai *tolerance* tidak lebih dari 10 atau VIF kurang dari 10, maka dikatakan tidak ada multikolinieritas.

Tabel 5.7  
Hasil Uji Multikolinieritas

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
1 Pengawasan	0.306	3.264
K3	0.306	3.264

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2020

Berdasarkan Tabel di atas dapat diketahui bahwa koefisien *tolerance* tidak lebih dari 10 dan VIF-nya lebih dari 0.90. Hal ini berarti bahwa tidak terdapat gejala multikolinieritas dari model regresi yang dibuat, sehingga model tersebut layak digunakan untuk memprediksi.

#### 5.4.2.3 Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam suatu model regresi *linier* ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode  $t$  dengan kesalahan pengganggu pada periode  $t-1$  (sebelumnya). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan problem autokorelasi. Atau autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lainnya. Masalah ini timbul karena residual (kesalahan pengganggu) tidak bebas dari suatu observasi ke observasi lainnya. Hal ini sering ditemukan pada data runtut waktu (*Time Series*) karena gangguan pada seseorang individu atau kelompok yang sama pada periode berikutnya. Model regresi yang baik adalah yang bebas dari autokorelasi.

Untuk mendektisi ada tidak autokorelasi yaitu dengan membandingkan nilai Durbin Watson (DW) statistik dengan durbin watson (DW) tabel. Hasil dari pengujian autokorelasi untuk variabel kepemimpinan dan sikap kerja adalah sebagai berikut:

Tabel. 5.8.  
Hasil Uji Autokorelasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	0.823 <sup>a</sup>	0.677	.672	1.082	1.644

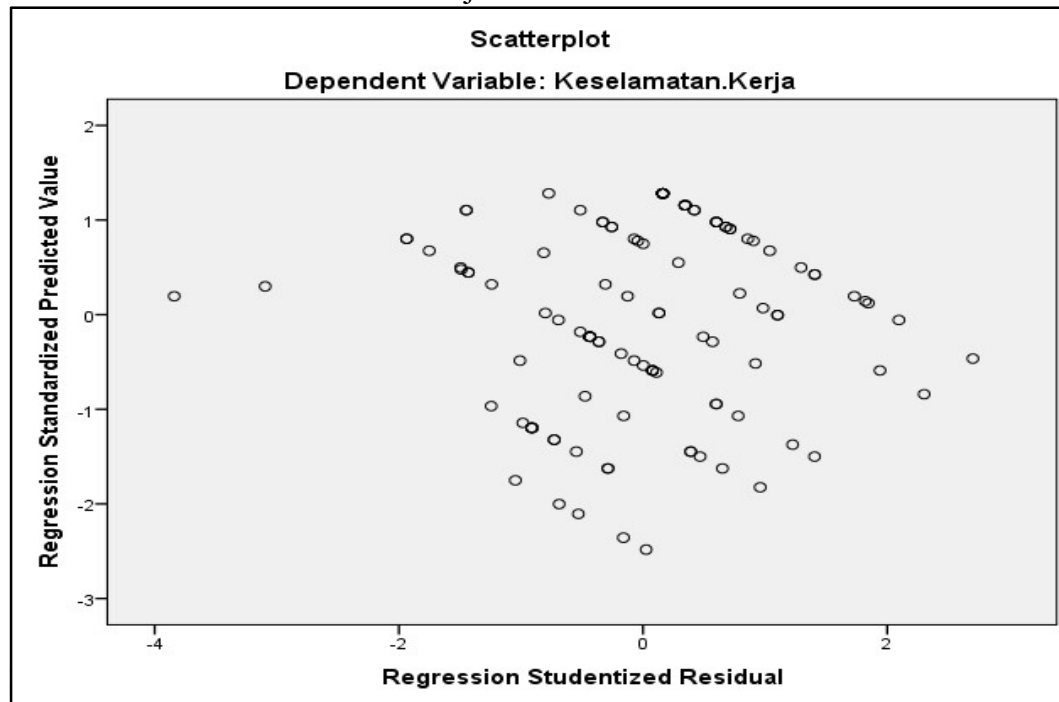
Sumber : Data primer yang diolah tahun 2020

Data di atas menunjukkan nilai Durbin Watson didapat nilai  $d_{hitung}$  sebesar 1.644, untuk menguji gejala autokorelasi, maka angka  $d_{hitung}$  sebesar 1.644 tersebut dibandingkan dengan nilai  $d_{tabel}$  Durbin Watson dengan taraf signifikan  $\alpha = 5\%$ . Jumlah sampel ( $n$ ) = 120, dan jumlah variabel ( $k=2$ ), maka dari tabel Durbin Watson didapat batas bawah ( $d_l$ ) sebesar 1.6684 dan nilai batas atas ( $d_u$ ) 1.7361. Dikarenakan nilai  $d_{hitung}$  lebih besar dari  $d_l$  ( $1.7361 > 1.6684 > 1.644$ ), maka terjadi autokorelasi.

#### 5.4.2.4 Uji Heteroskedasitas

Uji heteroskedasitas, dilakukan dengan tujuan untuk menentukan apakah model regresi terjadi ketidak-samaan variansi dari *residual* satu observasi ke observasi lainnya. Uji ini dapat dilakukan secara sederhana dengan melihat grafik *plot* antara nilai prediksi variabel *dependen* ( $z_{pred}$ ), dengan nilai residualnya ( $z_{resid}$ ). Apabila grafik *plot* menunjukkan pola tertentu (bergelombang, melebar kemudian menyempit) maka diindikasikan terjadi heteroskedasitas.

Gambar 4.1  
Hasil Uji Heteroskedastisitas



Sumber : Data primer yang diolah tahun 2020

Berdasarkan grafik *scatter plot* antara SRESID dan ZPRED terlihat bahwa titik-titik dari data menyebar secara acak serta tersebar baik di atas maupun dibawah angka 0 pada sumbu Y, dan tidak membentuk suatu pola tertentu, sehingga dapat disimpulkan tidak ada atau tidak terjadi heteroskedastisitas.

### 5.5 Analisis Faktor Konfirmatori

Metode statistik yang digunakan untuk menguji validitas konstruk dari analisis faktor adalah dengan melihat korelasi KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) atau Bartlett's test. Besarnya KMO minimal 0.5 dan jika nilai KMO dibawah 0.5 maka analisis faktor tidak bisa digunakan. Disamping itu, faktor yang dipertimbangkan bermakna bilamana *eigenvalue* lebih besar dari satu ( $\lambda > 1$ ) dan varian kumulatifnya minimal 60 persen untuk penelitian-penelitian ilmu sosial. Adapun hasil analisis faktor adalah sebagai berikut:

### 5.5.1 Variabel Pengawasan (X)

KMO (Kaise-Mayer-Olkin)	= 0.848
$X^2$ (Chi-Square)	= 353.844
Significance Probability	= 0.000
Eigen Value	= 3.503
Varians Kumulatif	= 70.061%

Berdasarkan hasil di atas menunjukkan bahwa KMO sebesar 0.848 lebih besar dari 0.5 dengan *chi square* 353.844 dan signifikan *probability* 0.000 < 0.05,, maka analisis faktor ini bisa digunakan. Disamping itu, faktor pengawasan bermakna dari *eigenvalue* sebesar 3.503 > 1.00 dan varian kumulatif lebih besar dari 60%, yaitu sebesar 70.061%.

Tabel 5.9  
Anti Image Faktor Pengawasan

Indikator	MSA	Keterangan
X <sub>1</sub>	0.838	Valid
X <sub>2</sub>	0.837	Valid
X <sub>3</sub>	0.849	Valid
X <sub>4</sub>	0.828	Valid
X <sub>5</sub>	0.895	Valid

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2020

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa MSA seluruh variabel faktor pengawasan memiliki nilai lebih besar dari 0.50 dan semua syarat terpenuhi, maka dapat disimpulkan bahwa kelima indikator variabel tersebut valid membentuk pengawasan.

### 5.5.2 Variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Y<sub>1</sub>)

KMO (Kaise-Mayer-Olkin)	= 0.870
$X^2$ (Chi-Square)	= 375.942



Significance Probability	= 0.000
Eigen Value	= 3.648
Varians Kumulatif	= 72.951%

Berdasarkan hasil di atas menunjukkan bahwa KMO sebesar 0.870 lebih besar dari 0.5 dengan *chi square* 375.942 dan signifikan *probability*  $0.000 < 0.05$ , maka analisis faktor ini bisa digunakan. Disamping itu, faktor sikap kerja bermakna dari *eigenvalue* sebesar  $3.648 > 1.00$  dan varian kumulatif lebih besar dari 60%, yaitu sebesar 72.951%.

Tabel 5.10  
Anti Image Faktor Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja  
(K3)

Indikator	MSA	Keterangan
Y <sub>1.1</sub>	0.879	Valid
Y <sub>1.2</sub>	0.854	Valid
Y <sub>1.3</sub>	0.863	Valid
Y <sub>1.4</sub>	0.869	Valid
Y <sub>1.5</sub>	0.887	Valid

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2020

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa MSA seluruh variabel faktor Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) memiliki nilai lebih besar dari 0.50 dan semua syarat terpenuhi, maka dapat disimpulkan bahwa kelima indikator variabel tersebut valid membentuk Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

### 5.5.3 Variabel Keselamatan Kerja (Y<sub>2</sub>)

KMO (Kaise-Mayer-Olkin)	= 0.719
X <sup>2</sup> (Chi-Square)	= 212.036
Significance Probability	= 0.000
Eigen Value	= 2.449

Varians Kumulatif = 81.649%

Berdasarkan hasil di atas menunjukkan bahwa KMO sebesar 0.719 lebih besar dari 0.5 dengan *chi square* 212.036 dan signifikan *probability* 0.000 <0.05, maka analisis faktor ini bisa digunakan. Disamping itu, faktor sikap kerja bermakna dari *eigenvalue* sebesar 2.449 > 1.00 dan varian kumulatif lebih besar dari 60%, yaitu sebesar 81.649%.

Tabel 5.11  
Anti Image Faktor Keselamatan Kerja

Indikator	MSA	Keterangan
Y <sub>2.1</sub>	0.838	Valid
Y <sub>2.2</sub>	0.692	Valid
Y <sub>2.3</sub>	0.670	Valid

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2020

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa MSA seluruh variabel faktor kepuasan kerja memiliki nilai lebih besar dari 0.50 dan semua syarat terpenuhi, maka dapat disimpulkan bahwa ketiga indikator variabel tersebut valid membentuk Keselamatan Kerja.

## 5.6 Uji Analisis Jalur (Path Analysis)

Teknik pengolahan data selanjutnya dengan menggunakan Analisis jalur (path analisis), dimana analisis jalur ini berfungsi untuk mengetahui pengaruh langsung sekumpulan variabel, variabel penyebab (variabel eksogen) terhadap variabel akibat (variabel endogen).

### 5.6.1 Persamaan Analisis Jalur Struktur 1

Penentuan pengaruh variabel penelitian secara keseluruhan didapat nilai koefisien jalur dari penjumlahan variabel eksogen terhadap variabel endogen.

Nilai koefisien jalur (berdasarkan estimate) variabel Pengawasan terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah sebagai berikut.

Tabel. 5.12  
Koefisien Analisis Jalur Struktur 1

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	4.733	1.005		4.708	0.000
Pengawasan	0.784	0.048	0.833	16.346	0.000

Sumber: Data primer diolah pada tahun 2020.

Koefisien jalur yang diperoleh berdasarkan hasil pengolahan pada tabel di atas adalah  $\rho_{Y_1 X^2} = 0.833$ . Jadi, persamaan analisis jalur yang terbentuk adalah sebagai berikut:

$$Y_1 = \rho_{Y_1 X} X + \rho_{Y_1 e_1} e_1$$

$$Y_1 = (0.833)X + \rho_{Y_1 e_1} e_1$$

Untuk mencari koefisien residu adalah dengan  $1.00 - R \text{ square}$ . Berikut adalah hasil penghitungan  $R \text{ square}$  variabel pengawasan dengan variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

Tabel. 5.13  
Koefisien Determinasi Struktur 1

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0.833	0.694	0.691	1.844

Koefisien residu yang didapatkan adalah:  $1.00 - 0.694 = 0.306$ . Setelah koefisien residu diperoleh, persamaan jalurnya menjadi:

$$\text{Keselamatan dan Kesehatan Kerja} = (0.833) \text{ Pengawasan} + (0.306) Y_1 e_1$$

### 5.6.2 Persamaan Analisis Jalur Struktur 2

Penentuan pengaruh variabel penelitian secara keseluruhan didapat nilai koefisien jalur dari penjumlahan seluruh variabel eksogen terhadap variabel

endogen. Nilai koefisien jalur (berdasarkan estimate) variabel Pengawasan dan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) terhadap Keselamatan Kerja adalah.

Tabel. 5.14  
Koefisien Analisis Jalur Struktur 2

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	3.039	0.643		4.725	0.000
Pengawasan	0.276	0.051	0.515	5.428	0.000
K3	0.195	0.054	0.343	3.614	0.000

Sumber: Data primer diolah pada tahun 2020.

Koefisien-koefisien jalur yang diperoleh berdasarkan hasil pengolahan pada tabel di atas adalah  $\rho_{Y_2X} = 0.515$ ,  $\rho_{Y_1Y_2} = 0.343$ . Jadi, persamaan analisis jalur yang terbentuk adalah sebagai berikut:

$$Y_2 = \rho_{Y_2X} X + \rho_{Y_1Y_2} Y_1 + \rho_{Y_2} e_2$$

$$Y_2 = (0.515) X + (0.343) Y_1 + \rho_{Y_2} e_2$$

Untuk mencari koefisien residu adalah dengan  $1.00 - R$  square. Berikut adalah hasil penghitungan *R square* hubungan variabel Pengawasan dan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dengan variabel Keselamatan Kerja.

Tabel. 5.15  
Koefisien Determinasi Struktur 2

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0.823 <sup>a</sup>	0.677	0.672	1.082

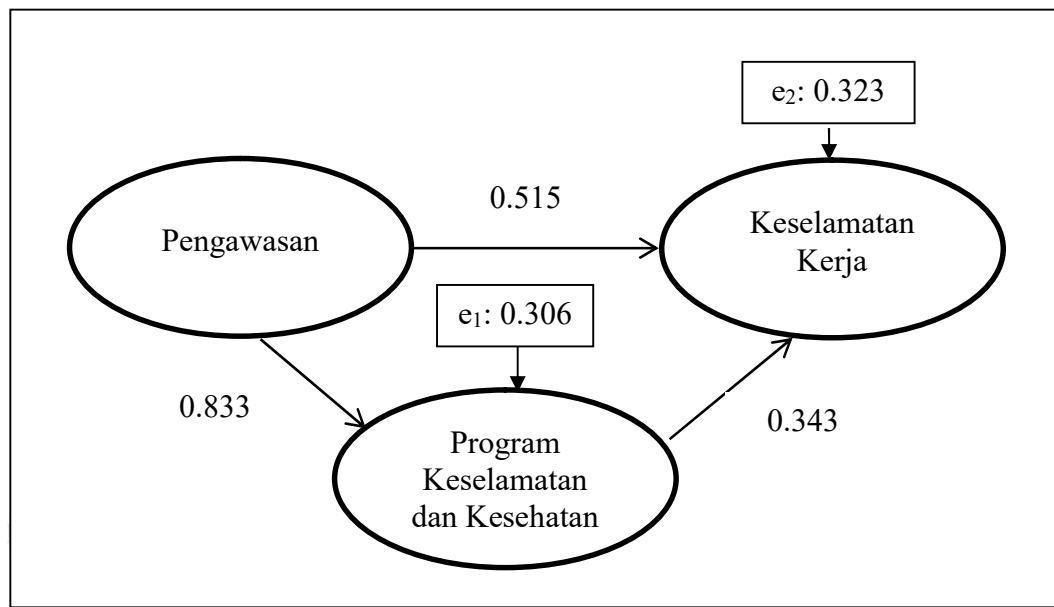
Sumber: Data primer diolah pada tahun 2020.

Koefisien residu yang didapatkan adalah:  $1.00 - 0.677 = 0.323$ . Setelah koefisien residu diperoleh, persamaan jalurnya menjadi:

$$\text{Keselamatan Kerja} = (0.515) \text{Pengawasan} + (0.343) \text{K3} + (0.323) e_2$$

### 5.6.3 Diagram Analisis jalur

Besarnya koefisien jalur diperlihatkan oleh hasil output diagram jalur. Harga koefisien jalur keseluruhan variabel dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar. 5.1 Analisis Struktur I dan II  
Sumber: Data primer diolah pada tahun 2020.

Berdasarkan diagram di atas, dapat diketahui terdapat dua buah persamaan analisis jalur, yaitu sebagai berikut:

1. Variabel Pengawasan (X) merupakan variabel eksogen yang satu dengan yang lainnya mempunyai kaitan korelatif mempengaruhi variabel endogen Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ( $Y_1$ ).
2. Variabel Pengawasan (X) merupakan variabel eksogen yang mempunyai kaitan korelatif bersama variabel perantara Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ( $Y_1$ ) mempengaruhi variabel endogen Keselamatan Kerja ( $Y_2$ ).



## 5.6.4 Perhitungan Pengaruh

### 1. Perhitungan Pengaruh pada Struktur 1

Pengaruh langsung dari variabel Pengawasan (X) terhadap variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ( $Y_1$ ). Berikut dibawah ini tabel pengaruh Pengawasan (X) terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ( $Y_1$ ):

Tabel. 5.16

Pengaruh Pengawasan (X) terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ( $Y_1$ )

Variabel	Pengaruh Langsung	Total Pengaruh Langsung
Pengawasan (X)	$(0.833)^2 = 0.693889$	0.693889

Sumber: Data primer diolah pada tahun 2020.

Berdasarkan tabel di atas dapat kita ketahui bahwa pengaruh langsung Pengawasan (X) terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ( $Y_1$ ) adalah sebesar 0.693889 atau 69.39%. Hasil tersebut mendekati Koefisien Determinan ( $R^2_x$ ) yaitu sebesar 0.694.

### 2. Perhitungan Pengaruh pada Struktur 2

Pengaruh langsung dari variabel Pengawasan (X) dan variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ( $Y_1$ ) terhadap variabel endogen Keselamatan Kerja ( $Y_2$ ). Berikut dibawah ini tabel pengaruh Pengawasan (X) terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ( $Y_1$ ) dan dampaknya terhadap Keselamatan Kerja ( $Y_2$ ):

Tabel. 5.17  
Pengaruh Pengawasan (X) terhadap K3 (Y<sub>1</sub>)  
dan Dampaknya pada Keselamatan Kerja (Y<sub>2</sub>)

Variabel	Pengaruh Langsung	Pengaruh Moderasi Y <sub>1</sub>	Total Pengaruh Langsung	Total Pengaruh Moderasi	Total Pengaruh Langsung dan Moderasi
X	$(0.515)^2 = 0.26522$	$0.833 \times 0.343 = 0.285719$	0.26522	0.285719	0.550939
Y <sub>1</sub>	$(0.343)^2 = 0.117649$	-	0.117649	-	0.117649

Sumber: Data primer diolah pada tahun 2020.

Berdasarkan tabel di atas dapat kita ketahui bahwa pengaruh langsung Pengawasan (X) terhadap Keselamatan Kerja (Y<sub>2</sub>) adalah sebesar 0.26522 atau 26.52% dan pengaruh moderasi melalui Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Y<sub>1</sub>) adalah 0.285719 atau 28.57%. Sehingga total pengaruh yang diberikan variabel Pengawasan (X) adalah 0.550939 atau sebesar 55.09% terhadap Keselamatan Kerja (Y<sub>2</sub>).

Berdasarkan tabel di atas dapat kita ketahui bahwa pengaruh yang dimiliki Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Y<sub>1</sub>) terhadap Keselamatan Kerja (Y<sub>2</sub>) hanya berpengaruh secara langsung sebesar 0.117649 atau 11.76%. dan apabila dijumlah keseluruhan pengaruh total Pengawasan (X) dan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Y<sub>1</sub>) terhadap Keselamatan Kerja (Y<sub>2</sub>) adalah  $(0.550939 + 0.117649 = 0.668588)$ . Hasil tersebut mendekati Koefisien Determinan ( $R^2_{xy1}$ ) yaitu sebesar 0.677.

## 5.7 Analisis Pengujian Hipotesis

Setelah dihitung besarnya kontribusi/pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, selanjutnya dilakukan uji signifikansi untuk mendapatkan kesimpulan yang lebih eksak dari hasil penelitian.

Tabel 5.18  
Hasil Analisis Pengujian Hipotesis

Variabel			Korelasi	$\beta$	$R^2$	$t_{hitung}$	Sig.	Kesimpulan
X	→	$Y_1$	0.833	0.833	0.694	16.346	0.000	Signifikan
X	→	$Y_2$	0.801	0.515	-	5.428	0.000	Signifikan
$Y_1$	→	$Y_2$	0.772	0.343	-	3.614	0.000	Signifikan
X	$Y_1$	$Y_2$	-	0.551	0.677	-	-	Full Mediasi

Sumber: Data primer diolah pada tahun 2020.

### 5.7.1 Pengaruh Pengawasan terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara

Pengujian hipotesis dengan analisis path menghasilkan koefisien jalur pengaruh langsung Pengawasan terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara dengan nilai koefisien path sebesar 0.833 (positif). Uji signifikansi koefisien ini diperoleh nilai  $t_{hitung}$  sebesar 16.346 dan taraf signifikansi sebesar 0.000. Dikarenakan nilai  $t_{hitung} = 16.346 > t_{tabel} (1.65765)$  dan nilai signifikansi  $0.000 < 0.05$ , maka disimpulkan bahwa Pengawasan berpengaruh positif signifikan terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara. Sehingga hipotesis 1 yang berbunyi “Pengawasan berpengaruh signifikan terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara” **diterima**.

### **5.7.2 Pengaruh Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) terhadap Keselamatan Kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara**

Pengujian hipotesis dengan analisis path menghasilkan koefisien jalur pengaruh langsung Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) terhadap Keselamatan Kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara dengan nilai koefisien path sebesar 0.801 (positif). Uji signifikansi koefisien ini diperoleh nilai  $t_{hitung}$  sebesar 5.428 dan taraf signifikansi sebesar 0.000. Dikarenakan nilai  $t_{hitung} = 5.428 > t_{tabel} (1.65765)$  dan nilai signifikansi  $0.000 < 0.05$ , maka disimpulkan bahwa Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) berpengaruh positif signifikan terhadap Keselamatan Kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara. Sehingga hipotesis 2 yang berbunyi “Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) berpengaruh signifikan terhadap keselamatan kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara” **diterima**.

### **5.7.3 Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Mediasi Pengaruh Pengawasan terhadap Keselamatan Kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara**

Pengujian hipotesis dengan analisis path menghasilkan nilai koefisien  $\beta$  pengaruh langsung Pengawasan terhadap Keselamatan Kerja sebesar 0.515, dan pengaruh Pengawasan terhadap Keselamatan Kerja melalui mediasi Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) didapatkan nilai koefisien  $\beta$  sebesar 0.551 yang nilainya lebih besar dari nilai koefisien  $\beta$  hubungan langsung Pengawasan terhadap Keselamatan Kerja. Sehingga Program Keselamatan dan Kesehatan

Kerja (K3) mampu menjadi *full mediated* terhadap Keselamatan Kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara. Sehingga hipotesis 3 yang berbunyi “Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) mediasi hubungan Pengawasan terhadap Keselamatan Kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara” **diterima.**

## **5.8 Pembahasan**

### **5.8.1 Pengaruh Pengawasan terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara**

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Pengawasan berpengaruh signifikan terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara dengan koefisien path sebesar 0.833 (positif), nilai  $t_{hitung}$  sebesar 16.346 dan taraf signifikansi sebesar 0.000. Artinya, semakin intens pengawasan yang diberikan maka pelaksanaan program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) akan semakin meningkat. Hasil penelitian ini mendukung penelitian Jumanto dan Nasution (2017) yang menemukan bahwa pengawasan kerja mampu mengendalikan kecelakaan kerja. Siregar (2014), Sudarmo, dkk (2016) dan Putri, dkk (2015) juga dalam penelitiannya menyimpulkan bahwa pengawasan berpengaruh signifikan terhadap keselamatan kerja.

Berdasarkan temuan di lapangan, kecelakaan awak kapal memiliki kaitan salah satunya dengan pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah yang dalam hal ini dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara. Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara sebagai pengelola pelabuhan bertugas



memberi perhatian dalam memenuhi tanggung jawabnya untuk memberikan perlindungan pada awak kapal. Mengawasi kelaiklautan kapal dan awak kapal lewat norma keselamatan dan kesehatan kerja adalah salah satu tupoksi dari Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara. Mengawasi keselamatan dan kesehatan kerja pengguna pelabuhan Kelas II Jepara mutlak diperlukan agar menjadi lebih tertib dan aman sesuai dengan tujuan visi dan misi yang ada di dinas tersebut.

Secara garis besar, tujuan dari pengawasan program keselamatan dan kesehatan kerja Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara ialah mewujudkan budaya Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Untuk dapat mewujudkan hal tersebut, berbagai upaya dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara seperti melakukan pemeriksaan serta sosialisasi untuk membimbing penerapan Program K3. Hal ini sesuai jawaban responden pada variabel pengawasan, indikator membandingkan antara pelaksanaan pekerjaan dengan pedoman yang ditetapkan mendapatkan nilai tertinggi bila dibandingkan indikator lainnya. Hasil ini menunjukkan bahwa pegawai Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara benar-benar melakukan pengawasan yang intens demi dilaksanakannya program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) oleh pengguna pelabuhan. Sedangkan nilai terendah ada pada indikator pengawas melakukan perbaikan atas penyimpangan yang terjadi, hasil ini menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kerja awak kapal, petugas hanya memberikan teguran dan himbuan kepada awak kapal atas penyimpangan yang dilakukan, petugas belum mampu menerapkan sanksi tegas yang akan membuat efek jera terhadap awak kapal, dengan adanya sanksi yang

tegas terhadap penyimpangan yang terjadi di harapkan awak kapal dapat mematuhi segala aturan yang berlaku tentang keselamatan pelayaran sehingga kasus kecelakaan kapal dapat di minimalisir.

Pengawasan yang intens dilakukan oleh pegawai Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara berdampak pada diterapkannya program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), terlihat dari jawaban responden pada variabel Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) diketahui indikator pengaturan sirkulasi udara pada kapal terutama di ruang ruang tertutup sangat di perhatikan untuk mencegah akumulasi gas gas yang mudah terbakar bertumpuk pada satu tempat yang memicu kebakaran dan pemakaian peralatan dengan benar kerja sesuai dengan fungsinya masing-masing mendapatkan nilai rata-rata tertinggi bila dibandingkan indikator lainnya. Hasil ini mengindikasikan bahwa pengguna pelabuhan Kelas II Jepara sudah mulai sadar akan pentingnya program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Sedangkan nilai terendah ada pada indikator keadaan tempat dan lingkungan kerja yang menjamin keselamatan awak kapal. tempat kerja yang sempit dengan peralatan mesin di sekitar tempat kerja serta lingkungan kerja di laut lepas dengan kondisi cuaca yang berubah ubah menjadi faktor penyebab kecelakaan kerja yang umum terjadi, upaya upaya pencegahan yang di lakukan oleh Kantor UPP Kelas II jepara sebagai instansi Pemerintah yang bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal harus lebih inten di lakukan, dengan memberikan informasi cuaca kepada awak kapal tentang peringatan dini gelombang tinggi ataupun cuaca buruk yang tidak mendukung

untuk dilakukan kegiatan pelayaran sehingga pengguna pelabuhan dan awak kapal dapat mengantisipasi dalam melakukan pekerjaannya.

### **5.8.2 Pengaruh Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) terhadap Keselamatan Kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara**

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) berpengaruh signifikan terhadap keselamatan kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara dengan koefisien path sebesar 0.772 (positif), nilai  $t_{hitung}$  sebesar 3.614 dan taraf signifikansi sebesar 0.000. Artinya, semakin baik program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dilakukan oleh pengguna Pelabuhan Kelas II Jepara maka keselamatan kerja awak kapal akan semakin meningkat. Hasil penelitian ini mendukung penelitian Handoko (2014), Kartikawati, dkk (2014) dan Prayitno, et.al (2015) yang menemukan bahwa pelaksanaan program Keselamatan Kerja mampu meminimalisir kecelakaan kerja. Penelitian Hidayat, dkk (2014) mendapatkan hasil bahwa faktor peralatan dan keadaan tenaga kerja berpengaruh terhadap keselamatan.

Berdasarkan temuan di lapangan, variable keselamatan kerja yang memiliki nilai rata-rata tertinggi adalah faktor manusia sedangkan yang mendapatkan nilai terendah adalah faktor peralatan dan mesin. Hasil ini menunjukkan bahwa awak kapal menyadari perlunya pembekalan tentang pelatihan pelatihan yang bersifat praktis tentang keselamatan kerja, bagaimana menggunakan peralatan keselamatan dengan benar seperti alat pemadam kebakaran, jaket pelampung serta

peralatan navigasi kapal agar kapal terhindar dari kecelakaan kapal kandas atau tubrukan antar kapal di laut, pihak insatansi terkait dapat meningkatkan program pemberdayaan masyarakat diantaranya program diklat gratis menggunakan dana CSR (*corporate social and responsibility*) yang diselenggarakan oleh Badan Diklat pengembangan perhubungan Laut serta mensertifikasi tenaga ahli awak kapal seperti diklat BST (*basic Safety Tranning*), sertifikat kecakapan kepelautan (SKK) ,MPR (Mualim Pelayaran Rakyat ) dll, mengingat apabila awak kapal mengikuti diklat tersebut secara mandiri membutuhkan biaya yang cukup mahal.

Tujuan dibuatnya program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah untuk menjaga dan meminimalisir awak kapal dari mendapatkan kecelakaan ketika bekerja. Perusahaan yang mampu memaksimalkan program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang baik, hal ini secara positif mampu membantu mereka dalam menghasilkan keselamatan kerja awak kapal yang baik. Keselamatan kerja (*safety*) adalah perlindungan antara pekerja dari luka-luka yang diakibatkan oleh kecelakaan yang berkaitan dengan pekerjaan, dimana faktor penyebabnya berupa faktor manusianya, faktor material/bahan/peralatan, faktor bahaya/sumber bahaya dan faktor yang dihadapi (pemeliharaan/perawatan mesin-mesin).

Berdasarkan skor rata-rata faktor peralatan dan permesinan yang mendapatkan nilai terendah dan dengan pernyataan di kuesioner yang menjelaskan bahwa kurangnya tanda peringatan berbahaya pada mesin mesin dan peralatan yang di gunakan saat bekerja di atas kapal kurang di perhatikan. Hal ini



terjadi karena Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara tidak memberikan sanksi yang tegas terhadap kapal yang melanggar program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), yang mengakibatkan pemilik kapal tidak takut dan kurang mengindahkan anjuran tersebut, yang sewaktu-waktu dapat menyebabkan kecelakaan kerja.

Program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) sangat penting bagi setiap pekerja salah satunya adalah tanda peringatan bahaya pada alat alat kerja yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja seperti, benda berputar atau benda yg mudah terbakar, dengan di berikannya tanda peringatan di harapkan pekerja lebih berhati hati sehingga kecelakaan kerja dapat di minimalisir, salah satu cara yang pencegahan dapat di lakukan adalah memberikan sanksi yang tegas bagi pelanggar program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

### **5.8.3 Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Memediasi Pengaruh Pengawasan terhadap Keselamatan Kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara**

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) memediasi pengaruh pengawasan terhadap keselamatan kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara dengan analisi path menghasilkan nilai koefisien  $\beta$  hubungan langsung Pengawasan terhadap Keselamatan Kerja sebesar 0.515, dan pengaruh Pengawasan terhadap Keselamatan Kerja melalui mediasi Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) didapatkan nilai koefisien  $\beta$  sebesar 0.551 yang nilainya lebih besar dari nilai koefisien  $\beta$  hubungan langsung Pengawasan terhadap Keselamatan Kerja.



Sehingga Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) mampu menjadi *full mediated* pengaruh pengawasan terhadap keselamatan kerja pada Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara.

Setiap pemilik kapal pasti menginginkan semua awak kapalnya selamat dalam bekerja sehingga awak kapal dapat bekerja secara maksimal dan mencapai target kerja yang diinginkan dan juga sesuai dengan volume pekerjaan yang ditetapkan. Dari segi keselamatan kerja, pemilik kapal dituntut mampu memberikan program Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang baik dan maksimal, memberikan alat-alat pelindung diri yang layak pakai, perlunya pengawasan dan sangsi yang tegas bagi pelanggar keselamatan kerja, serta perlunya sosialisasi yang menjelaskan tentang metode kerja serta petunjuk keselamatan kerja, yang berguna bagi awak kapal sebagai penumbuh budaya keselamatan kerja bagi awak kapal.

Peraturan yang di terapkan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara sebagai pengelola pelabuhan seperti peraturan keselamatan dan kesehatan kerja harus ditaati semua awak kapal dan pengguna pelabuhan, maka perlu adanya pengawasan yang baik dari pihak manajemen. Tanpa adanya pengawasan yang baik semua peraturan yang telah disepakati dan dibuat bersama tidak akan bisa berjalan sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Siregar (2014), Sudarmo, dkk (2016) dan Putri (2015) yang menyebutkan bahwa pengawasan berpengaruh signifikan terhadap pelaksanaan pr Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).