

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan dunia yang semakin maju ini banyak berdiri industri-industri atau perusahaan-perusahaan, salah satunya adalah industri *ship recycling* atau daur-ulang kapal. *Ship recycling* adalah proses pengambilan material sisa kapal untuk diolah menjadi material yang dapat digunakan kembali, dengan memperhatikan keselamatan, kesehatan pekerja dan lingkungan sekitarnya maka disebut “*green ship recycling*”. Termasuk didalamnya *morning*, *beaching*, *dismantling*, *recovery of material* dan *resprossing* (Sundelin dalam Fariya, 2017). Dalam industri *ship recycling*, hasil akhir utama dari proses produksi adalah besi tua. Besi tua yang telah dihasilkan kemudian akan dijual kepada supplier (penyedia bahan baku) bagi industri penghasil baja (Fariya, 2017).

International Maritime Organization (IMO), sebagai salah satu organisasi yang menaungi industry maritime dunia dibawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), telah membuat IMO *guidelines on ship recycling* yang dikeluarkan pada tahun 2009 melalui Hongkong International Convention untuk memastikan bahwa kapal yang sedang didaur-ulang setelah mencapai akhir hidup oprasional mereka, tidak menimbulkan risiko yang tidak diinginkan pada keselamatan dan kesehatan manusia atau lingkungan hidup. Tiap-tiap bagian dari *ship recycling guidelines* ini menyanggupi untuk memberikan efek penuh dan lengkap untuk mencegah, mengurangi, meminimalkan, dan sejauh dapat dilaksanakan, mengurangi, meminimalkan dan sejauh dapat dilaksanakan, mengurangi kecelakaan, luka, dan lain-lain yang merugikan kesehatan manusia maupun lingkungan yang disebabkan oleh *ship recycling* (White dalam Fariya, 2017). Dengan adanya ketentuan-ketentuan tersebut maka diperlukan sebuah galangan khusus *ship recycling* yang memenuhi ketentuan-ketentuan secara international.

Daur ulang kapal (*ship recycling*) di Indonesia dijalankan secara sederhana menggunakan metode pengendasan dipantai (*beaching*) dan sebatas usaha penuntuhan kapal menjadi potongan-potongan lembaran plat besi (Fariya, 2016). Indonesia memiliki 3 tempat galangan daur ulang kapal yang dikelola secara tradisional yaitu di desa Tanjung Jati, Madura, Cilacap, Jakarta, dan Tanjung Ugang, Batam (Akriananta dan Suastika, 2017). Industri daur-ulang kapal yang ada di Madura sendiri masih dilakukan secara tradisional dan sederhana. Menurut Akriananta dan Suastika (2017) *Ship recycling* di Madura secara umum masih dilakukan secara sederhana dan tidak dilengkapi dengan peralatan yang memadai. Area daur-ulang juga belum tertata rapi sehingga risiko yang tinggi bagi keselamatan kesehatan para pekerja dan lingkungan disekitarnya. Penelitian ini berfokus pada industri daur-ulang kapal yang ada di desa Janjung Jati Kamal Madura dikarenakan industri daur-ulang kapal di daerah tersebut masih dilakukan secara tradisional dan sederhana dan belum mengutamakan keselamatan para pekerjanya.

Keselamatan dan kesehatan pekerja pada industri daur-ulang kapal di Madura masih tidak dilaksanakan dengan baik seperti tidak adanya bpjs ketenagakerjaan sehingga ketika terjadi kecelakaan kerja pekerja tidak mendapat kompensasi yang seharusnya. Para pekerja belum menggunakan perlengkapan keselamatan kerja lengkap dalam bekerja seperti, menggunakan helm, menggunakan masker ketika proses pengelasan/pemotongan, menggunakan sepatu khusus, menggunakan kacamata khusus dan menggunakan baju khusus untuk bekerja. Serta penggunaan alat-alat berat yang berbahaya seperti penggunaan cren saat mengangkut besi yang sudah dipotong dan alat-alat pemotong yang berpotensi menimbulkan bahaya jika tidak berhati-hati dalam menggunakannya sehingga memungkinkan terjadinya kecelakaan saat bekerja sangat besar.

Menurut penelitian dari Fariya (2017) menunjukkan bahwa kemungkinan dari suatu peristiwa risiko yang terjadi di industri daur-ulang kapal yang ada di Desa Tanjung Jati Kamal Madura adalah jarang terjadi (*rare*) peristiwa/kejadian yang mungkin terjadi minimal 1 kali dalam 33 hari sebanyak 1%, kemungkinan kecil

terjadi (*unlikely*) peristiwa/kejadian yang mungkin terjadi minimal 1 kali dalam 22 hari sebanyak 1%-4%, mungkin terjadi (*possible*) peristiwa/kejadian yang mungkin terjadi minimal 1 kali dalam 11 hari sebanyak 5%-10%, kemungkinan besar terjadi (*likely*) peristiwa/kejadian yang mungkin terjadi minimal 1 kali dalam 2,2 hari sebanyak 10%-15% dan sering terjadi (*almost certain*) peristiwa/kejadian yang mungkin terjadi minimal 1 kali dalam 1,65 hari sebanyak 16%.

Industri daur-ulang kapal yang ada di Madura sendiri memiliki beberapa risiko kecelakaan yang sering terjadi seperti risiko terpapar *hazardous* material, risiko terkena terkena percikan api, risiko tertimpa material pada saat melakukan pemotongan, risiko terkena sisa decoating pada proses pengelupasan cat, dan risiko terkena debu decoating pada proses pengelupasan cat (Fariya, 2017). Seperti hasil wawancara yang dilakukan dengan informan risiko kecelakaan kerja yang terjadi seperti, pekerja jatuh saat pemotongan dari atas kapal, tertimpa besi ketika dalam proses pemotongan dan pengangkutan ke truk pengangkut, tertusuk besi saat pemotongan dan pengangkutan besi, kebakaran akibat percikan api saat pemotongan ditempat mesin, keracunan gas beracun saat proses pemotongan dan patah tulang karena terjatuh dan tertimpa besi.

Sejarah berdirinya industri daur-ulang kapal di Madura sendiri yaitu sejak tahun 1983, tetapi masih skala kecil, namun dari waktu ke waktu semakin berkembang. Ada 8 pengusaha/pemborong besi tua namun saat ini hanya ada 6 pengusaha/pemborong yang masih aktif dan melakukan aktivitas pemotongan besi tua yang ada di Kamal Madura. Industri tersebut berada dalam satu area yaitu sepanjang bibir pantai pulau Madura yang berada sekitar 1 km dari pelabuhan penyeberangan Kamal memanjang 250 meter dari bibir pantai, sehingga bisa dipakai untuk kegiatan daur-ulang kala 2 unit secara bersamaan (Akriananta dan Suastika, 2017).

Industri daur-ulang kapal di Madura sendiri memiliki 3 jenis pekerjaan yaitu supir, seseorang bekerja mengantarkan hasil potongan besi ke perusahaan

pengelolaan, kuli panggul, bertugas mengangkut hasil potongan besi kedalam truk pengangkut dan tukang las (pemotong kapal), bertugas memotong bagian-bagian kapal sehingga menjadi potongan kecil. Dalam kesehariannya aktivitas itu berjalan mulai pukul 07.00 telah dimulai pemotongan-pemotongan kapal sampai pukul 16.00 aktivitas pemotongan berhenti, begitu seterusnya secara umum dapat digambarkan aktivitas pemotongan kapal dilakukan setiap hari sejak masa pengambilan bangkai kapal samapai pemotongan dalam waktu 4 bulan sekali. Sekali pemotongan sebesar 2500 ton dengan rincian dalam waktu satu tahun terjadi pemotongan sebesar 7.500 ton. Pemotogan kapal didesa tanjung jati dilakukan diarea pinggir laut karena tidak memungkinkan dilakukan pemotongan didaratan dengan netonase kapal sebesar 2.500 ton (per empat bulan) (Kholili, 2016).

Tukang las atau pemotong kapal adalah bagian penting dalam industri daur-ulang kapal. Tugas dari tukang las atau pemotong kapal dalam industri daur-ulang kapal ialah memotong bagian kapal dengan menggunakan alat potong berupa las, pekerjaan biasanya dilakukan di atas kapal yang akan dipotong dan setelah sampai di darat jika bagian masih terlalu besar dan berat diangkut ke truk pengangkut maka akan dipotong kembali menjadi bagian-bagian kecil sehingga mudah jika diangkut ke truk pengangkut. Bekerja sebagai tukang las juga memiliki kriteria tertentu yaitu harus orang yang berpengalaman di bidangnya karena pekerjaan tersebut memiliki risiko yang tinggi dibanding dengan pekerja bagian lain sehingga harus dilakukan oleh orang yang berpengalaman. Memiliki kemampuan untuk dapat memperhitungkan pemotongan kapal sesuai dengan ketentuan dan tidak menimbulkan ancaman bahaya bagi pekerjanya. Harus teliti, karena pekerjaan tersebut berisiko tinggi maka pekerja harus memiliki sifat yang teliti dalam bekerja agar dapat meminimalisir risiko yang mungkin terjadi.

Target yang harus dicapai dalam waktu satu minggu yaitu pemotong harus bisa memotong kapal dengan berat 200 ton sehingga dapat dicapai target 4 bulan pengerjaan dengan berat kapal kira-kira 2.500-3000 ton. Tuntutan kerja tersebut membuat pekerja harus bekerja semaksimal mungkin agar tercapai target yang di

inginkan dengan kondisi pekerjaan yang berisiko akan kecelakaan, pekerja harus yakin dengan kemampuan dirinya untuk bisa bekerja sesuai target dan tidak menimbulkan risiko kecelakaan. Daya tahan terhadap tekanan, dengan kondisi kerja yang dapat menimbulkan bahaya, pekerja harus memiliki Kemampuan bertahan terhadap ancaman-ancaman yang ada di lingkungan kerja. Ada beberapa alasan tukang las ketika memilih pekerjaan tersebut yaitu, adanya kebutuhan-kebutuhan yang harus dipenuhi sehingga mereka memutuskan untuk bekerja sebagai tukang las. Memiliki pengalaman sebagai tukang las karena pekerjaan tersebut memiliki risiko yang tinggi dibanding dengan pekerja bagian lain sehingga harus dilakukan oleh orang yang berpengalaman dan Pemberian kompensasi kepada karyawan jika terjadi kecelakaan kerja maka semua biaya pengobatan akan ditanggung oleh pengusaha atau pemilik kapal karena pekerjaan sebagai tukang las memiliki risiko kecelakaan yang tinggi.

Industri daur-ulang kapal di desa Tanjung Jati Kamal Madura ini mempunyai potensi yang tinggi karena kapal usang yang di daur-ulang (*recycling*) merupakan solusi terbaik saat ini, melalui proses *ship recycling* material bekas hasil proses *recycling* menjadi produk baru dan dapat masuk kembali kedalam rantai pokok pasar (Akriananta dan Suastika, 2017). Setiap saat permintaan besi tua terus meningkat hal tersebut menuntut pengusaha daur-ulang kapal harus mampu memotivasi karyawannya sehingga tujuan dari organisasi dapat tercapai.

Pencapaian tujuan perusahaan dapat terlaksana dengan baik apabila karyawan dapat memenuhi tuntutan yang diberikan oleh perusahaan. Karyawan baik secara kelompok dituntut untuk terus melakukan perbaikan atau peningkatan kualitas dirinya atau kelompok. Pemimpin kelompok selama ini telah berupaya memberikan motivasi agar mendorong karyawannya dapat bekerja lebih baik lagi. Menurut Wijono (2010) motivasi kerja adalah kesungguhan atau usaha dari individu untuk melakukan pekerjaannya guna mencapai tujuan organisasi disamping tujuan sendiri. Apabila tujuan berhasil dicapai akan memuaskan atau memenuhi kebutuhan-kebutuhan tersebut. Diperlukan motivasi yang akan membuat karyawan lebih bersemangat

dalam melakukan pekerjaannya sehingga hal tersebut akan berpengaruh pada keberhasilan industri atau organisasi. Motivasi kerja sendiri memiliki beberapa aspek menuurut Munandar (2001) yaitu, adanya kedisiplinan dari karyawan, imajinasi yang tinggi dan daya kombinasi, kepercayaan diri, daya tahan terhadap tekanan, tanggung jawab dalam melakukan pekerjaan. Menurut Siagian (2016) mengatakan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi motivasi kerja adalah persepsi karyawan. Adapun faktor-faktor tersebut adalah Faktor internal: persepsi seseorang mengenai diri sendiri, harga diri, harapan pribadi, kebutuhan, keinginan, kepuasan kerja, prestasi kerja yang dihasilkan. Faktor eksternal: jenis dan sifat pekerjaan, kelompok kerja di mana seseorang bergabung, organisasi tempat kerja, situasi lingkungan pada umumnya, sistem imbalan yang berlaku dan cara penerapannya.

Menurut Walgito (2007) mengatakan bahwa persepsi merupakan suatu proses yang didahului oleh proses penginderaan, yaitu merupakan proses diterimanya stimulus oleh individu melalui alat indra atau juga disebut proses sensoris. Namun proses itu tidak berhenti begitu saja, melainkan stimulus tersebut diteruskan dan proses selanjutnya merupakan proses persepsi. Menurut *Sjoberg, et al* (2004) menyatakan bahwa persepsi risiko kecelakaan kerja adalah asesmen yang subjektif kemungkinan dari terjadinya kecelakaan kerja yang spesifik dan bagaimana kita peduli dengan konsekuensinya. Sedangkan menurut (National Safety Council Dari Campbell University, 2014) persepsi risiko kecelakaan kerja merupakan kemampuan individu untuk menyadari risiko yang terjadi yang terkait dengan toleransi risiko yang menunjukkan kapasitas individu untuk menerima suatu risiko ditempat kerjanya.

Terjadinya kecelakaan, kegagalan atau penyimpangan, persepsi risiko terhadap kecelakaan kerja pada karyawan kembali meningkat sehingga semua orang berbicara mengenai keselamatan (Ramli dalam Primartuti, 2016). Kewaspadaan dan perhatian mengenai keselamatan kembali meningkat sehingga peluang terjadinya kecelakaan berkurang (Ramli dalam Primartuti, 2016). Namun dari waktu ke waktu, jika keadaan telah normal kembali persepsi tentang risiko kecelakaan kerja akan menurun sampai kecelakaan atau kejadian berikutnya terulang kembali (Ramli dalam

Primartuti, 2016). Menurut (Diaz dan Resnik dalam Primartuti, 2016) Pengalaman dan pengetahuan mengenai konsekuensi akan risiko kecelakaan kerja yang terjadi ditempat kerja karyawan dapat mengubah persepsi terhadap risiko kecelakaan kerja dimana karyawan akan lebih berhati-hati dalam mengutamakan keselamatan kerjanya. .

Penelitian sebelumnya dari Noverawati (2015) yang berjudul pengaruh persepsi tentang kepemimpinan islam terhadap motivasi kerja (studi di unit usaha dagang *social agency* baru Amburokmo Yogyakarta) yang menyebutkan ada pengaruh yang signifikan antara persepsi tentang kepemimpinan islam terhadap motivasi kerja. Hasil uji hipotesis menggunakan uji t menunjukkan bahwa nilai signifikan persepsi tentang kepemimpinan islam adalah $0,000 < 0,05$ artinya hipotesis diterima. Penelitian dari Viana (2017) yang berjudul hubungan antara persepsi terhadap lingkungan kerja dengan motivasi kerja pada pegawai balaikota Surakarta yang menyebutkan ada hubungan positif yang tinggi antara persepsi lingkungan kerja dengan motivasi kerja. Sumbangan efektif dari kedua variabel ditunjukkan oleh nilai $R^2 = 0,37$ yang berarti bahwa variabel persepsi lingkungan kerja mempengaruhi variabel motivasi kerja sebesar 37,4% dan 62,6 sisanya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain selain variabel persepsi lingkungan kerja.

Penelitian lain yang dilakukan oleh Adab (2013) yang berjudul hubungan persepsi terhadap kompensasi dengan motivasi kerja di PT. *Syncrum Logistics* yang menyebutkan sumbangan persepsi terhadap kompensasi mempengaruhi motivasi kerja sebesar 7% yang artinya masih ada 93% yang mempengaruhi motivasi kerja. Penelitian sebelumnya dari Mamarimbing (2014) yang berjudul pengaruh keselamatan kerja terhadap motivasi kerja dan dampaknya terhadap kinerja karyawan pada perusahaan pengolahan batu di Kabupaten Donggala menunjukkan bahwa keselamatan berpengaruh signifikan terhadap motivasi kerja karyawan. Berdasarkan uraian diatas penelitian ini ingin mengetahui “Pengaruh persepsi risiko kecelakaan

kerja terhadap motivasi kerja pekerja bagian pengelasan pada industri daur-ulang kapal di Desa Tanjung Jati Kamal Madura”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalah penelitian ini adalah “Apakah ada pengaruh persepsi risiko kecelakaan kerja terhadap motivasi kerja pekerja bagian pengelasan pada industri daur-ulang kapal di Desa Tanjung Jati Kamal Madura”?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh persepsi risiko kecelakaan kerja terhadap motivasi kerja pekerja bagian pengelasan pada industri daur-ulang kapal di Desa Tanjung Jati Kamal Madura

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi terhadap perkembangan ilmu pengetahuan psikologi khususnya bidang psikologi industri yaitu menambah pengetahuan mengenai persepsi risiko kecelakaan kerja terhadap motivasi kerja.

1.4.2 Manfaat Secara Praktis

a. Bagi Individu

Diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi individu agar dapat merubah pandangan tentang risiko kecelakaan kerja yang terjadi ditempat kerja agar lebih waspada dan berhati-hati serta selalu mengutamakan keselamatan saat bekerja juga meningkatkan motivasi kerja pekerja bagian pengelasan pada industri daur-ulang kapal di Desa Tanjung Jati Kamal Madura.

b. Bagi masyarakat

Diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi masyarakat sebagai informasi agar dapat mengetahui risiko kecelakaan kerja apa saja yang terjadi dan

bagaimana cara mengantisipasinya, serta memberikan dukungan dan semangat bagi para pekerja agar termotivasi dalam bekerja dan selalu berhati-hati serta waspada ketika bekerja pada pekerja bagian pengelasan pada industri daur-ulang kapal di Desa Tanjung Jati Kamal Madura.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi bagi peneliti selanjutnya dengan tema yang sama khususnya dibidang Psikologi Industri dan Organisasi tentang persepsi risiko kecelakaan kerja dan motivasi kerja.