

BAB V

ANALISA HASIL

5.1 Analisa Perhitungan Kinerja Program

Berdasarkan penilaian terhadap kinerja program melalui kuisisioner yang telah dihitung sebelumnya, dapat diketahui bahwa pencapaian kinerja program sebesar 78% (Perhitungan pada lampiran 5 Data Pengolahan Kuisisioner). Persentase nilai pencapaian tersebut termasuk ke dalam kategori kuning, dimana kategori kuning berada pada range 60% - 84%. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja program belum mencapai target maksimal karena belum termasuk ke dalam kategori hijau, dimana kategori hijau merupakan indikator kinerja yang maksimal.

Nilai pencapaian kinerja program tersebut diperoleh dari tujuh kategori penilaian, dimana terdapat 4 kategori penilaian yang sudah mencapai target (kategori hijau), 3 kategori masih belum maksimal karena berada pada kategori kuning, serta 1 kategori merah karena kinerja program berada di bawah target sehingga memerlukan perbaikan dengan segera. Kategori penilaian yang sudah mencapai target dengan indikator berwarna hijau antara lain penerapan rule / standarisasi dalam proses sebesar 85%, upaya peningkatan *awareness* dan training 86%, kondisi area bekerja 89% dan inspeksi/patrol 80%. Program lain yang dinilai dalam hal ini dan masuk ke dalam kategori kuning antara lain

penggunaan alat pelindung diri (APD) 75% dan kondisi fisik saat bekerja 78%. Kinerja program yang berada di bawah teger berdasarkan hasil perhitungan adalah fisik dan kelengkapan standar truk *car carrier*. Hal ini mengindikasikan bahwa masih perlu adanya beberapa perbaikan agar kinerja program dapat maksimal, terutama kinerja program yang berada di bawah standar.

Penerapan rule / standarisasi dalam proses masuk ke dalam kategori hijau dengan persentase tingkat pencapaian 85%. Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja dari program tersebut sudah berjalan maksimal. Maksimalnya kinerja dari program penerapan rule / standarisasi dalam proses karena standarisasi mudah dipahami dan dijalankan oleh operator.

Upaya peningkatan *awareness* dan training memiliki persentase tingkat pencapaian sebesar 86%. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja program tersebut sudah maksimal karena masuk ke dalam kategori hijau. Masuknya upaya peningkatan *awareness* dan training ke dalam kategori hijau karena semua operator mengikuti pelatihan yang ada. Disamping itu, pelatihan yang ada dilakukan secara efektif dan berkelanjutan, sehingga meningkatkan antusiasme dari operator. Faktor lain yang menyebabkan peningkatan *awareness* dan training berjalan maksimal adalah adanya media yang digunakan untuk saling memberikan masukan terhadap permasalahan safety pada proses (Five Minute Talk)

Kondisi area bekerja sebagai salah satu pendukung kinerja program juga masuk ke dalam kategori hijau dengan persentase tingkat pencapaian sebesar 89%. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa kinerja program sudah berjalan maksimal. Maksimalnya program tersebut dikarenakan rambu-rambu safety di

yard/ lapangan dalam kondisi baik. Hal ini juga didukung dengan peran serta operator dalam mematuhi rambu-rambu yang ada pada yard/lapangan tersebut.

Kondisi area bekerja yang masuk ke dalam kategori berwarna hijau juga berbanding lurus dengan kinerja program inspeksi/patrol. Inspeksi / patrol memiliki persentase kinerja program sebesar 80%, sehingga dikategorikan sebagai program yang telah berjalan secara maksimal. Hal ini diindikasikan dengan adanya patrol yang telah dilakukan dengan baik oleh pihak SQ (Safety & Quality). Hal ini juga didukung dengan keterlibatan manajemen dalam mengawasi kegiatan operasional.

Penggunaan alat pelindung diri (APD) memiliki persentase 75% dan masuk ke dalam kategori kuning. Hal ini dikarenakan kurang nyaman dengan penggunaan alat pelindung diri (APD). Kondisi tersebut juga diperparah dengan kurangnya kedisiplinan operator dalam penggunaan alat pelindung diri (APD).

Kondisi fisik saat bekerja termasuk ke dalam kategori kuning dengan persentase tingkat pencapaian sebesar 85%. Hal ini mengindikasikan bahwa tingkat kinerja program belum maksimal karena tidak konsistensya koordinator untuk melakukan Eye Contact Record (ECR) kepada operator sebelum bekerja.

Program lain yang dinilai tingkat pencapaian programnya adalah fisik dan kelengkapan standar truk *car carrier*. Berdasarkan hasil perhitungan persentase tingkat pencapaian program sebesar 52% dan termasuk ke dalam kategori merah. Hal ini dikarenakan belum berjalannya program pemeliharaan truk *car carrier* secara preventif dan kelengkapan fisik truk *car carrier* dalam kondisi yang tidak baik diakibatkan operasional yang tinggi, mengingat truk *car carrier*

beroperasi selama 24 jam. Kondisi ini juga didukung dengan rendahnya kesadaran operator untuk menggunakan *tools* dengan benar.

5.2 Analisa Perhitungan Tingkat Kecelakaan

Berdasarkan data kecelakaan kerja dapat diketahui bahwa secara umum tidak terjadi kecelakaan ringan maupun berat. Hal ini diindikasikan dengan data yang telah diperoleh pada Grafik 4.2 bahwa kecelakaan yang terjadi masuk ke dalam kelompok *nearmiss* (nyaris hampir terjadi). Kondisi tersebut dikarenakan nyaris terjadi kecelakaan tetapi tidak menimbulkan luka atau sakit, sehingga hari kerja karyawan tidak hilang. Hal ini menunjukkan bahwa kejadian tingkat kecelakaan masuk ke dalam kategori hijau.

5.3 Analisa Penentuan Level / Tingkat Kinerja Program

Berdasarkan hasil analisa, tingkat kinerja program masuk ke dalam kategori kuning, sedangkan tingkat kecelakaan kerja pada proses unloading unt termasuk kategori hijau. sehingga dapat disimpulkan bahwa tingkat atau level implementasi program termasuk kategori kuning.

Tingkat implementasi program berdasarkan *HIRARC* (pada data tabel 4.9 Peta Tingkat Implementasi – Kecelakaan) berada pada level 2 (cukup aman), tetapi hal ini masih belum maksimal karena belum mencapai level 1, yaitu aman dan nyaman. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa diperlukannya beberapa perbaikan dan peningkatan terhadap beberapa aspek. Hal ini juga diperlukannya identifikasi potensi bahaya dan resiko yang lebih mendetail agar diperoleh program yang dapat menekan tingkat kecelakaan kerja.

5.4 Analisa HAZOPS (Analisa Perbaikan Untuk Mengatasi Permasalahan Tangga *Car Carrier* Tidak Dikunci)

Perbaikan dalam mengatasi masalah terlepasnya tangga yang disebabkan oleh asisten yang lupa dalam memasang ataupun lupa dalam mengunci tangga adalah memastikan tangga terpasang dengan sempurna serta tidak terdapat pekerjaan paralel (SOP) dan adanya indikator slot tangga pada tangga untuk mencegah terlepasnya tangga. Hal ini dikarenakan berdasarkan hirarki pengendalian resiko yang pertama yang harus dilakukan adalah mengeliminasinya. Namun, hal ini tidak dapat dilakukan karena proses menaikkan dan menurunkan tangga tidak dapat dihilangkan. Hal ini juga berlaku terhadap pengendalian substitusi, dimana setelah dipelajari hal ini juga tidak dapat dilakukan, sehingga dilakukan pengendalian engineering atau rekayasa. Pengendalian engineering dilakukan dengan memberikan indikator pada slot tangga *car carrier* sebagai tanda bahwa tangga tersebut telah terpasang atau tidak. Selanjutnya dilakukan dengan pengendalian administrasi menggunakan SOP, yaitu tidak melakukan pekerjaan paralel.

5.5 Analisa HAZOPS (Analisa Perbaikan Untuk Mengatasi Permasalahan Jatuh dari Ketinggian)

Perbaikan dalam mengatasi masalah jatuh dari ketinggian yang disebabkan oleh alas sepatu kerja tidak dalam keadaan standar adalah dengan memastikan APD yang digunakan standar dan dalam kondisi baik (sepatu anti slip). Hal ini dapat mencegah terjadinya *nearmiss* pada pekerja ketika berada di ketinggian. Proses penggunaan alat pelindung diri (APD) tersebut juga perlu diimbangi dengan proses pekerjaan yang tidak terburu-buru, sehingga *nearmiss* dapat

dicegah. Usulan lain yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah ketinggian adalah dengan ketersediaan *Equipment Safety Rope* (pegangan), dimana alat ini dapat menjadi alat pegangan oleh pekerja etika berjalan di ketinggian

5.6 Analisa HAZOPS (Analisa Perbaikan Untuk Mengatasi Permasalahan Terjepit Tangga)

Perbaikan untuk mengatasi masalah terjepit tangga yang disebabkan oleh kesalahan dalam operasional tangga dilakukan dengan menggunakan sarung tangan kulit. Hal ini dikarenakan sarung tangan kulit lebih kuat dibanding sarung tangan biasa, sehingga permasalahan terjepit tangga dapat dicegah. Apabila hal ini dapat berjalan, maka proses kerja yang terjadi dapat berjalan dengan baik

5.7 Analisa HAZOPS (Analisa Perbaikan Untuk Mengatasi Permasalahan Sling)

Perbaikan masalah sling yang terjadi pada proses pengikatan mobil unit baru yang disebabkan oleh adanya kerusakan/serabut pada sling yang digunakan dapat dilakukan dengan melakukan *service* berkala dan sertifikasi dari pihak Toyota Astra Motor (TAM) pada *car carrier*. Hal ini dilakukan dengan harapan bahwa kerusakan dini pada alat *car carrier* khususnya pada sling dapat diperbaiki lebih awal, sehingga tidak menimbulkan cedera pada operator saat menggunakannya. Usulan lain yang dapat diberikan untuk mengatasi masalah pada sling sebagai upaya perlindungan terakhir bagi operator yaitu menggunakan sarung tangan kulit sebagai bagian dari alat pelindung diri (APD).

5.8 Analisa Perbandingan Metode Identifikasi Potensi Bahaya dan Resiko dengan *HIRARC* dan *HAZOPS*

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dari metode identifikasi bahaya yang digunakan, yaitu *HIRARC* dan *HAZOPS*, diperoleh data perbandingan antara kedua metode tersebut melalui metode studi lapangan, berikut adalah perbandingannya :

Tabel 5.1 Analisa Perbandingan Metode Identifikasi Potensi Bahaya dan Resiko dengan *HIRARC* dan *HAZOPS*

Variabel	Metode <i>HIRARC</i>	Metode <i>HAZOPS</i>
Kemudahan pembacaan oleh operator	Kurang mudah dibaca	Mudah dibaca
Tingkat ketelitian identifikasi bahaya dan resiko	Kurang mendetail	Detail
Bentuk form identifikasi	<i>Simple</i>	Lebih rumit
Waktu identifikasi	Waktu yang digunakan lebih cepat	Membutuhkan waktu lebih lama
Sasaran identifikasi	Lebih dominan terhadap faktor <i>man</i>	Lebih dominan terhadap <i>equipment</i>
Kemudahan penggunaannya	Aplikatif	Kurang mudah digunakan