

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Setiap organisasi selalu berusaha agar produktivitas kerja karyawan dapat ditingkatkan. Maka dari itu pimpinan perlu mencari cara dan solusi guna menimbulkan kerja para karyawan. Hal itu penting, sebab kinerja mencerminkan kesenangan yang mendalam terhadap pekerjaan yang dilakukan sehingga pekerjaan lebih cepat dapat diselesaikan dan hasil yang lebih baik dapat dicapai. Wibowo dkk (2022) berpendapat bahwa kinerja karyawan adalah hasil kerja baik kualitas maupun kuantitas yang dicapai sumber daya manusia (SDM) dalam periode waktu melaksanakan tugas kerja sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan.

Kinerja karyawan merupakan kemampuan, keterampilan, dan hasil kerja yang ditunjukkan oleh seorang karyawan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya di tempat kerja. Kinerja karyawan dapat diukur melalui pencapaian target yang telah ditetapkan, produktivitas kerja, kualitas hasil kerja, dan kualitas kerja dalam tim. Putri & Ratnasari (2019) menjelaskan bahwa peningkatan kinerja merupakan hal yang diinginkan baik dari pihak pemberi kerja maupun para pekerja. Pemberi kerja menginginkan kinerja karyawannya baik untuk kepentingan peningkatan hasil kerja dan keuntungan perusahaan.

Salah satu perusahaan yang sangat penting memperhatikan kinerja adalah perusahaan jasa transportasi, dimana tekanan persaingan pada perusahaan jasa transportasi semakin meningkat karena sekarang jumlah bisnis jasa transportasi

yang semakin banyak. Banyak perusahaan jasa transportasi mewajibkan karyawannya untuk meningkatkan keunggulannya disegala bidang dalam pencapaian yang maksimal. Perusahaan jasa transportasi banyak kinerja sumber daya manusianya yang buruk salah satunya adalah dari kecelakaan kerja.

Tabel 1. 1 Jumlah Kecelakaan Transportasi di Indonesia

Tahun	Kecelakaan Transportasi Udara		Kecelakaan Transportasi Laut		Kecelakaan Transportasi Darat	
	Kasus	Jumlah Korban	Kasus	Jumlah Korban	Kasus	Jumlah Korban
2021	0	0	12	9	175.488	19.671
2022	9	66	19	31	147.751	23.529
2023	18	112	89	69	153.732	27.531
Total	27	178	120	109	476.971	70.731

Sumber : Databoks.Id 2024

Berdasarkan Tabel 1.1 bahwa Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyampaikan bahwa pada 2021 tidak terjadi kasus kecelakaan transportasi udara karena adanya kasus Covid-19 yang menyebabkan transportasi udara sangat menurun jam operasionalnya dan ketatnya peraturan pemerintah. Pada tahun 2022 ada 66 korban meninggal dunia ini terjadi dalam kecelakaan. Sriwijaya Air pada awal tahun 2022. Jumlah kecelakaan transportasi udara pada tahun 2023 meningkat dibandingkan pada tahun sebelumnya, kecelakaan transportasi udara tahun 2023 yang menyebabkan 112 korban meninggal dunia.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menginvestigasi 12 kasus kecelakaan transportasi laut selama 2021 dan terdapat korban meninggal dunia 9 orang. Jumlah kecelakaan ini meningkat pada tahun 2022 yang sebanyak

19 kasus kecelakaan transportasi laut yang memakan korban 31 orang meninggal dunia. Tahun 2023 kecelakaan transportasi laut meningkat dengan 89 kasus kecelakaan yang mengakibatkan 69 korban meninggal dunia.

Berdasarkan laporan kementerian perhubungan (Kemenhub), korban kecelakaan transportasi di Indonesia mencapai 27.531 orang sepanjang 2023. Jumlah tersebut naik dibandingkan korban pada 2022 yang mencapai 23.529. pada tahun 2021 jumlahnya menurun, ini karena mewabahnya Covid-19 sehingga pemerintah mengetatkan mobilitas masyarakat untuk memutus rantai penularan virus tersebut.

Berdasarkan data diatas, kecelakaan darat tercatat sebagai kecelakaan yang sering terjadi. Baik itu kendaraan roda dua, roda empat, sampai dengan kereta api. Kereta api merupakan transportasi darat yang banyak digemari oleh publik. Tetapi berdasarkan data terdapat beberapa kecelakaan kereta api sebagai berikut.

Tabel 1. 2 Jumlah Kecelakaan Transportasi Kereta Api Indonesia

No	Tahun	Kasus	Jumlah korban
1.	2021	126	44
2.	2022	163	81
3.	2023	198	107

Sumber : Databoks.Id 2024

Berdasarkan Tabel 1.2 yang diungkapkan Vice Presiden PT. Kereta Api Indonesia, Joni Martinus mengatakan kecelakaan yang terjadi di pintu perlintasan dikarenakan masyarakat tidak disiplin dalam berlalu lintas serta kurang berhati-hati. Pada tahun 2021 terjadi 126 kasus yang menelan korban meninggal dunia 44 orang,

tahun 2022 jumlah kasus naik sehingga 163 kasus yang menelan korban 81 orang meninggal.

Kecelakaan yang sering terjadi yaitu transportasi massal bus tetapi kereta api juga menjadi salah satu perhatian jika terjadinya kecelakaan dikarenakan setiap pemberangkatan satu kepala kereta api bisa membawa beberapa gerbong yang berisikan puluhan bahkan ratusan penumpang didalamnya. Alat transportasi bus dengan kereta api ini sangatlah berbeda, halnya dalam pengecekan keamanan bus yang tidak teratur sehingga seringkali mengakibatkan penumpang kecelakaan. Berbeda dengan pengecekan kereta api yang lebih teratur tetapi masih saja menyebabkan kecelakaan karyawan pada saat pengecekannya.

Unit kerja di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tentulah sangat beragam, salah satunya seperti unit resort JR 2.9 Cicalengka yang bertugas memeriksa jalur Kereta Api (KA) untuk memastikan bahwa jalur yang akan dilewati kereta api sudah dalam kondisi aman atau belum.

Tabel 1. 3 Data Kecelakaan Kerja di UPT Resor JR 2.9 Cicalengka

Tahun	Terpleset	Terjepit Bantalan	Tertimpa Plat Sambung
2021	0 Orang	1 Orang	1 Orang
2022	1 Orang	1 Orang	1 Orang
2023	0 Orang	1 Orang	2 Orang

Sumber : Data diolah penulis 2024

Berdasarkan Tabel 1.5 bahwa pada beberapa tahun terakhir terdapat beberapa kecelakaan kerja yang dialami oleh pegawai diantaranya :

1. Tertimpa plat sambung, plat sambung merupakan plat logam yang dibuat hingga ujung-ujungnya dengan dua ujung dating rel untuk menyambung dua rel. Berarti plat sambung ini kisaran 20kg.
2. Terjepit bantalan, bantalan merupakan landasan tempat rel bertumpu dan diikat dengan penambat rel. kecelakaan ini pernah dialami oleh pegawai yang mengakibatkan kuku jari terlepas dan cedera pada kaki.
3. Terpleset, terpleset pada saat pengecekan rel di jembatan. Pegawai berjalan diatas jembatan guna untuk mengecek bantalan-bantalan rel yang dapat mengakibatkan pegawai tergelincir jauh dikarenakan jalannya yang licin hingga dapat menyebabkan pegawai jatuh kebawah jurang dan resiko yang terberatnya tidak tertolong/meninggal dunia.

Maka dari itu kecelakaan ini pernah terjadi menimpa pegawai dalam beberapa tahun terakhir dan mengakibatkan jari-jari pegawai terjepit, dan harus di tangani.

Unit kerja di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tentulah sangat beragam, salah satunya seperti unit resort JR 2.9 Cicalengka yang bertugas memeriksa jalur Kereta Api (KA) stasiun haurpugur – stasiun ngaret untuk memastikan bahwa jalur yang akan dilewati kereta api sudah dalam kondisi aman. Dalam kesehariannya, petugas pemeriksa jalur (PPJ) melakukan tugasnya dengan berjalan kaki di atas rel kereta dari stasiun atau titik yang sudah ditentukan ke stasiun titik lain wilayah kerjanya. Ia memeriksa secara visual dengan membawa peralatan kerja dan bendera merah, kuning dan lampu handsign sebagai pengamanan perjalanan kereta api. Seorang PPJ memeriksa secara detail kondisi jalur kereta yang dilaluinya, seperti

mengencangkan baut-baut rel, mengecek apakah kondisi rel dalam keadaan baik sehingga aman untuk dilewati kereta api. Kedisiplinan ketelitian adalah kunci utama seorang PPJ dalam menjalankan tugasnya.

Kecelakaan sekarang yang terjadi adalah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di stasiun Haurpugur – Cicalengka. Tabrakan kereta api terjadi pada hari jumat 05 Januari 2024 pukul 06.03 WIB antara kereta api (KA) 65A Turangga dan kereta api (KA) Commuterline Bandung di Kawasan Haurpugur – Cicalengka, Jawa Barat, membuat prihatin. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menyatakan tidak ada korban jiwa yang menimpa penumpang. Dari total penumpang kereta api (KA) Turangga sebanyak 287 orang dan kereta api (KA) commuterline sebanyak 191 penumpang.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menyatakan ada sekitar 22 penumpang yang luka ringan dan meninggalnya empat petugas kereta api (KA), yang terdiri dari: Masinis, Asisten Masinis, Pramugara dan Security, akibat peristiwa kecelakaan kereta api (KKA) antara kereta api (KA) Turangga relasi Surabaya Gubeng - Bandung, dan Commuterline Bandung Raya.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan perusahaan dibawah naungan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang logistik. Menjadi pasar monopoli yang dimana menjadi satu-satunya perusahaan kereta api di Indonesia. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada saat ini dibawah naungan Direktur Utama Didiek Hartantyo selalu berusaha untuk memberikan pelayanan yang terbaik bagi para penggunanya, didukung oleh beberapa anak perusahaan yang

menjadikan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menjadi lebih kuat dan menjadi salah satu modal transportasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia. Hal tersebut menunjukkan bahwa keamanan pelanggan atau pengguna jasa perlu dijadikan sebagai prioritas, sesuai dengan 5 nilai utama dalam budaya perusahaan kereta api yaitu integritas, professional, keselamatan, inovasi dan pelayanan prima.

Nilai utama lainnya yang berkaitan dengan keamanan yaitu keselamatan. Yang artinya perusahaan kereta api memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi risiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kecelakaan.

Pada penelitian sebelumnya oleh Sri & Julaikah (2020) kecelakaan itu akibat dari safety behavior dalam transportasi dipengaruhi oleh berbagai macam faktor diantaranya lingkungan, dan tempat kerja. Kecelakaan terjadi karena adanya potensi bahaya yang tidak dikelola dengan baik, sudah banyak perusahaan yang berusaha mengatur sistem keselamatan kerja transportasi namun kecelakaan transportasi masih saja sering terjadi.

Dilihat dari itu perlu dimilikinya *safety behavior*, menurut Rarindo & Satata (2021) *safety behavior* adalah perilaku positif terhadap tindakan pencegahan akan kecelakaan yang terjadi akibat pekerjaan. Tujuan *safety behavior* merupakan perilaku kerja yang relevan dengan keselamatan, yang dapat di konseptualisasikan dengan cara yang sama dengan perilaku-perilaku kerja yang lain yang membentuk

perilaku kerja. Dengan adanya *safety behavior* dalam perusahaan dapat meningkatkan tingkat keselamatan para individu pegawai guna untuk meminimalisir kecelakaan kerja. Adapun menurut Supardi & Nasution (2020) *safety behavior* merupakan suatu rangkaian kegiatan yang dilakukan para pekerja di perusahaan guna mempertahankan kondisi area kerja tetap aman.

Menurut Saraswati dkk (2021) *Safety Behavior* adalah perilaku yang dilakukan atas dasar ketertarikan individu dalam usaha untuk mengurangi kecelakaan yang ditakutkan. *Safety behavior* sangat diperlukan di setiap perusahaan karena dengan adanya *safety behavior* dapat membangun lingkungan kerja yang aman dan mendorong upaya-upaya untuk memperkuat keselamatan kerja yang diinginkan dengan baik dan kontribusi baik dari pimpinan maupun karyawan, yang pada akhirnya mempengaruhi perilaku keselamatan setiap individu di suatu perusahaan.

Selain itu, peneliti telah melakukan wawancara dengan salah satu pegawai UPT Resor JR 2.9 Cicalengka terkait *Safety Behavior* yang tidak akan bisa di prediksi sebelumnya bahkan harus siap lembur dan selalu siap siaga jika memang misalnya, terdapat potongan rel sambungan, bantalan yang kurang sesuai, pengecekan wesel, dan pengecekan kontruksi pelindung rel, atau seperti terjadinya anjlokkan kereta api yang disebabkan oleh kegagalan mekanik utama pada komponen rel (seperti rel rusak, rel melebar). Hal ini dipengaruhi oleh factor personal pegawai, yang mengidentifikasi bahwa factor personal setiap pegawai, yang mengidentifikasi bahwa faktor personal setiap pegawai tentu berbeda-beda, ada pegawai yang cepat tanggap akan pekerjaannya, ada pula pegawai yang

perlu beberapa kali diberikan pemahaman yang mendalam. Dalam *Safety Behavior* pegawai selalu menjaga diri dan berperilaku *safety* agar terhindar dari terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

Berdasarkan latar belakang masalah diatas dan mengingat betapa pentingnya *Safety Behavior* bagi perusahaan, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “ **ANALISIS SAFETY BEHAVIOR UNTUK MENINGKATKAN KINERJA KARYAWAN PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) UPT RESOR JR 2.9 CICALENGKA KABUPATEN BANDUNG PROVINSI JAWA BARAT** “.

1.2. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar beakang yang yang telah disampaikan, dapat ditentukan fokus penelitian sebagai berikut :

1. Penelitian dilakukan pada karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) UPT Resor JR 2.9 Cicalengka Kabupaten Bandung Provinsi Jawa Barat.
2. Penelitian dilakukan pada aspek-aspek yang terkait dengan *Safety Behavior* untuk meningkatkan kinerja karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) UPT Resor JR 2.9 Cicalengka Kabupaten Bandung Provinsi Jawa Barat.

1.3. Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana *Safety Behavior* pada karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) UPT Resor JR 2.9 Cicalengka Kabupaten Bandung Provinsi Jawa Barat.

2. Bagaimana kinerja karyawan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) UPT Resor JR 2.9 Cicalengka Kabupaten Bandung Provinsi Jawa Barat.
3. Bagaimana kendala dalam *Safety Behavior* pada karyawan PT. Kereta API Indonesia (Persero) UPT Resor JR 2.9 Cicalengka Kabupaten Bandung Provinsi Jawa Barat.
4. Bagaimana rancangan prosedur yang tepat *Safety Behavior* untuk meningkatkan kinerja karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) UPT Resor JR 2.9 Cicalengka Kabupaten Bandung Provinsi Jawa Barat.

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dari rumusan masalah tersebut. Maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji dan mengetahui :

1. *Safety Behavior* pada karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) UPT Resor JR 2.9 Cicalengka.
2. Kinerja karyawan pada karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) UPT Resor JR 2.9 Cicalengka.
3. Kendala dalam menentukan *Safety Behavior* pada karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) UPT Resor JR 2.9 Cicalengka.
4. Rancangan prosedur *Safety Behavior* yang tepat pada karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) UPT Resor JR 2.9 Cicalengka.

1.5. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini diajukan guna menjelaskan manfaat dan kontribusi yang dapat diberikan dari peneliti baik menurut kegunaan teoritis maupun praktis.

1.5.1. Kegunaan Teoritis

1. Penulis dengan ini memiliki harapan agar peneliti ini bisa dapat menambah wawasan dan juga pengetahuan bagi penulis serta dapat menambah ilmu yang diperoleh selama proses perkuliahan.
2. Peneliti ini diharapkan juga dapat memberikan informasi mengenai sebagai studi perbandingan ataupun referensi bagi peneliti lain yang sejenis.
3. Sebagai ilmu pengetahuan agar dapat kesesuaian antara teori dan praktek khususnya terkait *safety behavior* dan factor-faktor yang mempengaruhinya.
4. Hasil penelitian ini diharapkan dijadikan sebagai bahan diskusi atau wahana ilmiah serta dapat digunakan sebagai dasar penelitian selanjutnya.

1.5.2 Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Penulis

Dapat mengetahui permasalahan yang terjadi mengenai *safety behavior* di UPT Resor JR 2.9 Cicalengka PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

2. Bagi Instansi

Hasil dalam penelitian ini agar dijadikan sebagai sumber sarana informasi untuk menambah pengetahuan dan sebagai referensi penelitian lainnya di bidang yang sama selanjutnya.

3. Bagi Karyawan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi sebagian besar karyawan, yaitu sebagai bahan pertimbangan untuk mengetahui *safety behavior* dalam meningkatkan kinerja karyawan.

4. Bagi Masyarakat

Sebagai suatu bahan referensi dan tambahan informasi bermanfaat untuk para pembaca yang ingin mengetahui tentang *safety behavior* dalam meningkatkan kinerja karyawan.

5. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan acuan dalam pengembangan teori mengenai *safety behavior* yang dapat meningkatkan kinerja karyawan.