

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH IMPLEMENTASI *QUALITY, HEALTH, SAFETY, AND ENVIRONMENT* (QHSE) TERHADAP
KINERJA OPERASIONAL PT HUMPUSS
TRANSPORTASI CURAH**

Oleh:

ALYLA FEBRIANTI SETIAWAN

NRP. 4 63 20 0597

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH IMPLEMENTASI *QUALITY, HEALTH, SAFETY, AND ENVIRONMENT* (QHSE) TERHADAP
KINERJA OPERASIONAL PT HUMPUSS
TRANSPORTASI CURAH**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh:

ALYLA FEBRIANTI SETIAWAN

NRP. 4 63 20 0597

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : ALYLA FEBRIANTI SETIAWAN
NRP : 4 63 20 0597
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALKSAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH IMPLEMENTASI *QUALITY, HEALTH, SAFETY, AND ENVIRONMENT* (QHSE) TERHADAP KINERJA OPERASIONAL PT HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH

Pembimbing Utama

Dr. Larsen Barasa, S.E., M.MTr

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19720415 199803 1 002

Jakarta, 16 Juli 2024

Pembimbing Pendamping

Nurindah Dwiyani, S.Pd., M.T

Penata (III/c)

NIP. 19780118 200812 2 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan Kalk**

Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.MTr

Penata Tk.1 (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : AYLAL FEBRIANTI SETIAWAN
NRP : 4 63 20 0597
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH IMPLEMENTASI *QUALITY, HEALTH,
SAFETY, AND ENVIRONMENT* (QHSE) TERHADAP
KINERJA OPERASIONAL PT HUMPUSS
TRANSPORTASI CURAH

Ketua Penguji

Widianti Lestari, S.Psi., M.Pd
Penata (III/c)
NIP. 19830514 200812 2 001

Anggota Penguji

Denny Fitrial, S.Si., MT
Penata (III/c)
NIP. 19800727 200912 1 001

Anggota Penguji

Dr. Larsen Barasa, S.E., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasadini, S.SiT., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas karunia, berkat, rahmat, dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini, sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan Program Diploma IV tahun ajaran 2024 jurusan KALK di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Penyusunan skripsi ini berdasarkan pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di PT. Humpuss Transportasi Curah, serta semua pengetahuan yang didapatkan dari dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah :

**"PENGARUH IMPLEMENTASI *QUALITY, HEALTH, SAFETY, AND ENVIRONMENT* (QHSE) TERHADAP KINERJA OPERASIONAL
PT HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH"**

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, MH., M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Bapak Dr. Larsen Barasa, S.E., M.M.Tr selaku Pembimbing Utama yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya untuk memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
3. Ibu Nurindah Dwiyani, S.Pd., M.T selaku Pembimbing Pendamping yang juga telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya serta saran pada proses penyusunan skripsi ini.
4. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SI.T., M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
5. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SI.T., M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
6. Seluruh Civitas Akademik, Staff, dan Dosen Pengajar Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

7. Terimakasih sedalam dalamnya untuk Ibuku tercinta Almh. Ibu Yuli Setyowihesti yang selalu mendoakan Penulis dari surga-Nya sehingga Penulis mampu bertahan dan menyelesaikan pendidikan ini.
8. Terimakasih yang tak terhinga untuk keluargaku terkasih yang selalu mendukung dan membantu Penulis selama pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
9. Kepada seluruh pegawai PT. Humpuss Transportasi Curah, terimakasih atas semua bimbingan, pelajaran, bantuan, serta perhatian yang telah diberikan kepada Penulis ketika melaksanakan praktek darat. Terkhusus untuk nior, mba, dan mas HTC-LISI (Nior Gibza, Mba Anti, Mba Mega, Mba Nadine, Mba Dhita, Mba Dara, Mas Kahfi, Bang Altho, Mas Fariz, Bang Sam) yang menerima Penulis dengan sangat baik.
10. Untuk sahabat-sahabat SMAN 105 (Econg, Sarkin, Rezkiw) yang selalu siap sedia mendengar keluh kesah Penulis saat menyusun skripsi.
11. Untuk teman-teman J-205 (Cimeng, Bebelly, Opin, Ajin, Lady Di, Jambung, Adies) yang senantiasa memberikan semangat dan bantuannya dalam penyusunan skripsi ini.
12. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu Penulis selama praktek darat dan menyusun skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan baik dalam susunan kalimat serta materi akibat keterbatasan Penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu, dengan penuh kerendahan hati Penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi Penulis dalam kesempurnaan skripsi ini. Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna bagi Penulis dan para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 16 Juli 2024

Alyla Febrianti Setiawan

NRP. 4 63 20 0597

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
 BAB 1 PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	4
C. Batasan Masalah.....	4
D. Rumusan Masalah.....	4
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	5
F. Sistematika Penulisan.....	5
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Teori.....	7
B. Definisi Operasional.....	22
C. Kerangka Pemikiran.....	28
D. Hipotesis.....	28
 BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	29
B. Metode Pendekatan.....	29
C. Sumber Data.....	30
D. Teknik Pengumpulan Data.....	31
E. Populasi, Sampel, Teknik Sampling.....	35
F. Teknik Analisis Data.....	36

BAB IV	ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
	A. Deskripsi Data.....	42
	B. Analisis Data.....	61
	C. Pemecahan Masalah.....	83
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	
	A. Kesimpulan.....	86
	B. Saran.....	86
	DAFTAR PUSTAKA.....	88
	LAMPIRAN.....	93

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Risiko Kecelakaan Kerja Kapal Tunda.....	2
Tabel 1.2 Laporan Statistik QHSE 2020-2022.....	2
Tabel 3.1 Skala Likert.....	32
Tabel 3.2 Pertanyaan Variabel X (Implementasi QHSE).....	33
Tabel 3.3 Pertanyaan Variabel Y (Kinerja Operasional).....	34
Tabel 3.4 Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>	37
Tabel 3.5 Pedoman Pemberian Interpretasi Koefisien Korelasi.....	39
Tabel 4.1 <i>Standart Operation Procedure</i> (SOP) <i>Office</i>	46
Tabel 4.2 <i>Standart Operation Prcedure</i> (SOP) <i>Vessel</i>	46
Tabel 4.3 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Usia.....	56
Tabel 4.4 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Kapal.....	58
Tabel 4.5 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Lama Bekerja.....	59
Tabel 4.6 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	60
Tabel 4.7 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Keselamatan.....	61
Tabel 4.8 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Kesehatan.....	63
Tabel 4.9 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Kualitas.....	65
Tabel 4.10 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Lingkungan.....	66
Tabel 4.11 Rekapitulasi Jawaban Responden Pada Variabel Implementasi QHSE (X)...	66
Tabel 4.12 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Biaya (<i>Cost</i>).....	68
Tabel 4.13 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Kualitas (<i>Quality</i>).....	69
Tabel 4.14 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Fleksibilitas (<i>Fleksibility</i>).....	70
Tabel 4.15 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Penyampaian (<i>Delivery</i>).....	72
Tabel 4.16 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Pada Variabel Kinerja Operasional (Y).....	73
Tabel 4.17 Hasil Uji Validitas Variabel Implementasi QHSE (X).....	75
Tabel 4.18 Hasil Uji Validitas Variabel Kinerja Operasional (Y).....	75
Tabel 4.19 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Implementasi QHSE (X).....	76
Tabel 4.20 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Kinerja Operasional (Y).....	77
Tabel 4.21 Hasil Uji Koefisien Korelasi Variabel (X) dan (Y).....	78
Tabel 4.22 Nilai Residual Dari Total Variabel (X) dan (Y).....	79

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Model Implementasi Kebijakan Van Meter dan Van Horn.....	8
Gambar 2.2 Trilogi Kualitas Menurut Juran.....	10
Gambar 2.3 Kerangka Pemikiran (Hubungan Antar Variabel X dan Y).....	28
Gambar 4.1 Grafik Responden Berdasarkan Usia.....	57
Gambar 4.2 Diagram Responden Berdasarkan Usia.....	57
Gambar 4.3 Grafik Responden Berdasarkan Kapal.....	58
Gambar 4.4 Diagram Responden Berdasarkan Kapal.....	58
Gambar 4.5 Grafik Responden Berdasarkan Lama Bekerja.....	59
Gambar 4.6 Diagram Responden Berdasarkan Lama Bekerja.....	59
Gambar 4.7 Grafik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	60
Gambar 4.8 Diagram Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	60
Gambar 4.9 Hasil Output SPSS Uji Reliabilitas Variabel Implementasi QHSE (X).....	77
Gambar 4.10 Hasil Output SPSS Uji Reliabilitas Variabel Kinerja Operasional (Y).....	77
Gambar 4.11 Hasil Output SPSS Uji Koefisien Korelasi Variabel (X) dan (Y).....	79
Gambar 4.12 Hasil Output SPSS Uji Normalitas Variabel (X) dan (Y).....	81
Gambar 4.13 Hasil Output SPSS Uji Analisis Regresi Linier Sederhana Variabel (X) dan (Y).....	82
Gambar 4.14 Hasil Output SPSS Uji Determinasi (R^2) Variabel (X) dan (Y).....	83
Gambar 4.15 Hasil Output SPSS Uji Hipotesis Variabel (X) dan (Y).....	83

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuesioner Penelitian.....	93
Lampiran 2. Struktur Organisasi PT Humpuss Transportasi Curah.....	96
Lampiran 3. Tanda Serah Terima Prosedur.....	97
Lampiran 4. Panduan Perlengkapan Perlindungan Diri.....	99
Lampiran 5. Form Laporan Kecelakaan dan Insiden.....	100
Lampiran 6. Pelatihan dan Induksi Keselamatan.....	103
Lampiran 7. Laporan Pemeriksaan Kesehatan Karyawan.....	104
Lampiran 8. Komitmen Mutu, K3, dan Lingkungan.....	105
Lampiran 9. Form Kepuasan Pelanggan.....	106
Lampiran 10. R Tabel.....	107
Lampiran 11. T Tabel.....	108
Lampiran 12. Hasil Output SPSS Uji Validitas Variabel (X) dan (Y).....	109

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam era globalisasi dan persaingan bisnis yang semakin ketat, perusahaan-perusahaan di berbagai sektor industri dituntut untuk tidak hanya fokus pada aspek keuntungan ekonomi semata, tetapi juga memperhatikan aspek kualitas, kesehatan, keselamatan kerja, dan lingkungan. Tuntutan ini menjadi semakin mendesak seiring dengan meningkatnya kesadaran masyarakat dan regulator terhadap pentingnya praktik bisnis yang berkelanjutan dan bertanggung jawab. Sebagai respon terhadap tuntutan ini, banyak perusahaan mulai mengadopsi konsep *Quality, Health, Safety, and Environment* (QHSE) sebagai salah satu pendekatan strategis dalam upaya meningkatkan kinerja operasional dan mencapai keberlanjutan bisnis.

QHSE merupakan sebuah sistem manajemen terpadu yang mengintegrasikan empat aspek penting : kualitas produk atau jasa (*Quality*), kesehatan kerja (*Health*), keselamatan kerja (*Safety*), dan perlindungan lingkungan (*Environment*). Sistem ini dirancang untuk memastikan bahwa perusahaan dapat memenuhi standar kualitas yang tinggi, menjaga kesehatan dan keselamatan karyawan, serta meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan. Implementasi QHSE yang efektif diharapkan dapat memberikan berbagai manfaat bagi perusahaan, termasuk peningkatan efisiensi operasional, pengurangan risiko kecelakaan kerja, peningkatan kepuasan pelanggan, serta kontribusi terhadap keberlanjutan lingkungan.

PT. Humpuss Transportasi Curah (HTC) bergerak dalam bidang jasa penunjang infrastruktur dan pelayanan transportasi laut untuk pengelolaan berbagai jenis tipe kapal yang terdaftar dalam bendera Indonesia. Pelayanan utama yang ditawarkan adalah jasa pandu tunda. Kegiatan ini tidak luput dari risiko kecelakaan kerja.

Tabel 1.1 Risiko Kecelakaan Kerja Kapal Tunda

No.	Kecelakaan	Penyebab / Pemicu	Risiko
1.	Kapal terbalik	Masalah operasional kapal	Cedera fatal
2.	Kerusakan mekanis	Kegagalan mekanis (tangga rusak)	Kecelakaan dan cedera
3.	Bahaya dalam kapal	Permukaan kapal licin, kurang rambu keselamatan (terlilit tali)	Cedera ringan - fatal
4.	Tabrakan kapal	Masalah peralatan navigasi dan kru tidak berkualifikasi	Kecelakaan dan cedera fatal

Sumber : Dokumentasi PT. Humpuss Transportasi Curah

Hal-hal yang disebutkan pada tabel 1.1 dapat diminimalisir dengan penerapan QHSE.

Tabel 1.2 Laporan Statistik QHSE 2020-2022

No.	Tahun	Implementasi QHSE	Insiden QHSE	Keterangan
1.	2020	92%	1	Property Damage
2.	2021	100%	0	-
3.	2022	92%	1	First Aid Case

Sumber : Dokumentasi PT. Humpuss Transportasi Curah

Meskipun banyak perusahaan telah mengadopsi QHSE, masih terdapat tingkat keberhasilan implementasi dan dampaknya terhadap kinerja operasional belum terlihat substansial. Hal ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk tingkat komitmen manajemen, kualitas pelatihan dan edukasi, serta efektifitas pengawasan dan evaluasi. Oleh karena itu, penting untuk melakukan penelitian yang mendalam untuk memahami sejauh mana implementasi QHSE dapat mempengaruhi kinerja operasional perusahaan dan mengidentifikasi faktor-faktor kunci yang mempengaruhi keberhasilan implementasi tersebut.

Faktor-faktor kurangnya kesadaran dalam implementasi QHSE diantaranya ketidaktahuan pekerja yang tidak sepenuhnya memahami pentingnya QHSE dan apa saja dampak positif bagi perusahaan bila mengimplementasikannya. Ketidaktahuan ini tentunya menghambat upaya implementasi QHSE yang efektif. Kemudian minimnya waktu dan biaya yang ada. Ketatnya persaingan dalam bisnis, mendorong perusahaan untuk fokus pada ketepatan waktu dan mengabaikan Sistem Manajemen K3. Kebutuhan untuk memenuhi target perusahaan dan penekanan biaya menjadi penyebab minimnya sudut pandang perusahaan terhadap QHSE. Prioritas yang tidak tepat juga menjadi faktor kurangnya kesadaran dalam implementasi QHSE.

Beberapa perusahaan akan lebih fokus pada pertumbuhan dan keuntungan daripada pada implementasi QHSE. Hal ini bisa mengakibatkan penurunan perhatian terhadap aspek keselamatan dan lingkungan. Faktor eksternalnya adalah kebijakan dan peraturan yang lemah. Kurangnya regulasi yang mengikat atau penegakan hukum yang kuat dalam implementasi QHSE dapat meredam motivasi perusahaan untuk melaksanakan praktik-praktik ini dengan serius. Yang terakhir adalah kurangnya komunikasi dan edukasi. Perusahaan perlu berkomunikasi tentang pentingnya QHSE kepada karyawan dan memberikan edukasi yang diperlukan. Kesadaran mereka juga dipengaruhi oleh induksi.

Banyaknya faktor-faktor yang menghambat implementasi QHSE sebanding dengan banyaknya manfaat yang akan didapatkan bila berhasil mengimplementasikannya, diantaranya adalah kualitas produk dan jasa yang unggul. Dengan mengutamakan kualitas, perusahaan dapat memastikan bahwa produk dan jasa yang dihasilkan memenuhi atau melebihi harapan pelanggan, yang juga dapat meningkatkan reputasi dan kepercayaan pelanggan. Juga bermanfaat terhadap keselamatan dan kesehatan pekerja. Implementasi QHSE dapat mengurangi risiko cedera dan penyakit akibat kerja, menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat. Ini tidak hanya menjaga kesejahteraan pekerja, tetapi juga dapat meningkatkan produktivitas dan mengurangi absensi. Kemudian bermanfaat juga terhadap lingkungan. Dengan mempertimbangkan dampak lingkungan dalam setiap tahap operasional, organisasi dapat mengurangi jejak lingkungan, menghindari sanksi hukum, dan menjaga keberlanjutan lingkungan. Manfaat paling besar yang akan didapatkan oleh perusahaan adalah efisiensi operasional. Integrasi QHSE dapat membantu organisasi mengidentifikasi proses yang tidak efisien atau berpotensi berbahaya, sehingga memungkinkan untuk perbaikan berkelanjutan dalam operasional. Selain manfaat internal, ada juga manfaat eksternal yaitu memengaruhi tingkat Kepatuhan regulasi. Melalui implementasi QHSE, organisasi dapat memastikan bahwa mereka mematuhi semua peraturan dan regulasi yang berlaku, menghindari sanksi hukum dan dampak negatif lainnya.

Zero Accident adalah sebuah konsep dalam manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang diterapkan oleh PT. Humpuss Transportasi Curah yang mengacu pada tujuan ideal di mana tidak terjadi satupun kecelakaan kerja, sekecil apapun, dalam suatu perusahaan atau organisasi. Ini adalah komitmen kuat untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman bagi seluruh karyawan. Implementasi

QHSE merupakan langkah penting dalam mencapai kesuksesan jangka panjang bagi organisasi di berbagai sektor industri. Dengan mengintegrasikan kualitas, kesehatan, keselamatan, dan lingkungan dalam operasional mereka, organisasi dapat mencapai tujuan bisnis sambil menjaga kesejahteraan para pekerja dan menjaga kelestarian lingkungan. Meskipun tantangan ada, manfaat jangka panjang yang diperoleh melalui implementasi QHSE jauh lebih besar daripada hambatannya. Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis tertarik untuk menulis skripsi dengan judul:

**"Pengaruh Implementasi *Quality, Health, Safety, and Environment* (QHSE)
Terhadap Kinerja Operasional PT. Humpuss Transportasi Curah"**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang, maka masalah diidentifikasi sebagai berikut :

1. Kurangnya implementasi QHSE sehingga memengaruhi kinerja operasional perusahaan.
2. Perusahaan lebih fokus terhadap pertumbuhan dan keuntungan sehingga cenderung mengabaikan implementasi QHSE.
3. Kurangnya regulasi yang mengikat atau penegakan hukum terkait implementasi QHSE.
4. Banyaknya tantangan dalam upaya peningkatan implementasi QHSE di perusahaan.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah, maka masalah dibatasi sebagai berikut :

1. Kurangnya implementasi QHSE sehingga memengaruhi kinerja operasional perusahaan.
2. Banyaknya tantangan dalam upaya peningkatan implementasi QHSE di perusahaan.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah, maka masalah dirumuskan sebagai berikut :

1. Seberapa besar pengaruh implementasi QHSE terhadap kinerja operasional di PT. Humpuss Transportasi Curah?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk menganalisis dan menentukan pengaruh implementasi QHSE terhadap kinerja operasional di PT. Humpuss Transportasi Curah.
- b. Untuk mengetahui bagaimana upaya PT Humpuss Transportasi dalam penerapan QHSE di PT. Humpuss Transportasi Curah.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah :

a. Aspek Teoritis

Sebagai bahan pemikiran guna pengembangan ilmu pengetahuan khususnya di bidang kesehatan dan keselamatan kerja serta sebagai persyaratan kelulusan dari program Diploma IV jurusan KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

b. Aspek Praktis

Sebagai bahan pertimbangan dalam hal meningkatkan fungsi QHSE dan diharapkan dapat menjadi masukan bagi divisi QHSE PT Humpuss Transportasi Curah dalam meningkatkan kinerja operasional menjadi lebih efektif dan efisien serta kesehatan dan keselamatan kerja terjamin.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan terdiri dari 5 (lima) bab, masing terkait dan melengkapi.

Adapun perincian dari tiap bab tersebut adalah :

BAB I

PENDAHULUAN

Berisikan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II

LANDASAN TEORI

Bab ini terdiri dari pengertian, teori, kerangka pemikiran serta hipotesis yang menjelaskan mengenai pertautan antara variabel yang diteliti.

BAB III

METODE PENELITIAN

Dalam bab metode penelitian Penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian dilakukan, metode pendekatan, dan teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan, analisis data, alternatif dan evaluasi terhadap pemecahan masalah serta solusi yang didapatkan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan yang singkat dan tepat berdasarkan hasil analisa dan pembahasan permasalahan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TEORI

Teori terdiri dari sekumpulan konsep (konsep), definisi, dan proposisi yang berfungsi untuk menjelaskan dan meramalkan fenomena dengan cara yang sistematis dan menyeluruh dengan menganalisis hubungan antar variabel. Rancangan usulan, ungkapan, atau kata-kata yang dapat dipercaya, disangsikan, disangkal, atau dibuktikan benar-benar disebut proposisi.

Menurut pendapat lain, teori dapat didefinisikan sebagai seperangkat konsep, definisi, dan proposisi yang disusun secara sistematis sehingga dapat digunakan untuk menjelaskan dan meramalkan peristiwa tertentu (Surahman et al., 2020). Untuk membuat skripsi ini lebih mudah dipahami oleh pembaca, penulis menggunakan referensi dari para ahli teori yang berhubungan, sebagai berikut:

1. Implementasi

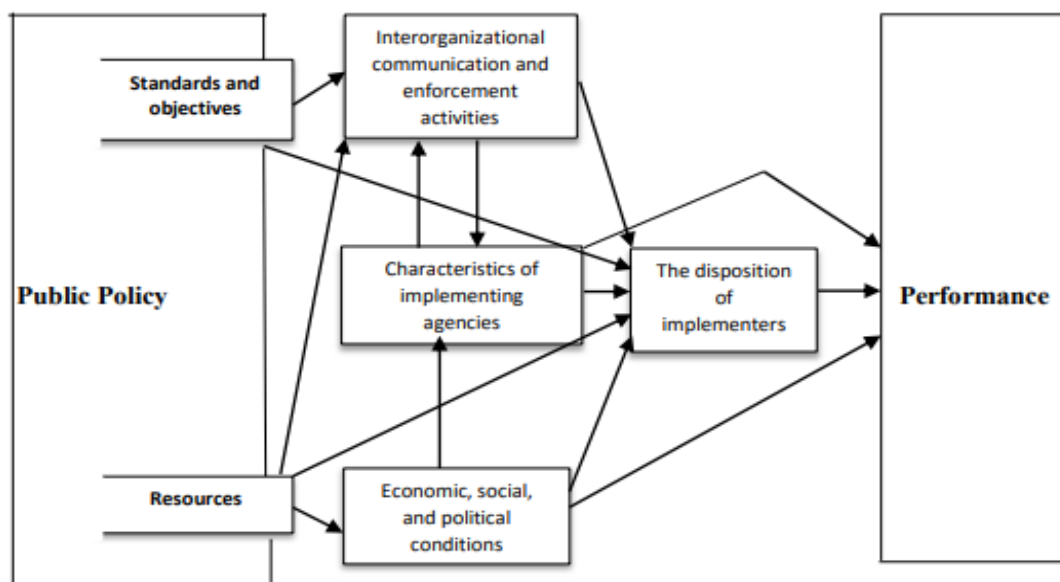
Van Meter dan Van Horn dalam Agustino (2008) mendefinisikan implementasi kebijakan ialah suatu tindakan yang akan dilakukan baik oleh individu maupun dalam kelompok dan pejabat-pejabat pemerintah dan swasta yang ditujukan demi tercapainya tujuan-tujuan yang telah ditentukan oleh sebuah keputusan kebijaksanaan, mereka menekankan bahwa tahapan implementasi baru terjadi selama proses legitimasi dilalui dan pengalokasian sumber daya, dana yang telah disepakati tidak pada saat dimulai pada saat tujuan dan sasaran kebijakan publik ditetapkan, tetapi tahap implementasi (Agustino, 2008).

Implementasi kebijakan didefinisikan sebagai tindakan yang digunakan baik individu atau kelompok-kelompok pejabat pemerintah atau swasta, yang diarahkan agar dapat tercapainya suatu tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Pandangan keduanya mengandaikan bahwa suatu implementasi kebijakan berjalan secara linier dari kebijakan publik, implementor dan kinerja kebijakan.

Dikemukakan suatu model dasar yang mencakup enam variabel yang membentuk keterkaitan antara kebijakan dengan kinerja. Dalam 6 model ini, variabel terikat adalah kinerja, yang didefenisikan sebagai tingkat sejauh mana standar-standar dan tujuan-tujuan kebijakan yang direalisasikan. Adapun variabel-variabel yang membentuk keterkaitan antara kebijakan dengan kinerja tersebut adalah :

- a. Standar dan tujuan (*standards and objectives*)
- b. Sumber daya (keuangan dan *resources*)
- c. Karakteristik organisasi pelaksana (*characteristics of the implementing agencies*)
- d. Komunikasi antar organisasi dan aktifitas penguatan (*interorganizational communication and enforcement activities*)
- e. Sikap para pelaksana (*disposition of implementors*)
- f. Kondisi-kondisi ekonomi, sosial dan politik (*economic, sosial and political conditions*)

Faktor-faktor tersebut selain terkait dengan kinerja kebijakan, juga saling berkaitan satu dengan yang lainnya. Model implementasi yang dikemukakan dapat dilihat pada gambar 2.1.



Gambar 2.1 Model Implementasi Kebijakan Van Meter dan Van Horn
(Sumber : Sulistyorini, 2022)

2. *Quality* / Kualitas / Mutu

Menurut Edison et al. (2016) indikator kualitas kerja ada tiga yaitu :

- a. Kesesuaian : Peneliti menemukan bahwa indikator kualitas kerja masih belum sepenuhnya diterapkan secara efektif. Ini ditunjukkan oleh fakta bahwa ada karyawan yang belum menyesuaikan pekerjaan mereka sesuai dengan prosedur operasi standar (SOP). Kesesuaian kerja wajib dimiliki oleh seorang karyawan dan mereka harus dapat menunjukkan hasil kerja yang baik, yang dapat dilihat dari produktivitas organisasi, kualitas, dan kuantitas. Kesesuaian adalah tahap awal dari proses.
- b. Kerapian : Peneliti menemukan bahwa pekerja masih belum menyelesaikan tugas mereka sesuai dengan sub indikator kerapian. Kerepian adalah keahlian atau kekuatan yang dimiliki seseorang, baik yang sudah ada maupun yang belum. Kekuatan ini mungkin tidak semuanya terlihat atau digunakan secara optimal.
- c. Kelengkapan : Peneliti menemukan bahwa salah satu sub indikator kelengkapan karyawan telah memenuhi aspek kelengkapan kerja. Kelengkapan kerja adalah perilaku karyawan yang menunjukkan kepedulian terhadap pekerjaannya dan terkait dengan penyediaan layanan.

Menurut Garvin yang dikutip oleh Tjiptono (2012), setidaknya ada lima perspektif kualitas yang berkembang saat ini :

a. *Transcendental Approach*

Dalam perspektif ini, kualitas dipandang sebagai *innate excellence*, yaitu sesuatu yang secara intuitif dapat dipahami, namun nyaris tidak mungkin dikomunikasikan, sebagai contoh kecantikan atau cinta. Perspektif ini menegaskan bahwa orang hanya bisa belajar memahami kualitas melalui pengalaman yang didapatkan dan eksposur berulang kali (*repeated exposure*).

b. *Product-Based Approach*

Perspektif ini mengasumsikan bahwa kualitas merupakan karakteristik, komponen atau atribut objektif yang dapat dikuantitatifkan dan dapat diukur. Perbedaan dalam hal kualitas mencerminkan perbedaan dalam jumlah beberapa unsur atau atribut yang dimiliki produk. Semakin banyak atribut yang dimiliki sebuah produk atau merek, semakin berkualitas produk atau merek bersangkutan.

c. *User-Based Approach*

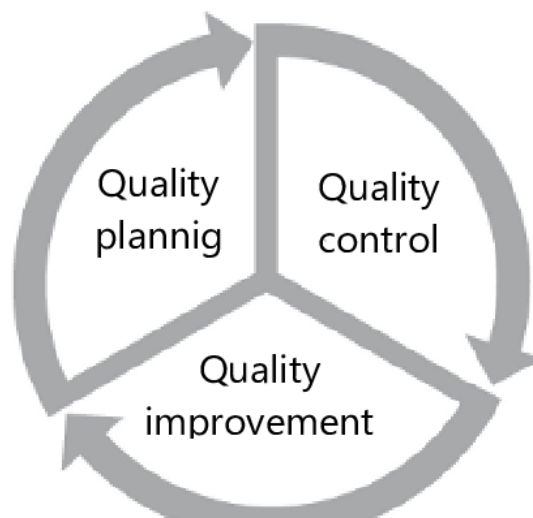
Perspektif ini didasarkan pada pemikiran bahwa kualitas tergantung pada orang yang menilainya (*eyes of the beholder*), sehingga produk yang paling memuaskan preferensi seseorang (*maximum satisfaction*) merupakan produk yang berkualitas paling tinggi. Perspektif yang bersifat subyektif dan *demand oriented* ini juga menyatakan bahwa setiap pelanggan memiliki kebutuhan dan keinginan masing-masing yang berbeda satu sama lain, sehingga kualitas bagi seseorang adalah sama dengan kepuasan maksimum yang dirasakan.

d. *Manufacturing-Based Approach*

Perspektif ini bersifat *supply-based* dan lebih berfokus pada praktik-praktik perekayasaan dan pemanufakturan, serta mendefinisikan kualitas sebagai kesesuaian atau kecocokan dengan persyaratan (*conformance to requirements*). Dalam konteks bisnis jasa, kualitas berdasarkan perspektif ini cenderung bersifat *operation-driven*.

e. *Value-Based Approach*

Perspektif ini memandang kualitas dari aspek nilai (*value*) dan harga (*price*). Dengan mempertimbangkan *trade-off* antara kinerja dan harga, kualitas didefinisikan sebagai *affordable excellence*, yakni tingkat kinerja ‘terbaik’ atau sepadan dengan harga yang dibayarkan. Kualitas dalam perspektif ini bersifat relatif, sehingga produk yang memiliki kualitas paling bernilai adalah barang atau jasa yang paling tepat dibeli (*best-buy*).



Gambar 2.2 Trilogi Kualitas Menurut Juran
(Sumber : Umar & Ismail, 2017)

Teori Juran yang dikutip dalam Umar & Ismail (2017): Trilogi Kualitas. Mengelola kualitas terdiri dari tiga proses dasar yang berorientasi pada kualitas:

- a. *Quality Planning* / perencanaan kualitas
- b. *Quality Control* / kontrol kualitas, dan
- c. *Quality Improve* / peningkatan kualitas

Peran *Quality Planning* / perencanaan kualitas adalah untuk merancang proses yang dapat memenuhi tujuan yang telah ditetapkan dalam kondisi operasi. Peran *Quality Control* / kontrol kualitas adalah untuk mengoperasikan dan bila perlu memperbaiki proses sehingga bekerja dengan efektivitas yang optimal. Peran *Quality Improve* / peningkatan kualitas adalah merancang cara-cara untuk membawa proses ke tingkat kinerja yang belum pernah terjadi sebelumnya.

a. Perencanaan Kualitas

Perencanaan kualitas berasal dari kesatuan tujuan yang mencakup semua fungsi organisasi. Subjek perencanaan dapat berupa apa saja - proses rekayasa untuk merancang produk baru, proses produksi untuk membuat barang, atau proses layanan untuk menanggapi permintaan pelanggan. Perencanaan Kualitas melibatkan:

- 1) Mengidentifikasi pelanggan. baik internal maupun eksternal.
- 2) Menentukan kebutuhan mereka.
- 3) Menentukan fitur produk yang dapat memenuhi kebutuhan tersebut dengan biaya minimum.
- 4) Merancang proses yang dapat menghasilkan fitur-fitur tersebut dengan andal.
- 5) Membuktikan bahwa proses tersebut dapat mencapai tujuannya dalam kondisi operasi.

b. Pengendalian Kualitas

Proses mengelola operasi untuk memenuhi sasaran kualitas. Proses Kontrol Kualitas melibatkan:

- 1) Memilih subjek kontrol.
- 2) Memilih unit pengukuran.
- 3) Menetapkan prosedur pengukuran.
- 4) Mengukur.
- 5) Menginterpretasikan perbedaan antara pengukuran dan tujuan.
- 6) Mengambil tindakan untuk mengoreksi perbedaan yang signifikan.

c. Peningkatan Kualitas

Dengan asumsi proses terkendali, pemborosan yang terjadi harus melekat dalam desain proses. Tujuan dari peningkatan kualitas adalah untuk mengurangi pemborosan kronis ke tingkat yang lebih rendah. Langkah-langkah dalam Peningkatan Kualitas:

- 1) Buktikan perlunya perbaikan.
- 2) Mengidentifikasi proyek-proyek spesifik untuk perbaikan.
- 3) Mengatur untuk memandu proyek-proyek tersebut.
- 4) Mengatur untuk diagnosis - menemukan penyebabnya.
- 5) Mendiagnosis penyebabnya.
- 6) Memberikan solusi.
- 7) Membuktikan bahwa solusi yang diberikan efektif dalam kondisi operasi.
- 8) Menyediakan kontrol untuk mempertahankan keuntungan.

Biaya Kualitas :

- 1) Biaya pencegahan.
- 2) Biaya penilaian.
- 3) Biaya kegagalan internal.
- 4) Biaya kegagalan eksternal.

d. Crosby

Tanpa cacat, Kualitas gratis Kualitas berarti kesesuaian dengan persyaratan. Biaya nyata dari kualitas adalah biaya ketidaksesuaian (seperti biaya pengerjaan ulang, skrap, dan garansi). Lakukan dengan benar sejak pertama kali dan kita akan terhindar dari biaya-biaya ini, sehingga meningkatkan profitabilitas.

3. *Health / Healthy / Sehat*

Menurut Rivai (2004), ada beberapa cara untuk memantau kesehatan kerja:

- a. Mengurangi insiden penyakit. Sangat sulit bagi perusahaan untuk membuat strategi untuk mengurangi tingkat penyakit karena hubungan sebab-akibat antara lingkungan fisik dan penyakit yang berhubungan dengan pekerjaan seringkali tidak jelas. Padahal, penyakit yang berhubungan dengan pekerjaan jauh lebih merugikan kedua perusahaan dan karyawan.
- b. Membuat catatan tentang tempat kerja. Mewajibkan perusahaan untuk, setidaknya, melakukan pemeriksaan untuk mengetahui tingkat bahan kimia

yang ada di lingkungan pekerjaan mereka dan menyimpan catatan tentang tingkat informasi yang rinci tersebut. Catatan ini dibuat, serta jarak aman dan efek berbahaya dari bahan-bahan tersebut.

- c. Menjaga pengawasan kontak langsung. Membebaskan tempat kerja dari bahan kimia atau racun adalah metode pertama dalam pengendalian penyakit pekerjaan. Memantau dan membatasi kontak langsung dengan zat berbahaya adalah metode alternatif. Penyaringan genetik: Ini adalah metode pengobatan penyakit yang paling mengerikan, sehingga sangat kontroversial. Perusahaan dapat mengurangi kemungkinan klaim kompensasi dan masalah yang terkait dengan menggunakan uji genetik untuk mengidentifikasi orang yang rentan terhadap penyakit tertentu.

Memelihara kesehatan kerja adalah salah satu hal yang penting untuk dilakukan oleh perusahaan. Kesehatan yang dimaksud meliputi kesehatan fisik maupun mental karyawan. Adanya program kesehatan kerja yang baik akan menguntungkan para pegawai, sebab pegawai akan lebih jarang absen dikarenakan sakit yang diakibatkan oleh lingkungan kerja. Sehingga secara keseluruhan pegawai akan mampu bekerja lebih lama dan menghasilkan kinerja yang optimal.

Menurut Manullang (2001) terdapat 3 indikator kesehatan kerja sebagai berikut:

- a. Lingkungan kerja secara medis

Lingkungan kerja secara medis dapat diketahui berdasarkan sikap suatu organisasi dalam memberikan perhatian terkait hal-hal berikut:

- 1) Kebersihan lingkungan kerja
- 2) Suhu udara dan ventilasi di tempat kerja
- 3) Sistem pembuangan sampah dan limbah

- b. Sarana kesehatan tenaga kerja

Tersedianya sarana kesehatan merupakan upaya dari perusahaan dalam mengoptimalkan kesehatan kerja pegawai. Dalam hal ini sarana kesehatan tenaga kerja diketahui berdasarkan tersedianya air bersih, sarana rekreasi dan olahraga, serta sarana kamar mandi.

- c. Pemeliharaan kesehatan tenaga kerja

Pemeliharaan kesehatan yang diberikan oleh organisasi atau perusahaan meliputi pelayanan kesehatan karyawan, serta pemeriksaan kesehatan bagi karyawan.

Menurut Achmad et al. (2021) indikator kesehatan kerja dapat diukur. “Pengukuran kesehatan kerja dapat dilihat melalui : (1) lingkungan kerja fisik, (2) sarana dan pelayanan kesehatan, (3) sarana rekreasi, dan (4) peraturan kesehatan kerja.

4. Keselamatan

Menurut Mangkunegara (2013) indikator keselamatan kerja, yaitu : (a) pemakaian peralatan kerja / alat pelindung diri, (b) beban kerja, (c) peraturan keselamatan kerja, (d) komunikasi dan dukungan, dan (e) pelatihan dan keselamatan kerja.

a. Teori Budaya Keselamatan

Begitu banyaknya definisi dari *safety culture*, bisa dimaklumi dikarenakan banyaknya pendekatan-pendekatan dari berbagai disiplin ilmu yang mencoba untuk memahami konsep *safety culture*. Beberapa diantaranya mencoba mengembangkan konsep tersebut dari sudut pandang manajemen, *engineering*, sosiologi, antropologi dan psikologi. Sehingga begitu banyak pengertian yang muncul dalam mendefinisikan *safety culture*. Pada dasarnya, pengertian budaya keselamatan hampir sama dengan budaya organisasi secara umum, yaitu: nilai-nilai (*values*) yang dianut bersama antar anggota organisasi tentang apa yang penting, keyakinan (*beliefs*) tentang bagaimana melakukan sesuatu di dalam organisasi, dan interaksi nilai dan keyakinan tersebut dengan unit kerja dan struktur serta sistem organisasi, yang secara bersama-sama menghasilkan norma perilaku dalam organisasi. Hanya saja, *safety culture* lebih spesifik terhadap keselamatan (untuk mempromosikan keselamatan) serta menekankan peran interpersonal, unit kerja, dan kontribusi organisasi dalam membentuk asumsi-asumsi dasar pada individu dalam organisasi tersebut yang selalu berkembang sepanjang waktu menuju kepada arah keselamatan (*safety*). Sementara Ostrom dalam Dhirtawan (2018) mendefinisikan *safety culture* sebagai suatu konsep mengenai sikap dan kepercayaan yang dimiliki organisasi, yang bermanifestasi dalam tindakan, kebijakan dan prosedur, yang berpengaruh terhadap *safety performance*. Reason dalam Dhirtawan (2018) berpendapat bahwa *safety culture* adalah terdiri lima sub-kultur yang saling berhubungan; budaya komunikasi (*informed culture*), budaya pembelajaran (*learning culture*), budaya pelaporan (*reporting culture*), budaya itu sendiri (*just culture*) dan budaya fleksibel (*flexible culture*).

b. Model dan konsep budaya keselamatan

Model dan konsep budaya keselamatan terus dikembangkan oleh para ahli dalam penerapannya di berbagai bidang, termasuk dunia industri. Misalnya, Cooper dalam Dhirtawan (2018), seorang ahli psikologi organisasi yang mendalami masalah ini. Dalam penelitiannya mencoba menguraikan budaya keselamatan dalam suatu batasan yang mudah dipahami dan mudah diukur. Melihat konsep budaya keselamatan ini dari sisi : aspek psikologis, aspek perilaku, dan aspek situasi atau organisasi. Aspek psikologis menekankan pada pribadi manusia sebagai individu. Aspek pribadi ini misalnya cara pikir, nilai, pengetahuan, motivasi, dan harapan. Aspek perilaku berkaitan dengan perilaku sehari-hari, seperti kebiasaan dalam melakukan pekerjaan. Aspek situasi lebih menekankan pada apa yang dimiliki perusahaan untuk mengatur suatu pekerjaan berlangsung dengan aman, seperti standar dan sistem keselamatan kerja, SOP, peralatan, dan juga lingkungan kerja. Ketiga aspek ini saling mempengaruhi. Dari tiga aspek tersebut dapat diukur sejauh mana budaya keselamatan tercapai dalam sebuah perusahaan. Jadi, perkembangan budaya keselamatan tidak lepas dari ketiga aspek tersebut.

Perkembangan model budaya keselamatan juga dipaparkan oleh E. Scott Geller dalam Dhirtawan (2018) yang banyak berkontribusi juga dalam pengembangan *Behaviour Based Safety* (BBS). Konsep budaya keselamatan Geller disebut '*total safety culture*'. Prinsip model budaya keselamatan Geller dan Cooper hampir serupa, menekankan pada tiga aspek. Geller memaparkan bahwa budaya keselamatan merupakan hasil interaksi antara tiga komponen, yaitu pribadi, perilaku, dan lingkungan.

Menurut Harzing & Ruysseveldt *Human Resources Management International* (HRMI) *Project Specification* (2004), terdapat lima indikator dalam budaya keselamatan, yaitu:

1) Komitmen

Dalam hal ini, komitmen *team leader* akan berpengaruh pada *performance* pekerja dalam melakukan pekerjaan yang aman. Selain itu, komitmen *team leader* akan berpengaruh aspek dimana keselamatan itu ditempatkan, apakah keselamatan itu merupakan suatu prioritas atau tidak. Komitmen dari *team leader* dapat dilihat dari komunikasi verbal (*safety tour* dan *safety meeting*) dan komunikasi tertulis/ kebijakan.

2) Komunikasi dua arah

Komunikasi dua arah ini dilakukan secara horizontal maupun vertikal, antara atasan dan bawahan atau sesama karyawan. Komunikasi secara vertikal dibuktikan dengan kebijakan tertulis yang menjelaskan mengenai isu keselamatan. Salah satu cara lain dalam komunikasi dua arah ini adalah dengan melakukan laporan keselamatan (*safety reporting*), yaitu komunikasi isu untuk mendapatkan masukan (*feedback*). Komunikasi horizontal dapat dilakukan dengan media verbal.

3) Keterlibatan karyawan

Partisipasi karyawan juga penting untuk menciptakan budaya keselamatan. Salah satu fasilitas yang digunakan dalam memancing keterlibatan karyawan adalah dengan adanya pelatihan, menyediakan kesempatan untuk karyawan dalam melakukan tanggung jawab personal, dan konsultasi.

4) Pembelajaran budaya keselamatan

5) Sikap terhadap kesalahan (*Attitude toward blame*)

Budaya keselamatan lebih menekankan pada aspek perilaku (apa yang orang lakukan), dimana keselamatan berhubungan dengan aksi dan perilaku manusia. Selain itu, budaya keselamatan memperhatikan aspek situasional (apa yang organisasi lakukan). Aspek situasional ini meliputi prosedur, regulasi dan kebijakan. Kajian budaya keselamatan suatu organisasi tidaklah mudah (Syaaf, 2011).

c. Tingkat Kematangan Budaya Keselamatan (*Safety culture maturity level*)

Terdapat 10 elemen dari *safety culture maturity model*:

- 1) Komitmen manajemen
- 2) Komunikasi
- 3) Produktivitas vs keselamatan
- 4) Pembelajaran organisasi
- 5) Sumber daya safety
- 6) Partisipasi
- 7) Persepsi tentang safety
- 8) Kepercayaan
- 9) Hubungan industri dan kepuasan kerja
- 10) Pelatihan

5. *Environment* / Lingkungan

a. Teori Ergonomi

Ergonomi adalah ilmu tentang manusia dalam kaitannya dengan lingkungan kerjanya, yang bertujuan untuk merancang tempat kerja, peralatan, dan sistem kerja yang sesuai dengan kemampuan dan keterbatasan manusia (Salvendy, 2007). Mc. Cormick dalam Analisis Ergonomi (2021) mendefinisikan ergonomi (*Human Factors*) dengan pendekatan 3 unsur, yaitu Fokus, Tujuan dan Pendekatan.

- 1) Fokus ergonomi adalah interaksi manusia dengan produk, peralatan, fasilitas, prosedur, dan lingkungan kerja maupun tempat tinggal. Dalam perancangan dengan produk, peralatan, fasilitas, prosedur, dan lingkungan masalah kapabilitas, keterbatasan, dan kebutuhan manusia menjadi pertimbangan utama.
- 2) Tujuan utama ergonomi ada dua. Pertama meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam bekerja, termasuk disini bagaimana penggunaan alat yang nyaman, mengurangi kesalahan, dan meningkatkan produktivitas. Kedua adalah mengembangkan keselamatan, Mengurangi kelelahan dan stress, penggunaan yang menyenangkan, meningkatkan kepuasan kerja dan meningkatkan kualitas hidup.
- 3) Pendekatan ergonomi ialah secara sistematis mengaplikasikan informasi yang relevan tentang kapasitas manusia, keterbatasan, karakteristik, tingka laku, motivasi untuk mendisain prosedur dan lingkungan yang mereka gunakan.

b. Tujuan Ergonomi

Tujuan utama dari ergonomi adalah mempelajari batasan-batasan pada tubuh manusia dalam berinteraksi dengan lingkungan kerjanya baik secara jasmani maupun psikologis. Selain itu juga untuk mengurangi datangnya kelelahan yang terlalu cepat dan menghasilkan suatu produk yang nyaman, enak dipakai oleh pemakainya. Secara umum tujuan dari penerapan ergonomi adalah :

- 1) Meningkatkan kesejahteraan fisik dan mental melalui upaya pencegahan dan penyakit akibat kerja, menurunkan beban kerja fisik dan mental, mengupayakan promosi dan kepuasan kerja.

- 2) Meningkatkan kesejahteraan sosial melalui peningkatan kualitas kontak sosial, mengelola dan mengkoordinir kerja secara tepat guna dan meningkatkan jaminan sosial baik selama kurun waktu usia produktif maupun setelah produktif.
- 3) Menciptakan keseimbangan rasional antara berbagai aspek teknis, ekonomis, dan budaya dari setiap sistem kerja yang dilakukan sehingga tercipta kualitas kerja dan kualitas hidup yang tinggi (Tarwaka et al., 2004).

c. Perkembangan Ergonomi

Pada zaman dahulu ketika masih hidup dalam lingkungan alam asli, kehidupan manusia sangat bergantung pada kegiatan tangannya. Alat-alat, perlengkapan-perengkapan, atau rumah-rumah sederhana, dibuat hanya sekedar untuk megurangi ganasnya alam pada saat itu. Perubahan waktu, walaupun secara perlahan-lahan, telah merubah manusia dari keadaan primitif menjadi manusia yang berbudaya kejadian ini antara lain terlihat pada perubahan rancangan peralatanperalatan yang dipakai, yaitu mulai dari batu yang tidak berbentuk menjadi batu yang mulai berbentuk dengan meruncingkan beberapa bagian dari batu tersebut.

Perubahan pada alat sederhana ini menunjukkan bahwa manusia telah sejak awal kebudayaan berusaha memperbaiki alat-alat yang dipakainya untuk memudahkan pemakaiannya. Hal ini terlihat pada alat-alat batu runcing yang bagian atasnya dipahat bulat tepat sebesar genggamannya sehingga memudahkan dan menggerakkan pemakaiannya. Banyak lagi perbuatan-perbuatan manusia yang serupa dengan itu dari abad ke abad. Namun hal tersebut berlangsung secara apa adanya, tidak teratur dan tidak terarah, bahkan kadang-kadang secara kebetulan. Baru di abad ke-20 ini orang mulai mensistematisasikan cara-cara perbaikan tersebut khusus mengembangkannya. Usaha-usaha ini berkembang terus dan sekarang dikenal sebagai salah satu cabang ilmu yang disebut “Ergonomi”. Perkembangan ergonomi moderen sendiri dimulai kurang lebih seratus tahun yang lalu pada saat Taylor (1880-an) dan Gilbert (1890-an) secara terpisah melakukan studi tentang waktu dan gerakan (Sutalaksana et al., 2006). Penggunaan ergonomi secara nyata dimulai pada zaman perang dunia I untuk mengoptimasikan pabrik-pabrik pada tahun 1924-1930 di *Hawthorne Works of Western electric*, Amerika, dilakukan suatu percobaan tentang ergonomi yang selanjutnya terkenal dengan “*Hawthorne Effect*” (efek

Hawthorne). Hasil dari percobaan ini memberikan suatu konsep baru tentang motivasi ditempat kerja dan menunjukkan adanya hubungan fisik yang langsung antara manusia dan mesin.

Ergonomi memberikan peranan penting dalam meningkatkan faktor keselamatan dan kesehatan kerja misalnya : desain suatu sistem kerja untuk mengurangi rasa nyeri pada sistem kerangka dan otot manusia, desain stasiun kerja untuk alat peraga visual (*visual display unit station*). Hal ini adalah untuk mengurangi ketidaknyamanan visual pada postur kerja, desain suatu perkakas kerja (*hands tools*) untuk mengurangi kelelahan kerja, desain suatu peletakan instrumen dan sistem pengendali agar didapat optimasi dalam proses transfer informasi dengan menghasilkan suatu respon yang cepat dengan meminimumkan resiko kerja dan hilangnya resiko kesalahan, serta supaya didapatkan optimasi, efisiensi kerja dan hilangnya resiko kesehatan akibat metoda kerja yang kurang tepat (Nurmianto, 2008).

Ergonomi dibagi kedalam empat kelompok utama, yaitu (Sutalaksana et al., 2006):

1. Antropometri

Menitikberatkan pada nilai ukuran-ukuran yang sesuai dengan ukuran tubuh manusia. Dalam hal ini terjadi penggabungan dan pemakaian data antropometri dengan ilmu statistik yang menjadi prasarat utama.

2. Biomekanik

Menitikberatkan pada aktivitas manusia ketika bekerja dan cara mengukur dari setiap aktivitas tersebut.

3. *Display*

Menitikberatkan pada bagian dari lingkungan yang mengkomunikasikan pada manusia.

4. Lingkungan

Menitikberatkan kepada fasilitas-fasilitas dan ruangan-ruangan yang biasa digunakan oleh manusia dan kondisi lingkungan kerja karena kedua hal tersebut banyak mempengaruhi tingkah laku manusia.

6. Kinerja Operasional

Menurut Yu et al. (2014) Kinerja operasional adalah kinerja operasi internal dalam organisasi yang berkaitan dengan produktivitas, kualitas produk, serta kepuasan konsumen

a. *Cost*

Menurut Haleem et al. (2017) bahwa perusahaan harus memiliki kemampuan untuk mengikuti strategi biaya yang bertujuan untuk mengurangi pengeluaran dan pemborosan sumber daya jika mereka ingin bersaing dengan pesaingnya. Dengan demikian, strategi berbiaya rendah dapat meningkatkan permintaan untuk barang dan jasa, yang pada gilirannya meningkatkan penjualan dan profitabilitas. Perusahaan akan memiliki peluang untuk menarik pelanggan dengan menawarkan harga terjangkau.

Menurut Sofyan (2011) indikator yang digunakan untuk mengukur biaya operasional adalah sebagai berikut : (a) besarnya biaya penjualan, (b) biaya administrasi umum.

b. *Quality*

Kualitas dianggap sebagai kunci untuk mencapai keunggulan kompetitif, menurut Garvin (1988) dan Flynn et al. (1995) dalam Haleem et al. (2017). Stonebraker dan Leong (1994) dalam Haleem et al. (2017) mendefinisikan kualitas sebagai memenuhi kebutuhan pelanggan dan sesuai dengan spesifikasi harapan pelanggan.

Kemampuan suatu produk untuk melakukan fungsinya, seperti daya tahan, kehandalan, kemudahan operasi, dan meningkatkan akurasi, bersama dengan atribut penting lainnya, dikenal sebagai kualitas produk (Purwanto, 2017). Menurut Omoruyi & Mafini (2017), kualitas produk adalah karakteristik produk dalam kemampuan untuk memenuhi kebutuhan yang telah ditentukan dan laten. Kotler (2016) menyatakan bahwa kualitas produk adalah semua fitur produk yang mempengaruhi kemampuan untuk memenuhi kebutuhan yang dinyatakan atau tersirat.

c. *Flexibility*

Menurut Tachizawa dan Gimenez (2010) dalam Omoruyi & Mafini (2017), fleksibilitas adalah ciri sistem teknologi atau kemampuan organisasi untuk menghadapi ketidakpastian dan mampu beradaptasi dengan perubahan. Ini sangat penting bagi kinerja operasional perusahaan yang menerapkan

SCM karena dapat membantu perusahaan siap menghadapi perubahan seperti perubahan permintaan pelanggan.

Tachizawa & Gimenez (2010) menggambarkan *flexibility* sebagai ciri teknologi sistem atau kemampuan perusahaan untuk menghadapi kondisi yang tidak menentu dan beradaptasi dengan perubahan tersebut. Sebagai contoh, Duclos et al. (2003) menawarkan indikator fleksibilitas, sebagai berikut :

- 1) Fleksibilitas sistem operasi
- 2) Fleksibilitas pasar
- 3) Fleksibilitas Logistik
- 4) Fleksibilitas pasokan
- 5) Fleksibilitas organisasional

d. *Delivery*

Menurut Boon-it (2009) dalam Haleem et al. (2017) Untuk mengungguli pesaing, banyak perusahaan pengiriman telah masuk ke daftar teratas Kinerja pengiriman tergantung pada tingkat penekanan yang diberikan untuk meningkatkan keandalan pengiriman atau kecepatan pengiriman.

Menurut Ince et al. (2013) juga mengatakan bahwa perusahaan dapat menggunakan *Supply Chain Management* (SCM) untuk mengurangi biaya dan memberikan integrasi produk dan sistem distribusi untuk meningkatkan kepuasan pelanggan, sehingga mereka dapat mendapat posisi kompetitif yang baik.

Menurut Handoko (2010) setiap perusahaan mendefinisikan strategi dan tujuan perusahaan mereka, lalu mengidentifikasi objektif *operational performance* yang harus di penuhi guna mencapai strategi perusahaan. Selanjutnya, perusahaan akan mendefinisikan alat ukur yang akan digunakan untuk menentukan apakah objektif dari *operational performance* merek terpenuhi. Dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya demi mencapai tujuan-tujuan organisasi dalam *operational performance* yaitu dengan pelaksanaan fungsi-fungsi:

- a. Perencanaan (*planning*) adalah keputusan-keputusan yang menyangkut kreasi metode-metode pelaksanaan suatu operasi produktif.
- b. Pengorganisasian (*organizing*) adalah keputusan-keputusan perencanaan tingkat keluaran jangka panjang atau dasar forecast permintaan dan

keputusan-keputusan scheduling pekerjaan dan pengalokasian karyawan jangka pendek.

- c. Pengarahan (*actuating*) adalah keputusan-keputusan yang dilakukan dalam system produksi berdasarkan perubahan permintaan, tujuan-tujuan organisasional dan manajemen.
- d. Pengawasan (*controlling*) adalah prosedur-prosedur yang menyangkut pengambilan tindakan korektif dalam operasi-operasi produksi barang atau penyediaan jasa.

Menurut Lena Ellitan dan Lina Anatan (2009) Kinerja operasional perusahaan yang digunakan sebagai pengukuran kinerja operasional perusahaan dievaluasi berdasarkan empat dimensi yaitu sebagai berikut:

a. Biaya

Sebagai produksi dan distribusi sebuah produk dengan biaya terendah dan sumber daya tersisa (*waste resources*) yang minimum.

b. Kualitas

Aktivitas perusahaan untuk memproduksi produk yang sesuai spesifikasi atau memenuhi kebutuhan konsumen.

c. Fleksibilitas

Sebagai kemampuan untuk merespon perubahan cepat dalam produk, jasa dan proses.

d. Penghantaran

Sebagai keandalan dalam memenuhi jadwal pengiriman yang diminta dan dijanjikan atau kecepatan dalam merespon pemesanan konsumen.

B. DEFINISI OPERASIONAL

Dalam penulisan skripsi ini, diuraikan landasan-landasan teori dengan menggunakan referensi dari buku-buku pedoman, kutipan media internet, dan pengalaman selama praktek darat tentang pengaruh implementasi *Quality, Health, Safety and Environment* (QHSE) terhadap kinerja operasional perusahaan. Adapun definisi operasionalnya sebagai berikut :

1. Pengaruh

Pengertian pengaruh menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perilaku seseorang. Pengaruh merupakan tokoh formal maupun

informal di dalam masyarakat, mempunyai ciri lebih kosmopolitan, inovatif, kompeten, dan aksesibel dibanding pihak yang memengaruhi (Wiryanto, 2004).

Menurut Cahyono (2016) Pengaruh adalah ketika ada hubungan timbal balik, atau sebab akibat, antara yang mempengaruhi dan yang dipengaruhi. Dua hal ini akan dihubungkan dan dicari apakah ada hubungannya. Pengaruh, di sisi lain, adalah daya yang memiliki kemampuan untuk memicu perubahan, sehingga terjadi perubahan yang ditimbulkan oleh pengaruh.

Menurut Rafiq (2020) Pengaruh adalah suatu keadaan di mana ada hubungan timbal balik, atau hubungan sebab akibat, antara apa yang mempengaruhi dan apa yang dipengaruhi. Mereka akan dihubungkan dan dicari apa yang membuatnya terhubung. Dengan mempertimbangkan beberapa definisi pengaruh sebelumnya, dapat dikatakan bahwa pengaruh adalah reaksi yang dihasilkan oleh tindakan atau keadaan sebagai hasil dari dorongan untuk mengubah atau membentuk keadaan secara berbeda.

2. Implementasi

Dalam bahasa Inggris, "implementasi" berasal dari kata "*to implement*", yang berarti "mengimplementasikan". Menurut Mamonto et al. (2018) Untuk melakukan sesuatu yang memiliki efek atau dampak terhadap sesuatu, disebut implementasi. Ini dilakukan untuk menghasilkan hasil, yang dapat berupa undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan peradilan, dan kebijakan yang dibuat oleh lembaga pemerintah dalam kehidupan nasional.

Menurut Widodo dalam Laoli et al. (2022) Menyediakan cara untuk menerapkan suatu kebijakan dan memiliki kemampuan untuk mempengaruhi atau berdampak pada sesuatu disebut implementasi. Menurut Fullan dalam Rahmat (2017) Implementasi adalah suatu proses untuk menerapkan konsep, program, atau aktifitas baru dengan harapan orang lain akan menerima dan mengubahnya.

Menurut Rouf et al. (2020) Implementasi adalah proses menerapkan ide, konsep, dan kebijakan ke dalam kehidupan nyata dengan dampak perubahan pengetahuan, keterampilan, nilai, dan sikap. Menurut beberapa definisi di atas, implementasi adalah suatu kegiatan yang direncanakan dan dilakukan secara sungguh-sungguh dengan tujuan untuk mencapai tujuan tertentu. Oleh karena itu, implementasi tidak berdiri sendiri tetapi dipengaruhi oleh objek berikutnya.

3. *Quality, Health, Safety, and Environment (QHSE)*

Menurut Febriani et al. (2020) QHSE adalah sistem manajemen yang dianut oleh sebuah perusahaan untuk mencapai tujuan kualitas pekerjaan, kesehatan, keselamatan, dan lingkungan.

1) *Quality / Kualitas / Mutu*

Menurut Goel (2018) kualitas kerja adalah sebagai proses organisasi untuk mengevaluasi dan menilai kualitas pekerjaan yang dilakukan dengan cara yang sistematis dan terorganisir, yang dapat meningkatkan motivasi dan loyalitas karyawan. Menurut Suwono & Hasibuan (2022) Sejauh mana tujuan dan tujuan organisasi tercapai melalui penggunaan sumber daya manusia dan non-manusianya didefinisikan sebagai kualitas pekerjaan.

Kualitas kerja seorang karyawan didefinisikan sebagai seorang karyawan yang memenuhi isyarat kualitatif yang dibutuhkan oleh karyawannya untuk menyelesaikan tugas yang diberikan (Sedarmayanti, 2011). Selain itu, Hao dalam Lestari (2015) menyatakan bahwa kualitas adalah keandalan dalam pelaksanaan tugas, yang berarti bahwa karyawan melaksanakan tugas dengan kualitas tinggi, pada waktu yang tepat, dengan hati-hati, dan dengan prosedur yang mudah dipahami. Karyawan ini memiliki tanggung jawab besar atas tanggung jawab pribadi, sosial, intelektual, maupun moral dan spiritual.

ISO 9001 merupakan suatu standar internasional untuk sistem manajemen mutu yang menjadi pedoman dalam mengembangkan dan menjaga suatu sistem manajemen mutu di suatu perusahaan. Menurut ISO 9001, kualitas atau mutu diartikan sebagai hal yang harus selalu ditingkatkan dan disempurnakan, serta dikembangkan mengikuti permintaan dan selera dari para konsumen. Dalam konteks ISO 9001:2015, terdapat beberapa elemen yang berkaitan dengan konsep kualitas yaitu kesesuaian dengan harapan dan kebutuhan pelanggan, kepemimpinan yang efektif, keterlibatan karyawan, pendekatan berbasis proses, perbaikan berkesinambungan, hubungan yang baik dengan vendor / pemasok. Maka dari itu, mutu dalam ISO 9001:2015 juga berkaitan dengan efektivitas sistem manajemen mutu yang mendukungnya.

Beberapa penelitian diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa kualitas kerja dapat diukur dengan mengukur seberapa efektif dan efisien karyawan melakukan tugas mereka ketika mereka didukung oleh sumber daya lain untuk mencapai tujuan organisasi secara keseluruhan.

2) *Health* / Kesehatan

Bab I Pasal 2 Undang-undang Pokok Kesehatan Republik Indonesia No. 9 Tahun 1960 mendefinisikan keadaan sehat sebagai kesempurnaan yang mencakup keadaan jasmani, rohani, dan kemasyarakatan, bukan hanya keadaan yang bebas dari penyakit, cacat, atau kelemahan lainnya (Darmastuti, 2010). Kesehatan adalah keadaan sehat, baik secara fisik, mental, spiritual maupun sosial yang memungkinkan setiap orang untuk hidup produktif secara sosial dan ekonomi (Undang-Undang Kesehatan No. 36 Tahun 2009).

Menurut Pasal 23 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1992, kesehatan kerja dirancang untuk mencapai produktivitas kerja optimal dan mencakup pencegahan penyakit akibat kerja. Kesehatan Kerja adalah keadaan di mana Anda tetap sehat saat Anda bekerja. Tujuannya adalah untuk meningkatkan dan mempertahankan kesehatan fisik, mental, dan sosial pekerja di semua jenis pekerjaan, mencegah gangguan kesehatan yang disebabkan oleh kondisi pekerjaan, melindungi pekerja dari faktor-faktor yang merugikan kesehatan, dan membuat lingkungan kerja yang sehat dan sesuai dengan kondisi fisik dan mental mereka (Achmad et al., 2021).

Menurut *World Health Organization* (WHO) (1946), kesehatan adalah keadaan sejahtera badan, jiwa dan sosial secara utuh dan bukan hanya ketiadaan penyakit atau kelemahan yang memungkinkan setiap orang hidup produktif secara sosial dan ekonomi. Hal ini berarti kesehatan seseorang tidak hanya diukur dari fisik, mental, dan sosial saja, tapi juga dapat diukur dari produktivitasnya dalam arti memiliki pekerjaan atau menghasilkan secara ekonomi.

Menurut Kartikasari & Swasto (2017) Kesehatan kerja adalah upaya untuk menjaga kesehatan pekerja dari hal-hal yang dapat membahayakan kesehatan mereka, baik secara fisik maupun sosial. Dengan melihat dan mempelajari perspektif para ahli Perusahaan harus memperhatikan pentingnya kesehatan kerja karena program kesehatan kerja yang baik akan membantu karyawan secara materiil karena mereka akan lebih jarang absen karena sakit yang disebabkan oleh teman sekerja atau orang lain.

3) *Safety* / Keselamatan

Menurut Megginson dalam Mangkunegara (2013), "Keselamatan kerja diilustrasikan sebagai suatu kondisi yang aman dari kesengsaraan, kerusakan

di tempat kerja, dan kerugian". Undang-Undang Nomor 1 tahun 1970 dalam tentang Keselamatan Kerja memberikan penjelasan tentang istilah-istilah, persyaratan keselamatan kerja, pengendalian, evaluasi, monitoring, pembinaan, dan lain-lain.

Undang-Undang Nomor 14 tahun 1969 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Mengenai Ketenagakerjaan, Pasal 9 memberikan penjelasan tentang bagaimana memastikan bahwa kesehatan dan keselamatan pekerja dilindungi (Yuliyanto & Jamaludin, 2024). Menurut Prakoso et al. (2021) keselamatan kerja adalah keadaan di mana seseorang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan, atau kerugian di tempat kerja. Faktor-faktor di lingkungan kerja yang berpotensi mengancam keselamatan termasuk potongan, luka memar, keseleo, patah tulang, kehilangan alat tubuh, penglihatan, dan pendengaran. Seringkali dikaitkan dengan perlengkapan perusahaan atau lingkungan fisik, dan mencakup tugas kerja yang membutuhkan latihan dan pemeliharaan. Berdasarkan definisi di atas, keselamatan kerja adalah upaya untuk mengurangi kemungkinan terjadi kecelakaan saat melakukan pekerjaan atau untuk melindungi orang dari kecelakaan dan cedera yang disebabkan oleh pekerjaan.

Dengan mempelajari perspektif para ahli di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa keselamatan kerja adalah situasi di mana karyawan merasa aman dan nyaman di lingkungan kerja mereka berdampak pada tingkat produktivitas dan kualitas kerja mereka. Karyawan akan merasa nyaman dengan alat pelindung diri untuk keselamatan kerja, alat-alat yang digunakan, tata letak ruang kerja, dan beban kerja yang diperoleh saat bekerja adalah semua faktor yang menentukan rasa nyaman karyawan.

4) *Environment* / Lingkungan

Segala sesuatu yang ada di sekitar seorang pekerja dapat dianggap sebagai lingkungan kerjanya, dan hal ini dapat mempengaruhi seberapa baik mereka melakukan tugas yang diberikan kepada mereka (Nitisemito, 2008). Menurut Sedarmayanti (2008), lingkungan kerja terbagi menjadi dua kategori: lingkungan kerja fisik dan non-fisik. Kategori pertama terdiri dari elemen seperti penerangan, pewarnaan, udara, suara bising, ruang gerak, keamanan, dan kebersihan. Kategori kedua terdiri dari struktur kerja, tanggung jawab kerja, perhatian, dan dukungan dari pimpinan.

Salah satu contoh lingkungan kerja yang baik adalah tata letak kantor yang memadai; tata letak yang tidak efisien menyebabkan karyawan cenderung lebih senang berbicara selama jam kerja. Selain itu, beberapa perabot, seperti meja, kursi, dan lemari, ditemukan rusak. Lingkungan kerja yang nyaman membuat karyawan merasa nyaman, yang memungkinkan mereka untuk melakukan pekerjaan terbaik mereka (Nurhandayani, 2022).

Menurut Undang Undang no. 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, lingkungan hidup adalah kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi kelangsungan perikehidupan dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lainnya. Sedangkan Sonny Keraf (2014) menjelaskan bahwa pengertian lingkungan adalah segala sesuatu yang ada di sekitar manusia dan memengaruhi kehidupan manusia, baik secara langsung maupun tidak langsung.

Dengan mempelajari perspektif para ahli diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa lingkungan kerja adalah situasi atau keadaan di sekitar karyawan, satu hal yang perlu diingat adalah bahwa situasi atau keadaan di sekitar karyawan memengaruhi bagaimana mereka menjalankan tanggung jawab yang diberikan kepada mereka.

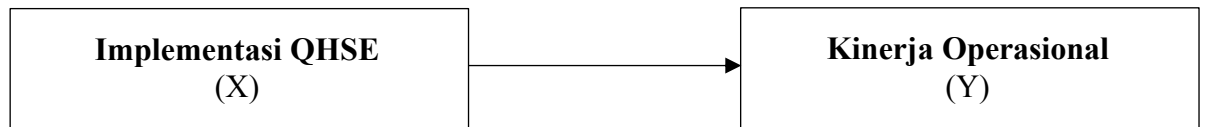
4. Kinerja Operasional

Kemampuan manajemen perusahaan untuk melakukan kegiatan produksi dengan mempertimbangkan fleksibilitas, pengiriman, kualitas, dan biaya agar perusahaan dapat memproduksi secara efisien disebut kinerja operasional (Fikri & Rini, 2023). Menurut Daft (2010) Kinerja Operasional adalah suatu bidang manajemen yang mengkhususkan pada produksi barang dan jasa, serta menggunakan alat-alat dan teknik-teknik khusus untuk memecahkan masalah-masalah produksi.

Menurut Handoko (2010) kinerja operasional (*operational performance*) merupakan pelaksanaan kegiatan-kegiatan manajerial yang dibawakan dalam pemilihan, perancangan, pembaharuan, pengoperasian dan pengawasan sistem-sistem produksi. Dengan kata lain *operational performance* merupakan pengukuran dari performa perusahaan terhadap standar atau indikator efektif, efisien dan tanggung jawab sosial.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Berdasarkan uraian berbagai teori dan penjelasan istilah-istilah dari para ahli pada tinjauan pustaka sebelumnya, untuk mendukung pemaparan pada bab-bab yang akan dibahas selanjutnya, maka perlu ditulis kerangka pemikiran. Berikut kerangka pemikiran dalam skripsi ini :



Gambar 2.3 Kerangka Pemikiran (Hubungan Antar Variabel X dan Y)
(Sumber : Peneliti, data diolah)

D. HIPOTESIS

Untuk memberikan jawaban sementara atau perkiraan pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

H_0 : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara Implementasi QHSE terhadap Kinerja Operasional PT Humpuss Transportasi Curah

H_a : Terdapat pengaruh yang signifikan antara Implementasi QHSE terhadap Kinerja Operasional PT Humpuss Transportasi Curah

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan saat Penulis melakukan Praktek Darat di PT. Humpuss Transportasi Curah selama kurang lebih 1 (satu) tahun terhitung mulai 1 Agustus 2022 sampai dengan 25 September 2023.

2. Tempat Penelitian

Adapun tempat penelitian tersebut adalah sebagai berikut :

Nama : PT. Humpuss Transportasi Curah
Alamat : Mangkuluhur City Tower One Lantai 27, Jl. Jend. Gatot Subroto
Kav.1 Jakarta Selatan 12930
Telepon : 021 50933159
Fax : 021 50966346

B. METODOLOGI PENELITIAN

Pola penelitian yang digunakan untuk menyusun skripsi ini adalah pola penelitan deskriptif kuantitatif.

1. Metode Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan penelitian adalah suatu metode atau cara yang digunakan untuk mendapatkan tujuan tertentu. Metode Penelitian adalah cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu (Sugiyono, 2020). Penelitian kuantitatif merupakan metode penelitian dengan desain penelitian dengan spesifikasi sistematis, terencana, dan terstruktur berlandaskan pada filsafat positivisme (Sugiyono, 2020).

Dengan kata lain, dalam penelitian kuantitatif peneliti meneliti sampel pada populasi tertentu dengan teknik pengambilann sampel secara random dalam bentuk angka kemudian hasil pengambilan data dianalisis secara statistik untuk

menguji hipotesis yang sudah ditetapkan. Dimulai dari sebuah teori menuju data berupa angka dan berakhir pada penerimaan atau penolakan dari teori yang telah diuji kebenarannya. Dalam skripsi ini, peneliti menggunakan populasi atau sampel tertentu, dalam pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, dalam analisis data penelitian ini bersifat kuantitatif, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

2. Variabel Penelitian

Variabel Penelitian adalah atribut atau objek yang memiliki variasi antara satu sama lainnya (Hatch & Farhady, 1981). Variabel Penelitian adalah konsep yang mempunyai bermacam-macam nilai atau mempunyai nilai yang bervariasi yakni suatu sifat, karakteristik atau fenomena yang dapat menunjukkan sesuatu untuk dapat diamati atau diukur yang nilainya berbeda atau bervariasi (Silaen, 2018). Variabel penelitian terdiri dari variabel bebas dan variabel terikat, yaitu (Sugiyono, 2020) :

1. Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab timbulnya variabel terikat dengan simbol (X). Dalam penelitian ini variabel X atau variabel yang mempengaruhi variabel terikat adalah Pengaruh Implementasi *Quality, Health, Safety, Environment* (QHSE).
2. Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Variabel terikat merupakan variabel bebas dengan simbol (Y). Dalam penelitian ini variabel Y adalah Kinerja Operasional PT. Humpuss Transportasi Curah.

C. SUMBER DATA

Sumber data merupakan suatu subjek dari mana data diperoleh. Sumber data diperlukan untuk menunjang terlaksananya penelitian, juga untuk menjamin keberhasilan. Dalam hal ini data yang dibutuhkan dalam penelitian diperoleh dari dua sumber, yaitu :

1. Sumber Data Primer

Sumber data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dengan menggunakan kusioner (angket) ke *crew* (pekerja). Sumber primer adalah sumber data yang secara langsung memberikan data kepada peneliti sebagai pengumpul data. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan studi lapangan secara langsung. Yang menjadi sumber data primer dalam penelitian ini *crew*

(pekerja) kapal TB. Semar 16, TB. Semar 18, dan TB. Semar 20 milik PT. Humpuss Transportasi Curah.

2. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber kedua atau melalui perantara. Sumber data sekunder tidak memberikan data secara langsung kepada peneliti, misalnya melalui dokumen atau melalui orang lain. Sumber data sekunder dalam penelitian ini berupa buku-buku pustaka, skripsi, jurnal, dan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan penelitian yang menunjang proses penelitian mengenai “Pengaruh Implementasi *Quality, Health, Safety, and Environment* (QHSE) terhadap Kinerja Operasional PT. Humpuss Transportasi Curah”.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data merupakan bagian paling penting dalam sebuah penelitian. Dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang sesuai akan menghasilkan proses analisis data yang standar. Pengambilan data yang tidak sesuai akan menyebabkan data yang diambil tidak sesuai standar yang ditetapkan. Peneliti mencatat, mencermati sumber data sebagai bahan kajian dalam analisis data (Sugiyono, 2020). Untuk mendapatkan informasi selama penyusunan karya ini, penulis mengumpulkan informasi dengan menggunakan metode berikut:

1. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara meneliti dan menganalisis dokumen yang berkaitan dengan topik penelitian. Dokumen tersebut dapat berupa buku, artikel, surat kabar, laporan penelitian, arsip, foto, film, catatan pribadi, surat-surat, dan dokumen resmi (Sugiyono, 2020).

2. Studi Pustaka (*Library Research*)

Metode penelitian yang menggunakan bahan-bahan pustaka sebagai sumber data utama. Bahan pustaka tersebut dapat berupa buku, artikel jurnal, skripsi, tesis, laporan penelitian, dan sumber terpercaya lainnya (Sugiyono, 2020).

3. Kuisioner (*Angket*)

Kuisioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab (Sugiyono, 2020). Di dalam kuisioner terdapat beberapa daftar

pertanyaan yang dikirim ke responden baik secara langsung atau tidak langsung. Kuisioner atau yang sering disebut juga dengan angket secara umum berisi pertanyaan atau pernyataan yang dijawab sesuai dengan bentuk kuisioner yang diberikan.

Pada penelitian ini, kuisioner atau angket diberikan kepada *crew* (pekerja) kapal TB. Semar 16, TB. Semar 18, dan TB. Semar 20 milik PT. Humpuss Transportasi Curah. Dalam setiap kuisioner yang disebarkan kepada responden terdiri dari 2 bagian pertanyaan / pernyataan yaitu :

- a) Bagian pertama berisi 12 pertanyaan / pernyataan mengenai variabel implementasi QHSE (X).
- b) Bagian kedua berisi 12 pertanyaan / pernyataan mengenai variabel kinerja operasional (Y).

Terdapat masing-masing pertanyaan yang akan diberikan yg dimana di setiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilainya berdasarkan skala likert. Skala likert adalah skala pengukuran yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang suatu fenomena sosial (Sugiyono, 2020). Dalam penelitian, fenomena sosial ini telah ditetapkan secara rinci oleh peneliti, yang disebut sebagai variabel penelitian.

Dengan skala likert, variabel penelitian yang akan diukur dipaparkan menjadi sebuah indikator variabel. Indikator variabel tersebut yang akan dijadikan sebagai tolak ukur di dalam penyusunan beberapa item instrumen yang berisi pertanyaan atau pernyataan. Skala penilaian dalam skala likert untuk pernyataan adalah sebagai berikut :

Tabel 3.1 Skala Likert

No.	Keterangan	Skor
1.	Sangat Setuju (SS)	5
2.	Setuju (S)	4
3.	Kurang Setuju (KS)	3
4.	Tidak Setuju (TS)	2
5.	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber : (Sugiyono, 2018)

Pada penelitian ini kuisioner diberikan kepada 36 responden yang merupakan pekerja kapal TB. Semar 16, TB. Semar 18, dan TB. Semar 20 milik PT. Humpuss Transportasi Curah. Setiap kuisioner yang disebarkan kepada para responden memiliki dua bagian pertanyaan yaitu:

1) Bagian pertama berisi 12 pernyataan mengenai implementasi QHSE

Tabel 3.2 Pertanyaan Variabel X (Implementasi QHSE)

Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Dimensi	Indikator	Butir-Butir Instrumen	Penelitian Terdahulu
Implementasi QHSE (X)	QHSE mencakup pengelolaan risiko, pematuhan terhadap peraturan, identifikasi bahaya, dan pengurangan dampak negatif terhadap kesehatan manusia dan alam. QHSE bertujuan untuk memastikan keselamatan dan kesehatan pekerja, keamanan proses, dan lingkungan yang	Keselamatan	a) Pemakaian peralatan kerja / Alat Pelindung Diri (APD) b) Beban kerja c) Peraturan keselamatan d) Komunikasi dan dukungan e) Pelatihan keselamatan kerja	1,2,3,4,5	Prasetyawati, M. M., Murtinugraha, R. E., & Lenggogeni, L. (2023). Analisis Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Lingkungan (SMK3L) Pada Proyek <i>C. Jurnal Pendidikan Tambusai</i> , 7(2), 18333-18336
		Kesehatan	a) Lingkungan kerja fisik b) Sarana dan pelayanan kesehatan c) Sarana rekreasi d) Peraturan kesehatan kerja	6,7,8,9	
		Kualitas	a) Kesesuaian b) Kerapian	10,11	

	berkelanjutan dalam suatu organisasi.		c) Kelengkapan		
		Lingkungan	a) Lingkungan kerja fisik b) Lingkungan kerja non fisik	12	

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

2) Bagian kedua berisikan 12 pernyataan mengenai kinerja operasional

Tabel 3.3 Pertanyaan Variabel Y (Kinerja Operasional)

Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Dimensi	Indikator	Butir-Butir Instrumen	Penelitian Terdahulu
Kinerja Operasional (Y)	Sebagai kesesuaian proses dan evaluasi kinerja dari operasi internal perusahaan, termasuk biaya, pelayanan pelanggan, pengiriman barang, kualitas, fleksibilitas, dan kualitas proses barang atau jasa.	Biaya (<i>Cost</i>)	a) Biaya jaminan atau garansi b) Biaya kualitas	13,14	Larasati, A. T.(2020). Pengaruh Penerapan <i>Supply Chain Management</i> Pada Perusahaan Manufaktur Spesifikasi <i>Fast Moving Consumer Goods</i> Terhadap Kinerja Operasional Serta Kepuasan Pelanggan
		Kualitas (<i>Quality</i>)	a) Kualitas produk	15,16,17	
		Fleksibilitas (<i>Flexibility</i>)	a) Fleksibilitas sistem operasi b) Fleksibilitas pasar c) Fleksibilitas logistik d) Fleksibilitas operasional e) Fleksibilitas pasokan	18,19,20, 21, 22	

	Kinerja adalah apa yang dihasilkan oleh suatu perusahaan dalam jangka waktu tertentu dengan mengacu pada standar yang ditetapkan.	Penyampaian <i>Delivery</i>	a) Kecepatan waktu operasional b) Ketepatan kegiatan operasional	23,24	(<i>Doctoral Dissertation</i> , Universitas Atma Jaya Yogyakarta)
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------------------------------------	-------	--------------------------------------------------------------------

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

E. POPULASI, SAMPEL, TEKNIK SAMPLING

Dalam penelitian ini, teknik penentuan subjek yang digunakan adalah *Non-probability sampling*. *Non-probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel (Sugiyono, 2020). Diperlukan topik yang menjadi fokus penelitian untuk mendapatkan hasil dari penyelesaian masalah. Untuk mengumpulkan data dan informasi, digunakan teknik subjek penelitian sebagai berikut:

1. Populasi

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2020). Sesuai dengan pendapat tersebut, maka populasi pada penelitian ini adalah pekerja/*crew* kapal TB. Semar 16, TB. Semar 18, dan TB. Semar 20 pada periode 2022-2024 yang berjumlah 36 kru.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel yang diambil dari populasi harus benar-benar representatif atau mewakili populasi yang diteliti (Sugiyono, 2020). Sehingga sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah pekerja/*crew* kapal TB. Semar 16, TB. Semar 18, dan TB. Semar 20 yang berjumlah 36 kru.

3. Teknik Sampling

Teknik sampling adalah teknik pengambilan sampel dari populasi yang akan diteliti. Teknik sampling yang tepat akan membantu peneliti dalam mendapatkan data yang akurat dan representatif (Sugiyono, 2020). Dalam penelitian ini, teknik sampling yang digunakan adalah Sampel Jenuh. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2019). Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan 30 sampel yang diambil dari populasi itu. Maka dari itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif atau mewakili. Dalam penelitian ini populasi dan sampel jenuh yang diambil adalah seluruh kru tiga kapal PT. Humpuss Transportasi Curah yaitu kapal TB. Semar 16, TB. Semar 18, dan TB. Semar 20 dengan jumlah populasi sebanyak 36 orang akan dijadikan sampel jenuh dalam penelitian ini. Sampling Jenuh adalah teknik pemilihan sampel apabila semua anggota populasi dijadikan sampel (Sugiyono, 2019). Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan Teknik Sampling Jenuh, dimana semua populasi dalam penelitian ini dijadikan sampel. Untuk penelitian ini, peneliti menyebarkan kuesioner melalui *Google Form* kepada responden yaitu pekerja/*crew* kapal TB. Semar 16, TB. Semar 18, dan TB. Semar 20.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penelitian kuantitatif, analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil penelitian untuk menghasilkan temuan dan kesimpulan penelitian (Sugiyono, 2020). Sugiyono juga menjelaskan bahwa analisis data merupakan proses mencari serta menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari dan membuat kesimpulan sehingga dapat mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain. Metode penelitian ini menggunakan :

1. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis deskriptif merupakan analisis yang mengemukakan tentang data diri responden, yang diperoleh dan jawaban responden melalui kuesioner.

Kemudian, data yang diperoleh dari jawaban responden tersebut dihitung persentasinya (Sugiyono, 2019).

2. Uji Validitas

Uji Validitas dalam sebuah penelitian digunakan sebagai pengukur sah dan tidaknya sebuah kuesioner (Ghozali, 2018). Kuesioner dianggap valid apabila pernyataan pada kuesioner dapat menggambarkan sesuatu yang diukur (Ghozali, 2018). Dalam penelitian ini diuji dengan menggunakan *Statistical Package for Social Science* (SPSS) untuk menganalisis data menggunakan uji *Pearson Correlation*, yang dikenal dengan rumus Korelasi *Product*.

Dalam uji validitas kuesioner, jika nilai r hitung $> r$ tabel, dengan taraf signifikan 0,05, maka alat ukur tersebut dinyatakan valid dan sebaliknya jika r hitung $< r$ tabel maka item pernyataan tersebut tidak valid (Gunawan, 2019). Pernyataan yang tidak valid tidak akan disertakan pada pengolahan data selanjutnya (Sugiyono, 2004).

3. Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama (Sugiyono, 2018). Koefisien alfa sebagai ukuran umum yang sering digunakan untuk mengukur reliabilitas pada Skala Likert (Suryani & Hendryadi, 2016). Nilai *Cronbach's Alpha* berkisar antara 0-1, semakin mendekati 1 maka semakin menunjukkan tingkat konsistensi skor. Dengan kriteria pengujian tersebut, apabila hasil $\sigma^2 > \alpha$ (*Alpha Cronbach* $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut dinyatakan handal (*reliable*), dan sebaliknya apabila hasil $\sigma^2 < \alpha$ (*Alfa Cronbach* $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut adalah tidak handal (*unreliable*). Uji reliabilitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan SPSS.

Tabel 3.4 Nilai Cronbach's Alpha

Nilai Cronbach's Alpha	Kualifikasi Status
0,81 – 1,00	Sangat Reliabel
0,61 – 0,80	Reliabel
0,41 – 0,60	Cukup Reliabel
0,21 – 0,40	Kurang Reliabel
0,00 – 0,20	Tidak Reliabel

Sumber : (Sugiyono, 2018)

4. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi bertujuan untuk mempelajari apakah ada hubungan antara dua variabel atau lebih, sedang analisis regresi memprediksi seberapa jauh pengaruh tersebut secara spesifik, tujuan analisis korelasi adalah ingin mengetahui apakah diantara dua variabel terdapat hubungan, dan jika terdapat hubungan, bagaimana arah hubungan dan seberapa besar hubungan tersebut (Santoso, 2010). Secara teoretis, dua variabel dapat sama sekali tidak berhubungan ($r = 0$), berhubungan secara sempurna ($r = 1$), atau antara kedua angka tersebut. Arah korelasi juga dapat positif (berhubungan searah) atau negatif (berhubungan berlawanan arah).

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (*independent variable*) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas (*dependent variable*) yang dinyatakan dalam (Y), adapun rumusan mencari koefisien korelasi :

$$r = \frac{n\Sigma XY - \Sigma X \Sigma Y}{\sqrt{(n\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2)(n\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2)}}$$

Keterangan :

r : Besarnya korelasi atau hubungan antara variabel x dan y

n : Banyaknya data

x : *independent variable*

y : *dependent variable*

Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$, artinya :

- Bila $r = +$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel x dan variabel y atau sangat lemah.
- Bila $r = -1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan negatif.

Korelasi negatif menunjukkan adanya hubungan berlawanan arah antara variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan berkebalikan mengalami penurunan.

Tabel pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi dapat dilihat pada tabel 3.5 :

Tabel 3.5 Pedoman Pemberian Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,00	Sangat Kuat

Sumber : (Sugiyono, 2018)

5. Analisis Koefisien Penentu atau Koefisien Determinasi (r^2)

Koefisien Determinasi (r^2) digunakan untuk mengukur kemampuan dalam menerangkan variasi variabel bebas (*independent variable*) terhadap variabel terikat (*dependent variable*) (Bahri, 2018). Nilai koefisien determinasi berkisar antara 0-1.

Nilai r^2 yang kecil dapat diartikan bahwa kemampuan variabel sangat terbatas dalam menerangkan variabel terikat (Ghozali, 2018). Sedangkan apabila nilai r^2 mendekati 1 berarti kemampuan variabel bebas sangat lengkap dalam memberikan informasi mengenai variabel terikat.

Fungsi dari koefisien determinasi (r^2), antara lain:

- 1) Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan jika mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
- 2) Menentukan peranan variabel bebas dan mempengaruhi variabel terikat (%)

6. Analisis Regresi Linier Sederhana

Teknik analisis yang digunakan untuk mengetahuinya kelinieran antara dua variabel yang dinyatakan dalam satu garis lurus. Analisis regresi linier sederhana adalah untuk mengetahui hubungan antara variabel implementasi QHSE yang dinyatakan dalam variabel X terhadap kinerja operasional yang dinyatakan dalam variabel Y.

Persamaan regresi linier sederhana dinyatakan dalam bentuk :

$$Y = a + bX$$

$$a = \frac{(\Sigma Y)(\Sigma X^2) - (\Sigma X)(\Sigma XY)}{n\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2}$$

$$b = \frac{n\Sigma XY - (\Sigma X)(\Sigma Y)}{n\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2}$$

Keterangan :

X : Variabel prediktor

a : Variabel konstan

Y : Variabel kriterium

b : Koefisien arah regresi linier

Pengambilan kesimpulan dalam uji regresi linier sederhana dapat mengacu pada dua hal, yakni :

- 1) Jika nilai signifikansi $< 0,05$ artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y
- 2) Jika nilai signifikansi $> 0,05$ artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y

7. Uji Hipotesis (Uji T)

Analisis uji hipotesis bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan.

Selanjutnya untuk penggunaan Uji-t pada alat monitoring berkaitan dengan kontrol dari variabel bebas pada variabel terikat, baik dengan setengah-setengah maupun tidak ataupun juga secara terpisah. Sebab itu, Uji-t in dipergunakan sebagai alat pengujian untuk membuktikan jika variabel bebas (X) memiliki kontribusi pada variabel terikat (Y) pada penelitian.

Uji Hipotesis yang digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

- a. Jika $t \text{ hitung} < \text{dari } t \text{ tabel}$ maka H_0 diterima yang artinya tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara Implementasi QHSE terhadap Kinerja Operasional PT Humpuss Transportasi Curah.
- b. Jika $t \text{ hitung} > \text{dari } t \text{ tabel}$ maka H_0 ditolak yang artinya terdapat pengaruh yang signifikan antara Implementasi QHSE terhadap Kinerja Operasional PT Humpuss Transportasi Curah.

Selain itu pengujian ini juga dapat dilakukan dengan melakukan pengamatan nilai signifikan t pada tingkat α (0,05). Analisis didasarkan pada perbandingan antara signifikan t dengan signifikan 0,05. Dasar keputusan yang diambil dalam uji t yaitu :

- a. Jika signifikan $t < 0,05$, maka hipotesis H_0 ditolak. Artinya bahwa variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.
- b. Jika signifikan $t > 0,05$, maka hipotesis H_0 diterima. Artinya bahwa variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

8. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal (Ghozali, 2018). Uji normalitas dapat dilakukan dengan uji statistik Kolmogorov Smirnov (K-S) yang dilakukan dengan membuat hipotesis nol (H_0) untuk data berdistribusi normal dan hipotesis alternatif (H_a) untuk data tidak berdistribusi normal. Data dikatakan memenuhi asumsi normalitas atau berdistribusi normal jika nilai signifikansi dari hasil uji Kolmogorov-Smirnov lebih besar dari 0.05.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Informasi mengenai Perusahaan

PT Humpuss Transportasi Curah (HTC) adalah anak perusahaan dari PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk (HITS) dan bagian dari HUMPUSS GROUP yang didirikan pada tahun 2004 PT Humpuss Transportasi Curah beralamat di Mangkuluhur City Tower One Lantai 27, Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 1 Jakarta Selatan. PT. Humpuss Transportasi Curah adalah penyedia jasa sewa kapal tunda (*tug boat*). Per tahun 2023, PT. Humpuss Transportasi Curah memiliki 2 Set *Tug and Barge*, dan 16 *Tug boat*. Untuk memenuhi standar mutu, kesehatan, keselamatan, dan lingkungan dalam manajemen perusahaan jasa, PT. Humpuss Transportasi Curah menggunakan sistem manajemen mutu ISO 9001. Sedangkan untuk menjamin prosedur kesehatan dan keselamatan kerja menggunakan ISO 45001 dan *International Safety Management Code* (ISM) yang diterbitkan oleh *International Maritime Organization* (IMO). Serta untuk mengendalikan dampak lingkungan menggunakan ISO 14001. Standar mutu diterapkan baik di kapal maupun di kantor. Untuk menjamin penerapan standar mutu yang berkesinambungan, baik kapal maupun kantor melakukan audit secara berkala baik oleh internal maupun eksternal perusahaan. Berikut data PT. Humpuss Transportasi Curah :

Tempat Kedudukan Formal

Nama Perusahaan	: PT. Humpuss Transportasi Curah
Alamat Perusahaan	: Mangkuluhur City Office Tower One, Jl. Gatot Subroto No.Kav. 1, Karet Semanggi, Kecamatan Setiabudi, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12930
Telepon	: 021 50933159
Fax	: 021 50966346

Jenis Usaha : Shipping Management

Bentuk Badan Hukum : Perseroan Terbatas

Organisasi adalah suatu bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja bersama serta secara formal terikat dalam rangka pencapaian tujuan yang telah ditentukan dan dalam ikatan itu terdapat seorang atau sekelompok orang yang disebut bawahan (Siagian & P, 2002). Oleh karena itu untuk mencapai tujuan tersebut, PT. Humpuss Transportasi Curah memiliki visi dan misi perusahaan, yaitu sebagai berikut :

1) Visi PT. Humpuss Transportasi Curah

Menjadi perusahaan kelas dunia di bidang infrastruktur kemaritiman dan pengelolaan pelabuhan.

2) Misi PT. Humpuss Transportasi Curah

Memberikan nilai terbaik dalam infrastruktur Kemaritiman dan Manajemen Pelabuhan kepada pelanggan kami dengan memberikan keunggulan operasional, standar kesehatan & keselamatan internasional, lingkungan dan tanggung jawab sosial untuk meningkatkan nilai bagi pemangku kepentingan kami.

Di dalam suatu kegiatan operasional perusahaan yang menggunakan sumber daya manusia sebagai alat penggerak dalam mencapai tujuan, maka di butuhkan motivasi baik secara materi ataupun non materi. Sama halnya dengan PT. Humpuss Transportasi Curah sebagai perusahaan yang menggunakan sumber daya manusia untuk mencapai tujuannya, perusahaan harus memberikan *feedback* bagi karyawannya/kru kapalnya, yaitu memberikan fasilitas demi menunjang keamanan, kenyamanan, serta kesejahteraan dalam bekerja. Yang mana fasilitas diberikan berdasarkan kebutuhan, loyalitas dan jenjang karir seperti :

- a. Pelatihan sistematis secara berkala
- b. Perlindungan serta asuransi

Pendirian PT. Humpuss Transportasi Curah dilandasi oleh beberapa faktor, yaitu :

- a. Meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan kargo kering: Pada awal tahun 2000-an, terjadi pertumbuhan ekonomi yang signifikan di Indonesia, yang memicu peningkatan permintaan akan jasa angkutan kargo kering, terutama untuk bahan baku industri seperti batu bara, pasir silika, dan bauksit.
- b. Pengalaman HITS di bidang pelayaran: HITS memiliki pengalaman yang panjang dan keahlian yang mumpuni di bidang pelayaran dan transportasi. Hal

ini menjadi modal penting bagi HTC untuk memasuki pasar jasa angkutan kargo kering.

- c. Komitmen Humpuss Group untuk diversifikasi usaha: Humpuss Group, sebagai induk perusahaan HITS dan HTC, memiliki komitmen untuk melakukan diversifikasi usaha. Pendirian HTC merupakan salah satu langkah strategis untuk memperluas jangkauan bisnis Humpuss Group di sektor maritim.

PT. Humpuss Transportasi Curah didirikan dengan beberapa tujuan utama, yaitu :

- a. Menyediakan jasa angkutan kargo kering yang handal dan efisien: HTC bertujuan untuk menjadi penyedia jasa angkutan kargo kering terdepan di Indonesia dengan menawarkan layanan yang handal, efisien, dan aman.
- b. Mendukung pertumbuhan ekonomi nasional: HTC berkomitmen untuk mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dengan menyediakan infrastruktur logistik yang memadai untuk mengangkut bahan baku dan produk industri.
- c. Menciptakan nilai bagi pemegang saham: HTC didirikan dengan tujuan untuk menciptakan nilai bagi para pemegang saham melalui kinerja keuangan yang baik dan berkelanjutan.

Sejak didirikan pada tahun 2004, HTC telah mengalami perkembangan yang pesat. Pada awalnya, HTC fokus pada angkutan batu bara. Namun, seiring dengan perubahan kondisi pasar, HTC memperluas layanannya ke berbagai sektor lain seperti angkutan pasir silika, bauksit, dan komoditas lainnya. Hingga saat ini, HTC telah menjadi salah satu pemain utama dalam industri jasa angkutan kargo kering di Indonesia. HTC memiliki armada kapal tongkang yang besar dan modern, serta jaringan pelabuhan yang luas di seluruh Indonesia. HTC berkomitmen untuk terus berinovasi dan meningkatkan layanannya agar dapat memenuhi kebutuhan pelanggan dengan lebih baik.

2. Struktur Organisasi dan Manajemen Perusahaan

a. Struktur Organisasi

Struktur organisasi adalah suatu susunan komponen-komponen atau unit-unit kerja dalam sebuah organisasi. Struktur organisasi menunjukkan bahwa adanya pembagian kerja dan bagaimana fungsi atau kegiatan-kegiatan berbeda yang dikoordinasikan. Dan selain itu, struktur organisasi juga menunjukkan mengenai spesialisasi-spesialisasi dari pekerjaan, saluran perintah, maupun penyampaian

laporan. Adapun gambar struktur organisasi PT. Humpuss Transportasi Curah dapat dilihat pada lampiran 2.

b. Manajemen Perusahaan

Manajemen perusahaan merupakan suatu proses yang dilakukan untuk mencapai suatu hasil dalam rangka pencapaian tujuan perusahaan melalui kegiatan-kegiatan yang telah ditetapkan dalam kerangka pekerjaan. Manajemen harus menyusun suatu kesatuan sasaran dan kebijaksanaan guna terciptanya pelaksanaan operasional perusahaan dan pengawasan operasional perusahaan dapat berlangsung dengan baik. Adapun tugas dan tanggung jawab masing-masing bagian dari struktur organisasi PT. Humpuss Transportasi Curah adalah sebagai berikut :

- 1) Direktur Utama
- 2) Direktur
- 3) *General Manager*
- 4) *Designated Person Ashore* (DPA)
- 5) Manajer Keuangan
- 6) Manajer Operasional
- 7) Manajer Logistik
- 8) Manajer Teknikal
- 9) Manajer Pemasaran
- 10) Manajer QHSE

3. Implemenasi *Quality, Health, Safety, and Environment* (QHSE) di PT. Humpuss Transportasi Curah

a. *STANDARD OPERATION PROCEDURE* (SOP)

PT. HTC memiliki prosedur kerja untuk dijadikan panduan dalam bekerja. Prosedur tidak hanya dibuat untuk divisi QHSE tetapi juga ada untuk divisi *Marketing, Legal, Human Resources* (HR) & *General Affair* (GA), Teknik, Logistik, dan Operasional. Hal ini dibuat agar seluruh divisi terkoneksi satu sama lain dalam menjalankan proses operasional. Di bawah ini contoh prosedur dari beberapa divisi:

Tabel 4.1 Standart Operation Procedure (SOP) Office

No. Dokumen	Nama Dokumen	PIC Dept
HTC-SOP-OF-02	Struktur Perusahaan dan Tanggungjawab	HR & GA
HTC-SOP-OF-05-02	Prosedur Pelatihan	HR & GA
HTC-SOP-OF-04	Kesehatan, Keselamatan, dan Lingkungan	QHSE
HTC-SOP-OF-04-04	Identifikasi Bahaya, Penilaian & Pengendalian Resiko Aspek Dampak Lingkungan	QHSE
HTC-SOP-OF-05	Pengelolaan Personel	OPS
HTC-SOP-OF-04-08	Kondisi Bekerja dan Tinggal di Atas Kapal	OPS
HTC-SOP-OF-06	Pengelolaan Teknik	TEK
HTC-SOP-OF-06-01	Sistem Pemeliharaan Terencana	TEK
HTC-SOP-OF-08	Pengelolaan Rantai Persediaan	LOG
HTC-SOP-OF-08-01	Prosedur Seleksi Supplier dan Subkontraktor	LOG
HTC-SOP-OF-11	Pengelolaan Pelanggan	MKT
HTC-SOP-OF-11-01	Tinjauan Kontrak	MKT
HTC-SOP-OF-16	Prosedur Legal	LGL

Sumber : Dokumentasi PT. HTC (2024)

Tabel 4.2 Standart Operation Procedure (SOP) Vessel

No. Dokumen	Nama Dokumen
HTC-SOP-VE-01	Peran dan Tanggung Jawab Personel Kapal
HTC-SOP-VE-02	Manajemen Pergantian Crew
HTC-SOP-VE-03	Pengendalian Dokumen
HTC-SOP-VE-04	Pengontrolan Pembelian
HTC-SOP-VE-05	Sertifikasi Kapal
HTC-SOP-VE-06	Perbaikan dan Keluhan
HTC-SOP-VE-07	Kesehatan, Keselamatan, dan Lingkungan (HSE)
HTC-SOP-VE-08	Manajemen Perawatan dan Perbaikan
HTC-SOP-VE-09	Manajemen Pengisian Bahan Bakar

HTC-SOP-VE-10	Manajemen Operasi
HTC-SOP-VE-11	Manajemen Perencanaan
HTC-SOP-VE-12	Navigasi
HTC-SOP-VE-13	Peniagaan
HTC-SOP-VE-14	Prosedur Tanggap Darurat dan Kesiapsiagaan Kapal

Sumber : Dokumentasi PT. HTC (2024)

Setiap kapal yang akan on-hire dibekali prosedur, prosedur tersebut disosialisasikan kepada setiap divisi kantor dan kapal. Prosedur ini juga akan diperbaharui setiap lima tahun sekali untuk menyesuaikan dengan regulasi yang ada. Dokumentasi distribusi prosedur dapat dilihat pada lampiran 3.

b. Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD)

Departemen operasional bertanggungjawab secara menyeluruh untuk mengeluarkan perlengkapan APD bagi semua personil yang ikut serta sebelum naik ke atas kapal. Nahkoda dan DPA bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal memenuhi persyaratan APD perusahaan setiap saat.

Jenis APD yang diwajibkan untuk operasi-operasi tertentu harus didasarkan atas penilaian resiko. QHSE *Manager* akan memastikan agar setiap operasi memiliki ketentuan yang jelas untuk pemakaian APD. Dalam kasus tertentu, para pelanggan boleh memiliki persyaratan sendiri untuk mengenakan APD – persyaratan ini harus dipatuhi setiap saat. Secara umum, PT Humpuss Transportasi Curah dimungkinkan untuk menerapkan persyaratan yang lebih ketat daripada yang dituntut oleh pelanggan tetapi tidak boleh kurang.

Sudah merupakan kebijakan perusahaan agar minimum APD yang dikenakan oleh para awak kapal pada waktu bekerja di atas kapal atau pada waktu penarikan (*towing*) atau penanganan *tug assist* atau pandu:

- 1) Baju terusan yang mencolok – standar perusahaan
- 2) *Work vest*
- 3) Sepatu boot berpengaman dengan sol tidak licin dan pelindung jari- standar perusahaan
- 4) Topi keras pengaman dengan tali pengikat dagu
- 5) Sarung tangan kulit pada waktu menangani kawat dan tali-temali

Contoh standar pemakaian APD PT. Humpuss Transportasi Curah dapat dilihat pada lampiran 4.

c. Pelaporan Penyelidikan Kecelakaan dan Insiden

Berikut adalah prosedur pelaporan jika ada insiden atau kecelakaan di PT. Humpuss Transportasi Curah :

- 1) Pelapor, Korban dan atau Nahkoda Kapal, bila memungkinkan, melaporkan kecelakaan atau insiden ke Team Tanggap Darurat PT. Humpuss Transportasi Curah dengan mengisi form Laporan Awal Kejadian / *Initial Report* (HTC-F-OF-HSE-04-02-01) jika insiden kantor, atau HTC-F-VE-DEK-07-01-01 - Form Laporan Insiden Kapal (bagi insiden kapal).
- 2) Korban atau pelapor harus segera diberikan penanganan sesuai dengan keparahan yang diderita.
- 3) Laporan awal kejadian diterima dan ditinjau oleh QHSE *Manager*/ DPA dan segera mengaktifkan Team Tanggap Darurat untuk menindaklanjuti insiden sesuai dengan tingkat keparahannya.
- 4) QHSE *Manager*/ DPA mengadakan pertemuan penyelidikan (investigasi) dalam kurun waktu 24 jam setelah kecelakaan terjadi. Pertemuan penyelidikan dihadiri Team Investigasi yang terdiri dari:
 - Korban bila memungkinkan / saksi mata
 - Supervisor atau Perwakilan dari Manajemen (Kantor)
 - Kepala Departemen / Atasan langsung
 - Petugas K3 (HSE) / DPA / Wakil DPAHasil dari pertemuan penyelidikan :
 - Penyebab kecelakaan
 - Tindakan perbaikan yang diambil untuk mencegah kecelakaan yang sama agar tidak terulang kembali
 - Kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan tersebut
 - Usulan sanksi yang akan diberikan kepada personil yang terkait
- 5) Laporan hasil investigasi dibuat kedalam form Laporan Penyelidikan Kecelakaan (HTC-F-OF-HSE-04-02-01) untuk disetujui oleh Direktur.
- 6) QHSE *Manager*/ DPA mendistribusikan Laporan Penyelidikan Kecelakaan kepada semua karyawan termasuk kronologis, Analisa dan rekomendasi untuk perbaikan dengan tujuan kejadian yang sama tidak terulang Kembali.
- 7) QHSE *Manager*/ DPA melaporkan kepada Departemen Tenaga Kerja dengan mengacu pada peraturan dan perundangan yang berlaku.

- 8) QHSE Manager/ DPA menyimpan catatan Laporan Penyelidikan Kecelakaan sebagai analisa data.

Contoh form laporan kecelakaan dan insiden dapat dilihat pada lampiran 5.

d. Penyelenggaraan Pelatihan Bagi Karyawan

Menggunakan input dari Matriks Kebutuhan *Training* Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lindung Lingkungan (K3LL), QHSE dan HRD Ass. Manager mempersiapkan, mengusulkan dan memelihara Program Pelatihan Teknis berkala di masa depan, semua proposal pelatihan dievaluasi kebutuhannya, apakah benar-benar diperlukan dan dapat dilakukan, serta lokasi pelatihan, biaya, waktu, jumlah kehadiran bahkan jenis pelatihan dan pertimbangan efisiensi. Daftar kualifikasi jabatan dan daftar kualifikasi personil dalam matriks kualifikasi/pelatihan mendasari evaluasi pelatihan yang dibutuhkan.

Program pelatihan dilaksanakan berdasarkan jadwal pelatihan. QHSE memastikan digunakannya sumber daya pelatihan yang mumpuni, ini biasa dari penyedia pelatihan eksternal atau melalui sumber internal. Karyawan dapat mengusulkan untuk mengikuti pelatihan umum. HRD *Assistant Manager* memilih penyedia pelatihan eksternal dan mengurus semua administrasinya.

Semua karyawan baru harus mengikuti program pelatihan induksi atau pengarahan yang terdiri dari profil PT. Humpuss Transportasi Curah, keselamatan dasar, perilaku keselamatan, sosialisasi Dokumentasi K3LL. Karyawan baru juga akan mendapatkan induksi keselamatan. Dokumentasi pelatihan dan induksi keselamatan dapat dilihat pada lampiran 6.

e. Pemeriksaan Kesehatan Rutin Bagi Karyawan

1) Pemeriksaan Kesehatan Sebelum Bekerja

- Ditujukan agar karyawan yang diterima berada dalam kondisi kesehatan yang setinggi-tingginya, tidak mempunyai penyakit menular yang akan mengenai karyawan lainnya dan cocok untuk pekerjaan yang akan dilakukan sehingga keselamatan dan kesehatan karyawan yang bersangkutan dan karyawan lainnya dapat dijamin.
- Pemeriksaan meliputi pemeriksaan fisik lengkap, kesegaran jasmani, rontgen paru-paru dan laboratorium rutin, serta pemeriksaan lain yang dianggap perlu.

- Pemeriksaan kesehatan sebelum kerja dibina dan dikembangkan mengikuti kemampuan perusahaan dan kemajuan kedokteran dalam keselamatan kerja.

2) Pemeriksaan Kesehatan Berkala

- Ditujukan untuk mempertahankan derajat kesehatan karyawan sesudah berada dalam pekerjaannya, serta menilai kemungkinan adanya pengaruh-pengaruh dari pekerjaan seawal mungkin yang perlu dikendalikan dengan usaha-usaha pencegahan.
- Pemeriksaan dilakukan sekurang-kurangnya satu tahun sekali.
- Pemeriksaan meliputi pemeriksaan fisik lengkap, kesegaran jasmani, rontgen paru-paru dan laboratorium rutin, serta pemeriksaan lain yang dianggap perlu.
- Pemeriksaan kesehatan berkala dilakukan sesuai dengan kebutuhan menurut jenis-jenis pekerjaan yang ada.
- Pemeriksaan kesehatan berkala dikembangkan mengikuti kemampuan perusahaan dan kemajuan kedokteran dalam keselamatan kerja.

3) Pemeriksaan Kesehatan Khusus

- Ditujukan untuk menilai adanya pengaruh-pengaruh dari pekerjaan tertentu terhadap karyawan tertentu.
- Pemeriksaan dilakukan pula terhadap :
 - Karyawan yang telah mengalami kecelakaan atau penyakit yang memerlukan perawatan yang lebih dari 2 (dua) minggu.
 - Karyawan yang berusia di atas 40 (empat puluh) tahun atau karyawan wanita dan karyawan cacat, serta karyawan muda yang melakukan pekerjaan tertentu.
 - karyawan yang terdapat dugaan-dugaan tertentu mengenai gangguan-gangguan kesehatannya.
- Pemeriksaan diadakan pula apabila terdapat keluhan-keluhan diantara karyawan atau atas pendapat umum di karyawan.

Contoh hasil atau laporan pemeriksaan kesehatan karyawan dapat dilihat pada lampiran 7.

f. **Komitmen Manajemen**

Manajemen puncak (Direktur) harus menunjukkan kepemimpinan dan komitmen terhadap sistem manajemen terintegrasi dengan :

- 1) Mengambil tanggung jawab untuk efektivitas sistem manajemen terintegrasi
- 2) Memastikan bahwa kebijakan perusahaan dan Tujuan, Sasaran dan Program ditetapkan untuk sistem manajemen terintegrasi dan sesuai dengan konteks dan arah strategis HTC
- 3) Memastikan integrasi persyaratan sistem manajemen terintegrasi dalam proses bisnis HTC
- 4) Mempromosikan penggunaan pendekatan proses dan pemikiran berbasis resiko
- 5) Memastikan bahwa sumber daya yang dibutuhkan untuk sistem manajemen terintegrasi yang tersedia
- 6) Mengkomunikasikan pentingnya manajemen mutu yang efektif dan sesuai dengan persyaratan sistem manajemen terintegrasi
- 7) Memastikan bahwa sistem manajemen terintegrasi mencapai hasil yang diinginkan
- 8) Terlibat, mengarahkan dan mendukung orang-orang untuk berkontribusi pada keefektifan sistem manajemen terintegrasi
- 9) Mempromosikan perbaikan
- 10) Mendukung peran manajemen lainnya untuk menunjukkan kepemimpinan mereka yang berlaku pada bidang tanggung jawab mereka.

Bukti komitmen mutu, K3, dan lingkungan PT. Humpuss Transportasi Curah dapat dilihat pada lampiran 8.

4. Kinerja Operasional PT. Humpuss Transportasi Curah

Di PT Humpuss Transportasi Curah kapal-kapal perusahaan terlibat dalam banyak kegiatan kapal tunda yang meliputi sebagai berikut ini :

- a. Operasi Penarikan Tongkang (*Barge Towing*)
- b. Operasi Penundaan (*Tug Assist*)
- c. Operasi Bongkar Muat Untuk Kapal Tongkang (Curah)

Dengan demikian, penting agar prosedur yang tepat dikembangkan untuk memastikan bahwa aspek keselamatan semua operasi ditangani. Hal yang juga sangat penting agar rapat keamanan/ rapat *toolbox* dilakukan di atas kapal sebelum

melakukan setiap operasi. Tim Manajemen Armada harus memastikan bahwa "Petunjuk penting" telah diberikan di atas kapal sebelum keberangkatan pelayaran kapal.

a. Instruksi Sebelum Keberangkatan (Departemen Operasi)

Manajer Operasi bertanggung jawab untuk memastikan bahwa instruksi penting dan rincian operasi diberikan untuk kapal sebelum keberangkatan dan bahwa instruksi tersebut diberikan secara tertulis bila mungkin (jika berlaku dan jika diketahui). Manajer Operasi bertanggung jawab untuk memastikan bahwa sebelum dimulainya operasi pelayaran ada kondisi berikut:

- 1) Peta dan publikasi lainnya yang cukup dengan koreksi terbaru di atas kapal.
- 2) Kapal memiliki semua publikasi detil terbaru yang akan mempengaruhi keselamatan navigasi.
- 3) Semua briefing keselamatan dan instruksi telah diberikan pada awak.
- 4) Semua instruksi keselamatan dan operasional Klien telah diberikan kepada kru
- 5) Memastikan ketersediaan logistik terkait dengan persediaan barang di kapal dan berkoordinasi dengan Departemen Logistik untuk pemenuhan permintaan barang dari kapal.
- 6) Melakukan koordinasi dengan *manning agent* PT. MCS Internasional (MCSI) untuk memastikan kesiapan *crew*. Evaluasi terhadap MCSI dilakukan minimal setahun sekali untuk menilai kinerja MCSI.
- 7) Memastikan seluruh dokumen perizinan dan sertifikat lengkap dan kapal berlaku sesuai dengan persyaratan yang berlaku.
- 8) Melakukan koordinasi dengan Departemen QHSE terkait setiap temuan dan persyaratan K3LL klien yang harus dipenuhi sebelum kapal beroperasi.

b. Monitoring dan Pelaporan (Departemen Operasi)

Manajer Operasi bertanggung jawab untuk melakukan pengawasan saat kapal beroperasi yaitu terhadap hal-hal berikut ini, namun tidak terbatas pada :

- 1) Melakukan *monitoring* terhadap kapal via *tracking* serta menerima laporan dari kapal secara berkala.
- 2) Memantau laporan harian kapal dalam rangka untuk memastikan bahan bakar dan air tawar tersedia cukup setiap saat.

- 3) Memastikan realisasi *shipment* untuk transportasi curah dengan menerima laporan dari kapal ataupun agen terkait dengan kapal sandar, proses *loading* dan *unloading*.
- 4) Menginformasikan kepada Departemen Marketing untuk *shipment* yang telah selesai dilakukan.
- 5) Membuat laporan rutin mencakup ketersediaan dan kesiapan armada berdasarkan proses *monitoring* dan proses persiapan. Laporan dibuat setiap awal bulan dan dikirim ke bagian marketing untuk ditindak lanjuti.

c. Kegiatan Operasional

Sebelum memulai operasi penundaan, rencana tindakan komprehensif tindakan (bagian dari rencana pelayaran kapal ke pelabuhan) harus disiapkan dan disepakati oleh Pandu dan Nahkoda - jika Pandu naik ke atas kapal - memperhitungkan semua faktor yang relevan, termasuk pasang surut, angin, visibilitas, kapal ukuran, jenis dan karakteristik, persyaratan Operator tambat. Sebuah pengetahuan yang baik dari jenis dan kemampuan kapal tunda dialokasikan untuk pekerjaan sangat penting, agar Pandu dan Nahkoda dapat memastikan kapal tunda keduanya cocok untuk tugas tersebut sehingga menjadi efektif, dan untuk memfasilitasi operasi yang aman.

Konflik atau ketidaksesuaian antara manuver yang diperlukan dengan kapal tunda harus segera diselesaikan sebelum operasi penarikan dimulai. Tanggung jawab untuk mengkoordinasikan operasi penundaan terletak dengan siapa pun yang memiliki perilaku kapal yang ditarik, yaitu apakah Nahkoda ataupun Pandu. Ketika berlabuh dan lepas dari dermaga, itu adalah tugas dari Nahkoda dan Pandu untuk memastikan bahwa kapal tersebut ditangani dengan cara yang aman dan terkendali, dengan memperhatikan keselamatan semua pihak yang terlibat, apakah itu di kapal tunda, pemegang tali atau tangga tambat dan pengguna sungai lainnya yang sesuai.

Rencana dan Persiapan sebelum memulai penundaan adalah termasuk dibawah ini :

- 1) Menilai ukuran dan tipe kapal atau tongkang yang akan ditarik dan keterbatasan penarikan
- 2) Konfirmasi jika tug sesuai, ukuran, pengawakan, personil jaga, Tenaga Kuda (HP), dan *Bollard Pull* (BP)

- 3) Kawat penarik (*tow wire*) dan peralatan penarikan cocok untuk rencana penundaan
- 4) Rute yang akan dilalui dan rencana pelayaran, termasuk waktu aman transit (siang/malam), waktu saat melalui jalur sempit, dibawah kolong jembatan atau jalur padat dan sibuk, belokan tajam dan dermaga sungai yang berdekatan
- 5) Memperhatikan setiap area dangkal, batasan pasang surut dan arus yang diperkirakan selama pelayaran. Daftar jembatan dengan tinggi maksimum dan minimum, tinggi air pasang untuk setiap lengkungan yang akan dilalui yang menunjukkan tinggi maksimum kolong jembatan
- 6) Perkiraan cuaca untuk antisipasi dilakukan sebelum pelayaran.
- 7) Konfirmasi kecukupan bahan bakar, air dan suku cadang diatas kapal
- 8) Informasi dan peringatan Navigasi
- 9) Kecepatan yang direkomendasikan untuk mematuhi peraturan di sungai
- 10) Pengaturan penyambungan dan pelepasan (*connection and disconnection*)
- 11) Stabilitas dari Kapal Tugboat dan Tongkang.
- 12) Rencana Kontingensi Darurat

Operasi pemanduan kapal, termasuk penarikan dan penambatan memiliki resiko yang tinggi, oleh karena itu nahkoda harus memastikan bahwa seluruh peralatan penarikan dan jangkar dalam keadaan yang siap digunakan dan telah diperiksa secara teratur. Nahkoda juga harus memastikan bahwa setiap personil sudah familiar dengan peralatan dan cara penggunaannya, bahwa harus selalu diingatkan jika terjadi kesalahan ataupun cedera akibat kecerobohan maupun peralatan yang tidak layak seperti tali yang sudah usang dan mudah putus, dapat mengakibatkan kecelakaan yang bisa berujung kepada fatal.

Integritas kekedapan kapal harus selalu dipertahankan setiap waktu. Ketika kapal tunda terlibat dalam setiap operasi penarikan, seluruh bukaan harus dipastikan dalam keadaan terikat dengan aman. Seluruh pintu kedap harus ditandai bahwa dalam keadaan harus selalu tertutup saat operasi penundaan.

Kait Penarik (*Towing Hook*), harus diperiksa setiap hari. Mekanisme pelepasan darurat pada towing hook harus diuji, baik lokal ataupun dipasang dari jauh, pada interval yang sesering mungkin untuk memastikan operasi yang benar. Semua peralatan penarik digunakan harus diperiksa dari kerusakan

sebelum melakukan maupun setelah menyelesaikan operasi penarikan. Awak yang terlibat dalam operasi penundaan harus selalu :

- 1) Memakai lifejacket yang disetujui dan APD lain yang sesuai (topi keselamatan, sepatu safety, dll) selama operasi
- 2) Memastikan bahwa wilayah kerja aman dan bebas dari bahaya licin atau tersandung
- 3) Tetap waspada dengan apa yang awak lain kerjakan dan menolak tali tambang kapal penarik yang rusak, sementara segera melaporkannya pada nahkoda.

Mesin dan peralatan lainnya harus dijaga sesuai spesifikasi pabrik dan selalu dijaga perawatannya. Peralatan seperti tali buangan (*heaving line*) dan penghubung harus panjang dan kuat yang layak. Semua peralatan harus diperiksa sebelum memulai setiap operasi. Peralatan *Life Saving Equipments* (LSA) harus tersedia untuk segera digunakan.

d. Kepuasan Pelanggan

Manajer Marketing & Keagenan mengirimkan formulir dan menerima masukan dari pelanggan :

- 1) Masukan dari pelanggan dengan menggunakan Form Kepuasan Pelanggan.
- 2) Formulir Kepuasan Pelanggan akan dikirim ke pelanggan setidaknya 1 (satu) tahun sekali atau setelah selesai/ berakhirnya setiap penyewaan.
- 3) Ringkasan dari kepuasan pelanggan akan dilakukan setidaknya sekali (1) tahun untuk tujuan pengkajian.

Dengan komunikasi berkala terhadap pelanggan sehingga dapat dipastikan untuk memenuhi kebutuhan pelanggan. Tanggung jawab Manajer Marketing & Keagenan adalah untuk memastikan bahwa:

- 1) Pelanggan dan calon pelanggan memiliki pemahaman yang baik dari layanan yang PT Humpuss Transportasi Curah berikan
- 2) Pelanggan dan calon pelanggan memiliki kontak yang jelas untuk penanganan pernyataan mereka, permintaan dan pesanan, termasuk perubahan
- 3) Pelanggan memahami prosedur perusahaan untuk penanganan ketidaksesuaian dan keluhan pelanggan.

Komplain pelanggan harus ditangani dengan cepat dan sepenuhnya dalam rangka untuk memberikan kepercayaan kepada pelanggan bahwa umpan balik

nya dihargai dan dianggap serius. Semua komplain dari pelanggan akan dicatat sebagai *Non-Conformance Report* (NCR), dengan tindakan korektif yang tepat dan tindakan pencegahan yang diambil. Sebuah jawaban resmi dikirim ke pelanggan oleh Dept. Marketing & Keagenan.

Ketidaksesuaian apapun, yang ditemukan melalui audit internal atau eksternal, pelaporan rutin atau masukan lainnya, ditangani dengan segera dan dengan cara yang memenuhi kedua pelanggan dan persyaratan hukum dan peraturan. Manajer Marketing & Keagenan memastikan bahwa kepuasan pelanggan dapat dicapai. Rekaman keluhan pelanggan dan non ketidaksesuaian akan dianggap sebagai catatan mutu. Contoh pengisian form kepuasan pelanggan dapat dilihat pada lampiran 9.

5. Identitas Responden

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil sample sebanyak 36 orang responden yang merupakan *crew* kapal di PT. Humpuss Transportasi Curah untuk mengisi kuesioner sebagai media pengumpulan data yang nantinya akan dijadikan sebagai bahan penelitian.

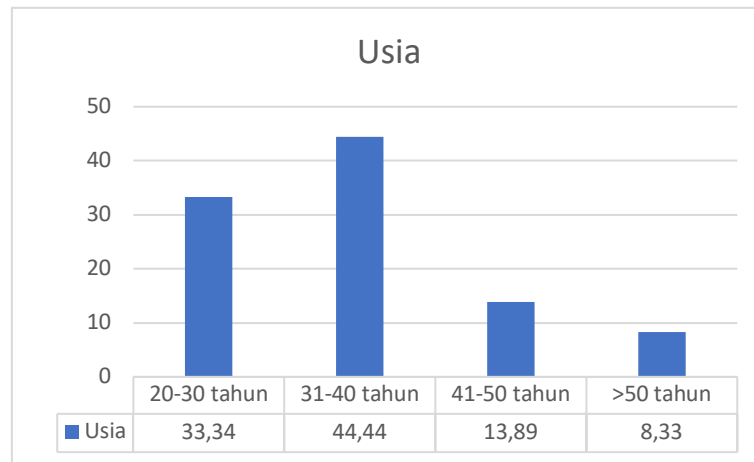
- a. Kuesioner dibagikan kepada 36 responden *crew* kapal di PT. Humpuss Transportasi Curah

Untuk mengetahui Pengaruh Implementasi QHSE terhadap Kinerja Operasional di PT. Humpuss Transportasi Curah, penulis akan mendeskripsikan data terlebih dahulu yang berupa profil responden berupa usia, jenis kelamin, serta lama bekerja.

Tabel 4.3 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Usia

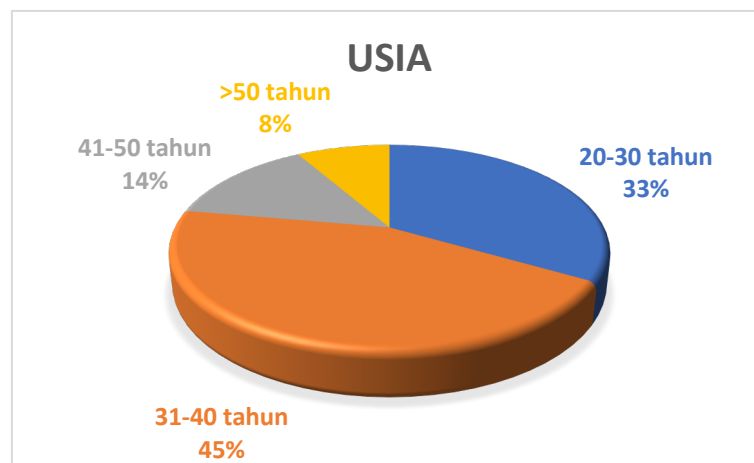
No.	Usia	Jumlah (orang)	Presentase (%)
1.	20 - 30 tahun	12	33,34%
2.	31 - 40 tahun	16	44,44%
3.	41 - 50 tahun	5	13,89%
4.	> 50 tahun	3	8,33%
Jumlah		36	100%

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)



Gambar 4.1 Grafik Responden Berdasarkan Usia

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)



Gambar 4.2 Diagram Responden Berdasarkan Usia

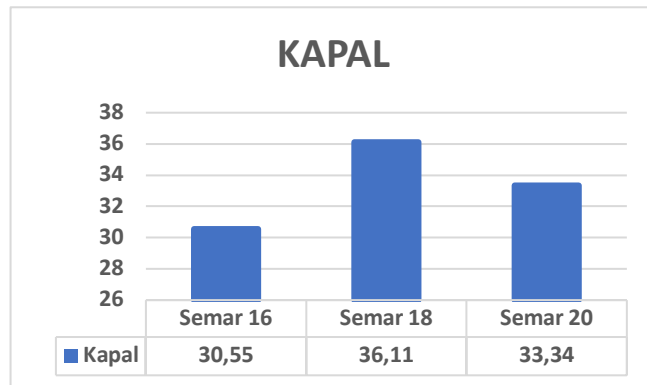
Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan tabel 4.3, dapat dilihat berdasarkan usia responden antara 22-30 tahun dengan jumlah 12 orang dengan presentasi 33,34% kemudian untuk urutan berikutnya yaitu responden yang berusia 31-40 tahun dengan jumlah responden sebanyak 16 orang dengan presentase 44,44%, kemudian diikuti dengan kelompok usia antara 41-50 tahun dengan jumlah 5 orang dengan presentase sebesar 13,89%, yang terakhir yaitu untuk usia >50 tahun yaitu 3 orang dengan jumlah presentasi 8,33%.

Tabel 4.4 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Kapal

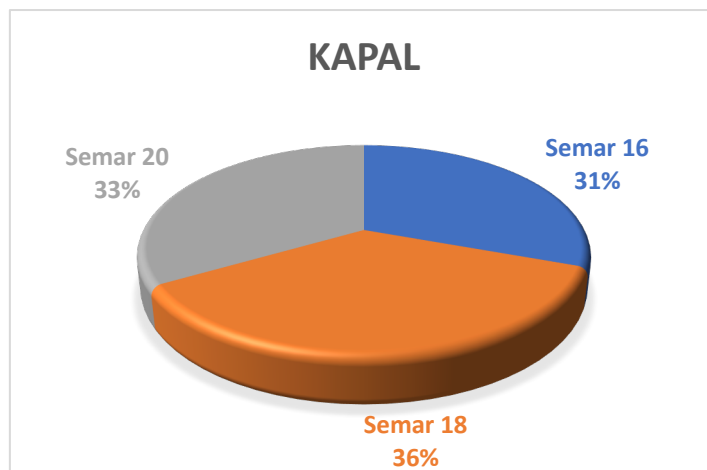
Uraian	Nama Kapal		
	Semar 16	Semar 18	Semar 20
Orang	11	13	12
Persen	30,55	36,11	33,34

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)



Gambar 4.3 Grafik Responden Berdasarkan Kapal

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)



Gambar 4.4 Diagram Responden Berdasarkan Kapal

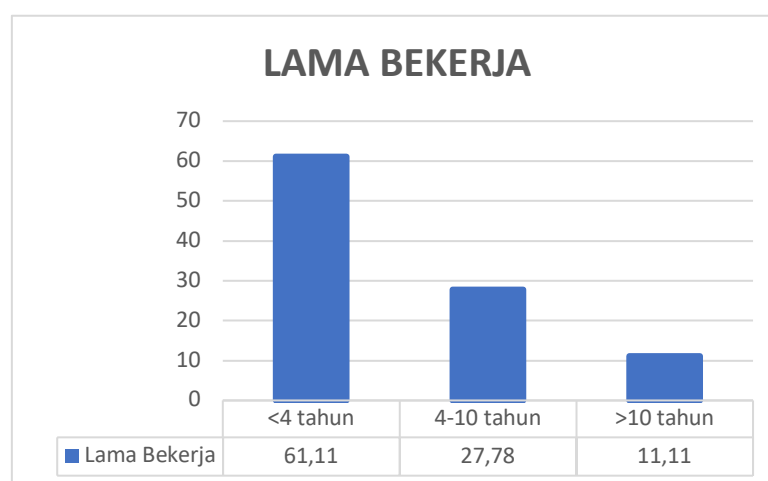
Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Dari data tabel 4.4, dalam penelitian responden berdasarkan nama kapal, semar 16 sebanyak 11 orang (30,55%), semar 18 sebanyak 13 orang (36,11%), dan semar 24 sebanyak 12 orang (33,34%).

Tabel 4.5 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Lama Bekerja

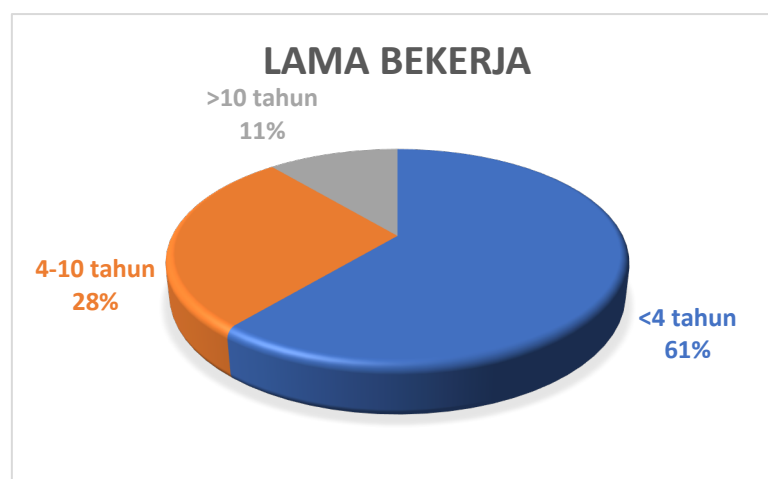
No.	Lama Bekerja	Jumlah (orang)	Presentase (%)
1.	< 4 tahun	22	61,11%
2.	4 - 10 tahun	10	27,78%
3.	> 10 tahun	4	11,11%
Jumlah		36	100%

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)



Gambar 4.5 Grafik Responden Berdasarkan Lama Bekerja

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)



Gambar 4.6 Diagram Responden Berdasarkan Lama Bekerja

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

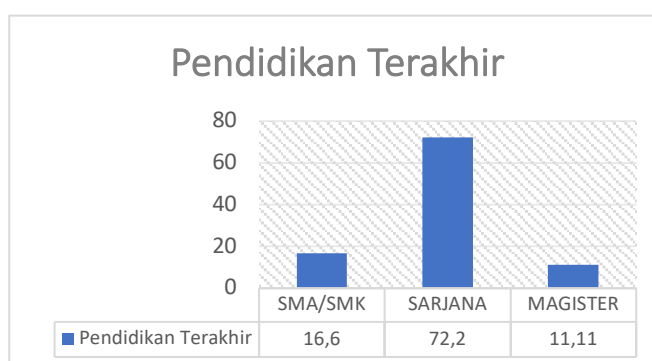
Dari data tabel 4.5 dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan lama bekerja < 4 tahun dengan jumlah 22 orang dengan presentase sebesar (61,11%), kemudian untuk responden yang lama bekerja 4 – 10 tahun dengan jumlah 10

orang sebesar (27,78%), dan responden untuk lama bekerja responden > 10 tahun dengan jumlah 4 orang sebesar (11,11%).

Tabel 4.6 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

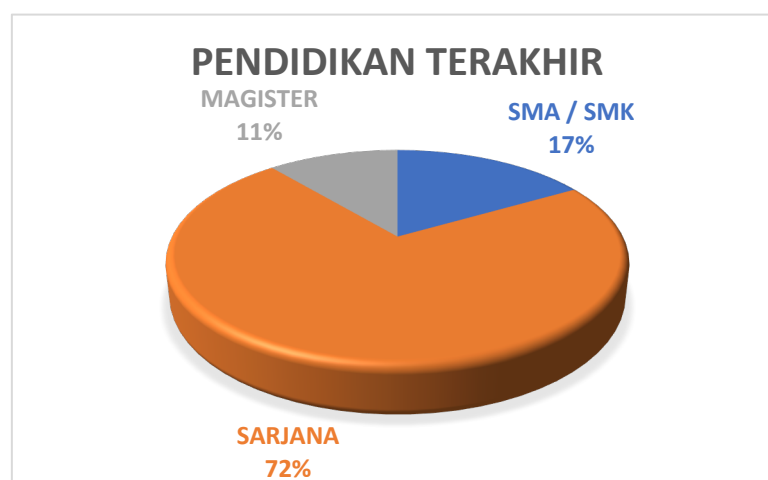
No.	Pendidikan Terakhir	Jumlah (orang)	Presentase (%)
1.	SMA/SMK	6	16,66%
2.	SARJANA	26	72,22%
3.	MAGISTER	4	11,11%
Jumlah		36	100%

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)



Gambar 4.7 Grafik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)



Gambar 4.8 Diagram Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Dari data tabel 4.6 dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan lama bekerja diposisi responden saat ini berdasarkan pendidikan terakhir responden antara SMA/SMK dengan jumlah 6 orang dengan presentase sebesar (16,6%), kemudian untuk responden yang pendidikan terakhirnya Sarjana dengan jumlah 26 orang sebesar (72,2%), dan responden untuk pendidikan terakhir Magister dengan jumlah 4 orang sebesar (11,11%).

B. ANALISIS DATA

1. Analisis Data Deskriptif

Analisis Statistika Deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2018). Deskripsi penelitian merupakan tanggapan yang diberikan oleh responden mengenai pengaruh implementasi *QHSE* terhadap kinerja operasional, yang diberikan kepada 36 responden dengan menggunakan metode kuesioner. Data hasil penelitian berupa tabel hasil perhitungan untuk variabel X dan tabel perhitungan untuk variabel Y dengan data terlampir. Sehingga untuk mengolah data yang diperoleh dari jawaban-jawaban pernyataan yang berasal dari kuesioner, maka hasil jawaban responden diolah berdasarkan indikator dari masing-masing variabel untuk variabel Implementasi *QHSE* (X) pada tabel 4.7, tabel 4.8, tabel 4.9, tabel 4.10, tabel 4.11 dan variabel Kinerja Operasional (Y) pada tabel 4.12, tabel 4.13, tabel 4.14, tabel 4.15, tabel 4.16.

a. Deskripsi Data untuk Variabel Implementasi *QHSE* (X)

Tabel 4.7 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Keselamatan

No.	Pernyataan	Jawaban Responden					Jumlah
		STS	TS	KS	S	SS	
1.	Saya selalu menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) di tempat kerja.	0	8	9	14	5	36
	Presentase	0%	22%	25%	39%	14%	100%

2.	Saya tidak pernah mengalami kecelakaan kerja akibat beban kerja yang berlebihan.	0	2	13	11	10	36
	Presentase	0%	5%	36%	31%	28%	100%
3.	Saya selalu mematuhi peraturan keselamatan yang ditetapkan perusahaan.	0	2	9	15	10	36
	Presentase	0%	5%	25%	42%	28%	100%
4.	Perusahaan memberikan tanggapan yang baik terhadap keluhan dan masalah keselamatan yang dilaporkan.	0	9	12	12	3	36
	Presentase	0%	25%	33%	33%	8%	100%
5.	Perusahaan menyediakan pelatihan yang memadai untuk membantu saya meningkatkan pengetahuan dan keterampilan tentang keselamatan kerja.	0	1	11	14	10	36
	Presentase	0%	2%	31%	39%	28%	100%

Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.7 dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator yaitu, untuk pernyataan nomor 1 terdapat 5 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (14%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 14 orang dengan responden (39%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 9 orang dengan responden (25%), yang menjawab

Tidak Setuju (TS) 8 orang dengan responden (22%), dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 2 terdapat 10 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (28%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 11 orang dengan responden (31%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 13 orang dengan responden (36%), yang menjawab Tidak Setuju (TS) 2 orang dengan responden (5%), dan tidak ada yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS). Pernyataan nomor 3 terdapat 10 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (28%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 15 orang dengan responden (42%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 9 orang dengan responden (25%), yang menjawab Tidak Setuju (TS) 2 orang dengan responden (5%), dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 4 terdapat 3 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (8%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 12 orang dengan responden (33%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 12 orang dengan responden (33%), yang menjawab Tidak Setuju (TS) 9 orang dengan responden (25%), dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 5 terdapat 10 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (28%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 14 orang dengan responden (39%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 11 orang dengan responden (31%), yang menjawab Tidak Setuju (TS) 1 orang dengan responden (2%), dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa dari 5 pernyataan dalam indikator keselamatan yang menjawab setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab sangat setuju, kurang setuju, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

Tabel 4.8 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Kesehatan

No.	Pernyataan	Jawaban Responden					Jumlah
		STS	TS	KS	S	SS	
6.	Peralatan kerja di tempat saya bekerja selalu dalam kondisi baik dan terawat.	0	10	12	13	1	36
	Presentase	0%	28%	33%	36%	3%	100%
7.	Perusahaan menyediakan	0	1	13	9	13	36

	pemeriksaan kesehatan / <i>Medical Check Up</i> (MCU) secara rutin bagi karyawan.						
	Presentase	0%	5%	36%	25%	36%	100%
8.	Perusahaan mengadakan kegiatan rekreasi bagi karyawan untuk mengurangi stres akibat beban kerja.	0	0	12	14	10	36
	Presentase	0%	0%	33%	38%	28%	100%
9.	Saya merasa peraturan kesehatan kerja yang ditetapkan oleh perusahaan membantu mencegah penyakit dan risiko kecelakaan kerja.	0	1	12	11	12	
	Presentase	0%	3%	33%	31%	33%	100%

Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.8 dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator yaitu, untuk pernyataan nomor 6 terdapat 1 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (3%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 13 orang dengan responden (36%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 12 orang dengan responden (33%), yang menjawab Tidak Setuju (TS) 10 orang dengan responden (28%) dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 7 terdapat 13 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (19%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 9 orang dengan responden (36%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 13 orang dengan responden (19%), yang menjawab Tidak Setuju (TS) 1 orang dengan responden (22%) dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Pernyataan

nomor 8 terdapat 10 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (14%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 14 orang dengan responden (39%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 12 orang dengan responden (42%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 9 terdapat 12 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (33%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 11 orang dengan responden (31%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 12 orang dengan responden (33%), yang menjawab Tidak Setuju (TS) 1 orang dengan responden (3%) dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa dari 4 pernyataan dalam indikator kesehatan yang menjawab kurang setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab sangat setuju, setuju, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

Tabel 4.9 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Kualitas

No.	Pernyataan	Jawaban Responden					Jumlah
		STS	TS	KS	S	SS	
10.	Saya mengikuti prosedur kerja yang telah ditetapkan oleh perusahaan untuk kesesuaian hasil kerja.	0	0	9	20	7	36
	Presentase	0%	0%	25%	56%	19%	100%
11.	Saya peduli terhadap kelengkapan dan kerapihan proses kerja sesuai standar yang ditetapkan perusahaan.	0	0	11	14	11	36
	Presentase	0%	0%	31%	38%	31%	100%

Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.9 dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator yaitu, untuk pernyataan nomor 10 terdapat 7 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (19%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 20 orang dengan responden (56%), yang

menjawab Kurang Setuju (KS) 9 orang dengan responden (25%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 11 terdapat 11 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (31%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 14 orang dengan responden (38%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 11 orang dengan responden (31%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa dari 2 pernyataan dalam indikator kualitas yang menjawab setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab sangat setuju, kurang setuju, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

Tabel 4.10 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Lingkungan

No.	Pernyataan	Jawaban Responden					Jumlah
		STS	TS	KS	S	SS	
12.	Saya merasa lingkungan kerja di perusahaan ini mendukung produktivitas kerja.	0	0	13	13	10	36
	Presentase	0%	0%	36%	36%	28%	100%

Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.10 dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator yaitu, untuk pernyataan nomor 12 terdapat 10 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (28%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 13 orang dengan responden (36%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 13 orang dengan responden (36%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Hal ini menunjukan bahwa dalam indikator Lingkungan yang menjawab setuju kan kurang setuju sama banyak dan lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab sangat setuju, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

Tabel 4.11 Rekapitulasi Jawaban Responden Pada Variabel Implementasi QHSE (X)

No. Pernyataan	Hasil Jawaban					Total Bobot
	STS	TS	KS	S	SS	
1	0	8	9	14	5	124
2	0	2	13	11	10	137
3	0	2	9	15	10	141
4	0	9	12	12	3	117
5	0	1	11	14	10	141
6	0	10	12	13	1	113
7	0	1	13	9	13	142
8	0	0	12	14	10	142
9	0	1	12	11	12	142
10	0	0	9	20	7	142
11	0	0	11	14	11	144
12	0	0	13	13	10	141
Jumlah	0	34	136	160	102	1.626
Presentase	0%	7,8%	31,5%	37,0%	23,6%	100%

Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Dari rekapitulasi data variabel X pada tabel 4.11 dapat dikatakan bahwa rata-rata responden untuk memilih menjawab Sangat Setuju (SS) = 23,6%, Setuju (S) = 37,0%, Kurang Setuju 31,5%, Tidak Setuju (TS) = 7,8%, Sangat Tidak Setuju (STS) = 0%. Sesuai hasil diatas mayoritas responden menjawab kuesioner penelitian dengan jawaban Setuju (S) dengan skor tertinggi 160. Tabel tersebut menunjukkan jawaban responden paling dominan adalah skala Setuju (S). Diketahui dari dimensi keselamatan, indikator yang paling berpengaruh adalah indikator peraturan keselamatan dan indikator pelatihan keselamatan kerja dengan total bobot 141 sedangkan indikator yang paling tidak berpengaruh adalah indikator komunikasi dan dukungan manajemen dengan total bobot 117. Dari dimensi kesehatan, indikator yang paling berpengaruh adalah indikator sarana dan pelayanan kesehatan, indikator sarana rekreasi, dan indikator peraturan kesehatan kerja dengan total bobot 142 sedangkan indikator yang paling tidak berpengaruh adalah indikator lingkungan kerja fisik dengan total bobot 113. Dari dimensi

kualitas, indikator yang paling berpengaruh adalah indikator kerapihan dan indikator kelengkapan dengan total bobot 144 sedangkan indikator paling tidak berpengaruh adalah indikator kesesuaian dengan total bobot 142. Dari dimensi lingkungan, indikator lingkungan kerja fisik dan lingkungan kerja non fisik menghasilkan total bobot 141. Dapat disimpulkan pada variabel Implementasi QHSE dimensi yang paling berpengaruh adalah dimensi kualitas, pada indikator kerapihan dan kelengkapan sedangkan dimensi yang paling tidak berpengaruh adalah dimensi kesehatan pada indikator lingkungan kerja fisik.

b. Deskripsi Data untuk Variabel Kinerja Operasional (Y)

Tabel 4.12 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Biaya (Cost)

No.	Pernyataan	Jawaban Responden					Jumlah
		STS	TS	KS	S	SS	
1.	Proses operasional berjalan lancar sehingga frekuensi klaim garansi berkurang.	0	0	12	12	12	36
	Presentase	0%	0%	33%	33%	33%	100%
2.	Penerapan QHSE memengaruhi penurunan biaya operasional perusahaan tanpa mengurangi kualitas jasa yang diberikan.	0	0	12	11	13	36
	Presentase	0%	0%	33%	31%	36%	100%

Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.12 dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator yaitu, untuk pernyataan nomor 1 terdapat 12 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (33%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 12 orang dengan responden (33%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 12 orang dengan responden (33%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 2 terdapat

13 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (36%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 11 orang dengan responden (31%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 12 orang dengan responden (33%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa dari 2 pernyataan dalam indikator biaya (*cost*) yang menjawab sangat setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab setuju, kurang setuju, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

Tabel 4.13 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Kualitas (*Quality*)

No.	Pernyataan	Jawaban Responden					Jumlah
		STS	TS	KS	S	SS	
3.	Saya bekerja sesuai prosedur kerja yang mengacu pada ISO 9001 sehingga kualitas jasa yang diberikan sangat baik	0	0	10	15	11	36
	Presentase	0%	0%	28%	42%	31%	100%
4.	Saya menjamin kualitas jasa yang disediakan perusahaan dapat diandalkan.	0	1	8	11	16	36
	Presentase	0%	3%	22%	31%	44%	100%
5.	Klien puas dan minim komplain terhadap kinerja operasional perusahaan.	0	0	10	15	11	36
	Presentase	0%	0%	28%	42%	31%	100%

Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.13 dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator yaitu, untuk pernyataan nomor 3 terdapat 11 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (31%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 15 orang dengan responden (42%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 10 dengan responden (28%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 4 terdapat 16 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (44%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 11 orang dengan responden (31%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 8 orang dengan responden (22%), dan yang menjawab Tidak Setuju (TS) 1 orang dengan responden (3%), dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 5 terdapat 11 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (31%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 15 orang dengan responden (42%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 10 orang dengan responden (28%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa dari 3 pernyataan dalam indikator kualitas (*quality*) yang menjawab setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab sangat setuju, kurang setuju, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

Tabel 4.14 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Fleksibilitas (*Fleksibility*)

No.	Pernyataan	Jawaban Responden					Jumlah
		STS	TS	KS	S	SS	
6.	Perusahaan mampu mengelola proses operasional yang dinamis tanpa mengurangi kualitas jasa yang diberikan.	0	0	8	11	17	36
	Presentase	0%	0%	22%	31%	47%	100%
7.	Melalui penerapan QHSE, perusahaan mampu	0	0	9	15	12	36

	mengidentifikasi peluang.						
	Presentase	0%	0%	25%	42%	33%	100%
8.	Perusahaan mampu mengelola perubahan mendadak dalam logistik, seperti keterlambatan dan permintaan mendesak.	0	1	15	10	10	36
	Presentase	0%	3%	42%	28%	28%	100%
9.	Perusahaan mampu menyesuaikan strategi operasional terhadap hambatan dan masalah dalam proses operasional.	0	0	10	12	14	
	Presentase	0%	0%	28%	33%	39%	100%
10.	Perusahaan mampu mengoptimalkan kegiatan <i>supply chain</i> .	0	1	8	12	15	
	Presentase	0%	3%	22%	33%	42%	100%

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.14 dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator yaitu, untuk pernyataan nomor 6 terdapat 17 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (47%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 11 orang dengan responden (31%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 8 orang dengan responden (22%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 7 terdapat 12 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (33%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 15 orang dengan responden (42%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 9 dengan responden (25%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 8 terdapat 10 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (28%) dari total

responden, yang menjawab Setuju (S) 10 orang dengan responden (28%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 15 orang dengan responden (42%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 9 terdapat 14 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (39%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 12 orang dengan responden (33%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 10 orang dengan responden (28%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 10 terdapat 15 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (28%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 12 orang dengan responden (28%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 8 orang dengan responden (42%), yang menjawab Tidak Setuju (TS) 1 orang dengan responden (3%) dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa dari 5 pernyataan dalam indikator fleksibilitas (*flexibility*) yang menjawab sangat setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab setuju, kurang setuju, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

Tabel 4.15 Tanggapan Responden Terhadap Dimensi Penyampaian (*Delivery*)

No.	Pernyataan	Jawaban Responden					Jumlah
		STS	TS	KS	S	SS	
11.	Proses operasional terlaksana sesuai jadwal tanpa penundaan yang diakibatkan oleh kecelakan kerja.	0	0	10	13	13	36
	Presentase	0%	0%	28%	36%	36%	100%
12.	Perusahaan konsisten dalam menjaga ketepatan waktu dalam setiap aspek operasionalnya.	0	1	14	10	11	36
	Presentase	0%	3%	39%	28%	31%	100%

Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.15 dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator yaitu, untuk pernyataan nomor 11 terdapat 13 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (36%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 13 orang dengan responden (36%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 10 orang dengan responden (28%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pernyataan nomor 12 terdapat 11 orang yang menjawab Sangat Setuju (SS) dengan responden (33%) dari total responden, yang menjawab Setuju (S) 10 orang dengan responden (58%), yang menjawab Kurang Setuju (KS) 14 orang dengan responden (8%), yang menjawab Tidak Setuju (TS) 1 orang dengan responden (3%), dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa dari 2 pernyataan dalam indikator penyampaian (*delivery*) yang menjawab kurang setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab sangat setuju, setuju, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

Tabel 4.16 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Pada Variabel Kinerja Operasional (Y)

No. Pernyataan	Hasil Jawaban					Total Bobot
	STS	TS	KS	S	SS	
1	0	0	12	12	12	144
2	0	0	12	11	13	145
3	0	0	10	15	11	145
4	0	1	8	11	16	150
5	0	0	10	15	11	145
6	0	0	8	11	17	153
7	0	0	9	15	12	147
8	0	1	15	10	10	137
9	0	0	10	12	14	148
10	0	1	8	12	15	149
11	0	0	10	13	13	147
12	0	1	14	10	11	139
Jumlah	0	4	126	147	155	1.749
Presentase	0%	1,0%	29,1%	34,0%	35,8%	100%

Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Dari rekapitulasi data variabel Y pada tabel 4.16 dapat dikatakan bahwa rata-rata responden untuk memilih menjawab Sangat Setuju (SS) = 35,8%, Setuju (S) = 34,0%, Kurang Setuju 29,1%, Tidak Setuju (TS) = 1,0%, Sangat Tidak Setuju (STS) = 0%. Sesuai hasil diatas mayoritas responden menjawab kuesioner penelitian dengan jawaban Sangat Setuju (SS) dengan skor tertinggi 155. Tabel tersebut menunjukkan jawaban responden paling dominan adalah skala Sangat Setuju (SS). Diketahui dari dimensi biaya (*cost*), indikator yang paling berpengaruh adalah indikator biaya kualitas dengan total bobot 145 sedangkan indikator yang paling tidak berpengaruh adalah indikator biaya jaminan atau garansi dengan total bobot 144. Dari dimensi kualitas, indikator yang paling berpengaruh adalah indikator kualitas produk (keandalan) dengan total bobot 150 sedangkan indikator yang paling tidak berpengaruh adalah indikator kualitas produk (*output* dan *komplain*) dengan total bobot 145. Dari dimensi fleksibilitas (*flexibility*), indikator yang paling berpengaruh adalah indikator fleksibilitas sistem operasi dengan total bobot 153 sedangkan indikator paling tidak berpengaruh adalah indikator fleksibilitas logistik dengan total bobot 137. Dari dimensi penyampaian (*delivery*), indikator yang paling berpengaruh adalah indikator kecepatan waktu operasional dengan total bobot 147 sedangkan indikator paling tidak berpengaruh adalah indikator ketepatan waktu operasional dengan total bobot 139. Dapat disimpulkan pada variabel Kinerja Operasional dimensi yang paling berpengaruh adalah dimensi fleksibilitas (*flexibility*) pada indikator fleksibilitas sistem operasi sedangkan dimensi yang paling tidak berpengaruh adalah dimensi fleksibilitas (*flexibility*) pada indikator fleksibilitas logistik.

2. Uji Validitas

Uji validitas ini digunakan untuk mengetahui tingkat validitas dari kuesioner yang digunakan dalam pengumpulan data. Kuesioner dikatakan *valid* jika pernyataan pada kuesioner mampu mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut (Ghozali, 2018). Uji validitas dikerjakan melalui penggunaan total skor tiap-tiap variabel yang diambil secara menjumlahkan keseluruhan skor yang diperoleh, nantinya item-item tersebut mampu memberikan informasi tentang kemampuan variabel dalam mendukung penelitian oleh peneliti yang dilakukan kepada 45 responden. Dilakukan uji validitas oleh peneliti dengan bantuan aplikasi

pengelola SPSS. Pengujian ini membandingkan antara r_{hitung} dengan r_{tabel} atau dengan melihat kolom signifikan pada setiap r_{hitung} .

Sehingga dihasilkan nilai Df sebesar 36 maka nilai r-tabel dengan tingkat signifikansi 5% atau 0,05 adalah 0,329 . Keseluruhan r_{tabel} dapat dilihat pada lampiran 10. Apabila hasil dari r_{hitung} lebih besar daripada r_{tabel} , maka data tersebut dikatakan *valid* atau dengan kata lain, item atau pernyataan memiliki korelasi yang positif. Pada penelitian ini hasil uji validitas dapat disimpulkan sebagai berikut :

1) Uji Validitas Variabel Implementasi *QHSE* (X)

Tabel 4.17 Hasil Uji Validitas Variabel Implementasi *QHSE* (X)

Variabel	Item	Pearson Correlation / R Hitung	R Tabel	Sig.	Keterangan
Implementasi <i>QHSE</i>	X1.1	0,785	0,329	0,000	Valid
	X1.2	0,905	0,329	0,000	Valid
	X1.3	0,893	0,329	0,000	Valid
	X1.4	0,741	0,329	0,000	Valid
	X1.5	0,893	0,329	0,000	Valid
	X1.6	0,827	0,329	0,000	Valid
	X1.7	0,927	0,329	0,000	Valid
	X1.8	0,764	0,329	0,000	Valid
	X1.9	0,841	0,329	0,000	Valid
	X1.10	0,710	0,329	0,000	Valid
	X1.11	0,882	0,329	0,000	Valid
	X1.12	0,829	0,329	0,000	Valid

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan Tabel 4.17, uji validitas Implementasi *QHSE* (X), semua butir pernyataan dinyatakan *valid*, karena setiap *person correlation* atau $r_{hitung} > r_{tabel}$, dengan tingkat signifikansi 5% dan nilai signifikansi $< 0,05$. Untuk r tabel 0,329 diperoleh dari r_{tabel} , statistik dimana nilai $df = n-2$ dapat dilihat pada lampiran 10. Pada tabel uji validitas tersebut mempunyai r_{hitung} mulai dari yang paling rendah hingga tertinggi yaitu 0,710 sampai 0,927 $> r_{tabel}$ yaitu 0,329.

2) Uji Validitas Variabel Kinerja Operasional (Y)

Tabel 4.18 Hasil Uji Validitas Variabel Kinerja Operasional (Y)

Variabel	Item	Pearson Correlation / R Hitung	R Tabel	Sig.	Keterangan
Kinerja Operasional	Y1.1	0,907	0,329	0,000	Valid
	Y1.2	0,732	0,329	0,000	Valid
	Y1.3	0,783	0,329	0,000	Valid
	Y1.4	0,499	0,329	0,002	Valid
	Y1.5	0,674	0,329	0,000	Valid
	Y1.6	0,462	0,329	0,005	Valid
	Y1.7	0,775	0,329	0,000	Valid
	Y1.8	0,534	0,329	0,001	Valid
	Y1.9	0,607	0,329	0,000	Valid
	Y1.10	0,678	0,329	0,000	Valid
	Y1.11	0,777	0,329	0,000	Valid
	Y1.12	0,797	0,329	0,000	Valid

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan Tabel 4.18, uji validitas Kinerja Operasional (Y), semua butir pernyataan dinyatakan *valid*, karena setiap *person correlation* atau $r_{hitung} > r_{tabel}$, dengan tingkat signifikansi 5% dan nilai signifikansi $< 0,05$. Pada tabel uji validitas tersebut mempunyai r_{hitung} mulai dari yang paling rendah hingga tertinggi yaitu 0,462 sampai 0,907 $> r_{tabel}$ yaitu 0,329. Gambar hasil output SPSS uji validitas variabel (X) dan (Y) dapat dilihat pada lampiran 11.

3. Uji Reliabilitas

Suatu derajat konsistensi dari instrument bersangkutan disebut dengan reliabilitas. Instrumen akan *reliable* bila memiliki hasil yang tetap. Uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan metode *Cronbach Alpha* pada SPSS guna mencari tahu apakah jawaban dari responden tersebut dapat *reliable* atau tidak. Jawaban dianggap *reliable* apabila nilai koefisien *Cronbach Alpha* $> 0,60$. Berikut ini hasil uji reliabilitas yang dilakukan dalam penelitian ini :

1) Variabel Implementasi QHSE (X)

Tabel 4.19 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Implementasi QHSE (X)

Variabel	<i>Cronbach Alpha</i>	Keterangan
Implementasi QHSE	0,959	Reliabel

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan tabel 4.19 dapat disimpulkan bahwa nilai *Cronbach Alpha* sebesar $0.959 > 0.60$. Untuk variabel Implementasi *QHSE* dinyatakan *reliable*.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.959	12

Gambar 4.9 Hasil Output SPSS Uji Reliabilitas Variabel Implementasi QHSE (X)

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

2) Variabel Kinerja Operasional (Y)

Tabel 4.20 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Kinerja Operasional (Y)

Variabel	<i>Cronbach Alpha</i>	Keterangan
Kinerja Operasional	0.896	Reliabel

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan tabel 4.20 dapat disimpulkan bahwa nilai *Cronbach Alpha* sebesar $0.896 > 0.60$. Untuk variabel Kinerja Operasional dinyatakan *reliable*.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.896	12

Gambar 4.10 Hasil Output SPSS Uji Reliabilitas Variabel Kinerja Operasional (Y)

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

4. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari hubungan antara variabel bebas (implementasi *QHSE*) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas

(kinerja operasional) yang dinyatakan dalam (Y) yang disimbolkan dengan r , nilai r dapat dihitung dengan menggunakan SPSS.

Berdasarkan tabel 4.11 dan tabel 4.16, antara variabel X dengan Y diperoleh nilai-nilai sebagai berikut:

$$\Sigma X = 1.626$$

$$\Sigma Y = 1.749$$

$$\Sigma X^2 = 76.040$$

$$\Sigma Y^2 = 86.595$$

$$\Sigma XY = 80.895$$

$$n = 36$$

Analisis koefisien korelasi dengan menggunakan rumus adalah sebagai berikut :

$$r = \frac{n\Sigma XY - \Sigma X \Sigma Y}{\sqrt{(n\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2)(n\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2)}}$$

$$r = \frac{36 \times 80.895 - 1.626 \times 1.749}{\sqrt{(36 \times 76.040) - (1.626)^2)(36 \times 86.595 - (1.749)^2)}}$$

$$r = \frac{2.912.220 - 2.843.874}{\sqrt{(2.737.440) - (2.643.876)(3.117.420 - 3.059.001)}}$$

$$r = \frac{68.346}{\sqrt{(93.564)(58.419)}}$$

$$r = \frac{68.346}{305,8823 \times 241,7002} = \frac{68.346}{73.931,813086} = 0,924$$

Hasil analisis koefisien korelasi dengan perhitungan dengan program SPSS adalah sebagai berikut :

Tabel 4.21 Hasil Uji Koefisien Korelasi Variabel (X) dan (Y)

Variabel	<i>Pearson Correlation</i>	Keterangan
Implementasi QHSE	0.924	Korelasi Sangat Kuat
Kinerja Operasional	0.924	Korelasi Sangat Kuat

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan Tabel 4.21 hasil perhitungan SPSS tersebut, diperoleh nilai sebesar 0,924 yang artinya terdapat hubungan cukup kuat antara variabel implementasi *QHSE* (X) dengan variabel kinerja operasional (Y). Untuk nilai signifikansi dari variabel X dan Y yaitu $0,000 < 0,05$ dimana lebih kecil dari

signifikansi yang telah ditentukan artinya kedua variabel berkorelasi atau saling berhubungan positif.

Correlations

		Implementasi QHSE	Kinerja Operasional
Implementasi QHSE	Pearson Correlation	1	.924**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	37	36
Kinerja Operasional	Pearson Correlation	.924**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	36	36

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Gambar 4.11 Hasil Output SPSS Uji Koefisien Korelasi Variabel (X) dan (Y)

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

5. Uji Normalitas

Ghozali menjelaskan bahwa uji normalitas dilakukan untuk menguji apakah variabel independen dan dependen dalam model regresi berdistribusi normal (Ghozali, 2018). Model regresi yang baik adalah distribusi data normal atau mendekati normal. Pengujian normalitas pada penelitian ini dengan menggunakan uji Kolmogorov -Smirnov. Residual berdistribusi normal bila tingkat signifikansinya lebih besar dari 0,05.

Tabel 4.22 Nilai Residual Dari Total Variabel (X) dan (Y)

TOTAL X	TOTAL Y	NILAI RESIDUAL
50	56	388.605
38	44	.65173
57	60	277.273
45	48	-.46159
33	36	-369.591
54	60	496.415
47	51	107.747
35	37	-415.686
55	57	123.368
45	52	353.841

34	40	-.42638
56	58	150.321
48	47	-365.301
34	38	-242.638
55	55	-.76632
42	46	-.27017
31	41	276.504
57	52	-522.727
44	49	126.889
31	41	276.504
55	56	.23368
44	46	-173.111
36	41	-.88733
53	54	-.30537
43	49	199.936
35	45	384.314
57	54	-322.727
47	53	307.747
36	40	-188.733
54	56	.96415
46	45	-419.206
38	44	.65173
51	53	.15557
47	48	-192.253
37	43	.38220
56	54	-249.679

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Untuk mendeteksi 36 data berdistribusi normal, probabilitas signifikansi data haruslah di atas tingkat kepercayaan $\geq 0,05$ atau 5%. Sebagaimana ditampilkan pada gambar 4.12 berikut :

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		36
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.59640696
Most Extreme Differences	Absolute	.079
	Positive	.060
	Negative	-.079
Test Statistic		.079
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Gambar 4.12 Hasil Output SPSS Uji Normalitas Variabel (X) dan (Y)

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Uji normalitas pada gambar 4.12 dilakukan menggunakan uji statistik Kolmogorov-Smirnov, yang menunjukkan hasil signifikansi sebesar 0,200 yang berarti nilai tersebut lebih besar dari 0,05. Maka artinya data tersebut berdistribusi normal.

6. Uji Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi linier sederhana digunakan untuk mengetahui ada tidaknya kelinieran antara variabel implementasi QHSE (X) terhadap kinerja operasional (Y). Jika nilai $\text{Sig} < 0,05$ maka terdapat pengaruh X terhadap Y. Berdasarkan tabel 4.11 dan tabel 4.16, antara variabel X dengan Y diperoleh nilai-nilai sebagai berikut:

$$\Sigma X = 1.626$$

$$\Sigma Y = 1.749$$

$$\Sigma X^2 = 76.040$$

$$\Sigma Y^2 = 86.595$$

$$\Sigma XY = 80.895$$

$$n = 36$$

Analisis regresi linear sederhana dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$Y = a + bX$$

Mencari Koefisien arah regresi linier (*b*)

$$b = \frac{n\Sigma XY - (\Sigma X)(\Sigma Y)}{n\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2}$$

$$b = \frac{36 \times 80.895 - 1.626 \times 1.749}{36 \times 76.040 - (1.626)^2}$$

$$b = \frac{2.912.220 - 2.843.874}{2.737.440 - 2.643.876}$$

$$b = \frac{68.346}{93.564} = 0,730$$

Mencari Variabel Konstan (a)

$$a = \frac{(\Sigma Y) - b \Sigma X}{n}$$

$$a = \frac{1.749 - 0,73047325 \times 1.626}{36}$$

$$a = \frac{1.749 - 1.187,7495045}{36} = \frac{561,250495}{36} = 15,590$$

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	15.590	2.375		6.565	.000
Implementasi QHSE	.730	.052	.924	14.136	.000

a. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Gambar 4.13 Hasil Output SPSS Uji Analisis Regresi Linier Sederhana Variabel (X) dan (Y)

Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Diketahui nilai *Constant* (a) sebesar 15,590, sedangkan nilai Lingkungan Bisnis (b /koefisien regresi) sebesar 0,730.

Persamaan regresinya dapat ditulis :

$$Y = a + bX$$

$$Y = 15,590 + 0,730X$$

Persamaan tersebut dapat diterjemahkan bahwa konstanta sebesar 15,590 mengandung arti nilai konsisten variabel Kinerja Operasional adalah sebesar 15,590. Koefisien regresi X sebesar 0,730 menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai Kinerja Operasional, maka nilai Implementasi QHSE bertambah sebesar 0,730. Koefisien regresi tersebut bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh variabel X terhadap Y adalah positif.

a. Uji Determinasi (R^2)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.924 ^a	.855	.850	2.634

a. Predictors: (Constant), Implementasi QHSE

Gambar 4.14 Hasil Output SPSS Uji Determinasi (R^2) Variabel (X) dan (Y)
Sumber : Peneiti, data diolah (2024)

Tabel 4.14 menunjukkan besarnya nilai korelasi/hubungan (R) yaitu sebesar 0,924. Dari output tersebut diperoleh koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,855, yang menjelaskan bahwa pengaruh variabel bebas (Implementasi QHSE) terhadap variabel terikat (Kinerja Operasional) adalah sebesar 85,5%.

7. Uji Hipotesis (Uji T)

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	15.590	2.375		6.565	.000
Implementasi QHSE	.730	.052	.924	14.136	.000

a. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Gambar 4.15 Hasil Output SPSS Uji Hipotesis Variabel (X) dan (Y)
Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

- Berdasarkan nilai signifikansi dari tabel 4.15, *coefficients* diperoleh nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel Implementasi QHSE (X) berpengaruh signifikan terhadap variabel Kinerja Operasional (Y).
- Berdasarkan nilai t diketahui nilai t_{hitung} sebesar $14,136 > t_{tabel} 2,032$, sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara Implementasi QHSE terhadap Kinerja Operasional PT Humpuss Transportasi Curah.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dalam penelitian ini membahas antara Pengaruh “Implementasi *Quality, Health, Safety, and Environment* (QHSE) terhadap Kinerja Operasional”. Dari hasil evaluasi

dan pengujian yang diperoleh dari hipotesis, peneliti memperoleh pemecahan masalah sebagai berikut :

1. Regresi X terhadap Y diperoleh nilai $Y = 15,590 + 0,730X$. Dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa pengaruh implementasi QHSE terhadap kinerja operasional adalah searah (positif). Hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif 0,730 yang mengandung arti bahwa setiap kenaikan satu satuan dari implementasi QHSE maka diikuti dengan kenaikan kinerja operasional sebesar 0,850 satuan. Demikian pula sebaliknya, jika implementasi QHSE mengalami penurunan satu satuan maka kinerja operasional akan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,850 satuan.
2. Koefisien Determinasi X terhadap Y diperoleh nilai koefisien determinasi sebesar 0,855. Besarnya kontribusi dari variabel implementasi QHSE terhadap kinerja operasional PT Humpuss Transportasi Curah sebesar 85,5% sedangkan sisanya 14,5% disebabkan oleh faktor-faktor lain yang tidak dianalisis dalam penelitian ini.
3. Pada pengujian hipotesis diketahui nilai $p\text{-value (Sig.) } 0,000 < 0,05$ dan nilai $t_{hitung} 14,136 > t_{tabel} 2,032$ sehingga dapat disimpulkan bahwa bahwa H_0 ditolak H_a diterima yang berarti terdapat pengaruh yang signifikan antara Implementasi QHSE terhadap Kinerja Operasional PT Humpuss Transportasi Curah.

Dari keterangan diatas dapat diinterpretasikan bahwa implementasi QHSE mempunyai hubungan positif terhadap kinerja operasional PT Humpuss Transportasi Curah.

Alternatif pemecahan masalah merupakan suatu pilihan solusi yang dinilai paling optimal untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dalam masalah ini mungkin dapat melakukan uji coba dengan pemecahan masalah yang terbaik dengan mencoba satu alternatif yang paling efektif dan sesuai dengan kondisi pekerja serta kondisi perusahaan untuk mengoptimalkan implementasi QHSE sehingga kinerja operasional dapat meningkat. Pada umumnya pengambilan keputusan akan menggunakan penelitian berdasarkan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan alternatif mana yang paling baik untuk memecahkan masalah. Adapun alternatif-alternatif pemecahan masalah setelah menganalisis data di atas antara lain :

1. Penciptaan Lingkungan Kerja dan Budaya Kerja yang Berkualitas

Membangun lingkungan kerja yang kondusif dan produktif adalah tanggung jawab bersama antara perusahaan dan karyawan. Berikut beberapa strategi yang dapat diterapkan untuk mencapai tujuan tersebut : perhatikan (pencahayaannya, ventilasi, dan

suhu ruangan), sediakan fasilitas yang memadai (kursi yang nyaman, meja dengan ukuran yang pas, peralatan kerja yang lengkap, akses internet yang stabil, ruang bersama yang nyaman untuk beristirahat/bersosialisasi), serta dorong komunikasi yang terbuka dan transparan antara pemimpin dan karyawan. Berikan kesempatan kepada karyawan untuk menyampaikan ide dan *concerns* mereka.

2. Sumber Daya dan Perlengkapan

Menyediakan perlengkapan kerja yang memadai dan dalam kondisi baik untuk mendukung produktivitas. Menggunakan teknologi terbaru untuk mendukung kerja yang lebih efisien dan produktif.

3. Kebersihan dan Kerapihan

Melakukan pembersihan rutin dan memastikan kebersihan seluruh area kerja. Menyediakan tempat penyimpanan yang cukup untuk menjaga kerapihan dan mengurangi kekacauan.

4. Digitalisasi dan Teknologi Informasi

Menggunakan Sistem Manajemen Transportasi / *Transportation Management System* (TMS) untuk mengoptimalkan rute, melacak pengiriman secara real-time, dan meningkatkan efisiensi transportasi. Mengadopsi Sistem Manajemen Gudang / *Warehouse Management System* (WMS) untuk meningkatkan visibilitas inventaris, mengotomatisasi proses gudang, dan mengurangi waktu penanganan.

5. Pengelolaan Inventaris yang Efisien

Mengadopsi strategi *Just-In-Time* (JIT) untuk mengurangi jumlah inventaris yang disimpan dan meningkatkan respon terhadap permintaan yang berubah. Menggunakan teknik pengelolaan persediaan dinamis untuk menyesuaikan tingkat persediaan berdasarkan data permintaan *real-time* dan tren pasar.

6. Optimisasi *Supply Chain*

Memiliki beberapa pemasok (*vendor*) untuk mengurangi risiko gangguan pasokan dan memastikan ketersediaan barang. Merancang jaringan distribusi yang dapat dengan mudah disesuaikan dengan perubahan *volume* dan pola permintaan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Secara umum, implementasi QHSE menunjukkan adanya potensi untuk mendukung kinerja operasional di PT Humpuss Transportasi Curah. Penerapan QHSE berpotensi menjadi bagian dari usaha yang efektif dan efisien untuk mendukung kinerja operasional. Implementasi QHSE dapat dianggap memengaruhi kinerja operasional, meskipun belum optimal di beberapa indikator programnya. Selain itu, hal ini juga menunjukkan hasil positif dalam hal optimalisasi biaya, kualitas, fleksibilitas dan penyampaian yang dibutuhkan untuk proses operasional.

Berdasarkan hasil analisis penelitian mengenai "Pengaruh Implementasi Quality, Health, Safety, and Environment (QHSE) Terhadap Kinerja Operasional PT Humpuss Transportasi Curah" yang telah diuraikan pada sub bab sebelumnya dan data yang diperoleh dari penyebaran kuesioner yang diberikan kepada responden sebanyak 36 kru kapal yang mewakili tiap daerah kerja kapal maka dihasilkan kesimpulan yaitu terdapat hubungan yang signifikan dan positif antara implementasi *Quality, Health, Safety, and Environment* (QHSE) terhadap kinerja operasional PT Humpuss Transportasi Curah dibuktikan dari hasil uji parsial variabel implementasi QHSE (X) diperoleh $t_{hitung} 14,136 > t_{tabel} 2,032$ dengan taraf signifikan $0,000 < 0,05$ dan diperoleh koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,855, yang menjelaskan bahwa pengaruh variabel bebas (Implementasi QHSE) terhadap variabel terikat (Kinerja Operasional) adalah sebesar 85,5%, maka H_0 ditolak dan H_a diterima dan dapat diartikan bahwa terdapat pengaruh variabel implementasi QHSE terhadap kinerja operasional PT Humpuss Transportasi Curah.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang menyangkut seluruh permasalahan yang diuji, maka peneliti memberikan saran serta masukan yang dapat memberikan manfaat kepada pihak-pihak yang terkait dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan implementasi QHSE perlu mempertahankan dimensi yang sudah tinggi yaitu dimensi kualitas pada indikator kelengkapan dan kerapian yang dengan melakukan pemeliharaan rutin terhadap peralatan kerja secara teratur. Hal ini meliputi menyediakan tempat penyimpanan yang memadai, mengelompokkan peralatan berdasarkan jenis dan fungsi, perawatan peralatan, laporan kerusakan sesegera mungkin.

Mengenai dimensi kesehatan yang memberikan skor paling rendah pada indikator lingkungan kerja fisik harus ditingkatkan dengan mendesain ruang kerja yang ergonomis, memerhatikan pencahayaan dan kualitas udara, mengelola kebisingan, melakukan pembersihan rutin dan menyediakan tempat penyimpanan yang memadai, menyediakan perlengkapan kerja dengan kondisi baik dan menggunakan teknologi terbaru.

2. Untuk meningkatkan kinerja operasional perlu mempertahankan indikator yang sudah tinggi yaitu indikator fleksibilitas sistem operasi yang merupakan bagian dari dimensi fleksibilitas (*fleksibility*), dengan cara menciptakan sistem dan proses operasional yang dapat beradaptasi dengan perubahan dengan cepat, menggunakan alat dan teknologi komunikasi yang tepat untuk memfasilitasi pertukaran informasi yang efektif, berikan pelatihan dan pengembangan kepada kru agar mereka dapat mengikuti perkembangan terbaru dalam industri maritim, cari peluang untuk meningkatkan proses dan layanan secara berkelanjutan.

Mengenai indikator fleksibilitas logistik dalam dimensi fleksibilitas (*Fleksibility*) yang memberikan skor paling rendah, pada indikator tersebut fleksibilitas logistik dalam mengelola perubahan mendadak dalam logistik, seperti keterlambatan dan permintaan mendesak harus ditingkatkan lagi dengan cara membuat rencana cadangan untuk berbagai skenario yang mungkin terjadi, termasuk keterlambatan dan permintaan mendesak, identifikasi dan siapkan sumber daya tambahan yang bisa digunakan dalam keadaan darurat, pastikan adanya saluran komunikasi yang jelas dan cepat antara semua pihak yang terlibat dalam rantai pasok, informasikan keterlambatan atau perubahan kepada pihak terkait secepat mungkin, gunakan teknologi pelacakan *real-time* untuk memantau pergerakan barang dan memperkirakan waktu kedatangan dengan akurat, implementasikan perangkat lunak manajemen logistik yang dapat membantu dalam pengelolaan inventaris, pemesanan, dan pengiriman.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, L. (2008). *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Achmad, A. N., Arfah, A., Mente, L., & Murfat, M. Z. (2021). Pengaruh Keselamatan dan Kesehatan Kerja Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Bagian Engineering di PT. Industri Kapal Indonesia (IKI) Makassar. *Center of Economic Students Journal*, 4(3), 215–224.
- Cahyono, A. S. (2016). Pengaruh media sosial terhadap perubahan sosial masyarakat di Indonesia. *Publiciana*, 9(1), 140–157.
- Daft, R. L. (2010). *Era Baru Manajemen*. Jakarta: Salemba Empat.
- Darmastuti, I. (2010). Pelaksanaan program keselamatan dan kesehatan kerja karyawan PT. Bitratex Industries Semarang. *Jurnal Studi Manajemen & Organisasi*, 7(1), 37–60.
- Dihartawan. (2018). Budaya Keselamatan. *Jurnal Kedokteran dan Kesehatan*, 14, 101. <https://doi.org/https://doi.org/10.24853/jkk.14.1.98-108>
- Djaali. (2020). *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Duclos, L. K., Vokurka, R. J., & Lummus, R. R. (2003). *A conceptual model of supply chain flexibility*. *Industrial Management & Data Systems*, 103(6), 446–456. <https://doi.org/10.1108/02635570310480015>
- Edison, Anwar, & Komariyah. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Alfabeta.
- Ellitan, L., & Anatan, L. (2009). *Manajemen Inovasi: Transformasi Menuju Organisasi Kelas Dunia*. Bandung: Alfabeta.
- Febriani, N., Istiqomah, E., & Tanau, M. U. (2020). Hubungan Kecerdasan Spiritual Dengan Perilaku Pro-lingkungan pada Karyawan QHSE PT. Adaro Indonesia. *Jurnal Kognisia*, 3(1), 51–61.
- Fikri, M. A., & Rini, P. L. (2023). Manajemen Rantai Pasokan Hijau dan Kinerja Bisnis: Peran Kinerja Operasional Pada Sektor Industri Produk Halal. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 9(1), 358–370.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Goel, P. (2018). *Implications of corporate governance on financial performance: an analytical review of governance and social reporting reforms in India*. *Asian Journal of Sustainability and Social Responsibility*, 3(1), 4. <https://doi.org/10.1186/s41180-018-0020-4>
- Gunawan, C. (2019). *Regresi Linear Tutorial SPSS Lengkap*. Sukabumi: Skripsi Bisa.

- Haleem, F., Farooq, S., & Wæhrens, B. V. (2017). *Supplier corporate social responsibility practices and sourcing geography*. *Journal of Cleaner Production*, 153, 92–103. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.03.143>
- Handoko, T. H. (2010). *Dasar-dasar Manajemen Produksi dan Operasi*. Yogyakarta: BPFE .
- Harzing, A.-W., & Ruysseveldt, J. v. (2004). *International Human Resource Management*. London: Sage Publications.
- Hatch, E., & Farhady, H. (1981). *Research Design and Statistics for Applied Linguistics*. Los Angeles: Rahnama.
- Idkhan, A. M., Baharuddin, F. R., & Palerangi, A. M. (2021). *Analisis Ergonomi* (1st ed.). (H. Upu, Penyunt.) Makassar: Global RCI.
- Ince, H., Imamoglu, S. Z., Keskin, H., Akgun, A., & Efe, M. N. (2013). *The Impact of ERP Systems and Supply Chain Management Practices on Firm Performance: Case of Turkish Companies*. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 99, 1124–1133. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.10.586>
- Kartikasari, R. D., & Swasto, B. (2017). Pengaruh keselamatan dan kesehatan kerja karyawan terhadap kinerja karyawan. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 44(01).
- Keraf, A. S. (2014). *Filsafat Lingkungan Hidup: Alam Sebagai Sebuah Sistem Kehidupan*. Yogyakarta: Kanisius.
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). *Marketing Management*. London: Pearson Education.
- Kurnia, H. (2014). Pengaruh Keaktifan Berorganisasi Terhadap Indeks Prestasi Kumulatif Mahasiswa Universitas Cokroaminoto Yogyakarta. *Academy of Education Journal*, 5(2).
- Laoli, M. I., Ndraha, A. B., & Telaumbanua, Y. (2022). Implementasi Sipd Dalam Pengelolaan Keuangan Daerah Di Pemerintah Kabupaten Nias (Studi Kasus Bpkpd Sebagai Leading Sektor Penganggaran). *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 10(4), 1381–1389.
- Lestari, P. W. (2015). Pengaruh kualitas kerja pegawai terhadap kualitas pelayanan publik di kantor pelayanan pajak daerah provinsi kepulauan riau samsat tanjungpinang. Naskah Publikasi Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Dan Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji Tanjungpinang.
- Mamonto, N., Sumampow, I., & Undap, G. (2018). Implementasi Pembangunan Infrastruktur Desa Dalam Penggunaan Dana Desa Tahun 2017 (Studi) Desa Ongkaw Ii Kecamatan Sinonsayang Kabupaten Minahasa Selatan. *Jurnal Eksekutif*, 1(1).
- Mangkunegara, A. A. P. (2013). *Manajemen Sumber Daya Perusahaan*. Remaja Rosdakarya.

- Manullang, M., & Manullang, M. (2001). *Manajemen Personalia*. Sleman: Gadjah Mada University Press.
- Nitisemito, A. S. (2008). *Manajemen Personalia*, Edisi kedua. Ghalia Indonesia.
- Nurhandayani, A. (2022). Pengaruh Lingkungan Kerja, Kepuasan Kerja, dan Beban Kerja terhadap Kinerja. *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Digital (Ekobil)*, 1(2), 108–110.
- Nurmianto, E. (2008). *Ergonomi Konsep Dasar dan Aplikasinya*. Surabaya: Surabaya Guna Widya.
- Omoruyi, O., & Mafini, C. (2017). *Supply Chain Management and Customer Satisfaction in Small to Medium Enterprises*. *Studia Universitatis Babes-Bolyai Oeconomica*, 61(3), 43–58. <https://doi.org/doi:10.1515/subboec-2016-0004>
- Prakoso, S., Maulani, M., Nugrahanti, A., Samura, L., & Irham, S. (2021). Sosialisasi Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bagi Karyawan CV Rumah Kampung Sawangan, Depok, Jawa Barat. *Jurnal Abdi Masyarakat Indonesia*, 3(1), 40–45.
- Purwanto, H. (2017). Pengaruh Intensi Berwirausaha Dan Orientasi Kewirausahaan Terhadap Kinerja Usaha. *Jurnal Penelitian Dan Pengabdian Kepada Masyarakat*, 90–104. <https://doi.org/https://doi.org/10.32699/ppkm.v4i1.410>
- Rafiq, A. (2020). Dampak media sosial terhadap perubahan sosial suatu masyarakat. *Global Komunika: Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 3(1), 18–29.
- Rahmat, D. (2017). Implementasi Kebijakan Program Bantuan Hukum Bagi Masyarakat Tidak Mampu Di Kabupaten Kuningan. *Unifikasi : Jurnal Ilmu Hukum*, 4(1). <https://doi.org/10.25134/unifikasi.v4i1.478>
- Rivai, V. (2004). *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan*. Rajagrafindo Persada.
- Rouf, M., Said, A., & Hs, D. E. R. (2020). Pengembangan kurikulum sekolah: Konsep, model dan implementasi. *Al-Ibrah: Jurnal Pendidikan Dan Keilmuan Islam*, 5(2), 23–40.
- Salvendy, G. (2007). *Handbook of Industrial Engineering*. New York: Wiley.
- Santoso, S. (2010). *Mastering SPSS 18*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Sedarmayanti. (2008). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Grasindo.
- Sedarmayanti. (2011). *Sdm & Produktivitas Kerja*. CV Mandar Maju.
- Siagian, & P, S. (2002). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Silaen, S. (2018). *Metodologi Penelitian Sosial Untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. Bogor: In Media.

- Sofyan, S. H. (2011). Teori Akuntansi. Cetakan ke-11. Raja Grafindo.
- Sugiyono. (2004). Statistika Untuk Penelitian. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kombinasi (*Mixed Methods*) (2 ed.). Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). Metode Penelitian & Pengembangan. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2020). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D (2 ed.). Bandung: Alfabeta.
- Sulistiyorini, S. (2022). Teori-teori Implementasi dan Adposinya dalam Pendidikan. Dalam A. Zubaidi, B. Nudin, E. Safitri, Junanah, K. D. Saputra, M. N. Arifah, . . . S. Haningsih, Imajinasi dan Refleksi Kritis Pengembangan Pendidikan Islam (hal. 93). Trenggalek: Indonesia Imaji.
- Sutalaksana, Z. I., Anggawisastra, R., & Tjakraatmadja, H. J. (2006). Teknik Perancangan Sistem Kerja. Bandung: Penerbit ITB.
- Surahman, E., Satrio, A., & Sofyan, H. (2020). Kajian teori dalam penelitian. Jurnal Kajian Teknologi Pendidikan, 3(1), 49–58.
- Suryani, & Hendryadi. (2016). Metode Riset Kuantitaif: Teori dan Aplikasi pada Penelitian Bidang Manajemen dan Ekonomi Islam. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Suwono, S., & Hasibuan, R. R. (2022). Total Quality Management (TQM) Terhadap Kinerja Keuangan Dengan Kualitas Kerja Sebagai Variabel Mediasi Pada Perusahaan Manufaktur. Jurnal E-Bis, 6(2), 606–619.
- Syaaf, R. Z. (2011). Implementasi Program Pengembangan Budaya K3 di Tempat Kerja. Manajemen Risiko Bidang K3. Jakarta: Dewan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Nasional - Menakertrans RI.
- Tachizawa, E. M., & Gimenez, C. (2010). *Supply flexibility strategies in Spanish firms: Results from a survey. International Journal of Production Economics*, 124(1), 214–224. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2009.11.020>
- Tarwaka, Solikhul, H., & Sudiajeng, L. (2004). Ergonomi Untuk Keselamatan, Kesehatan Kerja, dan Produktivitas. Surakarta: UNIBA.
- Tjiptono, F., & Chandra, G. (2012). Strategi Pemasaran. Yogyakarta: Andi Offset.
- Ulfa, R. (2021). Variabel penelitian dalam penelitian pendidikan. Al-Fathonah, 1(1), 342–351.
- Umar, M., & Ismail, F. (2017). Peningkatan Mutu Lembaga Pendidikan Islam. Jurnal Pendidikan Islam Iqra', 11, 19-20.
- Wiryanto. (2004). Pengantar Ilmu Komunikasi. Jakarta: PT Grasindo.

- World Health Organization. (1946, July 22). *World Health Organization*. Retrieved from *Constitution of The World Health Organization*:
<http://apps.who.int/gb/bd/PDF/bd47/EN/constitution-en.pdf?ua=1>
- Yu, W., Chavez, R., Feng, M., & Wiengarten, F. (2014). *Integrated green supply chain management and operational performance*. *Supply Chain Management: An International Journal*, 19(5/6), 683–696. <https://doi.org/10.1108/SCM-07-2013-0225>
- Yuliyanto, V. A., & Jamaludin, A. (2024). Sosialisasi Penerapan Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) Dan Pengendalian Bahaya Di Smk Isp Karawang. *Abdima Jurnal Pengabdian Mahasiswa*, 3(1), 3982–3989.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1. Kuesioner Penelitian

Selamat Pagi/Siang/Sore/Malam.

Perkenalkan, Saya Alyla Febrianti Setiawan dengan 463200597. Saya adalah Taruni STIP Jakarta jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK). Saat ini saya sedang melakukan penelitian yang berjudul "PENGARUH IMPLEMENTASI QHSE TERHADAP KINERJA OPERASIONAL di PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH" untuk skripsi sebagai salah satu persyaratan untuk mendapatkan gelar Diploma IV (D-IV) KALK.

Kriteria yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah kru kapal yang ikut menerapkan Quality, Health, Safety, and Environment (QHSE).

Anda diwajibkan untuk mengisi seluruh bagian dalam kuesioner ini. Perlu diingat bahwa tidak ada jawaban benar ataupun salah sehingga diharapkan anda dapat mengisi setiap butir pertanyaan dengan jujur.

Seluruh data anda terjamin kerahasiaannya dan hanya akan digunakan untuk kepentingan penelitian ini. Penggunaan data diluar konteks ini dapat saya pertanggungjawabkan.

X : Implementasi QHSE


No	PERNYATAAN	STS	TS	KS	S	SS
		1	2	3	4	5
1	Saya selalu menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) di tempat kerja.					
2	Saya tidak pernah mengalami kecelakaan kerja akibat beban kerja yang berlebihan.					
3	Saya selalu mematuhi peraturan keselamatan yang ditetapkan perusahaan.					
4	Perusahaan memberikan tanggapan yang baik terhadap keluhan dan masalah keselamatan yang dilaporkan.					
5	Perusahaan menyediakan pelatihan yang memadai untuk membantu saya meningkatkan pengetahuan dan keterampilan tentang keselamatan kerja.					
6	Peralatan kerja di tempat saya bekerja selalu dalam kondisi baik dan terawat.					

7	Perusahaan menyediakan pemeriksaan kesehatan / <i>Medical Check Up</i> (MCU) secara rutin bagi karyawan.					
8	Perusahaan mengadakan kegiatan rekreasi bagi karyawan untuk mengurangi stres akibat beban kerja.					
9	Saya merasa peraturan kesehatan kerja yang ditetapkan oleh perusahaan membantu mencegah penyakit dan risiko kecelakaan kerja.					
10	Saya mengikuti prosedur kerja yang telah ditetapkan oleh perusahaan untuk kesesuaian hasil kerja.					
11	Saya peduli terhadap kelengkapan dan kerapian proses kerja sesuai standar yang ditetapkan perusahaan.					
12	Saya merasa lingkungan kerja di perusahaan ini mendukung produktivitas kerja.					

Y : Kinerja Operasional

No	PERNYATAAN	STS	TS	N	S	SS
		1	2	3	4	5
13	Proses operasional berjalan lancar sehingga frekuensi klaim garansi berkurang.					
14	Penerapan QHSE memengaruhi penurunan biaya operasional perusahaan tanpa mengurangi kualitas jasa yang diberikan.					
15	Saya bekerja sesuai prosedur kerja yang mengacu pada ISO 9001 sehingga kualitas jasa yang diberikan sangat baik.					
16	Saya menjamin kualitas jasa yang disediakan perusahaan dapat diandalkan.					
17	Klien puas dan minim komplain terhadap kinerja operasional perusahaan.					
18	Perusahaan mampu mengelola proses operasional yang dinamis tanpa mengurangi kualitas jasa yang diberikan.					

19	Melalui penerapan QHSE, perusahaan mampu mengidentifikasi peluang.					
20	Perusahaan mampu mengelola perubahan mendadak dalam logistik, seperti keterlambatan dan permintaan mendesak.					
21	Perusahaan mampu menyesuaikan strategi operasional terhadap hambatan dan masalah dalam proses operasional.					
22	Perusahaan mampu mengoptimalkan kegiatan <i>supply chain</i> .					
23	Proses operasional terlaksana sesuai jadwal tanpa penundaan yang diakibatkan oleh kecelakan kerja.					
24	Perusahaan konsisten dalam menjaga ketepatan waktu dalam setiap aspek operasionalnya.					

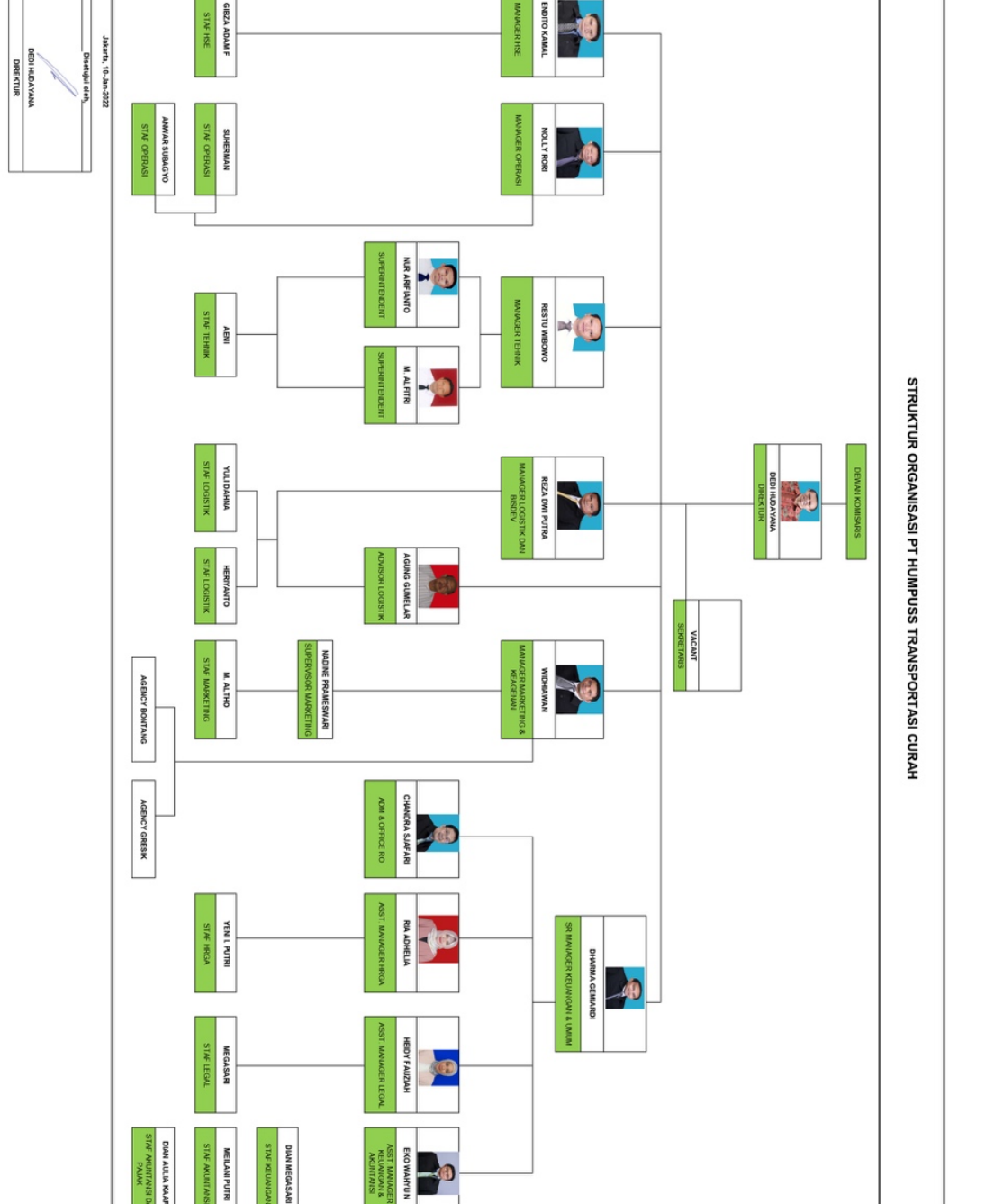


PT
HUMPUSS
TRANSPORTASI
CURAH

STRUKTUR ORGANISASI PT HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH

Rw

10/01/2022



```

graph TD
    DK[DEWAN KOMISARIS] --> DO[DEDI INDAYANA  
DIREKTUR]
    DO --> V[VACANT  
SEKUTUS JABAN]
    DO --> M1[MANAJERISE]
    DO --> M2[MANAJER OPERASI]
    DO --> M3[RESTU WIBISONO  
MANAJER TEKNIK]
    DO --> M4[REZA DWI PUTRA  
MANAJER LOGISTIK DAN BENCANA]
    DO --> M5[WICHAYAN  
MANAJER MARKETING & KEARIFAN]
    DO --> M6[DANARSA GEMARSA  
SR MANAJER KELOMPOK & KEMAMPUAN]

    M1 --> GA[GIGA ADAM F  
STAF HSE]
    M1 --> SB[SUBIRMAN  
STAF OPERASI]
    M1 --> AS[ANWAR SUBANDYO  
STAF OPERASI]

    M2 --> AN[ANI  
STAF TEKNIK]
    M2 --> KA[KAR ANAPRITO  
SUPERINTENDENT]
    M2 --> MA[M. ALTHUS  
SUPERINTENDENT]

    M3 --> YL[YULIOHANA  
STAF LOGISTIK]
    M3 --> HB[HERYANTO  
STAF LOGISTIK]
    M3 --> MA2[M. ALTHUS  
STAF MARKETING]

    M4 --> MP[MAJONE PRANESWARA  
SUPERVISOR MARKETING]

    M5 --> CS[CUNDIA SUKIRAH  
AKSI & OFFICE NO]
    M5 --> RA[RA ADRIELLA  
AKSI MANAJER HUBSA]
    M5 --> HA[HERY F. AZHAR  
AKSI MANAJER ELEKTA]
    M5 --> EM[EMO MATHON  
AKSI MANAJER AGRIKULTUR]

    M6 --> TP[TELUK PUTRI  
STAF HSE]
    M6 --> ME[MEGASARI  
STAF LOGISTIK]
    M6 --> MP2[MELANI PUTRI  
STAF AGRIKULTUR]
    M6 --> DA[DAWI ALIA KAKAFI  
STAF AGRIKULTUR]

    MP2 --> DM[DAWI MEGASARI  
STAF KELOMPOK]
    MP2 --> DP[DEWI PUSPITA DANI  
STAF PAKSI]
  
```


Jakarta, 10-Jan-2022

Dedangul ada,

DEDI INDAYANA

DIREKTUR


LAMPIRAN 3. Tanda Serah Terima Prosedur

	PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH	No. Dok. : Revisi : Halaman :	HTC-F-VE-DEK-03-01 00 1 dari 1
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

**DOCUMENT RECEIPT ACKNOWLEDGEMENT /
TANDA SERAH TERIMA DOKUMEN**

To / Kepada:	Operation Dept.
Attention / Attensi:	Capt. Nolly Rori
Date / Tanggal:	15 Februari 2022
From / Dari:	QHSE
Ref. No / No Referensi:	02/QHSE-HTC/II/2022

[illegible]

For Official Use Only / Diisi oleh petugas		Please acknowledge receipt of this document & the attachment thereto / Saya telah menerima dokumen ini & lampirannya	
	Confirmed Received via / Konfirmasi melalui:		
	E-Mail		
	Fax		
	Telephone	Signature / Tanda tangan:	
		Date / Tanggal:	6 FEB 2022

Note: Receiver can acknowledge receipt of document to the office via other means of communication or by normal surface mail / Catatan: Penerima dapat menyatakan penerimaan dokumen kepada kantor melalui alat komunikasi lain atau dengan surat biasa.

No. Dok.	:	HTC-F-OF-HSE-09-03
Revisi	:	00
Tgl Terbit	:	27-11-2020
Halaman	:	1 dari 1

DOCUMENT RECEIPT ACKNOWLEDGEMENT/ *Bukti Penerimaan Dokumen*

To/ Kepada:	TB. Semarang Duapuluh Satu
Attention/ Diturunkan:	Capt. Victor
Date/ Tanggal:	21-07-2022
From/ Dari:	QHSE Dept. – PT. HTC
Ref. No/ Nomer Referensi:	15/QHSE-HTC/VI/2022

[illegible]

Note: Receiver can acknowledge receipt of document to the office via other means of communication or by normal surface mail. / Catatan: Penerima dapat mengakui bahwa telah diterima dokumen ke kantor melalui media komunikasi lainnya atau melalui surat resmi.

LAMPIRAN 4. Panduan Perlengkapan Perlindungan Diri

PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH			
PANDUAN PERLENGKAPAN PERLINDUNGAN DIRI			
Kode Dokumen	Revisi	Halaman	Tanggal Revisi
HTC-SOP-VE-02-02	00	6 Dari 9	27-11-2020



LAMPIRAN 5. Form Laporan Kecelakaan dan Insiden

	PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH	No. Dok. : HTC-F-VE-DEK-07-01-01 Revisi : 00 Halaman : 1 dari 3
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

PT HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH VESSEL INCIDENT REPORT / LAPORAN INSIDEN KAPAL							
1	CATEGORY 1,2,3,4 or 5 / <i>KATEGORI 1,2,3,4 atau 5</i>		Note: Severity Category – please see the severity matrix on the last page <i>Catatan: Kategori Keparahannya – mohon lihat matrix keparahan di halaman akhir</i>				
2	PORT / <i>PELABUHAN</i>	5	DATE / <i>TANGGAL</i>	6	TIME (LMT) / <i>WAKTU (LMT)</i>		
3	VESSEL / KAPAL	7	TYPE / TIPE	8	SIZE / UKURAN		
4	OWNER / <i>PEMILIK</i>	9	CHARTERER / <i>CHARTER</i>				
		10	AGENT / <i>AGANSI</i>				
11	CARGO / CARGO	14	DRAFT / SARAT				
12	POSITION / <i>POSISI</i>	15	TIDE / <i>KEDALAMAN</i>				
13	WEATHER / <i>CUACA</i>						
16	ASHORE / <i>KANDAS</i>	22	POWER				
17	FIRE / <i>KEBAKARAN</i>	23	MAIN ENGINE				
18	STABILITY / <i>STABILITAS</i>	24	FLOODING / <i>BANJIR</i>				
19	MANNED / CREW	25	CARGO / <i>MUATAN</i>				
20	DEATH / <i>KEMATIAN</i>	26	POLLUTION / <i>POLUSI</i>				
21	INJURY/ HOSPITAL (TERLUKA/ <i>RUMAHSAKIT)</i>						
27	INCIDENT DETAILS / KRONOLOGI INCIDENT						
28	EXTERNAL AUTHORITIES INVOLVED <i>/ PIHAK LUAR YANG TERLIBAT</i>						
29	THIRD PARTIES HELD RESPONSIBLE / PIHAK KETIGA YANG <i>BERTANGGUNG JAWAB</i>						

	PT. HUMPUS TRANSPORTASI CURAH	No. Dok. : HTC-F-VE-DEK-07-01-01 Revisi : 00 Halaman : 2 dari 3
-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

30	OTHER VESSEL(S) INVOLVED / KAPAL LAIN YANG TERLIBAT								
31	INTENDED ACTION / TINDAKAN YANG DIHARAPKAN								
32	FOLLOW UP / TINDAK LANJUT								
33	MEDIA INTEREST / TERLIPUT MEDIA								
34	BACK UP REQUIRED / DUKUNGAN YANG DIBERIKAN								
35	<table border="1"> <tr> <td> CURRENT ESTIMATE OF DAMAGE / ESTIMASI KERUSAKAN </td> <td> (USD) </td> <td> 35 PTHTC </td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td> 36 3rd Party </td> <td></td> </tr> </table>	CURRENT ESTIMATE OF DAMAGE / ESTIMASI KERUSAKAN	(USD)	35 PTHTC				36 3rd Party	
CURRENT ESTIMATE OF DAMAGE / ESTIMASI KERUSAKAN	(USD)	35 PTHTC							
		36 3rd Party							
37	INCIDENT MANAGER / MANAGER UNTUK INCIDENT INI								
38	CONTACT DETAILS / INFORMASI HUBUNGAN								

	PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH	No. Dok. : HTC-F-VE-DEK-07-01-01 Revisi : 00 Halaman : 3 dari 3
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

Lampiran 1: Matrix Keparahannya (Klasifikasi Kejadian / Kecelakaan)

Klasifikasi Kejadian / Kecelakaan sesuai dengan tingkat keparahan sebagai berikut:

Tingkat Keparahannya	Konsekwensi			Ket
	Manusia	Lingkungan	Kerugian Materi	
1 Ringan	Cedera Ringan (cukup dengan P3K)	- Kebocoran/ keluarnya zat pencemar yang tidak memerlukan pemberitahuan kepada pemerintah, - Tumpahan minyak di lepas pantai: Alat penanggulangan tersedia di lapangan (Tingkat 1).	Kerugian materi ringan sekali < Rp.1.000.000	
2 Sedang	Cidera Hari Hilang tanpa Cacat Permanen	- Kebocoran sedang/ keluarnya zat pencemar dalam batas lapangan atau daerah sekitar diberitahukan kepada pemerintah, - Tumpahan minyak di lepas pantai: Alat penanggulangan tersedia dilapangan (Tingkat 1).	Kerugian materi ringan (Rp. 1.000.000 < Kerugian < Rp. 10.000.000)	- Isu lokal
3 Serius	Cedera Hari Hilang dengan Cacat Permanen	- Polusi menengah di sekitar lapangan - Tumpahan minyak di lepas pantai: Bantuan daerah (Tingkat 2).	Kerugian materi sedang (Rp. 10.000.000 < Kerugian < Rp. 50.000.000)	- Isu nasional
4 Besar	Cedera Berakibat Kematian pada Satu Karyawan	- Polusi besar, meluas keluar dari lapangan dan daerah sekitarnya, - Tumpahan minyak di lepas pantai: - bantuan internasional (Tingkat 3).	Kerugian materi Berat (Rp. 50.000.000 < Kerugian < Rp. 100.000.000)	- TV nasional
5 Dahsyat	Cedera Berakibat Kematian pada Banyak Orang	- Polusi besar dengan konsekwensi lingkungan berkepanjangan, meluas keluar dari lapangan dan daerah sekitarnya - Tumpahan minyak di lepas pantai: bantuan internasional (Tingkat 3)	Kerugian materi berat sekali (Rp. 100.000.000 < Kerugian Harta Benda)	- TV Inter-nasional

LAMPIRAN 6. Pelatihan dan Induksi Keselamatan

	PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH	No. Dok. : HTC-F-OF-HSE-05-01-01
		Revisi : 00
		Halaman : 1 dari 1

BRIEFING/DEBRIEFING QHSE CHECKLIST/ CEKLIS PENGARAHAN K3LL

Date/ Tanggal : 1 Oktober 2022
 Name of Employee/ Nama Karyawan : Steven Kundimang
 Rank/ Jabatan : Mualim II
 Vessel's Name/ Nama Kapal : TB. Semarang 20

BRIEFING/ PENGARAHAN:

- 1) Company QHSE Policies/ Kebijakan K3LL Perusahaan: ☒
- 2) HSE Rules & Regulations/ Peraturan Perundangan K3LL ☒
- 3) Occupational Hazards/ Bahaya di tempat kerja ☒
- 4) HSE Objective & Target/ Target dan Sasaran K3LL ☒
- 5) Emergency Procedures/ Prosedur Tanggap Darurat ☒
- 6) Personal Protective Equipment/ Alat Pelindung Diri ☒
- 7) Relevant Operational Procedures/ Prosedur Operasional terkait ☒
- 8) Ship Board Personnel Responsibilities/ Tanggungjawab Awak Kapal ☒
- 9) For Master Only: Master's Responsibility and Overriding Authority
Hanya untuk Nahkoda: Tanggungjawab Nahkoda dan Wewenang Lebih ☒
- 10) Others, if any (Please specify)/ Lainnya, jika ada (sebutkan):

Stay safe & keep healthy

I, Steven Kundimang hereby understand and is familiar with the Company's Policy, Duties, Responsibilities and Other Instructions as briefed prior to sailing.
 Saya, Steven Kundimang dengan ini memahami dan mengerti Kebijakan Perusahaan, Tugas-tugas, Tanggungjawab dan Instruksi Lain seperti yang telah dijelaskan sebelum berlayar.

DEBRIEFING:

- 1) Recommendation for Improvement/ Rekomendasi untuk Perbaikan ☐

NA

- 2) Complaints/ Komplain ☐

NA

- 3) Others, if any (Please specify)/ Lainnya, jika ada (sebutkan)

NA

Briefed / Debriefed by/ Penjelasan oleh: Gibza Adhury

Submission: As required (Signing On / Signing Off)
 Ketentuan: Sebagaimana dipersyaratkan (Mulai/ Berakhir)

LAMPIRAN 7. Laporan Pemeriksaan Kesehatan Karyawan



GADING EKA MEDIKA
 Komplek Gading Bukit Indah Blok TA. No. 21
 Jl. Bukit Gading Raya Kelapa Gading Permai, Jakarta Utara 14240
 Tel. 021-29450974, Tel./Fax. 021-22442147 E-mail : gading_ekamedika@yahoo.com




MEDICAL CERTIFICATE

SERTIFIKAT KESEHATAN

Certifikat Number : 084 /MC.GEM/II/2023

DETAIL OF SEAFARER/EXAMINEE
 DATA PELAUT / PESERTA

Name Nama	: Mr. AKBAR BAKTI	
Place & Date of Birth Tempat & Tgl. Lahir	: KADONG KADONG/JUNE 08, 1990	
Gender Jenis Kelamin	: MALE	
Nationality Kebangsaan	: INDONESIA	
Passport No. No. Passport	: -	
Address Alamat	: DUSUN MAPPOLO, SAMPA KEC.BAJO	
Job Position/Rank Posisi Pekerjaan/Jabatan	: ABLE SEAMAN	Seaman Book No. : E 148549 No. Buku pelaut :
Shipping Co. Agency Perusahaan/Agency	: PT. MCS INTERNASIONAL	

I have evaluated the above-named examinee according to the medical standar of
 Saya telah mengevaluasi peserta yang disebutkan diatas sesuai dengan standar medis :

☒ State Flag of :
Berbendera Negara :

INDONESIA

☐ Current ILO / WHO
Standar ILO / WHO

☒ Principal :
Perusahaan:

PT. MCS INTERNASIONAL

On the basis of the above examinee's personal declaration, my clinical examination and diagnostic test result recorded on the medical examination form. I hereby certify that the above examinee :
 Berdasarkan standar medis yang digunakan diatas, pemeriksaan klinis dan hasil tes diagnostik yang tercatat pada formulir pemeriksaan medis, dengan ini saya menyatakan bahwa :

☒ Fit for look - out duty as a :
Sehat untuk bekerja sebagai :

ABLE SEAMAN

FIT FOR DUTY
ON BOARD SHIP

CATEGORY OF MEDICAL FITNESS A

KATEGORI KESEHATAN

And the Examinee is not suffering from any medical conditions likely to be aggravated by service at sea or render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on the board.
 Dan peserta tidak menderita suatu kondisi medis yang mungkin akan diperburuk oleh pekerjaannya di laut ataupun membuat pelaut tidak layak untuk pekerjaan tersebut maupun membahayakan kesehatan orang lain di atas kapal

Place of Issue
Tempat dikeluarkan : JAKARTA, INDONESIA

Date of Issue
Tanggal dikeluarkan : FEBRUARY 16, 2023

Valid Until
Berlaku sampai dengan : FEBRUARY 16, 2025



dr. ENDRICO XAVIEREES, M. Biomed
 Signature of Medical Practitioner
 Dokter Pemeriksa

dr. ENDRICO XAVIEREES TUNGKA
 SIP 63/2.29/1.779.3/2016

Note : This certificate does not cover diseases the would required special procedures and examination for their detection such as Bronchiectasis, wicht need bronchography , Peptic Ulcer / Gall Bladder disease which need cholecystography, endoscopy, etc. Kidney problems which need IVP and also those which are asymtomatic at the time of examination including pychological test and other which not cover by the mentioned standard.

Catatan : Sertifikat ini tidak mencakup penyakit yang memerlukan prosedur dan pemeriksaan khusus untuk mendeteksi mereka seperti bronchiectasis yang mana membutuhkan bronchografi. Penyakit peptikum bisul/kandungan empedu yang memerlukan kolesistografi, endoskopi, dll. Masalah ginjal yang memerlukan IVP dan juga orang2 yang asimtomatik di saat pemeriksaan, termasuk tes psikologi dan lainnya yang mana tidak disebutkan pada pemeriksaan standar.

LAMPIRAN 8. Komitmen Mutu, K3, dan Lingkungan



TANDA TANGAN KOMITMEN MUTU, K3, DAN LINGKUNGAN PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH

PT. Humpuss Transportasi Curah yang bergerak dibidang *Marine Infrastructure and Port Management* yang selalu mengendalikan risiko terhadap Mutu, Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), dan Lingkungan serta menjamin pengoperasian kapal yang aman dan bebas polusi. Atas hal tersebut, manajemen dan seluruh karyawan PT. Humpuss Transportasi Curah mempunyai komitmen untuk mengutamakan aspek Mutu, Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), dan Lingkungan dengan:

- Menjamin keselamatan operasi perusahaan di darat dan di laut, mencegah kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja, serta hilangnya jiwa manusia serta menghindari terjadinya kerusakan lingkungan laut.
- Membentuk dan membiasakan sikap peduli dan bertanggung jawab terhadap terwujudnya fungsi keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran.
- Meningkatkan efisiensi, efektivitas, kehandalan dan kinerja perusahaan serta kapal khususnya pada aspek mutu, keselamatan, kesehatan kerja pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.
- Memastikan keselamatan operasi kapal dan perlindungan lingkungan dalam mentaati peraturan perundangan dan persyaratan lainnya baik peraturan internasional maupun peraturan negara bendera kapal yang bersangkutan.
- Memastikan seluruh personil perusahaan di darat maupun di atas kapal berkewajiban untuk mentaati dan melaksanakan komitmen yang telah dibuat.

Kebijakan ini menjadi komitmen bersama manajemen, karyawan, mitra kerja, dan tamu agar dipatuhi dan dijadikan pedoman ketika bekerja dan berada di area perusahaan

Jakarta, 16 January 2023

Direktur

PT. Humpuss Transportasi Curah

Dedi Hidayana

Dharma Gemiardi
SR Manager Keuangan & Umum

Endito Kamal
Manager QHSE

Restu Wibowo
Manager Teknik

Widhiawan
Manager Marketing & Keagenan

Nolly Rori
Manager Operasi

Reza Dwi Putra
Manager Logistik dan
Bisdev

LAMPIRAN 9. Form Kepuasan Pelanggan

	PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH	No. Dok. : HTC-F-OF-MKT-11-02-01 Revisi : 00 Halaman : 1 dari 1
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

CUSTOMER SATISFACTION SURVEY

Name of Company :

Full Style Address :

<u>Importance Scale :</u>		<u>Performance Scale</u>	
5	Very High	5	Excellence
4	High	4	Good
3	Medium	3	Fair
2	Low	2	Poor
1	Very Low	1	Very poor

IMPORTANCE OF THE SERVICE	SERVICE VARIABLE	YOUR SATISFACTION WITH OUR PERFORMANCE
1 2 3 4 5	Punctuality on Vessel Schedule	1 2 3 4 5
1 2 3 4 5	Performance Speed	1 2 3 4 5
1 2 3 4 5	Fuel Consumption	1 2 3 4 5
1 2 3 4 5	Cargo Loss/ Short Cargo Prevention (If any)	1 2 3 4 5
1 2 3 4 5	Safety	1 2 3 4 5
1 2 3 4 5	Performance of Vessel's Crew	1 2 3 4 5
1 2 3 4 5	Administration	1 2 3 4 5
1 2 3 4 5	Reporting & Communication	1 2 3 4 5
1 2 3 4 5	Relationship & Cooperation	1 2 3 4 5

Additional Comments:

Date _____

Name:

(Stamp of company)

LAMPIRAN 10. R Tabel**Tabel Nilai-nilai r Product Moment**

N	Taraf Signifikansi		N	Taraf Signifikansi	
	5 %	1 %		5 %	1 %
3	0,997	0,999	38	0,320	0,413
4	0,950	0,990	39	0,316	0,408
5	0,878	0,959	40	0,312	0,403
6	0,811	0,917	41	0,308	0,398
7	0,754	0,874	42	0,304	0,393
8	0,707	0,834	43	0,301	0,389
9	0,666	0,798	44	0,297	0,384
10	0,632	0,765	45	0,294	0,380
11	0,602	0,735	46	0,291	0,376
12	0,576	0,708	47	0,288	0,372
13	0,553	0,684	48	0,284	0,368
14	0,532	0,661	49	0,281	0,364
15	0,514	0,641	50	0,279	0,361
16	0,497	0,623	55	0,266	0,345
17	0,482	0,606	60	0,254	0,330
18	0,468	0,590	65	0,244	0,317
19	0,456	0,575	70	0,235	0,306
20	0,444	0,561	75	0,227	0,296
21	0,433	0,549	80	0,220	0,286
22	0,423	0,537	85	0,213	0,278
23	0,413	0,526	90	0,207	0,270
24	0,404	0,515	95	0,202	0,263
25	0,396	0,505	100	0,195	0,256
26	0,388	0,496	125	0,176	0,230
27	0,381	0,487	150	0,159	0,210
28	0,374	0,478	175	0,148	0,194
29	0,367	0,470	200	0,138	0,181
30	0,361	0,463	300	0,113	0,148
31	0,355	0,456	400	0,098	0,128
32	0,349	0,449	500	0,088	0,115
33	0,344	0,442	600	0,080	0,105
34	0,339	0,436	700	0,074	0,097
35	0,334	0,430	800	0,070	0,091
36	0,329	0,424	900	0,065	0,086
37	0,325	0,418	1000	0,062	0,081

Gambar Lampiran 10 R Tabel

(Sumber : Ghozali, 2018)

LAMPIRAN 11. T Tabel

Tabel Nilai t

d.f	$t_{0.10}$	$t_{0.05}$	$t_{0.025}$	$t_{0.01}$	$t_{0.005}$	d.f
1	3,078	6,314	12,706	31,821	63, 657	1
2	1,886	2,920	4,303	6,965	9,925	2
3	1,638	2,353	3,182	4,541	5,841	3
4	1,533	2,132	2,776	3,747	4,604	4
5	1,476	2,015	2,571	3,365	4,032	5
6	1,440	1,943	2,447	3,143	3,707	6
7	1,415	1,895	2,365	2,998	3,499	7
8	1,397	1,860	2,306	2,896	3,355	8
9	1,383	1,833	2,262	2,821	3,250	9
10	1,372	1,812	2,228	2,764	3,169	10
11	1,363	1,796	2,201	2,718	3,106	11
12	1,356	1,782	2,179	2,681	3,055	12
13	1,350	1,771	2,160	2,650	3,012	13
14	1,345	1,761	2,145	2,624	2,977	14
15	1,341	1,753	2,131	2,602	2,947	15
16	1,337	1,746	2,120	2,583	2,921	16
17	1,333	1,740	2,110	2,567	2,898	17
18	1,330	1,734	2,101	2,552	2,878	18
19	1,328	1,729	2,093	2,539	2,861	19
20	1,325	1,725	2,086	2,528	2,845	20
21	1,323	1,721	2,080	2,518	2,831	21
22	1,321	1,717	2,074	2,508	2,819	22
23	1,319	1,714	2,069	2,500	2,807	23
24	1,318	1,711	2,064	2,492	2,797	24
25	1,316	1,708	2,060	2,485	2,787	25
26	1,315	1,706	2,056	2,479	2,779	26
27	1,314	1,703	2,052	2,473	2,771	27
28	1,313	1,701	2,048	2,467	2,763	28
29	1,311	1,699	2,045	2,462	2,756	29
30	1,310	1,697	2,042	2,457	2,750	30
31	1,309	1,696	2,040	2,453	2,744	31
32	1,309	1,694	2,037	2,449	2,738	32
33	1,308	1,692	2,035	2,445	2,733	33
34	1,307	1,691	2,032	2,441	2,728	34
35	1,306	1,690	2,030	2,438	2,724	35
36	1,306	1,688	2,028	2,434	2,719	36
37	1,305	1,687	2,026	2,431	2,715	37
38	1,304	1,686	2,024	2,429	2,712	38
39	1,303	1,685	2,023	2,426	2,708	39

Gambar Lampiran 11 T Tabel
(Sumber : Ghozali, 2018)

LAMPIRAN 12. Hasil Output SPSS Uji Validitas Variabel (X) dan (Y)

Correlations														
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	Implementasi QHSE
X1	Pearson Correlation	1	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.993**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X2	Pearson Correlation	1.000**	1	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.993**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X3	Pearson Correlation	.960**	.960**	1	.960**	.960**	.960**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	.986**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X4	Pearson Correlation	1.000**	1.000**	.960**	1	1.000**	1.000**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.993**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X5	Pearson Correlation	1.000**	1.000**	.960**	1.000**	1	1.000**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.993**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X6	Pearson Correlation	1.000**	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1	1.000**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.993**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X7	Pearson Correlation	1.000**	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	1	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.993**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X8	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.960**	1	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	.986**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X9	Pearson Correlation	1.000**	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	.960**	1	.960**	.960**	.960**	.993**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X10	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.960**	1.000**	.960**	1	1.000**	1.000**	.986**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X11	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	1	1.000**	.986**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
X12	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1	.986**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Implementasi QHSE	Pearson Correlation	.993**	.993**	.986**	.993**	.993**	.993**	.993**	.986**	.993**	.986**	.986**	.986**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Correlations														
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	Y12	Kinerja Operasional
Y1	Pearson Correlation	1	1.000**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.960**	.960**	.960**	.982**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y2	Pearson Correlation	1.000**	1	.960**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.960**	.960**	.960**	.982**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y3	Pearson Correlation	.960**	.960**	1	.960**	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	.996**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y4	Pearson Correlation	1.000**	1.000**	.960**	1	.960**	1.000**	.960**	.960**	.960**	.960**	.960**	.960**	.982**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y5	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	1	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	.996**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y6	Pearson Correlation	1.000**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	1	.960**	.960**	.960**	.960**	.960**	.960**	.982**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y7	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	1	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	.996**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y8	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	1	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	.996**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y9	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1	1.000**	1.000**	1.000**	.996**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y10	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	1	1.000**	1.000**	.996**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y11	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	1	1.000**	.996**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Y12	Pearson Correlation	.960**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	.960**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	1.000**	1	.996**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Kinerja Operasional	Pearson Correlation	.982**	.982**	.996**	.982**	.996**	.982**	.996**	.996**	.996**	.996**	.996**	.996**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN S D M
PERHUBUNGAN SEKOLAH TINGGI ILMU
PELAYARAN
JAKARTA














Judul Skripsi :

Pengaruh Implementasi *Quality, Health, Safety, and Environment* (QHSE) Terhadap Kinerja Operasional di PT. Humpuss Transportasi Curah

Dosen Pembimbing I Skripsi : DR. LARSEN BARASA, S.E., M.M.TR.

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	11 / 12 / 2023	Pengajuan Sinopsis	
2.	13 / 12 / 2023	Peretujuan Sinopsis, pengajuan BAB 1	
3.	11 / 01 / 2024	Revisi BAB 1, pengajuan BAB II	
4.	22 / 01 / 2024	ACC BAB 1, Revisi BAB II	
5.	1 / 02 / 2024	ACC BAB II, Pengajuan BAB III	
6.	27 / 02 / 2024	Revisi BAB III, Kuesioner	
7.	29 / 02 / 2024	ACC BAB III, Proses BAB IV	
8.	29 / 02 / 2024	Revisi BAB IV, Pengajuan BAB V	
9.	22 / 04 / 2024	ACC BAB IV, Revisi BAB V	
10.	16 / 07 / 2024	General Review	

Ace & Ridangla  16/7/24



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN S D M PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



Judul Skripsi :

Pengaruh Implementasi *Quality, Health, Safety, and Environment* (QHSE) Terhadap Kinerja Operasional di PT. Humpuss Transportasi Curah

Dosen Pembimbing II Skripsi : NURINDAH DWIYANI, S.Pd., M.T

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	14/12/2023	Pengajuan Sinopsis (ACC)	
2.	24/01/2024	Pengajuan BAB I (Revisi)	
3.	1/02/2024	ACC BAB I, Pengajuan BAB II	
4.	20/02/2024	ACC BAB II, Pengajuan BAB III	
5.	29/02/2024	ACC BAB III, Pengajuan BAB IV	
6.	23/04/2024	ACC BAB IV, Pengajuan BAB V	
7.	10/07/2024	Revisi BAB V	
8.	16/07/2024	acc bab v disetujui v. sidang.	