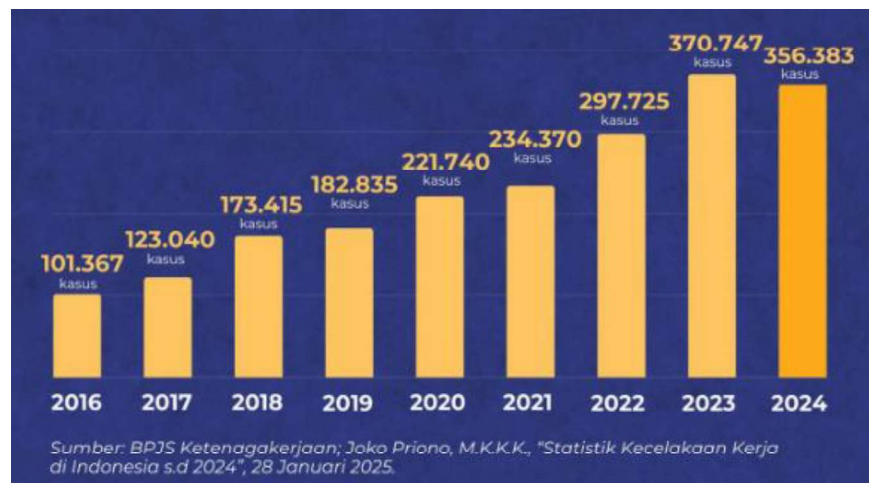


BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan aspek fundamental dalam dunia kerja yang dirancang untuk melindungi tenaga kerja dari kemungkinan bahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan, kerugian material, bahkan kematian. Organisasi Buruh Internasional mengestimasi bahwa lebih dari 374 juta kasus kecelakaan kerja non-fatal terjadi setiap tahun di seluruh dunia, yang berdampak besar pada produktivitas, biaya perusahaan, dan kesejahteraan pekerja. Dalam konteks global tersebut, Indonesia sebagai negara berkembang dengan populasi pekerja yang besar juga menghadapi tantangan signifikan dalam pengendalian keselamatan kerja (Harum et al., 2025).



Gambar I.1 Grafik Kecelakaan Kerja

Menurut data resmi Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia, jumlah kasus kecelakaan kerja di Indonesia cenderung tinggi dan terus meningkat dalam beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2023, tercatat 370.747 kasus kecelakaan kerja, di mana mayoritas merupakan peserta penerima upah. Sedangkan pada tahun 2024, jumlah kasus kecelakaan kerja menembus 462.241 kasus, menunjukkan peningkatan signifikan yang menunjukkan persoalan K3 masih menjadi isu penting yang perlu mendapatkan perhatian serius dari semua pihak (Kementerian Ketenagakerjaan, 2024).

Trend peningkatan kasus ini bukan fenomena yang baru. Data historis dari BPJS Ketenagakerjaan dan Kementerian Ketenagakerjaan menunjukkan angka kecelakaan kerja Indonesia telah mengalami kenaikan tahunan yang konsisten. Misalnya, kecelakaan kerja meningkat dari 182.835 kasus pada tahun 2019 menjadi 221.740 kasus pada tahun 2020 dan 234.270 kasus pada tahun 2021. Kenaikan tersebut mencerminkan bahwa risiko bahaya di tempat kerja masih tinggi, terutama di sektor-sektor padat karya seperti konstruksi, manufaktur, dan jasa (BPJS Ketenagakerjaan, 2024).

Dampak kecelakaan kerja tidak hanya berupa cedera fisik tetapi juga menyentuh aspek sosial dan ekonomi pekerja serta perusahaan. Kecelakaan kerja dapat menyebabkan hilangnya produktivitas, biaya tinggi untuk kompensasi dan perawatan kesehatan, hingga penurunan kualitas hidup pekerja yang terdampak.

Salah satu cara efektif untuk menangani permasalahan kecelakaan kerja adalah melalui identifikasi dan pengendalian bahaya risiko secara sistematis. Manajemen risiko K3 yang terstruktur menjadi langkah penting dalam mencegah kecelakaan yang dapat berdampak negatif terhadap pekerja maupun perusahaan. Salah satu pendekatan yang sering digunakan dalam praktik K3 adalah metode Hazard Identification and Risk Assessment (HIRA). Metode ini memungkinkan organisasi untuk mengidentifikasi potensi bahaya di tempat kerja, menilai tingkat risiko yang terkait, serta merumuskan pengendalian yang tepat berdasarkan hasil penilaian tersebut (Halifasa & Apsari, 2023).

Di Indonesia, masih banyak sektor dan jenis pekerjaan yang belum mengimplementasikan penilaian risiko secara komprehensif, termasuk di lingkungan bengkel otomotif. Bengkel sebagai tempat jasa perbaikan dan pemeliharaan kendaraan memiliki beragam aktivitas berbahaya, seperti pengelasan, penggunaan alat berat, paparan bahan kimia, hingga kegiatan pengangkatan beban yang berpotensi menyebabkan kecelakaan kerja. Tanpa pengendalian yang efektif, bahaya-bahaya tersebut dapat berkontribusi pada angka kecelakaan kerja yang tinggi seperti yang tercatat dalam statistik nasional di atas.

Oleh karena itu, penelitian dalam magang II ini memilih Bengkel PO Tami Jaya sebagai objek studi untuk mengidentifikasi bahaya dan menilai

risiko aktivitas bengkel menggunakan metode HIRA. Pendekatan ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih rinci mengenai potensi bahaya, level risikonya, serta merumuskan pengendalian risiko yang sesuai untuk menurunkan potensi kecelakaan kerja di lingkungan bengkel tersebut.

I.2. Rumusan Masalah

Ruang lingkup kegiatan magang II ini difokuskan pada identifikasi bahaya dan risiko pada bengkel PO TAMI JAYA:

1. Apa saja bahaya yang terdapat pada kegiatan operasional Bengkel PO Tami Jaya?
2. Bagaimana tingkat risiko dari setiap bahaya kegiatan bengkel tersebut?
3. Bagaimana upaya pengendalian risiko yang efektif berdasarkan hasil identifikasi dan penilaian risiko HIRA?

I.3. Tujuan

Tujuan magang II ini adalah:

1. Mengidentifikasi bahaya pada kegiatan pengecekan dan perawatan armada PO Tami Jaya.
2. Menilai tingkat risiko dari bahaya-bahaya yang teridentifikasi menggunakan metode HIRA.
3. Menyusun rekomendasi pengendalian risiko untuk mengurangi kecelakaan dan meningkatkan penerapan K3 pada kegiatan perawatan dan perbaikan armada.

I.4. Batasan Masalah

Batasan Masalah pada pelaksanaan magang II ini adalah sebagai berikut.

1. Pelaksanaan magang II di pusatkan di garasi PO Tami Jaya yang berlokasi di Jl. Tino Sidin, Cobongan, Ngestiharjo, Kec. Kasihan, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta.
2. Identifikasi bahaya dan risiko difokuskan pada pelaksanaan pengecekan perawatan bus dalam pekerjaan bengkel di PO Tami Jaya
3. Objek dari pelaksanaan magang ini difokuskan hanya terhadap mekanik
4. Metode yang digunakan dalam magang II ini adalah metode HIRA

I.5. Manfaat

Manfaat dari pelaksanaan magang II ini adalah sebagai berikut.

1. Teoritis: Menambah kajian ilmiah mengenai penerapan HIRA dalam konteks bengkel otomotif dan manajemen risiko K3.
2. Praktis: Memberikan rekomendasi pengendalian bahaya risiko yang dapat diimplementasikan oleh bengkel PO Tami Jaya dalam mengurangi kecelakaan kerja dan meningkatkan lingkungan kerja yang aman dan sehat.

I.6. Sistematika Penulisan

Laporan magang II ini disusun secara sistematis dengan susunan bab yang disesuaikan dengan format laporan magang pada Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan sebagai berikut.

BAB I Pendahuluan

Berisi mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan, dan Manfaat sebagai dasar dari pembuatan laporan magang ini.

BAB II Tinjauan Pustaka

Memuat mengenai teori -teori dan penelitian terdahulu yang digunakan sebagai landasan dalam pembuatan laporan magang ini.

BAB III Metode Penelitian

Berisi tentang penjelasan secara umum Lokasi magang, metode yang digunakan, sumber data primer dan sekunder dan analisis menggunakan metode HIRA

BAB IV Pembahasan

Membahas mengenai hasil data yang didapatkan pada Lokasi magang yang kemudian di olah kemudian di analisis untuk mendapatkan jawaban dari rumusan masalah.

BAB V Penutup

Berisi Kesimpulan dan saran yang digunakan untuk menjawab dari masalah yang di angkat pada laporan magang II ini.

Daftar Pustaka

Memuat referensi yang digunakan dalam penyusunan laporan, baik dari buku, jurnal, artikel, maupun sumber lain yang relevan.

Lampiran

Memuat dokumentasi mengenai Lokasi magang, aktivitas bengkel, lingkungan kerja, wawancara, dan SOP perawatan dan perbaikan armada.