

FAKTOR – FAKTOR PENGHAMBAT KONTRAKTOR UNTUK MELAKSANAKAN K3 PADA PROYEK KONSTRUKSI

Jayadi Ong¹, Samuel Suryadharma², Andi³

ABSTRAK : Industri konstruksi merupakan salah satu industri yang paling berbahaya jika dibandingkan dengan industri lain karena memiliki tingkat kecelakaan kerja yang tinggi. Pelaksanaan K3 yang efektif dapat mengurangi terjadinya kecelakaan kerja. Tetapi pada kenyataannya di proyek konstruksi, pelaksanaan K3 seringkali terhambat. Penelitian ini menggunakan metode pembagian kuesioner yang dibagikan kepada kontraktor kecil menengah, besar serta konsultan pada proyek–proyek konstruksi di Surabaya untuk mencari hambatan-hambatan tersebut. Faktor–faktor penghambat kontraktor untuk melaksanakan K3 didapatkan dari analisis data. Dari analisis deskriptif didapatkan faktor–faktor penghambat kontraktor untuk melaksanakan K3 dengan nilai rata-rata yang tinggi yaitu biaya pelaksanaan K3 yang tinggi, pengawasan pemerintah yang tidak ketat dan kurangnya insentif bila terjadi *zero accident*. Melalui analisis *Independent Sample T-Test* ditemukan bahwa tidak terdapat perbedaan pandangan antara kontraktor kecil menengah dengan kontraktor besar maupun antara kontraktor besar dengan konsultan. Ketiga pihak juga setuju bahwa pengawasan pelaksanaan K3 di lapangan oleh pemerintah yang tidak ketat merupakan faktor penghambat utama untuk melaksanakan K3.

KATA KUNCI : hambatan, pelaksanaan K3, kontraktor

1. LATAR BELAKANG

Industri konstruksi merupakan industri yang memiliki kedudukan yang tinggi dilihat dari terjadinya kecelakaan kerja dan kematian (Hinze, 1997). Hal ini disebabkan karena industri konstruksi melibatkan berbagai macam keahlian dalam pelaksanaannya dan setiap proyek memiliki karakteristik serta permasalahan yang berbeda. Selain itu, pekerjaan konstruksi hampir selalu dilakukan pada area yang terbuka yang sangat dipengaruhi oleh faktor cuaca dan lingkungan, terutama iklim di Indonesia yang cenderung panas sepanjang tahun, sehingga menimbulkan resiko yang cukup besar terhadap timbulnya kecelakaan kerja. Menurut Aksorn dan Hadikusumo (2008), pelaksanaan K3 merupakan cara yang efektif untuk mengatasi kecelakaan kerja karena dapat membantu manajemen untuk menciptakan cara kerja yang lebih aman dan membuat suasana kerja yang aman. Tidak hanya mencegah kecelakaan kerja, pelaksanaan K3 yang efektif dapat mengurangi kerusakan perlengkapan dan alat konstruksi, keterlambatan proyek dan dapat memperbaiki citra perusahaan. Akan tetapi, pada kenyataannya pelaksanaan K3 di lapangan tidak dapat dikatakan sempurna. Masih banyak kontraktor-kontraktor yang tidak melaksanakan K3 dengan baik. Penelitian ini akan mengamati lebih lanjut mengenai faktor penghambat pelaksanaan K3. Faktor penghambat ini penting untuk diketahui agar pelaksanaan K3 oleh kontraktor di proyek konstruksi dapat ditingkatkan.

¹ Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Petra, ong.jayadi@gmail.com

² Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Petra, samuelsuryadharma@gmail.com

³ Dosen Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Petra, andi@peter.petra.ac.id

2. LANDASAN TEORI

2.1. Pendahuluan

Bureau of Labor di Amerika tahun 2009 menunjukkan bahwa industri konstruksi telah menghasilkan angka kematian akibat kecelakaan kerja lebih buruk dari industri lain. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang terjadi di luar kontrol seseorang, dan menyebabkan terjadinya luka, bahkan kematian. Menurut Holt (2005), ada 2 penyebab kecelakaan kerja yaitu penyebab secara langsung atau penyebab utama dan penyebab tidak langsung atau penyebab sekunder. Penyebab utama kecelakaan merupakan perhatian utama dalam pembuatan hukum K3. Akan tetapi seiring berjalannya waktu, penyebab sekunder juga diperhatikan sebagai penyebab kecelakaan kerja. Hal ini membuat penyebab kecelakaan kerja dilihat tidak hanya secara sekilas tetapi secara keseluruhan aspek.

2.2. Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

Kesehatan dan keselamatan kerja (K3) adalah suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya, dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budaya untuk menuju masyarakat adil dan makmur (Mangkunegara, 2002). Peraturan K3 yang umum digunakan adalah OSHA (*Occupational Safety and Health Act*), Undang-Undang No. 1 Tahun 1970, dan PER.05/MEN/1996. OSHA merupakan peraturan Kesehatan dan keselamatan kerja di Amerika.

2.3. Pelaksanaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

Pelaksanaan K3 atau yang biasa disebut *safety implementation* oleh Sunindijo (2015) memiliki makna yang luas. Oleh karena itu, penulis membatasi pelaksanaan K3 sebagai pelaksanaan *safety program*. Pelaksanaan K3 mencakup penerapan kesehatan dan keselamatan kerja yang baik. Pelaksanaan maupun penerapan K3 ini dikemas dalam suatu program K3 yang menurut Hinze (1997) berisi :

1. Nomor Pekerjaan
2. Delegasi penanggung jawab K3 di lapangan
3. Penyusunan standar K3 yang dapat diaplikasikan ke dalam pekerjaan di proyek (dengan metode *listing* atau referensi)
4. Orientasi K3 dan pelatihan K3 untuk seluruh pekerja
5. *Safety meeting* yang dilakukan secara berkala (mingguan atau bulanan)
6. Prosedur dan fasilitas pertolongan pertama
7. Outline dari setiap tahap pekerjaan
8. Rencana darurat
9. Inspeksi keselamatan di lokasi proyek secara reguler
10. Pembuatan laporan bulanan
11. Investigasi tentang semua kecelakaan dan penyakit yang terjadi
12. Pemeliharaan informasi tentang *Material Safety Data Sheet* (MSDS)
13. Penyediaan alat pelindung diri (APD)

2.4. Faktor-faktor Penghambat Pelaksanaan K3

Faktor-faktor penghambat kontraktor untuk melaksanakan K3 merupakan faktor yang menyebabkan kontraktor tidak melaksanakan K3 pada proyek konstruksi. Setelah melakukan studi literatur dari beberapa penelitian sebelumnya (Sunindijo, 2015; Umeokafor, 2017; Kheni, Gibb, dan Dainty, 2006; Aksorn dan Hadikusumo, 2008; Rashid, Bassioni dan Bawazeer, 2007; Lee dan Jaafar, 2012; Wong, Gray, dan Sadiqi, 2015), ditemukan beberapa faktor-faktor penghambat pelaksanaan K3 sebagai berikut :

- a. Tidak adanya sanksi dari top manajemen kontraktor
- b. Sanksi yang diberikan pemerintah terlalu ringan
- c. Pengawasan di lapangan oleh pemerintah yang tidak ketat
- d. Peraturan K3 yang kompleks sulit untuk diterapkan
- e. Tingginya biaya pelaksanaan K3
- f. Kurangnya insentif dari *head office/main office* kontraktor bila *zero accident*

- g. Budaya keselamatan yang rendah di kontraktor
- h. Alokasi sumber daya ke hal yang dirasa lebih penting daripada K3
- i. Pertimbangan tidak melaksanakan K3 lebih untung
- j. Kurangnya kepedulian akan reputasi organisasi
- k. Kurangnya tekanan masyarakat pada kontraktor
- l. Komitmen top manajemen kontraktor terhadap K3 rendah
- m. Pengetahuan manajemen di lapangan akan *safety* rendah
- n. Kontraktor memiliki persepsi bahwa K3 bukanlah suatu kewajiban melainkan sebuah hak
- o. Kontraktor menganggap pekerja tidak mampu memahami pelatihan K3
- p. Kurangnya insentif dari klien/*owner* bila *zero accident*
- q. Pelaksanaan K3 bukanlah prasyarat bagi klien
- r. Komitmen klien/*owner* terhadap K3 yang rendah
- s. Kompetitor lain tidak melaksanakan K3
- t. Sistem lelang di industri dengan harga terendah
- u. Dana yang disediakan untuk pelaksanaan K3 oleh klien/*owner* tidak memadai atau bahkan tidak ada
- v. Kontrak pekerja yang bersifat tidak tetap

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Studi Literatur

Pada tahap studi literatur dilakukan proses pencarian informasi atau referensi mengenai hal-hal yang mendukung penelitian. Studi literatur membahas kesehatan dan keselamatan kerja (K3), pelaksanaan K3, dan faktor-faktor penghambat kontraktor untuk melaksanakan K3 yang akan digunakan dalam penelitian ini.

3.2. Penyusunan Kuesioner

Kuesioner dibuat berdasarkan variabel-variabel yang didapat pada tahap studi literatur. Kuesioner terdiri dari 1 bagian saja yang meliputi penjelasan mengenai hambatan dan pelaksanaan K3 beserta pertanyaan mengenai faktor penghambat pelaksanaan K3 di proyek konstruksi yang terdiri atas 22 faktor penghambat. Skala pengukuran pada kuesioner memakai skala 1 sampai 6 dengan identifikasi skala sebagai berikut:

- | | |
|------------------------|-------------------|
| 1= Sangat tidak setuju | 4= Agak setuju |
| 2= Tidak setuju | 5= Setuju |
| 3= Agak tidak setuju | 6= Sangat setuju. |

3.3. Pilot Study

Pilot study dilakukan untuk mengetahui kekurangan dan kelemahan-kelemahan yang terdapat pada kuesioner yang telah disusun, pertanyaan-pertanyaan yang kurang relevan, maupun pertanyaan-pertanyaan yang kurang berhubungan dengan desain penelitian. *Pilot study* dilakukan pada responden yang sama dengan responden penelitian yang direncanakan tetapi dalam jumlah yang lebih sedikit, terdapat kurang lebih 10 responden yang bersedia.

3.4. Pengumpulan Data dan Analisis Data

Kuesioner akan disebarakan pada proyek konstruksi yang sedang berlangsung dan berada di wilayah Surabaya. Responden yang mengisi kuesioner adalah kontraktor yang dilihat berdasarkan kelas kontraktor dan konsultan. Penelitian dilakukan berdasarkan pengalaman responden selama bekerja pada industri konstruksi. Data yang telah terkumpul kemudian akan diolah menggunakan dua metode, yaitu uji *mean* dan uji *independent sample t-test*. Uji *mean* dibantu dengan sistem *ranking* digunakan untuk mengetahui faktor yang paling penghambat dan faktor yang paling tidak menghambat bagi kontraktor untuk melaksanakan K3. Untuk uji *independent sample t-test* akan digunakan untuk mengetahui apakah ada perbedaan pandangan antara konsultan dengan kontraktor besar serta perbedaan pandangan antara kontraktor besar dengan kontraktor kecil menengah.

4. PEMBAHASAN

4.1. Informasi Umum

Dari penyebaran kuesioner yang telah dilakukan terdapat 192 responden yang terdiri atas 41 konsultan (21%) dan 116 kontraktor besar (61%) dan 35 kontraktor kecil menengah (18%). Penelitian ini ingin membandingkan pandangan antara kontraktor besar dengan konsultan terhadap faktor-faktor penghambat pelaksanaan K3 sehingga data responden kontraktor dan data responden konsultan dipisahkan. Selain itu, penelitian ini juga ingin membandingkan pandangan antara kontraktor besar dengan kontraktor kecil menengah terhadap faktor-faktor penghambat pelaksanaan K3.

4.2. Faktor Penghambat Kontraktor Untuk Melaksanakan K3 pada Proyek Konstruksi

Analisa rata-rata digunakan pada penelitian ini untuk mendapatkan peringkat faktor penghambat pelaksanaan K3 secara keseluruhan menurut pandangan kontraktor besar, kontraktor kecil menengah, dan konsultan. Peringkat faktor-faktor penghambat pelaksanaan K3 dapat dilihat pada **Tabel 1**. Dapat dilihat bahwa lima perangkat teratas faktor yang paling menghambat pelaksanaan K3 menurut kontraktor besar adalah tingginya biaya pelaksanaan K3, pengawasan pelaksanaan K3 di lapangan oleh pemerintah yang tidak ketat, kurangnya insentif dari klien/owner bila *zero accident*, kurangnya insentif dari *head office* kontraktor bila *zero accident*, dan dana yang disediakan untuk pelaksanaan K3 oleh klien/owner tidak memadai atau bahkan tidak ada.

Sedangkan menurut konsultan, 5 faktor yang paling menghambat pelaksanaan K3 adalah kurangnya insentif dari *head office* kontraktor bila *zero accident*, pengawasan pelaksanaan K3 di lapangan oleh pemerintah yang tidak ketat, budaya keselamatan di dalam organisasi kontraktor yang rendah, kurangnya kepedulian kontraktor akan reputasinya apabila tidak melaksanakan K3, dan kurangnya tekanan masyarakat pada kontraktor untuk melaksanakan K3. Menurut kontraktor kecil menengah, 5 faktor yang paling menghambat pelaksanaan K3 adalah tingginya biaya pelaksanaan K3, pengawasan pelaksanaan K3 di lapangan oleh pemerintah yang tidak ketat, sistem lelang (*tender*) di industri konstruksi dengan harga terendah membuat aspek K3 dipandang sebelah mata, komitmen top manajemen kontraktor (*head office / main office*) terhadap K3 yang rendah, dan kurangnya tekanan masyarakat pada kontraktor untuk melaksanakan K3.

Tingginya biaya pelaksanaan K3 menempati peringkat pertama faktor penghambat pelaksanaan K3 menurut kontraktor besar dan kontraktor kecil menengah dengan nilai rata-rata masing-masing 4,34 dan 4,74. Ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan Umeokafor (2017). Umeokafor (2017) menemukan bahwa baik itu kontraktor kecil, menengah, maupun besar, ketiga-tiganya menganggap bahwa penghambat utama K3 adalah biaya.

Biaya pelaksanaan K3 dapat dikatakan tinggi karena biaya alat pelindung diri (APD) serta *safety warning* yang harus disiapkan pada setiap proyek bervariasi dari 0,1-0,5% dari biaya total proyek. APD yang telah disiapkan tersebut menurut kontraktor besar seringkali tidak digunakan oleh pekerja, sehingga kontraktor besar merasa bahwa biaya yang telah dikeluarkan sia-sia. Tetapi menurut pandangan konsultan, biaya pelaksanaan K3 yang tinggi menempati peringkat ke-10 dengan nilai rata-rata 3,54 untuk faktor penghambat pelaksanaan K3. Nilai proyek dan nilai kontrak kerja kontraktor besar dianggap dapat menutupi biaya pelaksanaan K3 yang tinggi tersebut.

Pengawasan pelaksanaan K3 di lapangan oleh pihak pemerintah yang tidak ketat dianggap sangat menghambat pelaksanaan K3 di Indonesia. Faktor ini menempati peringkat kedua faktor penghambat pelaksanaan K3, baik itu menurut pandangan kontraktor besar, kontraktor kecil menengah, maupun menurut pandangan konsultan dengan nilai rata-rata masing-masing 4,03, 4,71 dan 4,12. Selaras dengan hasil penelitian Kheni, Gibb, dan Dainty (2006) yang mengatakan bahwa campur tangan pemerintah sangat berpengaruh terhadap ada tidaknya manajemen K3 pada suatu proyek konstruksi. Kheni, Gibb, dan Dainty (2006) beralasan bahwa di negara berkembang, pengawasan pemerintah dibutuhkan agar para kontraktor dapat melaksanakan K3 sesuai standar ketentuan yang berlaku yang telah diatur (dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 dan PER.05/MEN/1996 di Indonesia).

Tabel 1. Faktor Penghambat Kontraktor untuk Melaksanakan K3

Faktor Penghambat Kontraktor untuk Melaksanakan K3	Konsultan		Kontraktor Besar		Kontraktor Kecil Menengah	
	Mean	Rank	Mean	Rank	Mean	Rank
Tidak adanya sanksi dari top manajemen kontraktor	3,02	17	2,91	18	3,63	7
Sanksi yang diberikan pemerintah terlalu ringan	3,54	11	3,56	7	3,43	10
Pengawasan di lapangan oleh pemerintah tidak ketat	4,12	2	4,03	2	4,71	2
Peraturan K3 yang kompleks sulit untuk diterapkan	2,71	19	3,18	12	3,54	8
Tingginya biaya pelaksanaan K3	3,54	10	4,34	1	4,74	1
Kurangnya insentif dari <i>head office/main office</i> kontraktor bila <i>zero accident</i>	4,27	1	3,67	4	3,37	14
Budaya keselamatan yang rendah di kontraktor	4,00	4	3,40	9	3,83	6
Alokasi sumber daya ke hal yang dirasa lebih penting dari K3	3,76	7	3,57	6	3,37	13
Pertimbangan tidak melaksanakan K3 lebih untung	2,34	22	2,69	19	2,91	19
Kurangnya kepedulian akan reputasi organisasi	4,00	3	3,36	10	3,43	11
Kurangnya tekanan masyarakat pada kontraktor	3,90	5	3,28	11	3,97	5
Komitmen top manajemen kontraktor terhadap K3 rendah	3,32	12	3,09	14	4,29	4
Pengetahuan manajemen di lapangan akan <i>safety</i> rendah	3,56	8	2,37	22	2,43	22
Kontraktor memiliki persepsi bahwa K3 bukanlah suatu kewajiban melainkan sebuah hak	3,07	16	3,13	13	2,97	18
Kontraktor menganggap pekerja tidak mampu memahami pelatihan K3	2,63	21	2,49	21	2,66	21
Kurangnya insentif dari klien / <i>owner</i> bila <i>zero accident</i>	3,54	9	3,87	3	3,29	15
Pelaksanaan K3 bukanlah prasyarat bagi klien	2,83	18	2,60	20	3,43	12
Komitmen klien/ <i>owner</i> terhadap K3 yang rendah	3,24	13	2,97	16	3,29	16
Kompetitor lain tidak melaksanakan K3	2,71	20	2,96	17	2,89	20
Sistem lelang di industri konstruksi dengan harga terendah	3,88	6	3,42	8	4,43	3
Dana yang disediakan untuk pelaksanaan K3 oleh klien/ <i>owner</i> tidak memadai atau bahkan tidak ada	3,12	15	3,61	5	3,51	9
Kontrak pekerja yang bersifat tidak tetap	3,15	14	3,02	15	3,11	17

Sunindijo (2015) menambahkan bahwa jika tidak diawasi secara ketat, kontraktor akan merasa bahwa tidak melaksanakan K3 pun tidak akan ada yang tahu. Ini akan berakibat pada tidak dilaksanakannya

K3 di lapangan, dan tingkat kecelakaan kerja akan meningkat. Apabila dibiarkan terus-menerus, akan menjadi kebiasaan (*norm*) bagi kontraktor untuk tidak melaksanakan K3. Sebaliknya, apabila pengawasan ketat dan kontraktor yang tidak melanggar standar K3 diberi peringatan maupun diberi sanksi maka kontraktor akan lebih ter-motivasi untuk melaksanakan K3. Jika kontraktor sudah terbiasa melaksanakan K3 maka akan terbentuklah budaya keselamatan yang baik di lingkungan organisasi, baik itu di kalangan manajemen maupun kalangan pekerja di lapangan.

Peringkat ketiga faktor penghambat pelaksanaan K3 menurut kontraktor besar dengan nilai rata-rata 3,87 adalah kurangnya insentif yang diberikan dari klien/*owner* apabila kontraktor berhasil mencapai *zero accident* di lapangan. Hal ini senada dengan apa yang diutarakan oleh Hinze (1997) bahwa insentif dapat membuat pekerja termotivasi untuk bekerja secara aman. Dalam penelitiannya, Hinze (1997) menyebutkan bahwa kontraktor yang memberikan insentif mengalami kecelakaan kerja lebih sedikit dari kontraktor yang tidak memberikan insentif secara signifikan. Insentif dari klien/*owner* dapat memotivasi tidak hanya pekerja di lapangan, tapi juga pelaksana di lapangan. Kurangnya insentif dari pihak *owner* menghambat pelaksanaan K3 menurut kontraktor besar karena pelaksana di lapangan tidak menerima keuntungan apabila tidak terjadi kecelakaan kerja sama sekali. Walaupun motivasi dengan tujuan mendapatkan insentif tidak begitu baik, tetapi pelaksanaan K3 menjadi lebih lancar. Ketika tidak terjadi kecelakaan kerja maka pihak *owner* pun ikut untung karena durasi proyek tidak bertambah.

Berbanding terbalik dengan kontraktor besar, menurut pandangan kontraktor kecil menengah dan konsultan, kurangnya insentif dari *owner* tidak terlalu menghambat pelaksanaan K3. Faktor ini menempati peringkat ke-9 di tabel faktor penghambat pelaksanaan K3 menurut konsultan dengan nilai rata-rata 3,54 dan peringkat ke-15 menurut kontraktor kecil menengah dengan nilai rata-rata sebesar 3,29. Pandangan ini didasari oleh anggapan bahwa dengan adanya insentif, tujuan utama bekerja secara aman adalah untuk insentif. Dengan tujuan yang salah tersebut, lama-kelamaan budaya keselamatan di organisasi akan menjadi semakin rendah. Menurut konsultan, budaya keselamatan organisasi yang rendah akan menghambat pelaksanaan K3. Faktor budaya keselamatan yang rendah menempati peringkat ketiga faktor penghambat pelaksanaan K3 menurut konsultan dengan nilai rata-rata 4,00.

4.3. Analisa Perbedaan Pandangan

Dari hasil penelitian, didapatkan perbedaan pandangan antara konsultan dengan kontraktor besar pada 6 faktor penghambat. Perbedaan pandangan terjadi pada faktor tingginya biaya pelaksanaan K3 dengan nilai signifikansi 0.007. Kurangnya insentif dari *head office / main office* kontraktor bila tidak terjadi kecelakaan kerja / *zero accident* dengan nilai signifikansi 0.025, budaya keselamatan yang rendah di dalam organisasi kontraktor dengan nilai signifikansi 0.032, kurangnya kepedulian akan reputasi organisasi bila tidak melaksanakan K3 dengan nilai signifikansi 0.017, kurangnya tekanan masyarakat pada kontraktor untuk melaksanakan K3 dengan nilai signifikansi 0.021 dan pengetahuan manajemen di lapangan akan *safety* yang rendah sehingga tidak mampu untuk melaksanakan K3 dengan nilai signifikansi 0.000

Tingginya biaya pelaksanaan K3 mengalami perbedaan pandangan karena dari sisi konsultan menganggap bahwa kontraktor memiliki dana yang cukup untuk melakukan K3. Pada saat pengajuan proses tender, pihak kontraktor sudah menyetujui biaya yang akan dikeluarkan beserta biaya pelaksanaan K3 dengan profitnya sehingga tingginya biaya pelaksanaan merupakan sebuah hambatan yang tidak terlalu penting menurut konsultan, sedangkan menurut pandangan kontraktor besar biaya pelaksanaan K3 tinggi merupakan sebuah hambatan yang penting karena pada saat proses pengajuan tender kontraktor ingin menang. Maka dari itu, pihak kontraktor menekan semua biaya sehingga pada saat lolos tender, biaya untuk pelaksanaan K3 yang tinggi akan menekan profit dari kontraktor sehingga menjadi sebuah hambatan bagi kontraktor besar.

Sedangkan kurangnya insentif dari *head office / main office* kontraktor bila tidak terjadi kecelakaan, menurut sudut pandang konsultan merupakan sebuah hambatan yang penting karena insentif dapat menurunkan kecelakaan kerja akan tetapi konsultan beranggapan bahwa insentif merupakan tanggung jawab dari kontraktor. Di sisi lain menurut kontraktor besar, kurangnya insentif juga merupakan sebuah hambatan akan tetapi kontraktor merasa bahwa insentif seharusnya tidak hanya diberikan oleh kontraktor saja, akan tetapi *owner* seharusnya ikut berpartisipasi dalam penyediaan insentif sehingga pengeluaran kontraktor untuk insentif tidak terlalu banyak.

Dari hasil penelitian, didapatkan 7 perbedaan pandangan antara kontraktor besar dengan kontraktor kecil menengah. Tidak adanya sanksi dari top manajemen kontraktor bila tidak menjalankan K3 di lapangan memiliki perbedaan pandangan dengan nilai signifikansi 0,018. Pengawasan pelaksanaan K3 di lapangan oleh pemerintah yang tidak ketat memiliki nilai 0,013. Kurangnya tekanan masyarakat pada kontraktor untuk melaksanakan K3 dengan nilai signifikansi 0,012. Kemudian komitmen top manajemen kontraktor terhadap K3 yang rendah memiliki nilai signifikansi sebesar 0,000. Kurangnya insentif dari klien/*owner* bila tidak terjadi kecelakaan/*zero accident* dengan nilai signifikansi 0,037. Faktor pelaksanaan K3 bukanlah prasyarat bagi klien memiliki nilai signifikansi 0,002. Sistem lelang di industri konstruksi dengan harga terendah membuat aspek K3 dipandang sebelah mata dengan nilai signifikansi 0,001.

Tidak adanya sanksi dari top manajemen bila tidak melaksanakan K3 terdapat perbedaan pandangan disebabkan karena kontraktor besar menganggap sanksi kurang efektif dijalankan karena skala proyek dan jumlah pekerja yang sangat banyak sehingga pengawasan untuk pemberian sanksi susah untuk dilaksanakan secara adil dan merata. Sedangkan bagi kontraktor kecil menengah skala proyek yang lebih kecil dan jumlah pekerjaan yang lebih sedikit dibandingkan kontraktor besar membuat pengawasan lebih mudah dilaksanakan dan pemberian sanksi dapat berjalan dengan efektif.

Sistem tender di industri konstruksi dengan harga terendah membuat aspek K3 dipandang sebelah mata karena skala persaingan yang berbeda antara kontraktor kecil menengah dengan kontraktor besar. Kontraktor kecil menengah memiliki pesaing yang lebih banyak dibandingkan kontraktor besar dalam tender. Sesuai dengan yang dikatakan Sunindijo (2015) bahwa kontraktor kecil berusaha untuk menekan biaya karena persaingan tender. Kontraktor kecil menengah lebih mengutamakan memenangkan tender daripada keselamatan pekerja. Maka dari itu, K3 dipandang sebelah mata bagi kontraktor kecil. Selain itu kontraktor besar juga memiliki standar K3 masing-masing. Sedangkan kontraktor kecil cenderung tidak memiliki standarisasi K3. Hal ini dapat disebabkan oleh perbedaan skala pekerjaan pada proyek tersebut. Kontraktor besar memiliki skala pekerjaan yang besar sehingga tingkat kecelakaan akan lebih besar. Sedangkan kontraktor kecil menengah memiliki skala pekerjaan yang kecil dan terkadang pekerjaannya terdapat pada bagian tertentu saja sehingga tingkat kecelakaan akan lebih kecil dan K3 akan lebih dipandang sebelah mata oleh kontraktor kecil menengah.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa salah satu faktor penghambat kontraktor untuk melaksanakan K3 pada proyek konstruksi adalah faktor “Pengawasan oleh pemerintah di proyek yang kurang ketat”. Faktor ini disetujui sebagai faktor paling menghambat pelaksanaan K3 oleh seluruh responden, baik itu kontraktor kecil menengah, kontraktor besar, maupun konsultan. “Tingginya biaya pelaksanaan K3” juga disetujui oleh pihak kontraktor, baik itu kontraktor kecil menengah maupun kontraktor besar, sebagai salah satu faktor penghambat utama kontraktor dalam pelaksanaan K3.

Selain faktor-faktor yang telah disebutkan di atas, ada beberapa faktor lain yang disetujui sebagai faktor penghambat pelaksanaan K3 oleh pihak konsultan dan kontraktor kecil menengah, di antaranya adalah “Budaya keselamatan yang rendah dalam organisasi kontraktor”, “Kurangnya tekanan masyarakat pada kontraktor untuk melaksanakan K3”, dan “Sistem lelang di industri konstruksi dengan harga terendah”. Dari hasil analisa perbedaan pandangan antara konsultan dan kontraktor besar, kedua pihak memiliki pandangan yang sama. Akan tetapi, pada beberapa faktor terdapat perbedaan pandangan. Faktor dana lebih disetujui oleh kontraktor besar sebagai faktor penghambat, sedangkan konsultan lebih memandang bahwa faktor internal organisasi kontraktor seperti “Budaya keselamatan yang rendah di kontraktor” yang menghambat pelaksanaan K3.

Untuk analisa dari kontraktor besar dan kontraktor kecil menengah secara hasil juga dapat dinyatakan memiliki pandangan yang sama. Namun pada beberapa faktor terdapat perbedaan pandangan. Faktor kurangnya insentif dari *owner* merupakan faktor penghambat bagi kontraktor besar. Sedangkan faktor dari internal kontraktor berupa “Komitmen top manajemen kontraktor terhadap K3 rendah” dan faktor

eksternal seperti “Sistem lelang di industri konstruksi dengan harga terendah “ lebih disetujui kontraktor kecil menengah sebagai faktor penghambat kontraktor untuk melaksanakan K3 pada proyek konstruksi.

5.2. Saran

Saran yang dapat diberikan untuk penelitian selanjutnya adalah :

- Penelitian ini khusus menunjukkan ada tidaknya perbedaan pandangan antara kontraktor besar dengan konsultan maupun perbedaan pandangan kontraktor besar dengan kontraktor kecil menengah. Penelitian lebih lanjut perlu dilakukan untuk menganalisis mengapa perbedaan pandangan ini dapat terjadi dan cara untuk mengatasi hambatan-hambatan pelaksanaan K3 ini

Saran yang dapat diberikan untuk praktisi adalah :

- Ada baiknya apabila pemerintah Indonesia dapat turut serta terjun dalam pengawasan pelaksanaan K3 di lapangan mengingat hasil penelitian ini menemukan bahwa kurang ketatnya pengawasan oleh pemerintah di lapangan menjadi faktor penghambat utama manajemen kontraktor dalam pelaksanaan K3 pada proyek konstruksi

6. DAFTAR REFERENSI

- Abdul-Rashid, I., Bassioni, H., dan Bawazeer, F. (2007, September). Factors Affecting Safety Performance in Large Construction Contractors in Egypt. In: Boyd, D (Ed) *Proceedings of the 23rd Annual ARCOM Conference* (pp. 661-670). Association of Researchers in Construction Management, Belfast, UK.
- Aksorn, T. dan Hadikusumo, B.H.W. (2008, April). Critical Success Factors Influencing Safety Program Performance in Thai Construction Projects. *Safety Science*, 46(4), 709-727.
- Hinze, J.W. (1997). *Construction Safety*. Prentice-Hall Inc., New Jersey.
- Holt, A. S. J. (2005). *Principles of Construction Safety*. Blackwell Science.
- Kheni, N.A., Gibb, A.G.F., dan Dainty, A.J.F. (2006, September). The Management of Construction Sites Health and Safety by Small and Medium Sized Construction Businesses in Developing Countries: A Ghana Case Study. In: Boyd, D (Ed) *Proceedings of the 22nd Annual ARCOM Conference* (pp. 273–282). Association of Researchers in Construction Management, Birmingham, UK.
- Lee, Chia-Kuang dan Jaafar, Y. (2013, Januari). Prioritization of Factors Influencing Safety Performance on Construction Sites: A Study Based on Grade Seven (G7) Main Contractors' Perspectives. *International Proceedings of Economics Development and Research: International Conference on Business, Management and Governance* (pp. 6-12).
- Mangkunegara, A.P. (2002). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. PT. Remaja Rosda Karya, Bandung.
- Sunindijo, R.Y. (2015, Desember). Improving Safety Among Small Organisations in the Construction Industry: Key Barriers and Improvement Strategies. *Procedia Engineering* 125, 109-116.
- Umeokafor, N.I. (2017, Maret). Barriers to Construction Health and Safety Self-regulation: A Scoping Case of Nigeria. *Civil Engineering Dimension*, 19(1), 44-53.
- Wong, J.Y.Y dan Gray, J. dan Sadiqi, Z. (2015, Maret). Barrier to Good Occupation Health & Safety (OHS) Practices by Small Construction Firms. *Journal of Construction Management*, 55-66.