

ANALISIS PENGARUH FAKTOR *SAFETY LEADERSHIP* TERHADAP *SAFETY BEHAVIOR* PEKERJA INDUSTRI KEMASAN

Nanda Dini Eka Syah Putri*, Dewi Kurniasih, Farizi Rachman

Program Studi Teknik Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Jurusan Teknik Permesinan

Kapal, Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya.

Email : dewi.kurniasih@ppns.ac.id

ABSTRAK

Penerapan keselamatan dan kesehatan kerja pada salah satu industri kemasan di Jawa Timur masih belum dilakukan dengan optimal sehingga berdampak pada tingginya angka kecelakaan kerja. Mayoritas kecelakaan kerja disebabkan oleh perilaku tidak aman yang dipicu oleh rendahnya *safety behavior*. Pengaruh *safety leadership* terhadap *safety behavior* diketahui sangat kuat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh *safety leadership* meliputi *safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy* terhadap *safety behavior*. Penelitian ini merupakan penelitian *deskriptif observasional* dengan menggunakan desain *cross-sectional*. Total populasi pekerja pada divisi *jumbo bag* sebanyak 91 pekerja. Sedangkan responden yang digunakan sebanyak 75 pekerja yang telah dihitung dengan menggunakan rumus Slovin dari total populasi. Pengambilan sampel menggunakan metode *simple random sampling*. Variabel independen dalam penelitian ini meliputi *safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy*, sedangkan variabel dependen meliputi *safety behavior*. Pengambilan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner tertutup berskala likert. Data yang didapat dianalisis menggunakan metode regresi linier berganda dengan bantuan *software SPSS (Statistical Package for the Social Sciences)*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *safety motivation* ($p=0,045$), *safety concern* ($p=0,004$), dan *safety policy* ($p=0,019$) memiliki pengaruh yang signifikan secara parsial terhadap variabel dependen berupa *safety behavior*.

Kata kunci: *Safety Behavior, Safety Concern, Safety Motivation, Safety Policy*

PENDAHULUAN

Kecelakaan kerja menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 merupakan suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda. Kasus kecelakaan kerja di Indonesia sendiri masih tergolong tinggi dan tiap tahunnya terus mengalami peningkatan. Berdasarkan data kecelakaan kerja yang tercatat oleh Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan tercatat sebanyak 123.040 kasus kecelakaan kerja pada tahun 2017, 173.415 kasus kecelakaan kerja pada

tahun 2018, 182.835 kasus kecelakaan kerja pada tahun 2019, 221.740 kasus kecelakaan kerja pada tahun 2020, dan 234.270 pada tahun 2021 [8]. Industri terbanyak penyumbang kasus kecelakaan ini adalah sektor konstruksi disusul dengan industri manufaktur.

Kasus kecelakaan kerja pada sektor industri manufaktur di Indonesia masih tergolong tinggi. Tingginya angka kecelakaan ini disebabkan oleh rendahnya tingkat kesadaran dalam menerapkan K3 di tempat kerja. Padahal negara telah mewajibkan setiap perusahaan untuk menjamin keselamatan dan kesehatan kerja tiap pekerjanya. Tetapi faktanya penerapan keselamatan dan kesehatan kerja di perusahaan belum dilakukan

dengan optimal dan cenderung dianggap sebagai beban biaya karena membutuhkan biaya yang besar dalam pelaksanaannya sehingga berdampak pada tingginya kasus kecelakaan kerja.

Penerapan K3 yang kurang maksimal ini ditunjukkan oleh perusahaan yang akan digunakan sebagai objek penelitian ini yang bergerak di bidang manufaktur di Jawa Timur. Industri ini bergerak dalam bidang perajutan plastik menjadi sebuah karung plastik dengan bahan dasar utama berupa bijih plastik *propylene*. Produk yang dihasilkan berupa kemasan tepung, semen, *jumbo bag*, pupuk, dan lainnya dimana dalam proses produksinya terdapat beberapa divisi. Divisi yang ada pada bagian produksi, antara lain *Extruder*, *Circular Loom*, *Automatic Bag Machine* (ABM), *Jumbo Bag*, *AD STAR*, Gudang, Umum, QCL, Bengkel. Divisi *extruder* berperan dalam pengolahan bijih plastik menjadi benang-benang untuk keperluan perajutan karung plastic pada divisi *circular loom*. Divisi *circular loom* berperan dalam proses perajutan benang plastik menjadi karung plastik yang ukurannya disesuaikan dengan permintaan konsumen. Divisi ABM berperan dalam *printing* logo pada gulungan karung dari divisi *circular loom*. Divisi *jumbo bag* berperan dalam pembuatan kemasan berukuran jumbo yang nantinya akan diekspor. Divisi AD STAR berperan dalam proses produksi kemasan karung yang berbahan kertas dan proses *printing*. Gudang merupakan divisi yang berperan dalam proses penyimpanan produk jadi sebelum dikirim ke konsumen. Umum merupakan divisi yang berfungsi untuk produksi seluruh komponen yang diperlukan oleh pabrik untuk seluruh mesin yang digunakan. QCL merupakan divisi yang berperan dalam proses pengecekan kualitas produk pada setiap langkah produksi. Dan Bengkel merupakan divisi yang bertugas untuk produksi seluruh komponen yang diperlukan oleh pabrik untuk seluruh mesin yang digunakan.

Dalam proses produksinya terdapat beberapa bahaya yang berpotensi untuk menyebabkan kecelakaan. Berdasarkan data sekunder yang diperoleh dari industri, diketahui bahwa penerapan manajemen keselamatan dan kesehatan kerja belum mencapai *zero accident*. Hal ini dapat dilihat dari laporan kasus kecelakaan kerja yang ada, dimana diketahui mayoritas penyebab kecelakaan kerja adalah perilaku tidak aman dari pekerja. Data kecelakaan tahun 2018-2021 menunjukkan bahwa terdapat 68 kasus kecelakaan pada divisi *jumbo bag*, 19 kasus kecelakaan pada divisi *extruder*, 17 kasus kecelakaan pada divisi ABM, 16 kasus kecelakaan pada divisi *Circular Loom*, 7 kasus kecelakaan pada divisi bengkel, 4 kasus kecelakaan pada divisi AD STAR, 4 kasus kecelakaan pada divisi gudang, 3 kasus kecelakaan pada divisi umum, 3 kasus kecelakaan pada divisi QCL. Dari data tersebut diketahui bahwa divisi *jumbo bag* memegang peringkat pertama dengan jumlah kecelakaan kerja akibat *unsafe action* sebesar 68 kasus.

Kecelakaan kerja yang terjadi di tempat kerja 80-85% disebabkan karena faktor *unsafe behavior* (Riyadina, 2010). Sedangkan menurut Heinrich (1980) terdapat tiga faktor yang menjadi penyebab kecelakaan, antara lain faktor perilaku tidak aman (88%), kondisi tidak aman (10%), dan kondisi yang tidak dapat dicegah (2%). Jika dilihat dari ketiga prosentase tersebut, faktor *unsafe action* merupakan faktor utama yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Suizer (1999) dalam Fara, Kurniawan and Wahyuni (2017) mengungkapkan bahwa *unsafe action* memiliki hubungan yang kuat dengan *safety behavior*. Dari observasi awal yang dilakukan didapati beberapa pekerja tidak memakai alat pelindung diri, bergurau saat bekerja, bermain *handphone*, dan tidak menerapkan prinsip 5R. Perilaku tersebut tentunya tidak mencerminkan perilaku keselamatan sehingga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan

kerja.

Perilaku keselamatan dipengaruhi oleh banyak faktor, salah satunya yakni faktor *safety leadership*. Faktor *safety leadership* ini dianggap sebagai faktor kunci untuk meminimalisir terjadinya kesalahan pekerja. Hal ini karena *safety leadership* merupakan bentuk interaksi yang dilakukan oleh pemimpin kepada bawahannya sehingga mampu mempengaruhi pencapaian tujuan keselamatan baik dalam lingkup organisasi maupun individu bawahan. Secara garis besar, *safety leadership* terbagi menjadi dua bentuk perilaku, yakni *transformational leadership* dan *transactional leadership*. Kepemimpinan transformasional lebih menekankan kepada pengembangan ke depan sehingga disebut sebagai kepemimpinan berorientasi pada hubungan. Kepemimpinan ini ditandai dengan nilai dan interaksi individual, menghasilkan kualitas interaksi yang lebih baik dan perhatian yang lebih besar untuk kesejahteraan bawahan [12]. Sedangkan kepemimpinan transaksional berfokus pada hubungan antara penghargaan dan kinerja sehingga disebut sebagai kepemimpinan tugas [5]. Kepemimpinan transformasional memiliki dua dimensi yakni *safety motivation* dan *safety concern*, sedangkan kepemimpinan transaksional memiliki dimensi *safety policy*.

Motivasi keselamatan yang diberikan oleh pemimpin dapat menumbuhkan kemampuan pekerja untuk berpikir kreatif sehingga meningkatkan keselamatan kerja [2]. Selain itu, kepedulian pimpinan terhadap keselamatan pekerja dapat membuat pekerja lebih menerapkan perilaku keselamatan yang baik [1]. Penetapan kebijakan juga penting karena dapat mendorong pekerja untuk berperilaku aman. Faktor kepemimpinan harus diperhatikan jika suatu organisasi ingin mengubah perilaku keselamatan pekerjanya secara aktif [4]. Perilaku keselamatan pimpinan yang memberikan

motivasi dalam hal keselamatan, menunjukkan kepedulian terhadap keselamatan, serta menetapkan aturan terkait keselamatan diketahui mampu memberikan dampak pada peningkatan perilaku aman pekerja.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini melibatkan pekerja divisi *jumbo bag* industri kemasan di Jawa Timur sebagai responden. Pengambilan *sampling* dilakukan dengan menggunakan rumus Slovin dari total 91 pekerja divisi *jumbo bag*. Taraf kesalahan yang digunakan sebesar 5%, perhitungannya sebagai berikut:

$$n = \frac{91}{1+91(0,05^2)}$$

$$= 74,13 \text{ (dibulatkan menjadi 75)}$$

Jadi, total responden dalam penelitian ini sebanyak 75 pekerja divisi *jumbo bag*. Pemilihan responden dilakukan dengan cara *simple random sampling*. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner. Pilihan jawaban kuesioner menggunakan skala likert 1 (sangat tidak setuju) sampai dengan 4 (sangat setuju). Variabel independen terdiri atas *safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy*, sedangkan variabel dependen berupa *safety behavior*.

Pada tahap awal dilakukan uji validitas dan reliabilitas awal kuesioner dengan menyebarkannya kepada 35 pekerja diluar responden penelitian. Jika hasilnya valid dan reliabel maka kuesioner tersebut akan disebar kepada 75 responden untuk mendapatkan data penelitian. Hasil kuesioner tersebut nantinya akan direkap dan diuji pengaruhnya dengan menggunakan metode statistik.

Metode statistik yang digunakan

ialah analisis regresi linier berganda dengan menggunakan bantuan *software* SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*). Sebelum dilakukan uji regresi, data harus lulus uji asumsi klasik terlebih dahulu. Uji tersebut meliputi uji normalitas, uji multikolinieritas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi. Untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara simultan terhadap variabel terikat digunakan analisis uji F. Kemudian untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara individu terhadap variabel terikat digunakan analisis uji t. Terakhir, untuk mengetahui kontribusi variabel independen terhadap variabel dependen digunakan uji koefisien determinasi dimana jika nilai R^2 mendekati angka 1 maka pengaruhnya semakin baik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

UJI VALIDITAS

Uji validitas ini dilakukan pada pekerja divisi *jumbo bag* sebanyak 35 pekerja dimana koresponden tidak termasuk dari objek yang akan diteliti. Untuk sampel sebanyak 35 pekerja dengan taraf signifikansi sebesar 5%, didapat r tabel sebesar 0,334. Adapun hasil dari pengujian validitas tiap item pada kuesioner dirangkum sebagai berikut :

Uji validitas variabel *safety motivation*

Tabel 1 berikut merupakan rekapitulasi hasil uji validitas dari 7 item pernyataan variabel *safety motivation* yang pengujiannya dilakukan menggunakan bantuan *software* SPSS.

Tabel 1. Uji Validitas *Safety Motivation*

No Item	r hitung	r tabel	Keterangan
1	0,537	0,334	Valid
2	0,634	0,334	Valid
3	0,718	0,334	Valid

No Item	r hitung	r tabel	Keterangan
4	0,822	0,334	Valid
5	0,754	0,334	Valid
6	0,766	0,334	Valid
7	0,794	0,334	Valid

Sumber: Pengolahan data SPSS

Hasil pengujian diatas menunjukkan bahwa semua item pernyataan kuesioner untuk variabel *safety motivation* dinyatakan valid karena nilai *corrected item-total correlation* lebih besar dari 0,334 sehingga kesimpulannya kuesioner tersebut dapat digunakan dalam penelitian ini.

Uji validitas variabel *safety concern*

Tabel 2 berikut merupakan rekapitulasi hasil uji validitas dari 5 item pernyataan variabel *safety concern* yang pengujiannya dilakukan menggunakan bantuan *software* SPSS.

Tabel 2. Uji Validitas *Safety Concern*

No Item	r hitung	r tabel	Keterangan
1	0,774	0,334	Valid
2	0,929	0,334	Valid
3	0,911	0,334	Valid
4	0,647	0,334	Valid
5	0,831	0,334	Valid

Sumber: Pengolahan data SPSS

Hasil pengujian diatas menunjukkan bahwa semua item pernyataan kuesioner untuk variabel *safety concern* dinyatakan valid karena nilai *corrected item-total correlation* lebih besar dari 0,334 sehingga kesimpulannya kuesioner tersebut dapat digunakan dalam penelitian ini.

Uji validitas variabel *safety policy*

Tabel 3 berikut merupakan rekapitulasi hasil uji validitas dari 4 item pernyataan variabel *safety policy* yang pengujiannya dilakukan menggunakan bantuan *software* SPSS.

Tabel 3. Uji Validitas *Safety Policy*

No Item	r hitung	r tabel	Keterangan
1	0,885	0,334	Valid
2	0,865	0,334	Valid
3	0,845	0,334	Valid
4	0,868	0,334	Valid

Sumber: Pengolahan data SPSS

Hasil pengujian diatas menunjukkan bahwa semua item pernyataan kuesioner untuk variabel *safety policy* dinyatakan valid karena nilai *corrected item-total correlation* lebih besar dari 0,334 sehingga kesimpulannya kuesioner tersebut dapat digunakan dalam penelitian ini.

Uji validitas variabel *safety behavior*

Tabel 4 berikut merupakan rekapitulasi hasil uji validitas dari 6 item pernyataan variabel *safety behavior* yang pengujiannya dilakukan menggunakan bantuan *software SPSS*.

Tabel 4. Uji Validitas *Safety Behavior*

No Item	r hitung	r tabel	Keterangan
1	0,621	0,334	Valid
2	0,735	0,334	Valid
3	0,880	0,334	Valid
4	0,748	0,334	Valid
5	0,839	0,334	Valid
6	0,843	0,334	Valid

Sumber: Pengolahan data SPSS

Hasil pengujian diatas menunjukkan bahwa semua item pernyataan kuesioner untuk variabel *safety behavior* dinyatakan valid karena nilai *corrected item-total correlation* lebih besar dari 0,334 sehingga kesimpulannya kuesioner tersebut dapat digunakan dalam penelitian ini.

UJI RELIABILITAS

Uji reliabilitas dilakukan pada pekerja divisi *jumbo bag* sebanyak 35 pekerja. 35 pekerja tersebut bukan termasuk pekerja yang dijadikan responden dalam penelitian. Uji reliabilitas pada penelitian ini menggunakan nilai *Cronbach's Alpha*.

Suatu kuesioner dinyatakan reliabel apabila nilai *Cronbach's Alpha* ≥ 7 . Dari hasil pengujian dengan menggunakan bantuan *software SPSS* didapat nilai *Cronbach's Alpha* untuk tiap variabel yang dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 5. Uji Reliabilitas *Cronbach's Alpha*

Variabel	<i>Cronbach's Alpha</i>	Kesimpulan
<i>Safety Motivation</i>	0,841	Reliabel
<i>Safety Concern</i>	0,882	Reliabel
<i>Safety Policy</i>	0,884	Reliabel
<i>Safety Behavior</i>	0,857	Reliabel

Sumber : Pengolahan Data SPSS

Tabel 5 diatas menunjukkan *Cronbach's Alpha* dari tiap variabel yang nilainya lebih besar dari koefisien alpha yaitu sebesar 0,7 sehingga dapat disimpulkan bahwa kuesioner reliabel dan dapat digunakan dalam penelitian.

ANALISIS DESKRIPTIF VARIABEL

Analisis deskriptif dilakukan untuk mengetahui gambaran deskriptif responden terhadap variabel-variabel dalam penelitian yang dilakukan. Dalam penelitian ini analisis deskriptif dilakukan untuk variabel *safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy*.

Analisis deskriptif variabel *safety motivation*

Berikut merupakan deskripsi jawaban responden pada 7 butir pernyataan dalam kuesioner *safety motivation* :

Tabel 6. Analisis Deskriptif *Safety Motivation*

No Item	Mean	Keterangan
1	2,11	Rendah
2	2,36	Cukup Tinggi
3	2,44	Cukup Tinggi
4	2,96	Tinggi
5	3,09	Tinggi
6	2,89	Tinggi
7	2,88	Tinggi
Total	2,68	Cukup Tinggi

Sumber: Pengolahan data SPSS

Tabel 6 diatas menunjukkan bahwa rata-rata tertinggi terdapat pada item pernyataan nomor 5 dengan nilai 3,09. Hal ini menunjukkan bahwa responden merasa atasan tinggi dalam memberikan dorongan kepada bawahan untuk memberikan saran tentang keselamatan dalam bekerja. Sedangkan rata-rata terendah terdapat pada item pernyataan nomor 1 dengan nilai 2,11. Hal ini menunjukkan bahwa responden merasa atasan masih rendah dalam memberikan penghargaan kepada para pekerja yang telah memberikan contoh perilaku selamat dalam bekerja. Tetapi secara keseluruhan nilai rata-rata dari variabel *safety motivation* tergolong dalam kategori cukup tinggi dengan nilai rata-rata 2,68.

Analisis deskriptif variabel *safety concern*

Berikut merupakan deskripsi jawaban responden pada 5 butir pernyataan dalam kuesioner *safety concern* :

Tabel 7. Analisis Deskriptif *Safety Concern*

No Item	Mean	Keterangan
1	3,05	Tinggi
2	2,81	Tinggi
3	2,67	Cukup Tinggi
4	3,04	Tinggi
5	2,96	Tinggi
Total	2,91	Tinggi

Sumber: Pengolahan data SPSS

Tabel 7 diatas menunjukkan bahwa rata-rata tertinggi terdapat pada item pernyataan nomor 1 dengan nilai 3,05. Hal ini menunjukkan bahwa responden merasa atasan tinggi dalam menekankan pentingnya penggunaan peralatan pelindung saat bekerja kepada pekerja. Sedangkan rata-rata terendah terdapat pada item pernyataan nomor 3 dengan nilai 2,67. Hal ini menunjukkan bahwa responden merasa atasan cukup tinggi kepeduliannya terhadap perkembangan keselamatan dalam bekerja. Tetapi secara keseluruhan nilai rata-rata dari variabel

safety concern tergolong dalam kategori tinggi dengan nilai rata-rata 2,91.

Analisis deskriptif variabel *safety policy*

Berikut merupakan deskripsi jawaban responden pada 4 butir pernyataan dalam kuesioner *safety policy* :

Tabel 8. Analisis Deskriptif *Safety Policy*

No Item	Mean	Keterangan
1	2,92	Tinggi
2	2,96	Tinggi
3	2,97	Tinggi
4	2,73	Cukup Tinggi
Total	2,90	Tinggi

Sumber: Pengolahan data SPSS

Tabel 8 diatas menunjukkan bahwa rata-rata tertinggi terdapat pada item pernyataan nomor 3 dengan nilai 2,97. Hal ini menunjukkan bahwa responden merasa atasan tinggi dalam membuat sebuah peraturan tentang keselamatan kerja. Sedangkan rata-rata terendah terdapat pada item pernyataan nomor 4 dengan nilai 2,73. Hal ini menunjukkan bahwa responden merasa atasan cukup tinggi dalam menjelaskan tujuan dari peraturan keselamatan dalam bekerja. Tetapi secara keseluruhan nilai rata-rata dari variabel *safety policy* tergolong dalam kategori tinggi dengan nilai rata-rata 2,90.

Analisis deskriptif variabel *safety behavior*

Berikut merupakan deskripsi jawaban responden pada 6 butir pernyataan dalam kuesioner *safety behavior* :

Tabel 9. Analisis Deskriptif *Safety Behavior*

No Item	Mean	Keterangan
1	3,24	Tinggi
2	2,56	Cukup Tinggi
3	3,05	Tinggi
4	3,05	Tinggi
5	2,61	Cukup Tinggi
6	2,16	Rendah
Total	2,78	Cukup Tinggi

Sumber: Pengolahan data SPSS

Tabel 9 diatas menunjukkan bahwa rata-rata tertinggi terdapat pada item pernyataan nomor 3 dan 4 dengan nilai 3,05. Hal ini menunjukkan bahwa responden memiliki kepatuhan yang tinggi pada peraturan keselamatan kerja juga dalam penggunaan alat perlindungan diri saat bekerja. Sedangkan rata-rata terendah terdapat pada item pernyataan nomor 6 dengan nilai 2,16. Hal ini menunjukkan bahwa responden masih rendah partisipasinya dalam acara diskusi tentang keselamatan kerja. Tetapi secara keseluruhan nilai rata-rata dari variabel *safety behavior* tergolong dalam kategori cukup tinggi dengan nilai rata-rata 2,78.

UJI ASUMSI KLASIK

Uji asumsi klasik merupakan uji prasyarat sebelum melakukan uji regresi linier berganda. Maka dari itu, suatu data harus lulus uji asumsi klasik terlebih dahulu. Uji asumsi klasik yang dilakukan meliputi uji normalitas, uji multikolinieritas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi. Untuk hasil pengujian tersebut dapat dilihat sebagai berikut :

Uji normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui model regresi variabel residual (pengganggu) apakah terdistribusi secara normal atau tidak. Uji normalitas menggunakan uji *Kolmogorof-Smirnov* (K-S). Syarat pengambilan keputusan untuk uji *Kolmogorof-Smirnov* (K-S) adalah jika nilai signifikansi dari pengujian K-S lebih besar dari 0,05 maka data residual terdistribusi normal. Hasil dari uji normalitas dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 10. Uji Normalitas

Kelas	<i>p-value</i>	Keterangan
<i>Unstandardize Residual</i>	0,200	Berdistribusi Normal

Sumber: Pengolahan data SPSS

Tabel 10 diatas menunjukkan bahwa nilai *p-value* lebih besar dari 0,05. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel residual terdistribusi secara normal.

Uji multikolinieritas

Uji multikolinieritas dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat korelasi antar variabel bebas dalam suatu model regresi. Gejala multikolinieritas dapat dilihat dari nilai *Tolerance* dan nilai VIF (*Variance Inflation Factor*). Suatu data dikatakan lulus uji multikolinieritas apabila nilai *Tolerance* > 0,10 dan nilai VIF < 10. Hasil dari uji multikolinieritas dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 11. Uji Multikolinieritas

<i>Predictor</i>	<i>Tolerance</i>	VIF
<i>Constant</i>		
<i>Safety Motivation</i>	0,315	3,171
<i>Safety Concern</i>	0,271	3,687
<i>Safety Policy</i>	0,255	3,922

Sumber: Pengolahan data SPSS

Tabel 11 diatas menunjukkan bahwa nilai *Tolerance* > 0,10 dan nilai VIF > 10 untuk masing-masing variabel. Jadi dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat korelasi antar variabel bebas dalam model regresi.

Uji heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk melihat apakah terdapat ketidaksamaan varian residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Varian residual harus bersifat tetap atau homokedastisitas. Uji *Glejser* digunakan untuk mengetahui gejala heteroskedastisitas yang ada. Jika nilai *p-value* > 0,05 maka tidak terdapat gejala heteroskedastisitas. Hasil dari uji heteroskedastisitas dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 12. Uji Heteroskedastisitas

Predictor	Coef	p-value
Constant	3,988	0,000
Safety Motivation	-0,054	0,474
Safety Concern	0,028	0,765
Safety Policy	-0,117	0,331

Sumber: Pengolahan data SPSS

Tabel 12 diatas menunjukkan bahwa nilai *p-value* dari masing-masing variabel lebih besar dari 0,05. Jadi dapat disimpulkan bahwa varian residual bersifat tetap atau homoskedastisitas.

Uji autokorelasi

Uji autokorelasi dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat korelasi antara kesalahan pengganggu pada satu pengamatan dengan pengamatan lainnya dalam model regresi linier. Metode yang digunakan adalah uji *Durbin Watson*. Suatu data dinyatakan lulus uji autokorelasi apabila nilai $dU < d < 4-dU$. Hasil dari uji autokorelasi dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 13. Uji Autokorelasi

N	k	d	dU	4-dU
75	3	2,117	1,7092	2,2908

Sumber: Pengolahan data SPSS

Tabel 13 menunjukkan bahwa dengan 3 variabel independen (k) dan sampel (n) sebanyak 75 juga $\alpha = 0,05$, diperoleh nilai $dU = 1,7092$. Sedangkan dari hasil pengujian menggunakan SPSS diperoleh nilai $d = 2,117$. Kemudian dapat dihitung $4 - dU = 4 - 1,7092 = 2,2908$, yang berarti $dU < d < 4-dU$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada autokorelasi yang terjadi.

UJI SIGNIFIKANSI

Uji signifikansi dilakukan setelah data diketahui lulus uji asumsi klasik. Uji signifikansi yang dilakukan meliputi uji F, uji t, dan koefisien determinasi.

Uji F (serentak)

Uji-F dilakukan untuk menentukan apakah variabel independen secara bersamaan memiliki efek yang signifikan terhadap variabel dependen. Hasil uji-F dapat dilihat pada Tabel 14 sebagai berikut :

Tabel 14. Uji F (Serentak)

Source	SS	Df	F	p-value
Regression	1112,066	3	58,453	0,000
Residual	450,254	71		
Total	1562,320	74		

Sumber: Pengolahan data SPSS

Tabel 14 menunjukkan bahwa *p-value* (0,000) < α (0,05), sehingga kesimpulannya adalah *safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy* secara bersamaan mempengaruhi variabel *safety behavior*.

Uji t (parsial)

Uji t dilakukan untuk mengetahui pengaruh parsial variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil uji-t dapat dilihat pada Tabel 15 sebagai berikut.

Tabel 15. Uji t (Parsial)

Predictor	Coef	p-value
Constant	-2,713	0,082
Safety Motivation	0,288	0,045
Safety Concern	0,534	0,004
Safety Policy	0,539	0,019

Sumber: Pengolahan data SPSS

Tabel 15 menunjukkan bahwa nilai *p-value* dari *safety motivation* (0.045), *safety concern* (0.004), dan *safety policy* (0.019) < α (0,05), sehingga kesimpulannya adalah *safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy* berpengaruh signifikan secara parsial terhadap *safety behavior*.

Koefisien determinasi

Koefisien determinasi dapat digunakan untuk mengetahui seberapa jauh kemampuan model dalam menjelaskan

variasi variabel dependen. Dari hasil pengolahan data menggunakan SPSS, model tersebut memiliki R^2 sebesar 0,712, yang artinya variabel independen dalam penelitian ini, antara lain *safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy* mampu menjelaskan variabel dependen yaitu *safety behavior* sebesar 71,2%. Adapun sisanya, yaitu 28,8% yang mempengaruhi *safety behavior*, dijelaskan oleh variabel lain di luar model yang diteliti.

PEMBAHASAN

Pengaruh *safety motivation* terhadap *safety behavior*

Safety motivation merupakan dorongan yang diberikan oleh pemimpin kepada bawahannya untuk berperilaku selamat. *Safety motivation* dari pimpinan ini bisa berupa pemberian penghargaan kepada pekerja yang memberikan contoh perilaku keselamatan dalam bekerja, pemberian pujian kepada pekerja yang memiliki perilaku keselamatan dalam bekerja, pemberian insentif atau bonus untuk pekerja yang menerapkan perilaku keselamatan dalam bekerja, dorongan kepada pekerja untuk melaporkan setiap kecelakaan kerja tanpa hukuman, dorongan kepada pekerja untuk memberikan saran tentang keselamatan dalam bekerja, rasa percaya pemimpin kepada setiap pekerjanya, dan dorongan kepada pekerja untuk ikut serta dalam rapat yang membahas keselamatan dalam bekerja.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa *safety motivation* berpengaruh signifikan terhadap *safety behavior*. Hal ini sejalan dengan penelitian sebelumnya [5], [9], dan [11]. Tetapi hasil penelitian ini juga bertolak belakang dengan penelitian sebelumnya yang menyatakan *safety motivation* tidak mempengaruhi *safety behavior* [3], dan [13].

Pada industri kemasan, *safety motivation* dari pimpinan cukup tinggi. Pemimpin selalu mendorong pekerja untuk melaporkan segala bentuk

kecelakaan yang terjadi. Selain itu pemimpin juga memberikan pujian kepada pekerja, tetapi pujian ini kebanyakan dilakukan ketika pekerja mencapai target produksi bukan karena berperilaku selamat, maka dari itu pemimpin juga perlu memberikan pujian kepada pekerja ketika mereka berperilaku selamat. Pemimpin juga percaya kepada setiap pekerja dan mendorong mereka untuk ikut memberikan saran tentang keselamatan dalam bekerja. Meskipun begitu pemimpin diketahui masih rendah dalam memberikan penghargaan kepada pekerja sehingga harus ditingkatkan.

Salah satu hal yang bisa dilakukan adalah dengan menerapkan sistem *reward* dan *punishment* kepada pekerja untuk memotivasi mereka agar lebih berperilaku selamat. Dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 pasal 12(b) disebutkan bahwa tenaga kerja berkewajiban untuk memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan. Maka dari itu sebagai bentuk dorongan kepada pekerja untuk mematuhi peraturan ini, perusahaan dapat menerapkan program *reward* dan *punishment* ini.

Reward diberikan kepada pekerja yang patuh terhadap aturan dan turut aktif berpartisipasi dalam kegiatan terkait keselamatan. Sedangkan untuk *punishment* diberikan kepada pekerja yang melanggar aturan keselamatan. Sejauh ini perusahaan belum menerapkan sistem *reward*, padahal *reward* diketahui mampu mempengaruhi perilaku keselamatan pekerja [10]. Bentuk *reward* yang dapat diberikan kepada pekerja antara lain pujian, pengakuan di depan umum misalnya dengan menyebut nama pekerja pada saat dilakukan *briefing*, bonus tunjangan (*insentif*), medali K3, dan sebagainya.

Sedangkan untuk *punishment* perusahaan telah menerapkannya, tetapi kurang terstruktur karena hanya berupa teguran saja. Hal tersebut bisa diperbaiki lagi dengan menetapkan kriteria

pelanggaran dan jenis hukuman yang diberikan agar pekerja lebih taat lagi terhadap aturan yang ada. Bentuk *punishment* yang dapat diberikan bisa berupa teguran, denda finansial, surat peringatan, skorsing, pengurangan bonus tunjangan (*insentif*), dan sebagainya.

Pengaruh *safety concern* terhadap *safety behavior*

Safety concern merupakan perhatian yang diberikan pemimpin kepada pekerja terkait penegakan aturan dan kebijakan keselamatan yang mendukung perkembangan keselamatan kerja dalam melakukan pekerjaannya. *Safety concern* dari pemimpin bisa berupa penekanan kepada pekerja tentang pentingnya penggunaan peralatan pelindung, ketertarikan pemimpin terhadap perilaku keselamatan pekerja dalam bekerja, kepedulian pimpinan terhadap perkembangan keselamatan dalam bekerja, kerjasama pemimpin dengan divisi lain agar terwujud keselamatan dalam bekerja, dan perhatian pimpinan terhadap keselamatan tiap pekerja.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa *safety concern* berpengaruh signifikan terhadap *safety behavior*. Hal ini sejalan dengan penelitian sebelumnya [5], [9], dan [11]. Tetapi hasil penelitian ini juga bertolak belakang dengan penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa kepemimpinan transformasional dimana dalam penelitian ini termasuk *safety motivation* dan *safety concern* tidak memiliki kontribusi apapun pada keselamatan [7].

Safety concern pada industri kemasan tergolong tinggi. Pemimpin memperhatikan keselamatan setiap bawahannya, ditunjukkan dengan sering mengingatkan pekerja untuk memakai alat pelindung diri juga berhati-hati dan fokus saat bekerja. Selain itu pemimpin juga mengingatkan pekerja untuk memakai alat pelindung diri seperti sepatu, sarung tangan, masker, dan penutup kepala saat bekerja. Hal inilah yang membuat pekerja

merasa diperhatikan dan lebih menerapkan perilaku selamat. Tetapi hal ini juga harus didukung dengan penyediaan fasilitas berupa alat pelindung diri yang jumlahnya cukup dan kondisinya juga baik. Dari hasil wawancara dengan HSE perusahaan, diketahui bahwa perusahaan tidak melakukan *controlling* alat pelindung diri, maka dari itu perlu dibuatkan jadwal *controlling* APD agar kondisi APD bisa terpantau dengan baik. Selain itu perusahaan juga kurang memperhatikan perkembangan keselamatan, hal ini bisa ditingkatkan dengan mengadakan diskusi terkait keselamatan dengan pekerja dimana membahas isu-isu terbaru maupun masalah keselamatan lainnya yang tentunya berdampak bagi perusahaan.

Program diskusi ini dapat dijadwalkan dengan rutin sesuai dengan kebijakan perusahaan misalnya tiap enam bulan sekali atau satu tahun sekali. Untuk pelaksanaannya sendiri juga tergantung kebijakan perusahaan, bisa dilakukan secara terbuka dengan mengundang para pekerja untuk menghadiri acara diskusi masalah K3 dengan HSE dan manajemen perusahaan, atau dengan cara lainnya. Acara diskusi ini bisa ditentukan temanya, misalnya kecelakaan kerja, implementasi K3 di perusahaan, dan yang lainnya. Pihak manajemen/HSE awalnya bisa memberikan penjelasan dahulu kemudian dilanjut dengan sesi diskusi dengan para pekerja. Hasil diskusi K3 dengan pekerja tersebut nantinya dapat dijadikan pertimbangan bagi pemimpin dalam menerapkan K3 di perusahaan. Harapannya dengan adanya diskusi K3 maka pekerja dapat merasa lebih diperhatikan dan didengarkan sehingga berdampak pada meningkatnya *safety behavior* pekerja.

Pengaruh *safety policy* terhadap *safety behavior*

Safety policy merupakan penetapan misi, tanggung jawab, dan visi yang jelas dari pimpinan untuk menetapkan standar

perilaku keselamatan bagi pekerja agar lebih baik. *Safety policy* bisa berupa pemberian penjelasan tentang peraturan keselamatan dalam bekerja, kepedulian pemimpin terhadap lingkungan kerja yang aman, pembuatan peraturan tentang keselamatan kerja oleh pemimpin, dan penjelasan tujuan dari peraturan keselamatan dalam bekerja.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa *safety policy* memberikan pengaruh yang signifikan terhadap *safety behavior*. Hasil ini sejalan dengan penelitian sebelumnya [9], [11], dan [6]. Tetapi hasil ini juga bertolak belakang dengan penelitian sebelumnya [5] dan [13].

Safety policy pada industri kemasan tergolong tinggi. Pemimpin telah menetapkan kebijakan wajib memakai alat pelindung diri ketika memasuki area produksi, kewajiban ini diperuntukkan bagi pekerja maupun pihak lain yang akan memasuki area produksi. Selain itu pemimpin juga menetapkan aturan 5R dalam bekerja, hal ini dapat dilihat pada poster yang dipasang pada area produksi. Sayangnya para pekerja terkadang melanggar aturan tersebut. Pekerja merasa kurang mendapatkan penjelasan dari tujuan peraturan keselamatan yang ada.

Sesuai dengan PP No. 50 Tahun 2012 Pasal 8, dijelaskan bahwa pengusaha diharuskan untuk menjelaskan kebijakan K3 yang telah dibuat kepada seluruh pekerja/buruh, orang lain selain pekerja/buruh yang berada di perusahaan dan pihak lain yang terkait. Hal ini berarti perusahaan diharuskan untuk menyebarluaskan peraturan keselamatan kepada seluruh pihak yang berada di perusahaan maupun pihak yang terkait dengan perusahaan. Maka dari itu peran pemimpin diperlukan untuk memberikan sosialisasi kepada pekerja agar lebih paham mengenai aturan yang dibuat dan tujuan penerapannya. Jika pengetahuan akan aturan tersebut baik maka nantinya pekerja juga dapat mematuhi dan turut berpartisipasi dalam kegiatan-kegiatan terkait keselamatan.

KESIMPULAN

Kesimpulan dalam penelitian ini adalah *safety motivation* mempengaruhi *safety behavior* pekerja, *safety concern* mempengaruhi *safety behavior* pekerja, dan *safety policy* juga mempengaruhi *safety behavior* pekerja. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pemberian *safety motivation* oleh para pemimpin, *safety concern* pemimpin terhadap pekerja, juga *safety policy* yang dibuat pemimpin dapat mendorong perilaku keselamatan pekerja menjadi lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Arief, Z., et al. (2020). *The Effect of Safety-Specific Transformational Leadership and Safety-Specific Passive Leadership on Safety Behaviors Mediated by Safety Climate*. Systematic Reviews in Pharmacy, Vol.11, No.11, Hal.1715–1726.
- [2] Barling, J., et al. (2002). *Development and Test of A Model Linking Safety-Specific Transformational Leadership and Occupational Safety*. Journal of Applied Psychology, Vol.87, No.3, Hal.488–496.
<https://doi.org/10.1037/0021-9010.87.3.488>.
- [3] Griffin, M.A. dan Hu, X. (2013). *How Leaders Differentially Motivate Safety Compliance and Safety Participation: The Role of Monitoring, Inspiring, and Learning*. Safety Science, Vol.60, Hal. 196–202.
<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2013.07.019>.
- [4] Johnson, R.A. (2019). *Safety-Specific Transformational Leadership and Safety Performance : Testing A Felt Obligation Mediation Model*. Doctoral Dissertation, San Francisco State University.
- [5] Lu, C.S. dan Yang, C.S. (2010). *Safety Leadership and Safety Behavior in Container Terminal Operations*. Safety Science, Vol.48,

- No.2, Hal.123–134.
<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.05.003>.
- [6] Mardiana, A.T. (2019). *Pengaruh Safety Leadership dan Workers' Involvement on Safety terhadap Safety Behavior dengan mediasi Safety Climate pada karyawan departemen Engineering PT GMF AeroAsia Tbk*. Tesis. Universitas Airlangga.
- [7] Molnar, M.M., et al. (2019). *Leading for Safety: A Question of Leadership Focus*. Safety and Health at Work, Vol.10, No.2, Hal. 180–187.
<https://doi.org/10.1016/j.shaw.2018.12.001>.
- [8] Putri, S.Y. dan Assidiq, M. (2021). *Analisa Bahaya dan Risiko Kecelakaan Kerja pada Pemeliharaan Alat Container Crane (CC)*. Seminar Sains dan Teknologi Kelautan. Gowa: Kampus Fakultas Teknik UNHAS.
- [9] Sigit, N. (2016). *Pengaruh Budaya Organisasi dan Aspek Kelembagaan Terhadap Perilaku Keselamatan di Shipbuilding Industries*. Tesis. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- [10] Supardi, K.L. dan Muliawan, P. (2019). *Hubungan Pengawasan dengan Perilaku Aman Buruh Bangunan di Kabupaten Badung Tahun 2019*. Archive of Community Health, Vol.6. No.2, Hal.51–58.
- [11] Syahril, Y. (2017). *Pengaruh Safety Leadership Dan Safety Climate Pada Safety Behaviour*. Riset Manajemen dan Akuntansi, Vol.7. No.2, Hal.106–131.
- [12] Xuesheng, D. dan Wenbiao, S. (2012). *Research on The Relationship Between Safety Leadership and Safety Climate in Coalmines*. Procedia Engineering, Vol.45, Hal.214–219.
<https://doi.org/10.1016/j.proeng.2012.08.146>.
- [13] Zulkifly, S.S., et al. (2017). *Examining The Influence of Safety Leadership Towards Safety Behavior in SME Manufacturing*. Journal of Occupational Safety and Health, Vol.14. No.1.