

Pengaruh *Safety Leadership* terhadap *Safety Behaviour* di Industri Manufaktur Perkeretaapian

Melia Chandra Millana¹, Lukman Handoko^{1*}, Farizi Rachman², Novita Anggraini³

¹Program Studi Teknik Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Jurusan Teknik Permesinan Kapal, Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya, Surabaya 60111

²Program Studi Teknik Desain dan Manufaktur, Jurusan Teknik Permesinan Kapal, Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya, Surabaya 60111

³PT INKA Multi Solusi, Jalan Raya Surabaya – Madiun No. 1, Madiun 63151

*E-mail: lukman.handoko@ppns.ac.id

Abstrak

Industri manufaktur perkeretaapian terus meningkatkan seluruh aspek untuk menunjang proses bisnisnya. Peningkatan yang terjadi beriringan dengan adanya peningkatan kecelakaan kerja pula. Dengan mengubah pola pikir individu menjadi paradigma baru yaitu berfokus pada perilaku keselamatan, maka mampu meningkatkan budaya K3. Melalui penerapan dan meningkatkan *safety behaviour*, dapat membentuk para pekerja berbudaya K3. Tujuan dari penelitian ini dilakukan adalah untuk menganalisis pengaruh *safety leadership* terhadap *safety behaviour*. Instrumen pengukuran dari penelitian ini adalah menggunakan kuesioner dengan jumlah responden sebanyak 128 pekerja. Kuesioner penelitian menggunakan skala likert 1 (sangat tidak setuju) – 4 (sangat setuju). Hasil tersebut kemudian diolah dan dianalisis menggunakan metode regresi linear berganda dengan bantuan *software* pengolahan data statistika. Tahap awal melakukan uji validitas dan reliabilitas dengan menggunakan *random* sampel sebanyak 50 responden. Setelah didapatkan bahwa instrument valid dan reliabel, maka dilakukan regresi linear berganda dengan diawali oleh uji asumsi klasik, uji signifikansi simultan (uji F), dan uji signifikansi parameter individual (uji T). Selanjutnya, didapatkan hasil analisis regresi linear berganda yang menunjukkan bahwa keseluruhan variabel dari *safety leadership* berpengaruh terhadap *safety compliance*. Berdasarkan data didapatkan hasil *p-value* pada *safety motivation* (0.047), *safety concern* (0.000), dan *safety policy* (0.000). Sedangkan hanya terdapat dua variabel dari *safety leadership* yang berpengaruh terhadap *safety participation*, dengan *p-value* pada *safety motivation* (0.043), *safety concern* (0.002), dan *safety policy* (0.000).

Kata Kunci: Keselamatan dan Kesehatan Kerja, *Safety Behavior*, *Safety Culture*, *Safety Leadership*

Abstract

The railroad manufacturing industry continues improving all aspects to support business processes. The increase that occurred was accompanied by an increase in work accidents as well. By changing the mindset of individuals into a new paradigm that is focused on safety behavior, it is able to improve the OHS culture. Through implementing and improving safety behavior, it is hoped that it will be able to form K3 cultured workers. This study aims to analyze the effect of safety leadership (safety motivation, safety concern, and safety policy) on safety behavior (safety compliance and safety participation). The measurement instrument for this study was to use a questionnaire with a total of 128 workers as respondents. The research questionnaire uses a Likert scale of 1 (strongly disagree) – 4 (strongly agree). The results of

the primary data were then processed and analyzed using multiple linear regression methods with the help of statistical data processing software. Before carrying out multiple linear regression analysis, validity and reliability tests were carried out using a random sample of 50 respondents. After it was found that the instrument was valid and reliable, then multiple linear regression was performed starting with the classical assumption test, simultaneous significance test (F test), and individual parameter significance test (T test). Furthermore, the results of multiple linear regression analysis showed that all variables from safety leadership have an effect on safety compliance. Based on the data, the p-value results were obtained for safety motivation (0.047), safety concern (0.000), dan safety policy (0.000). Meanwhile, there are only two variables from safety leadership that influence safety participation, with p-values on safety motivation (0.043), safety concern (0.002), dan safety policy (0.000).

Keywords: *Health and Safety, Safety Behavior, Safety Culture, Safety Leadership, Safety Behavior*

1. PENDAHULUAN

Dewasa ini, kemajuan segala bidang yang menyangkut keberlangsungan kehidupan manusia, dunia industri adalah salah satunya yang menjadi sumbangsih cukup besar dalam kemajuan global. Terdapat salah satu permasalahan krusial yang sering terjadi di dunia kerja sejak awal kemunculan dunia industri pada tahun 1900-an adalah terjadinya kecelakaan kerja (Putri, 2021). Menilik kembali kejadian di lapangan, pentingnya untuk menanamkan budaya K3 sebagai salah satu budaya organisasi yang harus melekat pada masing-masing individu. Mengukur keselamatan dan kesehatan kerja bukan hanya ditinjau dari sudut pandang kecelakaan yang telah terjadi saja, namun juga ditinjau dari faktor lainnya yaitu perilaku pekerjanya.

Berdasarkan *The Offshore HSE*, hal yang menjadi tolok ukur budaya K3 dipengaruhi oleh individu, organisasi, dan lingkungan kerja. *Pola pikir masing-masing individu harus diubah menjadi paradigma baru yaitu berfokus pada perilaku pekerja dengan memberdayakan K3 di setiap lini pekerjaan yang merupakan bagian dari proses pengendalian terjadinya kecelakaan. Merujuk pada teori Henrich dalam menyatakan bahwa 80% kecelakaan disebabkan oleh tindakan tidak aman (unsafe action) dan 18% kondisi tidak aman (unsafe condition) serta 2% oleh hal lainnya.* Peningkatan budaya keselamatan dapat pula dilakukan dengan kepemimpinan yang efektif, hal tersebut dikarenakan pemangku kepentingan memiliki peran penting dalam membentuk budaya dalam organisasi. Kepemimpinan keselamatan terbukti menjadi kunci yang efektif untuk mengurangi kesalahan pekerja (Lu and Yang, 2010). Adapun beberapa elemen yang dapat dilakukan menurut Lu dan Yang (2010) adalah dengan membentuk motivasi keselamatan yaitu perhatian kepada aspek keselamatan, dan penetapan dalam kebijakan keselamatan yang disepakati bersama sehingga masing-masing individu dapat memegang komitmen masing-masing. *Safety leadership* diketahui secara signifikan meningkatkan perilaku keselamatan sehingga berdampak pada menurunnya angka kecelakaan kerja (Cooper, 2015). Hal ini didukung dengan penelitian yang dilakukan oleh Zohar (2008) dimana diketahui bahwa sikap pemimpin memiliki pengaruh positif signifikan pada perilaku karyawan.

Perusahaan pada sektor manufaktur produk perkeretaapian dan transportasi darat mengupayakan untuk meminimalisir atau bahkan menghilangkan angka kecelakaan kerja maupun penyakit akibat kerja dengan memberdayakan *safety behaviour*. Beragam upaya telah dilakukan sebagai upaya peningkatan perilaku bekerja secara aman. Namun, angka ketidaktaatan masih cenderung naik turun, sehingga belum dapat dikatakan optimal. masih terdapat pekerja yang masih belum bisa konsisten dalam menerapkan perilaku keselamatan. Berdasarkan data rekap perusahaan monitoring selama satu tahun terakhir diketahui bahwa

masih terdapat beberapa pekerja yang tidak taat prosedur dan tidak disiplin dalam memakai Alat Pelindung Diri (APD). Monitoring tersebut dilakukan secara terbuka, sehingga para pekerja bisa mempersiapkan diri sebelum dilakukan monitoring.

Berdasarkan wawancara dengan pihak K3LH mengemukakan bahwa para pekerja akan terlihat taat ketika ada momen tertentu, namun ketika tidak ada momen khusus maka pekerja akan cenderung menyepelekan. Didukung pula berdasarkan hasil observasi awal yang dilakukan penelitian ini dan juga wawancara kepada pihak K3LH di perusahaan menunjukkan bahwa masih banyak pekerja yang kurang sadar akan pentingnya menggunakan *safety tools*, utamanya dalam penggunaan APD. Di samping itu, kurangnya pengetahuan tentang pentingnya K3 yang juga didukung dengan komitmen K3 yang masih belum konsisten dijalankan oleh seluruh lapisan di perusahaan, sehingga adanya dokumen-dokumen yang memuat terkait dengan prosedur dalam bekerja secara aman juga hanya sebatas dimaknai sebagai dokumen bacaan biasa.

Berkaca dari banyaknya kejadian di tempat kerja yang diakibatkan dari perilaku tidak aman, maka perlu adanya sinergi dari berbagai pihak untuk berfokus pada pembentukan budaya organisasi dengan adanya pengaruh dari faktor *safety leadership* terhadap *safety behaviour*. Berdasarkan teori yang telah disinggung sebelumnya, penelitian ini akan melakukan analisis lebih lanjut terkait pengaruh faktor dalam variabel bebas terhadap variabel tetap menggunakan metode regresi linear berganda. Setelah melakukan analisis tersebut, maka penelitian ini mampu memberikan rekomendasi yang tepat perbaikan terhadap *safety behaviour* para pekerja di industri manufaktur perkeretaapian. Dengan harapan setelah adanya penelitian ini, seluruh lapisan di perusahaan mampu menyadari dan mengerti bahwa manusia dan lingkungan kerja mengambil peran penting dalam implementasi budaya K3 yang juga berpengaruh dalam pelaksanaan proses bisnis perusahaan.

2. METODE

Studi kasus dalam penelitian ini di perusahaan manufaktur perkeretaapian dengan fokus penelitian pada divisi KAPI (Produksi Komponen Aksesoris dan Panel Interior). Adapun populasi yang ada dalam penelitian ini adalah pekerja pada divisi KAPI dengan jumlah 187 pekerja dan diambil total sampel yang sejumlah 128 pekerja. Melalui cara *simple random sampling* pada pekerja di divisi KAPI, maka populasi sampel diambil secara acak tanpa memperhatikan tingkatan yang ada dalam populasi. Selanjutnya adalah melakukan pengumpulan data primer dengan menggunakan alat ukur kuesioner *safety leadership* dari Lu dan Yang (2010) yang dibagi menjadi tiga elemen yaitu *safety motivation* dengan 7 item pernyataan, *safety concern* dengan 5 item pernyataan, dan *safety policy* dengan 4 item pernyataan. Kemudian untuk kuesioner *safety behaviour* diambil dari literatur Neal and Griffin (2006) yang dibagi menjadi dua elemen, yaitu *safety compliance* dengan 3 item pernyataan dan *safety participation* dengan 3 item pernyataan pula. Masing-masing pernyataan memiliki skala likert 1 (sangat tidak setuju) – 4 (sangat setuju).

Pengujian instrumen penelitian dilakukan dengan bantuan *software* pengolahan data statistika. Pengujian awal dilakukan dengan uji validitas dan reliabilitas terhadap *random* sampel sebanyak 50 responden. Kemudian data – data yang diperoleh akan diolah dengan menggunakan metode regresi linear berganda dengan tahapan yang terdiri dari uji asumsi klasik, uji signifikansi simultan (uji F), dan uji signifikansi parameter individual (uji T). Uji asumsi klasik digunakan untuk melihat asumsi-asumsi yang diperlukan dalam analisis regresi linear berganda. Uji asumsi klasik yang digunakan adalah uji normalitas, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi. Setelah uji asumsi klasik terpenuhi, maka dilakukan analisis menggunakan regresi linear berganda dengan model sebagai berikut.

- a. Model Regresi Pengujian *Safety Leadership* terhadap *Safety Compliance*
 $Y_1 = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n + e$
- b. Model Regresi Pengujian *Safety Leadership* terhadap *Safety Participation*
 $Y_2 = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n + e$

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Setelah memperoleh data dari penyebaran kuesioner, tahap selanjutnya adalah dengan menganalisisnya. Hal pertama yang dilakukan adalah uji validitas dan reliabilitas. Uji validitas dilakukan menggunakan metode *pearson correlation product moment* terhadap 50 responden awal sebagai sampel dan uji akhir dengan 128 responden. Uji validitas dilakukan dengan membandingkan nilai r_{hitung} dengan r_{tabel} . Item kuesioner dinyatakan valid apabila nilai r_{hitung} yang dihasilkan lebih besar dari r_{tabel} . Item kuesioner dinyatakan valid apabila nilai r_{hitung} yang dihasilkan lebih besar dari r_{tabel} . Pada penelitian ini nilai r_{tabel} pada uji awal adalah 0.2787 melalui perhitungan $df = 50 - 2 = 48$. Sedangkan pada uji akhir didapatkan nilai r_{tabel} yaitu 0.1736 dengan perhitungan $df = 128 - 2 = 126$. Hasil perhitungan uji validitas disajikan dalam tabel 1-3 sebagai berikut.

Tabel 1. Hasil Uji Validitas *Safety Motivation*

Variabel	r_{tabel}	<i>Safety Motivation (X1)</i>						
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7
Item Pernyataan		1	2	3	4	5	6	7
r_{hitung} (Uji Awal)	0.2787	0.826	0.814	0.733	0.768	0.814	0.707	0.766
r_{hitung} (Uji Akhir)	0.1736	0.804	0.793	0.712	0.797	0.761	0.757	0.735

Tabel 1 menunjukkan bahwa dalam penghitungan validitas awal digunakan jumlah responden sebanyak 50 orang sehingga $r_{tabel} = 0.2787$, sedangkan pada perhitungan validitas akhir dengan jumlah responden sebanyak 128 orang sehingga nilai $r_{tabel} = 0.1736$. Berdasarkan Tabel 4.1 terdapat 7 pernyataan mengenai variabel *safety motivation*. Hasil tersebut menunjukkan bahwa semua pengujian awal nilai r_{hitung} lebih besar dari 0.2787 dan semua pengujian akhir nilai r_{hitung} lebih besar dari 0.1736 sehingga semua pernyataan pada variabel *safety motivation* dinyatakan valid.

Tabel 2. Hasil Uji Validitas *Safety Concern*

Variabel	r_{tabel}	<i>Safety Concern (X2)</i>				
		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5
Item Pernyataan						
r_{hitung} (Uji Awal)	0.2787	0.868	0.952	0.963	0.919	0.926
r_{hitung} (Uji Akhir)	0.1736	0.872	0.944	0.923	0.914	0.890

Tabel 2 menunjukkan bahwa dalam penghitungan validitas awal digunakan jumlah responden sebanyak 50 orang sehingga $r_{tabel} = 0.2787$, sedangkan pada perhitungan validitas akhir dengan jumlah responden sebanyak 128 orang sehingga nilai $r_{tabel} = 0.1736$. Berdasarkan Tabel 4.2 terdapat 5 pernyataan mengenai variabel *safety concern*. Hasil tersebut menunjukkan bahwa semua pengujian awal nilai r_{hitung} lebih besar dari 0.2787 dan semua pengujian akhir nilai r_{hitung} lebih besar dari 0.1736 sehingga semua pernyataan pada variabel *safety concern* dinyatakan valid.

Tabel 3. Hasil Uji Validitas *Safety Policy*

Variabel	r_{tabel}	<i>Safety Policy (X3)</i>			
Item Pernyataan		X3.1	X3.2	X3.3	X3.4
r_{hitung} (Uji Awal)	0.2787	0.959	0.940	0.924	0.958
r_{hitung} (Uji Akhir)	0.1736	0.929	0.927	0.917	0.942

Tabel 3 menunjukkan bahwa dalam penghitungan validitas awal digunakan jumlah responden sebanyak 50 orang sehingga $r_{\text{tabel}} = 0.2787$, sedangkan pada perhitungan validitas akhir dengan jumlah responden sebanyak 128 orang sehingga nilai $r_{\text{tabel}} = 0.1736$. Berdasarkan Tabel 4.3 terdapat 4 pernyataan mengenai variabel *safety policy*. Hasil tersebut menunjukkan bahwa semua pengujian awal nilai r_{hitung} lebih besar dari 0.2787 dan semua pengujian akhir nilai r_{hitung} lebih besar dari 0.1736 sehingga semua pernyataan pada variabel *safety policy* dinyatakan valid.

Tabel 4. Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	<i>Cronbach Alpha</i>		Jumlah Pernyataan	Tingkat Keandalan
<i>Safety Motivation (X1)</i>	Uji Awal	0.887	7	Tinggi
	Uji Akhir	0.880		Tinggi
<i>Safety Concern (X2)</i>	Uji Awal	0.958	5	Sangat Tinggi
	Uji Akhir	0.947		Sangat Tinggi
<i>Safety Policy (X3)</i>	Uji Awal	0.959	4	Sangat Tinggi
	Uji Akhir	0.946		Sangat Tinggi

Merujuk pada tabel 4 diketahui bahwa hasil uji reliabilitas awal dan akhirnya $\geq 0,7$. Dengan demikian, hasil uji validitas dan reliabilitas yang telah dilakukan menunjukkan bahwa kuesioner telah valid dan reliabel sehingga kuesioner dapat digunakan untuk pengambilan data selanjutnya.

Selanjutnya terdapat persyaratan statistik yang harus dipenuhi yakni melakukan uji asumsi klasik yang terdiri dari uji normalitas, uji multikolinieritas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi. Hasil uji normalitas disajikan dalam tabel 5 sebagai berikut.

Tabel 5. Hasil Uji Normalitas

Variabel	Kelas	Test Statistic	<i>p-value</i>	Keterangan
<i>Safety Compliance</i>	<i>Unstandarized Residual</i>	0.090	0.057	Berdistribusi normal
<i>Safety Participation</i>	<i>Unstandarized Residual</i>	0.058	0.300	Berdistribusi normal

Berdasarkan hasil uji normalitas yang menggunakan uji *Kolmogorof-Smirnov (K-S)* menunjukkan bahwa nilai *p-value* atau *asympt sig* yaitu > 0.05 , maka dapat disimpulkan bahwa data residual terdistribusi normal. Sementara untuk uji multikolinieritas didapatkan nilai dari *tolrencae* > 0.10 dan nilai *VIF (Variance Inflation Factor)* < 10 , sehingga tidak terjadi gejala multikolinieritas. Selanjutnya berdasarkan uji heteroskedastisitas didapatkan hasil dengan nilai *p-value* > 0.05 , sehingga seluruh variabel tidak membuat pola tertentu dan dinyatakan tidak terjadi gejala heteroskedastisitas. Kemudian berdasarkan hasil pengujian autokorelasi didapatkan nilai $dU < d < 4-dU$, sehingga tidak terjadi autokorelasi.

Setelah dilakukan uji asumsi klasik, kemudian dilakukan pengujian serentak (uji F) untuk mengetahui apakah faktor *safety leadership* secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *safety compliance* dan *safety participation*. Hasil uji F ditunjukkan pada tabel sebagai berikut.

Tabel 6. Hasil Uji F terhadap *Safety Compliance*

<i>I</i> Source	<i>SS</i>	<i>Df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p-value</i>
<i>Regression</i>	407.126	10	40.713	71.530	0.000
<i>Residual</i>	66.593	117	0.569		
Total	473.719	127			

Berdasarkan pada tabel 6 hasil uji serentak, diketahui bahwa nilai *p-value* (0.000) < α (0.05), sehingga dapat disimpulkan bahwa *safety leadership* secara serentak berpengaruh signifikan terhadap *safety compliance*.

Tabel 7. Hasil Uji F terhadap *Safety Participation*

<i>I</i> Source	<i>SS</i>	<i>Df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p-value</i>
<i>Regression</i>	346.183	10	34.618	63.969	0.000
<i>Residual</i>	63.317	117	0.541		
Total	409.500	127			

Berdasarkan tabel 7 hasil uji serentak, diketahui bahwa nilai *p-value* (0.000) < α (0.05), sehingga dapat disimpulkan bahwa *safety leadership* secara serentak berpengaruh signifikan terhadap *safety participation*.

Selanjutnya dilakukan uji parsial (uji T) untuk mengetahui pengaruh *safety leadership* terhadap *safety compliance* dan *safety participation* secara sendiri-sendiri. Hasil uji didapatkan sesuai pada tabel berikut.

Tabel 8. Hasil Uji T terhadap *Safety Compliance*

Variabel	Coef	t-hitung	p-value
<i>Constant</i>	-0.320	-0.504	0.615
<i>Safety Motivation</i>	0.050	2.005	0.047
<i>Safety Concern</i>	0.233	4.877	0.000
<i>Safety Policy</i>	0.237	4.200	0.000

Berdasarkan hasil uji parsial, diketahui bahwa seluruh elemen dari *safety leadership* berpengaruh positif secara signifikan terhadap *safety compliance*.

Tabel 9. Hasil Uji T terhadap *Safety Participation*

Variabel	Coef	t-hitung	p-value
<i>Constant</i>	0.292	0.444	0.658
<i>Safety Motivation</i>	0.035	2.047	0.043
<i>Safety Concern</i>	0.149	3.219	0.002
<i>Safety Policy</i>	0.277	5.054	0.000

Berdasarkan hasil uji parsial, diketahui bahwa seluruh elemen dari *safety leadership* berpengaruh positif secara signifikan terhadap *safety participation*.

Setelah uji asumsi klasik terpenuhi, maka dilakukan analisis menggunakan regresi linear berganda. Berikut ini merupakan model regresi linear berganda dari variabel independen yang memiliki pengaruh terhadap variabel dependen.

- a. Model Regresi Pengujian *Safety Leadership* terhadap *Safety Compliance*

$$Y_1 = -0.320 + (0.050)X_1 + (0.233)X_2 + (0.237)X_3 + e$$

- b. Model Regresi Pengujian *Safety Leadership* terhadap *Safety Compliance*

$$Y_2 = 0.292 + (0.035)X_1 + (0.149)X_2 + (0.277)X_3 + e$$

Berdasarkan persamaan regresi linear berganda pada variabel independent terhadap variabel dependen 1 (*safety compliance*), diketahui bahwa dengan asumsi *safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy* bernilai tetap (tidak berubah), maka setiap peningkatan *safety motivation* sebesar satu satuan akan meningkatkan *safety compliance* sebesar 0.050, *safety concern* sebesar 0.233, dan *safety policy* sebesar 0.237. Sedangkan pada persamaan regresi linear berganda pada variabel independent terhadap variabel dependen 2 (*safety participation*), diketahui bahwa dengan asumsi *safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy* bernilai tetap (tidak berubah), maka setiap peningkatan *safety motivation* sebesar satu satuan akan meningkatkan *safety compliance* sebesar 0.035, *safety concern* sebesar 0.149, dan *safety policy* sebesar 0.277.

Hasil yang didapatkan menunjukkan bahwa *safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy* yang diberikan oleh pimpinan cukup tinggi sehingga berdampak positif dan sejalan dengan *safety compliance* atau kepatuhan yang tinggi pula. Pemimpin sudah seharusnya untuk selalu mendorong para pekerja untuk selalu mengutamakan keselamatan dalam bekerja, melaporkan setiap kecelakaan kerja, memberikan penghargaan, pujian, atau *reward* kepada pekerja yang telah bekerja sesuai dengan prosedur keselamatan dengan tepat, percaya kepada seluruh pekerjanya, serta motivasi positif lainnya. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Lu dan Yang (2010), Syahril (2017), dan Mardiana (2019) yang menyatakan bahwa terdapat pengaruh antara *safety leadership* terhadap *safety compliance* yang termasuk dalam topik *safety behaviour*. Di lain sisi, hasil uji yang telah dilakukan tersebut tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Zulkifli, Subramaniam dan Hasan (2017) dan Griffin

Hu (2013) yang menyatakan bahwa *safety leadership* tidak berpengaruh terhadap *safety behaviour*. Temuan dalam pengujian juga bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh Molnar *et al.* (2019) yang menyatakan bahwa kepemimpinan transformasional diwakili tidak memiliki kontribusi pada hasil keselamatan apapun.

Motivasi keselamatan pekerja dapat didongkrak dengan adanya penghargaan, sebab kurangnya penghargaan yang disebabkan oleh perusahaan kepada pekerja dapat menyebabkan lemahnya motivasi pekerja sehingga berdampak pada menurunnya *safety behaviour* (Supardi dan Muliawan, 2019). Menurut studi lapangan, penelitian ini menemukan bahwa tidak adanya *reward* yang diberikan oleh perusahaan kepada pekerja, maka dari itu sebagai bentuk upaya pemberdayaan K3, diperlukan perbaikan dalam cara memberikan motivasi keselamatan. Selain itu, pemberian *punishment* terhadap segala bentuk pelanggaran juga harus dipertegas. Hal tersebut dapat diperbaiki lagi dengan cara menetapkan tingkatan pelanggaran dan tingkatan *punishment* yang diberikan agar pekerja lebih taat lagi terhadap peraturan keselamatan yang ditetapkan. Sikap pekerja dalam menjalankan suatu pekerjaan dipengaruhi pula oleh kelelahan (Dwipayana *et al.* 2018), sehingga peran pemimpin juga perlu dalam mengatur jadwal kerja. Motivasi keselamatan yang diberikan oleh pemimpin nantinya dapat mempengaruhi pekerja agar bersedia mematuhi segala peraturan atau prosedur keselamatan kerja, serta lebih aktif berpartisipasi dalam segala bentuk kegiatan yang mendorong perkembangan keselamatan di lingkungan kerja.

4. KESIMPULAN

Merujuk pada analisa dan pembahasan permasalahan, maka dapat ditarik kesimpulan dari penelitian ini adalah:

1. Seluruh elemen dari *safety leadership* (*safety motivation*, *safety concern*, dan *safety policy*) berpengaruh signifikan terhadap *safety behaviour* (*safety compliance* dan *safety participation*).
2. Rekomendasi yang dapat diberikan penelitian ini kepada pihak manajemen untuk meningkatkan *safety behaviour* pekerja melalui *safety leadership* adalah sebagai berikut.
 - a. Merencanakan dan mengimplementasikan sistem *reward* dan *punishment* untuk meningkatkan *safety motivation*.
 - b. Melibatkan pekerja di setiap program kerja K3 dengan melakukan diskusi K3 untuk meningkatkan *safety concern*. Pekerja dapat menyampaikan pendapatnya terkait K3 dan membahas tentang perkembangan keselamatan dalam bekerja.
 - c. Melakukan sosialisasi terkait peraturan atau standar K3 untuk meningkatkan *safety policy*. Peraturan-peraturan yang telah dibuat oleh pihak manajemen K3LH perusahaan dapat disosialisasikan kepada pekerja dan mengemukakan tujuan penerapannya, kemudian dapat dilanjutkan dengan sesi diskusi secara dua arah terkait dengan peraturan yang telah dibuat agar dapat dijalankan secara konsisten dan tidak ada yang merasa terbebani.

5. DAFTAR PUSTAKA

Cooper, Dominic. "Effective safety leadership: Understanding types & styles that improve safety performance." *Professional Safety* 60, no. 2 (2015): 49.

Dwipayana, N.E, Handoko, L., & Setiani, V (2018) Pengaruh faktor Personal terhadap Perilaku Keselamatan (Safety Behavior) Pekerja di Perusahaan Kereta Api. Conference on Safety Engineering and Its Application Vol 2 (1), 535-540

Heinrich, H.W., Petersen, D., Roos, N. (1980). *Industrial Accident Prevention*. New York: McGRAW-HILL BOOK COMPANY.

Lu, C. S., & Yang, C. S. (2010). Safety leadership and safety behavior in container terminal operations. *Safety Science*, 48(2), 123–134.

Neal, A., Griffin, M. A. and Hart, P. M. (2000) 'The impact of organizational climate on safety climate and individual behavior', vol. 34, pp. 99–109.

Neal, A., & M.A., G. (2002). *Safety Climate and Safety Behaviour*. *Australian Journal of Management* 27 (special issues), 67-73.

Offshore Safety Division of the HSE.(2000), Iklim K3 Measures in Offshore, Chevron UK, Chevron Gulf of Mexico, (Ship Shoal) Eugene Island. Mobil North Sea and Oryx UK.

Putri, Iلسya. (2021). Pengaruh Kepemimpinan Transformational dan Iklim Keselamatan (Safety Climate) Terhadap Perilaku Keselamatan (Safety Behaviour) di Mediasi oleh Safety Knowledge pada Karyawan di PT X. Surabaya. Universitas Airlangga

Septiawan, A., Mualifatul B., Rachman, F. (2018). Pengaruh Iklim Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan di Perusahaan Pembuatan Besi Beton. Conference on Safety Engineering and Its Application.

Supardi, & Kurniawan , D. N. (2020). Hubungan Perilaku Keselamatan Dan Iklim Keselamatan Terhadap Kinerja Keselamatan Pada Perusahaan Kontraktor Pertambangan. (pp. 557-567). Jakarta : Uniersitas Jakarta Raya

Sutrisno, Yudha Haditya, Rina Sandora, dan Farizi Rachman. (20

Zulkifly, S.S., Baharudin, M.R. and Hasan, N.H. (2021) 'Safety Leadership and Safety Knowledge-Attitude-Behaviour (KAB) in Malaysia's Manufacturing SMEs : A Higher Order Two-Stage Approach of PLS-SEM', Preprints, pp. 1–17.

Zulkifly, S.S., Subramaniam, C. and Hasan, N.. (2017) 'Examining The Influence of Safety Leadership Towards Safety Behavior in SME Manufacturing', *Journal of Occupational Safety and Health*, 14(1).

Zohar, D., & Tenne-Gazit, O. (2008). Transformational Leadership and Group Interaction as Climate Antecedents: A Social Network Analysis. *Journal of Applied Psychology*, 93(4), 744–757.