|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 13 (1) (2020) 1-6C:\Users\hazegan\AppData\Local\Microsoft\Windows\INetCache\Content.Word\LOGO-JURNAL-ILMIAH-USM-1.jpg  **Jurnal Riset Ekonomi dan Bisnis**  http://journals.usm.ac.id/index.php/jreb |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **STRATEGI PENINGKATAN KINERJA KESELAMATAN PERUSAHAAN PENGELOLA AWAK MOBIL TANGKI BBM**  Aldyan Rosika Hartanto1); Paulus Wardoyo2; Indarto3)  aldyanrosika@yahoo.com 1); [Paulus\_w@usm.ac.id2](mailto:Paulus_w@usm.ac.id2)); indarto@usm.ac.id2)  Magister Manajemen, Pasca Sarjana Universitas Semarang, Semarang, Indonesia | | |
| **Info Artikel**  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  *Sejarah Artikel:*  Diterima  Disetujui  Dipublikasikan  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  *Keywords:*  *Safety leadership; safety climate; safety behavior; safety performance*  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | **Abstrak**  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa pengaruh kepemimpinan keselamatan dan iklim keselamatan terhadap kinerja keselamatan dengan perilaku keselamatan sebagai variabel mediasi. Populasi penelitian ini adalah seluruh pekerja *top* dan *middle management* perusahaan pengelola awak mobil tangki area jawa tengah dan daerah Yogyakarta yang berjumlah 44 responden dengan metode sensus. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kuesioner. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis jalur (part analysis). Hasil penelitian menunjukkan bahwa kepemimpinan keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku keselamatan*,* iklim keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku keselamatan*,* kepemimpinan keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan, iklim keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan dan perilaku keselamatan dapat memediasi hubungan perilaku keselamatan terhadap kinerja keselamatan. | |
| ***SAFETY PERFORMANCE IMPROVEMENT STRATEGY FOR FUEL TANK CAR CREW MANAGEMENT COMPANY*** | | |
|  | ***Abstract***  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  *The purpose of this study was to analyze the effect of safety and climate on safety with safety behavior as a mediating variable. The population of this research is all top and middle management workers of tank car crew management companies in Central Java and Yogyakarta areas who collect 44 respondents using the census method. The data collection method in this study used a questionnaire. The data analysis method used in this research is path analysis (part analysis). The results show that safety leadership has a positive and significant effect on safety safety behavior, safety safety has a positive and significant impact on safety behavior, safety leadership has a positive and significant effect on safety, safety climate has a significant and positive effect on safety and safety behavior can mediate the behavioral relationship. positive and significant effect on safety and security behavior. safety against safety.* | |
| 🖂Alamat korespondensi :  Universitas Semarang  E-mail: [aldyanrosika@yahoo.com](mailto:aldyanrosika@yahoo.com) | | ISSN  1979-4800 (cetak)  2580-8451 (online) |

**PENDAHULUAN**

Kecelakaan lalu lintas merupakan permasalahan global dan di Indonesia, hampir setiap hari berita kecelakaan lalu lintas jalan raya selalu menghiasi media cetak maupun elektronik. Keselamatan adalah faktor yang dibutuhkan oleh setiap insan manusia di dunia ini termasuk keselamatan di sektor transportasi. Salah satu keselamatan transportasi yang saat ini mendapat sorotan tajam adalah keselamatan lalu lintas jalan raya. Hal ini terjadi karena semakin hari keselamatan lalu lintas jalan raya semakin meningkat, terbukti semakin tingginya jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan raya.

Kegiatan pendistribusian BBM dari Terminal BBM menuju SPBU ini mempunyai potensi resiko tinggi (*high risk).* Pada proses pengangkutan yang menggunakan mobil tangki ini masih sering terjadi kecelakaan yang berakibat fatal seperti terjadinya kecelakaan antara mobil tangki dengan kendaraan lain, kebakaran dan atau ledakan. Kecelakaan-kecelakaan ini menyebabkan kerugian yang sangat besar bagi perusahaan. Kerugian-kerugian ini mencakup biaya langsung (*direct cost*), biaya tidak langsung (*indirect cost*) dan kerugian yang tidak terlihat (*intangible cost)*.

**Tabel 1 Statistik Insiden HSSE Perusahaan Pengelola Awak Mobil Tangki**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tahun** | | **Depot Wilayah Semarang** | **Depot Wilayah Boyolali** | | **Depot Wilayah Rewulu** | **Depot Wilayah Cilacap** | **Depot Wilayah Tegal** | **Jumlah Insiden (Tahun)** | **Road Accident Rate (RAR)** | **%**  **Tren Penurunan** |
| 2017 | 24 | | 10 | 6 | | 12 | 1 | 53 | 1,56 |  |
| 2018 | 10 | | 18 | 6 | | 5 | 4 | 43 | 1,22 | 18,87% |
| 2019 | 7 | | 10 | 4 | | 2 | 3 | 26 | 0,72 | 39,53% |
| 2020 | 8 | | 5 | 2 | | 3 | 3 | 21 | 0,62 | 19,23% |

Sumber: Statistik Insiden Perusahaan Pengelola Awak Mobil Tangki 2017-2020

Untuk mencapai kinerja keselamatan yang unggul (HSSE *excellence*) ditentukan dari indikator *Road Accident Road* (RAR). RAR merupakan rasio yang bertujuan mengukur tingkat kejadian insiden kecelakaan pada mobil tangki BBM dalam tahun berjalan, semakin kecil nilai RAR yang dicapai maka kinerja keselamatan akan semakin baik namun sebaliknya jika nilai RAR semakin besar dari yang ditetapkan maka kinerja keselamatannya akan semakin buruk. Untuk *Key Performance Indicator* (KPI) keselamatan telah ditetapkan oleh manajemen adalah nilai 0,40 untuk RAR. Pencapaian RAR pada tahun 2017 sebesar 1,56, kemudian di tahun 2018 pencapaian RAR sebesar 1,22, ditahun 2019 pencapaian RAR sebesar 0,72 dan di tahun 2020 pencapaian RAR sebesar 0,62 masih jauh dari target yang ditentukan KPI keselamatan sebesar 0,40. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja keselamatan masih terhambat dengan sejumlah persoalan.

Penyebab kecelakaan mobil tangki disebabkan oleh faktor manusia harus segera dilakukan pencegahan dan penanggulangan untuk menjamin lingkungan kerja yang aman dan pekerja bekerja dengan selamat. Peranan pemimpin juga mampu meminimalkan terjadinya kecelakaan serta meningkatkan kinerja keselamatan baik secara personal maupun perusahaan. Peranan pemimpin yang bisa menjadi contoh atau *role model*, memotivasi, dan mendorong para bawahannya berperilaku aman dalam bekerja menjadi kunci suksesnya perusahaan dalam meningkatkan kinerja keselamatan. Dengan tingginya angka kecelakaan lalu lintas mobil tangki ini, maka dibutuhkan kepemimpinan yang mampu merubah perilaku pekerja tidak aman (*unsafe behavior*) menjadi pekerja yang aman (*safe behavior*) dan berbudaya keselamatan kerja serta mampu meningkatkan kinerja keselamatan personal dan perusahaan.

Kinerja keselamatan merupakan salah satu keberhasilan suatu perusahaan dalam menerapkan sistem keselamatan dan kesehatan kerja. Kinerja keselamatan yang baik menunjukkan bahwa perusahaan berkomitmen untuk mencegah kecelakaan dan penyakit akibat kerja serta meningkatkan produktivitas kerja. Rendahnya penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan kerja.

Penerapan kepemimpinan keselamatan sebagai salah satu upaya membudayakan keselamatan di tempat kerja dibutuhkan komitmen dan kerjasama dari seluruh elemen perusahaan baik dari jajaran *top manager* sampai ke level pekerja (Sumamur, 2009). Peranan kepemimpinan keselamatan untuk membangun keselamatan dan kesehatan kerja begitu penting. Komitmen dan keterlibatan pemimpin tidak dengan setulus hati dalam berinteraksi dengan pekerja maka akan sulit untuk dilakukan penerapan keselamatan kerja. Menurut Wu *et al.,* (2008) pengawasan keselamatan dalam kepemimpinan keselamatan memberikan pengaruh komitmen dan tindakan keselamatan bagi pemimpin perusahaan dan para manager. Sikap dan perilaku tenaga kerja akan ditentukan oleh sikap dan perilaku pemimpinnya di tempat kerja. Memahami dan menyakini pentingnya keselamatan kerja bagi bisnis perusahaan merupakan langkah awal yang dilakukan pemimpin (Gunawan, 2013).

*Occupational Safety Health Administration* / OSHA (1996) menyatakan bahwa upaya untuk mengurangi kesalahan atau insiden manusia adalah penerapan kepemimpinan keselamatan, kekuatan kepemimpinan dan menunjuk kepemimpinan manajemen sebagai elemen kunci dalam masalah penerapan keselamatan dan kesehatan kerja. Pemimpin harus memotivasi team anggota untuk bekerja lebih keras, bekerja secara efisien, dan tanggung jawab untuk meningkatkan kinerja keselamatan (O`Dea dan Flin, 2001).

Persepsi karyawan terkait dengan keselamatan kerja merupakan bagian dari iklim keselamatan kerja. Iklim keselamatan kerja sebagai persepsi karyawan terhadap kebijakan, prosedur, praktek serta seluruh kepentingan dalam keselamatan kerja yang ada pada organisasi akan mempengaruhi perilaku mereka. Pimpinan organisasi harus menciptakan suasana kerja serta iklim keselamatan kerja melalui sistem manajemen yang baik agar nantinya dapat menghasilkan perilaku kerja yang aman (Snyder *et al.,* 2008). Iklim keselamatan kerja yang positif memungkinkan untuk organisasi melakukan pendekatan proaktif sebagai langkah preventif dalam menanggulangi kecelakaan kerja. Praktik keselamatan kerja serta iklim keselamatan kerja yang positif merupakan sebuah stimulus, saat karyawan mempersepsikan dan berpikir bahwa iklim keselamatan kerja yang ada itu positif maka akan terbentuk suatu sikap positif terhadap kebijakan dan peraturan keselamatan kerja, yang ditandai dengan kepatuhan terhadap kebijakan dan peraturan tersebut sehingga dapat terbentuk kinerja keselamatan dan mengurangi tingkat kecelakaan kerja (Shaheen *et al.,* 2014).

Dengan adanya iklim keselamatan kerja yang positif, karyawan akan memiliki persepsi yang positif terhadap lingkungan kerja serta bagaimana penerapan organisasi mengenai kebijakan keselamatan kerja. Hal tersebut diharapkan dapat meningkatkan kinerja keselamatan dalam organisasi sehingga angka kecelakaan kerja dapat menurun. Angka kecelakaan kerja yang rendah selain berdampak positif pada kepuasan kerja, juga berdampak positif pada produktivitas organisasi.

Perilaku keselamatanmerupakan perilaku yang tidak dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan atau insiden, Bird dan Germain (dalam Pratiwi dan Hidayat, 2014). Sehingga perilaku keselamatan merupakan perilaku pekerja yang dapat bekerja dengan perasaan aman, nyaman, serta dapat mematuhi peraturan dari perusahaan tempat bekerja sesuai standar operasional prosedur yang berlaku di perusahaan tersebut guna mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

Berdasarkan hasil pemaparan analisis kaitan antara kinerja keselamatan dengan kepemimpinan keselamatan dan iklim keselamatan kerja, diketahui bahwa kinerja keselamatan merupakan perilaku individu di lingkungan kerja yang tidak terlepas dari aspek-aspek keselamatan kerja, yang dapat tercapai jika karyawan memiliki persepsi yang positif terkait iklim keselamatan kerja dan proses interaksi antara pimpinan dan pekerja, dimana pimpinan dapat mempengaruhi pekerja untuk mencapai tujuan keselamatan kerja organisasi dengan kondisi yang ada pada organisasi dan diri pekerja.

**Tabel 2 *Research Gap***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Permasalahan** | ***Research* Yang Berpengaruh** | ***Research* Yang Tidak Berpngaruh** |
| Adanya inkonsistensi Pengaruh Kepemimpinan Keselamatan terhadap Kinerja Keselamatan | Mbohwa & Skeepersa (2015), Satoto (2020), Rusdiana (2020), Wahab & Lun (2017), Nugraha *et al.,* (2017), Li *et al.,* (2007), Sugianto (2019), Wang *et al.,* (2011), Wang *et al.,* (2011) | Agustina *et al.,* (2019) |
| Adanya Inkonsistensi PengaruhIklim Keselamatan Terhadap Kinerja Keselamatan | Fang *et al.,* (2018), Yadav *et al.,* (2015), Anggoro (2017), Sugiarto *et al.,* (2019), Panatik & Jusoh (2016), Heron *et al.,* (2018), Fajrianthi & Prinasti (2018), Sugiarto *et al.,* (2019) | Shaheen *et al.,* (2014) |

Sumber: Berbagai jurnal penelitian

Berdasarkan tabel diatas, diketahui adanya perbedaaan pendapat dari para peneliti sebelumnya untuk menyelesaikan masalah *riset gap* ini, maka pada penelitian ini akan menggunakan variabel intervining yaitu perilaku keselamatan. Perilaku keselamatan dipilih sebagai variabel intervining karena untuk mengidentifikasi potensi beresiko dalam tempat kerja membutuhkan perilaku serta sikap kerja yang aman, dengan tujuan meningkatkan kesadaran dan keselamatan kerja merupakan bagian yang mutlak untuk pekerja meningkatkan kebiasaan berfikir serta berperilaku aman setiap saat dan mencegah kecelakaan dengan berperilaku cermat pada pencegahan kecelakaan serta sadar pada pemicu serta konsekuensi dari kecelakaan.

**TELAAH PUSTAKA**

**Kinerja Keselamatan**

Kinerja merupakan hasil yang dicapai oleh seorang karyawan dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya dalam rangka tercapainya tujuan organisasi, sedangkan kinerja keselamatan lebih spesifik dalam membahas mengenai hasil yang dicapai oleh seorang karyawan dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan aspek-aspek dalam keselamatan kerja (Griffin & Neal, 2000). Kinerja keselamatan adalah konsep perilaku kerja yang relevan dengan keselamatan yang dapat dikonseptualisasikan sama dengan perilaku-perilaku kerja lain yang merupakan hasil kerja.

Menurut Neal dan Griffin (2004), menyatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja keselamatan ada dua, yaitu factor lingkungan kerja yang terdiri dari iklim keselamatan (persepsi iklim keselamatan) dan *organizational factor* yang meliputi kepemimpinan, dan tekanan pekerjan atau beban kerja. Dan factor diri individu yang terdiri dari *attitude* (sikap) dan *individual differences* (perbedaan individu).

Berdasarkan Wu, Chen dan Li(2008), kinerja keselamatan diukur berdasarkan indikator organisasi dan manajemen keselamatan kerja (*safety organization and management*), peralatan dan pengukuran keselamatan kerja (*safety equipment and measures*), statistik kecelakaan kerja (*accident statistics*), evaluasi pelatihan keselamatan kerja (*safety training evaluations*), investigasi kecelakaan (*accident investigations*), dan praktik pelaksanan keselamatan kerja (*safety training practice*).

**Perilaku Keselamatan**

Perilaku keselamatanmerupakan perilaku pekerja yang dapat bekerja dengan perasaan aman, nyaman, serta dapat mematuhi peraturan dari perusahaan tempat bekerja sesuai standar operasional prosedur yang berlaku di perusahaan tersebut guna mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Perilaku keselamatandapat dibagi menjadi 2 tipe yaitu kepatuhan atas keselamatan (*safety compliance*) dan partisipasi atas keselamatan (*safety participation*). Kepatuhan atas keselamatan meliputi perilaku mengikuti prosedur keselamatan dan melaksanakan pekerjaan dengan cara yang aman. Sedangkan partisipasi atas keselamatan meliputi membantu rekan kerja, mempromosikan program keselamatan di tempat kerja, dan berusaha meningkatkan keselamatan di tempat kerja (Neal *et al.,* 2000).

Menurut Neal dan Griffin (2004) terdapat dua faktor yang mempengaruhi perilaku keselamatan, yaitu : faktor-faktor yang berasal dari dalam individu dan lingkungan kerja.

Borman dan Motowidlo (1993) dalam Neal dan Griffin (2006) mengungkapkan bahwa terdapat dua komponen dari kinerja yakni *task perfomance* dan *contextual performance*. Dalam ranah keselamatan kerja, *task performance* disebut dengan *safety compliance* atau kepatuhan keselamatan yaitu semua kegiatan formal yang diisyaratkan untuk menjaga keselamatan di lingkungan kerja. Kepatuhan keselamatan tersebut meliputi kepatuhan umum dan kepatuhan terhadap alat pelindung diri (APD), seperti mengikuti standar keselamatan kerja dan pemakaian peralatan pelindung diri. Sedangkan *contextual performance* disebut *safety participation* atau partisipasi keselamatan yakni perilaku proaktif yang tidak secara langsung berkaitan dengan keselamatan kerja. Perilaku perilaku ini seperti berpartisipasi menjadi sukarelawan dalam kegiatan keselamatan kerja, dan membantu rekan kerja dalam isu-isu yang terkait keselamatan kerja, dan menghadiri pertemuan-pertemuan tentang keselamatan kerja.

**Kepemimpinan Keselamatan**

Clarke (2013) menjelaskan bahwa kepemimpinan keselamatan itu merupakan interaksi sosial dengan bawahan, dimana ada rasa saling percaya yang tumbuh, pertukaran perhatian para pemimpin untuk keselamatan dan kesehatan kerja. Proses interaksi tersebut akan mendorong pemimpin untuk memperhatikan aspek keselamatan dan kesehatan kerja. Sementara Wu, Chen dan Li (2008) mendefinisikan kepemimpinan keselamatan sebagai proses interaksi antara pimpinan dan pekerja, yang mana pimpinan dapat mempengaruhi pekerja untuk mencapai tujuan keselamatan kerja organisasi dengan kondisi yang ada pada organisasi dan diri pekerja.

Penerapan kepemimpinan keselamatan sebagai salah satu upaya membudayakan keselamatan di tempat kerja dibutuhkan komitmen dan kerjasama dari seluruh elemen perusahaan baik dari jajaran *top manajer* sampai ke level pekerja (Sumamur, 2009). Fendi (2017) menjelaskan salah satu faktor terlaksananya penerapan keselamatan dan kesehatan kerja dengan kepemimpinan keselamatan melalui pendekatan motivasi dan arahan dari pimpinan kepada pekerja sehingga meningkatkan kinerja keselamatan individu dan perusahaan.

Kepemimpinan sebagai perilaku bersama di antara anggota tim. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi kepemimpinan keselamatanseseorang yaitu: faktor personal, faktor tim, dan faktor lingkungan.

**Indikator Kepemimpinan Keselamatan**

Pimpinan hendaknya memimpin dalam mendukung dan menunjukkan komitmen terhadap keselamatan kerja secara konsisten dan terus menerus. Menurut Astuti (2010), berdasarkan hasil kajian, atribut-atribut kepemimpinan keselamatanadalah: Pimpinan sebagai *role model* yang sangat mengandalkan faktor keteladanan, etika kerja yang kuat, tanggung jawab, kepribadian, keterbukaan, kepercayaan, konsistensi, memotivasi dan komunikasi yang efektif untuk mewujudkan keselamatan.

Wu, Chen dan Li (2008) menyatakan bahwa kepemimpinan keselamatan diukur melalui tiga Indikator (*subscale*) yaitu kepedulian terhadap keselamatan kerja (*safety caring*), pembinaan terhadap keselamatan kerja (*safety coaching*), dan pengontrolan terhadap keselamatan kerja (*safety controlling*). Kemajuan dan penerapan kepemimpinan keselamatan disetiap industri sangat tergantung dari komitmen pihak *top management* dalam menumbuhkembangkan budaya keselamatan di organisasinya masing-masing.

**Iklim Keselamatan**

Neal dan Griffin (2004) iklim keselamatan diartikan sebagai persepsi karyawan mengenai kualitas iklim keselamatan ditempat kerja yang didasarkan pada penilaian seberapa besar komitmen manajerial terhadap keselamatan kerja, kepatuhan atasan terhadap peraturan keselamatan kerja, ketersediaan pelatihan keselamatan kerja, komunikasi keselamatan kerja dan kualitas dari peralatan keselamatan kerja. Copper dan Philps (2004) iklim keselamatan adalah suatu gambaran yang dirasakan atau persepsi karyawan mengenai iklim keselamatan yang ditetapkan oleh organisasi. Kemunculan iklim keselamatan berkaitan dengan penerapan iklim keselamatan yang meliputi program, prosedur, dan praktek keselamatan kerja.

Menurut Widyastuti dan Nur’ani (2014) iklim keselamatan merupakan persepsi karyawan terhadap komitmen manajemen dan keterlibatan karyawan itu sendiri dalam melaksanakan usaha keselamatan kerja ditempat kerja. Sedangkan menurut Winarsunu (2008) iklim keselamatan adalah persepsi pekerja mengenai peran manajemen didalam melaksanakan program keselamatan kerja. Peran tersebut meliputi komitmen manajerial yang kuat terhadap keselamatan kerja seperti penetapan program keselamatan kerja, partisipasi atasan terhadap keselamatan kerja dan mendesain pekerjaan yang berprinsip pada keselamatan kerja.

Menurut Dejoy *et al.,* (2004) terdapat 3 faktor-faktor penentu iklim keselamatan di tempat kerja: (1) *Environmental condition* − Kondisi lingkungan kerja menjadi faktor pertama yang dapat mempengaruhi iklim keselamatan. Hal ini wajar karena lingkungan kerja menjadi pandangan pertama pekerja tentang apa yang akan dikerjakannya di lingkungan tersebut. (2) *Safety policies and programs* – Faktor ini dikelola oleh perusahaan dimana perusahaan harus dapat membuat kebijakan-kebijakan yang menguntungkan dalam artian dapat membuat karyawan bekerja secara aman di lingkungan perusahaan, biasanya melalui poster-poster yang ditempel di dinding, peraturan kerja yang disepakati dan juga tanggung jawab perusahaan terhadap karyawan yang mengalami kecelakaan kerja. (3) *Organizational climate-*Iklim organisasi mencakup sejumlah penilaian individu yang berbeda di lingkungan kerja. Penilaian ini merupakan penilaian kognitif tentang karakteristik tempat kerja misalnya kepemimpinan, komunikasi, partisipasi, dan inovasi.

Neal dan Griffin (2004) membagi Indikator iklim keselamatan kedalam delapan Indikator antara lain: *management commitment, human resource management, safety system, supervisor support, internal group processes, boundary management, risk* dan *work pressure,*

**Hubungan Kepemimpinan Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan**

Perilaku keselamatan merupakan perilaku pekerja yang dapat bekerja dengan perasaan aman, nyaman, serta dapat mematuhi peraturan dari perusahaan tempat bekerja sesuai *standard operation procedure* (SOP) yang berlaku guna mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Kepemimpinan keselamatan memiliki pengaruh terhadap perilaku keselamatan dilihat dari beberapa hasil penelitian diantaranya Syahrial (2017), Skeepera dan Mbohwa (2015), Lu dan Yang (2010), menyatakan bahwa kepemimpinan keselamatan berpengaruh pada perilaku keselamatan.

**H1: Kepemimpinan Keselamatan Berpengaruh Positif Dan Signifikan Terhadap**

**Perilaku Keselamatan**

**Hubungan Iklim Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan**

Iklim keselamatan berarti persepsi atau pandangan karyawan terhadap iklim dan keadaan keselamatan kerja di perusahaan yang nantinya akan menjadi arahan perilaku pekerja agar mereka dapat merasa sejahtera ketika bekerja. Salah satu yang mempengaruhi perilaku keselamatan ialah iklim keselamatan. Beberapa penelitian sebelumnya menemukan bahwa ada hubungan yang erat antara perilaku keselamatan dengan iklim keselamatan. Neal *et al.,* (2000) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa iklim keselamatan mempunyai pengaruh terhadap perilaku keselamatan. Sedangkan Tawaih dan Adu (2016) dalam penelitiannya juga mengemukakan bahwa iklim keselamatan berpengaruh positif terhadap perilaku keselamatan. Kemudian beberapa penelitian diantaranya Heryati *et al.,* (2019), Lyu *et al.,* (2018), Syahrial (2017), Setiawan & Agustina (2014), Kanten (2013), Sadullah & Kanten (2009), Nadhim *et al.,* (2018), Septiawan *et al.,* (2018) menyatakan bahwa Iklim keselamatan berpengaruh terhadap perilaku keselamatan. Berdasarkan penjelasan dari penelitian-penelitian tersebut, maka penulis berasumsi bahwa iklim keselamatan mempunyai hubungan yang signifikan terhadap perilaku keselamatan.

**H2 : Iklim Keselamatan Berpengaruh Positif Dan Signifikan Terhadap Perilaku**

**Keselamatan**

**Hubungan Kepemimpinan Keselamatan Terhadap Kinerja Keselamatan**

Skeepers & Mbohwa (2015) menyatakan bahwa suatu organisasi yang berhasil mengelola kinerja keselamatan karyawan cenderung memiliki pemimpin yang dapat mempengaruhi secara efektif perilaku karyawan melalui perilaku kepemimpinan yang diterapkan. Dalam penelitian Satoto (2020), Lund dan Wahab (2017), menjelaskan bahwa kepemimpinan keselamatan memiliki pengaruh langsung yang signifikan dan positif terhadap kinerja keselamatan karyawan. Hal ini sejalan dengan penelitian oleh Fernandez-Muniz, (2014) dan Kapp, (2012) menunjukkan bahwa kepemimpinan keselamatan dapat memberikan contoh perilaku terhadap karyawan untuk bekerja lebih keras, lebih efisien dan mengambil tanggung jawab untuk meningkatkan kinerja keselamatan. Adanya contoh perilaku, arahan dan motivasi dari pemimpin yang mengutamakan keselamatan kerja akan diikuti oleh bawahan untuk menampilkan kinerja keselamatan saat melakukan pekerjaan. Lu & Yang (2008) menjelaskan pemimpin yang mengutamakan keselamatan kerja akan menetapkan perilaku standar dan memotivasi karyawan serta menekankan kesadaran akan pentingnya peralatan dan peraturan keselamatan kerja. Cara tersebut akan membuat karyawan akan secara bertahap mengubah perilakunya atas instruksi dan memperoleh informasi bagaimana cara bekerja dengan aman sehingga sadar akan pentingnya menampilkan kinerja keselamatan saat melakukan pekerjaan. Kepemimpinan keselamatanmembutuhkan komitmen pemimpin untuk aktif dalam penerapan keselamatan kerja dan kesejahteraan karyawan memiliki pemimpin yang memperhatikan faktor keselamatan, maka para karyawan cenderung merasa faktor keselamatan sangat diutamakan. Peran pemimpin dalam keselamatan menurut Gunawan, (2013) adalah pemimpin itu mampu menjadi contoh perilaku, bahwa keselamatan kerja sangat penting menjadi *role model* yang baik.

**H3: Kepemimpinan Keselamatan Berpengaruh Positif Dan Signifikan**

**Terhadap Kinerja Keselamatan**

**Hubungan Iklim Keselamatan Terhadap Kinerja Keselamatan**

Iklim keselamatan kerja yang positif ditandai dengan manajemen perusahaan yang memprioritaskan keselamatan kerja, manajemen perusahaan melaksanakan pengembangan upaya-upaya keselamatan kerja, bersikap adil dalam menerapkan keselamatan kerja, selain itu karyawan juga memiliki komitmen dalam keselamatan kerja, karyawan memprioritaskan keselamatan kerja, adanya komunikasi antara manajemen perusahaan dengan karyawan, dan sistem keselamatan kerja yang dikelola dengan baik. Penerapan kebijakan, prosedur, dan praktek keselamatan kerja, serta iklim keselamatan kerja yang positif merupakan sebuah stimulus, ketika karyawan mempersepsikan dan berpikir bahwa iklim keselamatan kerja positif, maka akan terbentuk suatu sikap positif terhadap kebijakan dan peraturan mengenai keselamatan kerja yang berlaku, yang ditandai dengan kepatuhan terhadap kebijakan dan peraturan yang berlaku serta kontribusi dalam mempromosikan keselamatan kerja. Maka, berdasarkan pembahasan diatas mengenai hubungan iklim keselamatan kerja dengan kinerja keselamatan, dapat diasumsikan bahwa iklim keselamatan kerja yang positif mampu meningkatkan kinerja keselamatan pada karyawan. Dalam penelitian Manapragad *et al.,* (2018), Jusoh & Panatik (2016), Khasanah *et al.,* (2019), Nadhim *et al.,* (2018), Anggoro (2017) dan menyatakan bahwa iklim keselamatan berpengaruh terhadap kinerja keselamatan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa jika karyawan memiliki iklim keselamatan kerja yang positif, maka perilaku yang ditunjukan juga akan positif terkait dengan kinerja keselamatan sehingga akan menurunkan angka kecelakaan kerja.

**H4: Iklim Keselamatan Berpengaruh Positif Dan Signifikan Terhadap Kinerja**

**Keselamatan**

**Hubungan Perilaku Keselamatan Terhadap Kinerja Keselamatan**

Vredenburgh (2002) menunjukkan bahwa perilaku keselamatan sering dikaitkan dengan kualitas kinerja. Dengan demikian, manfaat tambahan dari perilaku keselamatan dapat meningkatkan produktivitas. Garavan dan Obrien (2001) menemukan tindakan atau perilaku yang tidak aman merupakan faktor penyebab utama kecelakaan / luka di tempat kerja. Perilaku keselamatan yang ditingkatkan mengurangi frekuensi pekerjaan yang terkait kecelakaan dan cedera. Menurut penelitian yang dilakukan Hsiang (2008) dan Asamani (2020) menyatakan bahwa perilaku keselamatan memiliki efek positif pada kinerja keselamatan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa jika karyawan berperilaku aman dalam bekerja maka akan tercapai kinerja keselamatan pada perusahaan tersebut.

**H5: Perilaku Keselamatan Berpengaruh Positif Dan Signifikan Terhadap Kinerja**

**Keselamatan**

**Kerangka Pemikiran**

Dari telaah pustaka diatas, maka disusun suatu kerangka pemikiran teoritis yang menyatakan pengaruh antara variabel dalam penelitian ini sebagai berikut :

H1

H2

H5

H3

H4

**Gambar 1** Kerangka Pemikiran Teoritis

**METODE PENELITIAN**

Populasi penelitian ini adalah seluruh pekerja *top* dan *middle management* perusahaan pengelola awak mobil tangki area jawa tengah dan daerah Yogyakarta yang berjumlah 44 responden dengan metode sensus. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kuesioner. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis jalur (*part analysis*). Dengan melakukan analisa pengujian *outer model* dan *inner model*.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Pengukuran Model (*Outer Model*)**

**Tabel 3 *Outer Loading (Measurement Model)***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Peubah Laten** | **Indikator** | **Nilai Loading Faktor** | **Keterangan** |
| **Kepemimpinan Keselamatan** | SL.1 | 0,871 | Valid |
|  | SL.2 | 0,847 | Valid |
|  | SL.3 | 0,874 | Valid |
| **Iklim keselamatan** | SC.1 | 0,827 | Valid |
|  | SC.2 | 0,903 | Valid |
|  | SC.3 | 0,890 | Valid |
|  | SC.4 | 0,938 | Valid |
|  | SC.5 | 0,559 | Tidak Valid |
|  | SC.6 | 0,930 | Valid |
|  | SC.7 | 0,871 | Valid |
|  | SC.8 | 0,288 | Tidak Valid |
| **Perilaku Keselamatan** | SB.1 | 0,854 | Valid |
|  | SB.2 | 0,864 | Valid |
|  | SB.3 | 0,890 | Valid |
|  | SB.4 | 0,907 | Valid |
|  | SB.5 | 0,829 | Valid |
| **Kinerja Keselamatan** | SP.1 | 0,748 | Valid |
|  | SP.2 | 0,917 | Valid |
|  | SP.3 | 0,837 | Valid |
|  | SP.4 | 0,823 | Valid |
|  | SP.5 | 0,884 | Valid |
|  | SP.6 | 0,811 | Valid |

Sumber: Pengolahan data dengan SmartPLS, 2021

Dari hasil *outer model* pada tabel diatas memperlihatkan bahwa model yang digunakan masih belum valid dikarenakan terdapat 2 indikator yang masih dibawah standar yaitu SC.5 dan SC.8 dibawah 0,70 maka SC.5 dan SC.8 harus di drop indikator yang tidak memenuhi standar.

**Tabel 4 *Outer Loading (Measurement Model)* Setelah *Drop* SC.5dan SC.8**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Peubah laten** | **Indikator** | **Nilai Loading Faktor** | **Keterangan** |
| **Kepemimpinan Keselamatan** | SL.1 | 0,871 | Valid |
|  | SL.2 | 0,847 | Valid |
|  | SL.3 | 0,874 | Valid |
| **Iklim keselamatan** | SC.1 | 0,838 | Valid |
|  | SC.2 | 0,917 | Valid |
|  | SC.3 | 0,902 | Valid |
|  | SC.4 | 0,948 | Valid |
|  | SC.6 | 0,943 | Valid |
|  | SC.7 | 0,866 | Valid |
| **Perilaku Keselamatan** | SB.1 | 0,854 | Valid |
|  | SB.2 | 0,864 | Valid |
|  | SB.3 | 0,891 | Valid |
|  | SB.4 | 0,908 | Valid |
|  | SB.5 | 0,828 | Valid |
| **Kinerja Keselamatan** | SP.1 | 0,748 | Valid |
|  | SP.2 | 0,917 | Valid |
|  | SP.3 | 0,836 | Valid |
|  | SP.4 | 0,823 | Valid |
|  | SP.5 | 0,883 | Valid |
|  | SP.6 | 0,810 | Valid |

Sumber: Pengolahan data dengan PLS, 2021

Dari tabel diatas, hasil drop indikator SC.5 dan SC.8 dalam pengolahan data di atas sudah memenuhi *convergent validity* karena seluruh indikator telah memiliki nilai *loading factor* diatas 0,70.

**Pengujian *Disciminant Validity***

*Discirminant Validity* dilakukan untuk memastikan bahwa setiap konsep dari masing-masing variabel laten berbeda dengan variabel lainnya. Menurut Ghazali & Laten (2014) menguji *discriminant validity* dapat dengan cara melihat nilai *loading* pada konstruk yang dituju harus lebih besar dibandingkan dengan nilai *loading* konstruk yang lain. Hasil pengujian *discriminant validity* diperolah sebagai berikut:

**Tabel 5 Nilai *Discriminant Validity***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Kepemimpinan Keselamatan** | **Iklim Keselamatan** | **Perilaku Keselamatan** | **Kinerja Keselamatan** |
| SL1 | 0,871 | 0,677 | 0,750 | 0,835 |
| SL2 | 0,847 | 0,611 | 0,663 | 0,695 |
| SL3 | 0,874 | 0,840 | 0,881 | 0,793 |
| SC1 | 0,621 | 0,838 | 0,606 | 0,693 |
| SC2 | 0,801 | 0,917 | 0,831 | 0,763 |
| SC3 | 0,698 | 0,902 | 0,728 | 0,801 |
| SC4 | 0,814 | 0,948 | 0,872 | 0,800 |
| SC6 | 0,790 | 0,943 | 0,837 | 0,773 |
| SC7 | 0,744 | 0,866 | 0,733 | 0,774 |
| SB1 | 0,715 | 0,588 | 0,854 | 0,728 |
| SB2 | 0,747 | 0,662 | 0,864 | 0,671 |
| SB3 | 0,843 | 0,924 | 0,891 | 0,813 |
| SB4 | 0,816 | 0,897 | 0,908 | 0,892 |
| SB5 | 0,741 | 0,593 | 0,828 | 0,830 |
| SP1 | 0,623 | 0,659 | 0,576 | 0,748 |
| SP2 | 0,808 | 0,747 | 0,764 | 0,917 |
| SP3 | 0,784 | 0,761 | 0,803 | 0,836 |
| SP4 | 0,717 | 0,748 | 0,750 | 0,823 |
| SP5 | 0,812 | 0,788 | 0,862 | 0,883 |
| SP6 | 0,761 | 0,561 | 0,790 | 0,810 |

Sumber: Pengolahan data dengan PLS, 2021

Dari tabel diatas, seluruh *cross loading* >0,70 maka *validitas discriminant*-nya baik.

**Pengujian *Average Variance Extract* (AVE)**

Uji ini untuk memberikan keyakinan validitas untuk konstruk di variabel laten. Syarat uji *average variance extracted* (AVE) terpenuhi ketika memiliki nilai >0,50 (Ghazali & Laten, 2014).

**Tabel 6 *Average Varian Extract* (AVE)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Variabel** | ***Average Variance Extracted* (AVE)** |
| Kepemimpinan Keselamatan | 0,747 |
| Iklim keselamatan | 0,816 |
| Perilaku Keselamatan | 0,756 |
| Kinerja Keselamatan | 0,703 |

Sumber: Pengolahan data dengan PLS, 2021

Berdasarkan tabel diatas, seluruh AVE diatas 0,50 maka indikator-indikator di dalam model yang dikembangkan terbukti benar-benar mengukur konstruk laten yang ditargetkan dan tidak mengukur konstruk laten yang lain.

**Pengujian Reliabilitas**

Kriteria *validity* dan reliabilitas juga dapat dilihat dari nilai reliabilitas suatu kontruk (Ghazali & Laten, 2014). *Composite relibility* yang mengukur suatu konstruk dapat dievaluasi dengan dua macam ukuran yaitu *internal consistency* dan *cronbach’s alpha* (Ghazali & Laten, 2014).

**Tabel 7. Uji Reliabilitas**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel** | **Cronbach’s Alpha** | | **Rho\_A** | **Composite Reliability** | | **Average Variance Extracted (AVE)** | **Keterangan** |
| Kepemimpinan Keselamatan | | 0,832 | 0,839 | | 0,899 | 0,747 | Reliabel |
| Iklim keselamatan | | 0,954 | 0,959 | | 0,964 | 0,816 | Reliabel |
| Perilaku Keselamatan | | 0,919 | 0,926 | | 0,939 | 0,756 | Reliabel |
| Kinerja Keselamatan | | 0,914 | 0,920 | | 0,934 | 0,703 | Reliabel |

Sumber: Pengolahan data dengan PLS, 2021

Berdasarkan tabel diatas, pengujian *composite reliability* memenuhi reliabilitas atau reliabel yaitu diatas 0,70 selain itu juga nilai *cronbach’s alpha* ditunjukkan pada Tabel 7, dimana untuk keseluruhan variabel memiliki *cronbach’s alpha* diatas 0,70. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa keseluruhan variabel penelitian dinyatakan memenuhi reliabilitas atau *reliable*.

**Pengujian Model Struktural (*Inner Model*)**

**Pengujian *R-Square***

Dalam menilai model dengan *SmartPLS* dimulai dengan melihat *R-square* untuk setiap variabel laten dependen. Nilai *R-Square* digunakan untuk melihat hubungan antar variabel, yang merupakan uji *goodness-fit model* (Ghazali & Laten, 2014) berikut nilai *R-square* sebagai berikut:

**Tabel 8. Nilai *R-Square***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Model** | **Nilai *R-Square*** | ***R Square Adjusted*** | **Keterangan** |
| Perilaku Keselamatan | 0,839 | 0,832 | Model kuat |
| Kinerja Keselamatan | 0,874 | 0,865 | Model kuat |

Sumber: Pengolahan data dengan PLS, 2021

Dari tabel diatas nilai *R-Square* dengan hasil menunjukkan bahwa:

1. Variabel perilaku keselamatan dipengaruhi oleh kepemimpinan keselamatan dan iklim keselamatan sebesar 0,839 atau 83,9%. Menunjukkan model ini kuat (Ghazali, 2014), sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti lebih lanjut.
2. Variabel kinerja keselamatan dipengaruhi oleh kepemimpinan keselamatan dan iklim keselamatansebesar 0,874 atau 87,4%. Menunjukkan model ini kuat (Ghazali, 2014), sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti lebih lanjut.

**Pengujian *Predictive Relevance* (Q2)**

Pengujian *predictive relevance* (Q2) atau dikenal dengan *Stone-Geisser’s* yang diperoleh berdasarkan nilai *R Square* diperolah hasil sebagai berikut:

(Q2) =1-(1-0,832) (1-0,865)

=1-(0,168) (0,135)

= 1-0,0226

(Q2) = 0,9774

Hasil (Q2) menunjukkan model memiliki *predictive relevance* dengan kategori kuat.

**Pengujian *Quality Indexes***

Ukuran fit di dalam SmartPLS adalah SRMR, d\_ULS dan d\_G, NFI, Chisquare dan RMS\_theta. Hasil perhitungan nampak sebagai berikut:

**Tabel 9. Nilai *Quality Indexes***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Saturated Model | Estimated Model | Kriteria |
| SRMR | 0,098 | 0,098 | <0,08 |
| d\_ULS | 2,014 | 2,014 | - |
| d\_G | 4,169 | 4,169 | - |
| Chi-Square | 645,231 | 645,231 | Kecil |
| NFI | 0,565 | 0,565 | >0,90 |
| Rms Theta |  | 0,304 | Mendekati 0 |

Sumber: Pengolahan data dengan PLS, 2021

**Analisa Jalur (*Part Analysis*)**

Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh dari kepemimpinan keselamatan dan iklim keselamatan terhadap perilaku keselamatan dan kinerja keselamatan yang akan dibandingkan melalui jalur-jalur berikut:

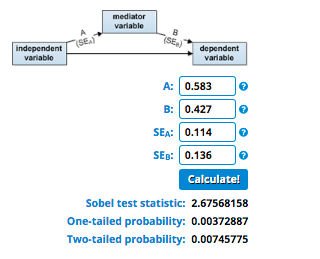
1. Jalur kepemimpinan keselamatan menuju kinerja keselamatan memiliki pengaruh langsung 0,374.
2. Jalur iklim keselamatan menuju kinerja keselamatan memiliki pengaruh langsung 0,174.
3. Jalur kepemimpinan keselamatan menuju kinerja keselamatan melalui perilaku keselamatan memiliki pengaruh tidak langsung (0,583 x 0,427 = 0,248941).
4. Iklim keselamatan menuju kinerja keselamatan melalui perilaku keselamatan memiliki pengaruh tidak langsung (0,373 x 0,427 = 0,159271).
5. Kepemimpinan keselamatan menuju perilaku keselamatan memiliki pengaruh langsung 0,583.
6. Iklim keselamatan menuju perilaku keselamatan memiliki pengaruh langsung 0,373.
7. Perilaku keselamatan menuju kinerja keselamatan memiliki pengaruh langsung 0,427.

Untuk menguji variabel perilaku keselamatan merupakan *intervining* dari kepemimpinan keselamatan menuju kinerja keselamatan maka dapat dibandingkan dengan menguji jalur berikut:

1. Jalur kepemimpinan keselamatan menuju kinerja keselamatan melalui perilaku keselamatan sebesar (0,583 x 0,427 = 0,248941).
2. Jalur iklim keselamatan menuju kinerja keselamatan melalui perilaku keselamatan (0,373 x 0,427 = 0,159271).

Hal ini membuktikan jalur nomor 1 memiliki nilai 0,248941 bernilai lebih besar dibandingkan jalur nomor 2, maka dapat disimpulkan variabel perilaku keselamatan merupakan variabel *intervening.* Serta hal ini diperkuat menggunakan *sobel test* yang dilakukan dengan analisa sebagai berikut:

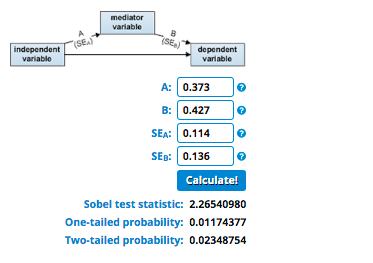
1. Jalur kepemimpinan keselamatan melalui perilaku keselamatan menuju kinerja keselamatan (Jalur 1) memiliki nilai 2,675.



**Gambar 2.** Hasil Perhitungan *Sobel Test* Jalur 1

Sumber : diolah menggunaka *sobel test calculator*

1. Jalur iklim keselamatan melalui perilaku keselamatan menuju kinerja keselamatan (Jalur 2) memiliki nilai 2,265



**Gambar 3.** Hasil Perhitungan *Sobel Test* Jalur 2

Sumber : diolah menggunaka *sobel test calculator*

Hal ini dapat dikatakan bahwa jalur 1 lebih besar dari pada jalur 2 dan memiliki lebih dari 1,96 maka variabel perilaku keselamatan sebagai variabel intervining.

**Pengujian Hipotesis**

Pengujian hipotesis untuk mengetahui nilai koefisien jalur atau pengaruh masing-masing variabel dilakukan dengan uji *part coefficient* yang dilakukan dengan prosedur *bootstrapping* (meminimalkan masalah ketidaknormalan data). Menurut Ghazali (2014), untuk mengetahui suatu variabel berpengaruh signifikan atau tidak adalah dengan melihat nilai :

* 1. *T statistic* dengan tingkat signifikan 5% atau α =0,05, maka batas nilai t *statistic* yang signifikan adalah 1,96 (t-tabel), jika t *statistic* <dari t tabel maka hipotesis ditolak dan sebaliknya, atau
  2. Nilai P *value* yang lebih kecil dari 0,05, jika P *value* >0,05 maka hipotesis ditolak dan sebaliknya.

**Tabel 10. Pengujian Hipotesis**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pengujian Hipotesis** | **Sampel Asli (O)** | | **Rata-rata Sampel**  **(M)** | **Standar Deviasi (STDEV)** | | **T Statistic (|O/STDEV|)** | **P Value** |
| Kepemimpinan Keselamatan-» Perilaku Keselamatan | 0,583 | 0,577 | | 0,114 | 5,130 | | 0,000 |
| Kepemimpinan Keselamatan-» Kinerja Keselamatan | 0,374 | 0,371 | | 0,120 | 3.124 | | 0,000 |
| Iklim keselamatan -»Perilaku Keselamatan | 0,373 | 0,381 | | 0,114 | 3.279 | | 0,001 |
| Iklim keselamatan -»Kinerja Keselamatan | 0,174 | 0,186 | | 0,085 | 2.043 | | 0,042 |
| Perilaku Keselamatan-» Kinerja Keselamatan | 0,427 | 0,419 | | 0,136 | 3.137 | | 0,002 |

Sumber: Pengolahan data dengan SmartPLS, 2021

Berdasarkan pengujian diatas, maka pengujian masing-masing hipotesis sebagai berikut:

1. Kepemimpinan keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku keselamatan. Hal tersebut dikarenakan memiliki *t*-*statistic* sebesar 5,130 (nilai diatas 1,96 untuk signifikansi 5%) dan nilai koefisien jalur sebesar 0,583 dan nilai *p value* sebesar 0,000, maka **H1 diterima.**
2. Kepemimpinan keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan. Hal tersebut dikarenakan memiliki *t*-*statistic* sebesar 3,123 (nilai diatas 1,96 untuk signifikansi 5%) dan nilai koefisien jalur sebesar 0,374 dan nilai *p value* sebesar 0,003, maka **H2 diterima.**
3. Iklim keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku keselamatan. Hal tersebut dikarenakan memiliki *t*-*statistic* sebesar 3,279 (nilai diatas 1,96 untuk signifikansi 5%) dan nilai koefisien jalur sebesar 0,373 dan nilai *p values* sebesar 0,002, maka **H3 diterima.**
4. Iklim keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan. Hal tersebut dikarenakan memiliki t-*statistic* sebesar 2,043 (nilai diatas 1,96 untuk signifikansi 5%) dan nilai koefisien jalur sebesar 0,174 dan nilai *p values* sebesar 0,041, maka **H4 diterima.**
5. Perilaku keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan. Hal tersebut dikarenakan memiliki t-*statistic* sebesar 3,137 (nilai diatas 1,96 untuk signifikansi 5%) dan nilai koefisien jalur sebesar 0,427 dan nilai *p values* sebesar 0,002, maka **H5 diterima.**

**PENUTUP**

Kepemimpinan keselamatan berpengaruh terhadap perilaku keselamatan, kepemimpinan keselamatan merupakan proses interaksi antara pimpinan dan pekerja, pimpinan perusahaan pengelola awak mobil tangki dapat mempengaruhi pekerja untuk mencapai tujuan keselamatan kerja organisasi dengan kondisi yang ada pada organisasi dan diri pekerja, sebagai salah satu upaya membudayakan keselamatan di tempat kerja dibutuhkan komitmen dan kerjasama dari seluruh elemen perusahaan baik dari jajaran *top manajer* sampai ke level pekerja. Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus meningkatkan kesadaran dan keselamatan kerja, agar pekerja dapat meningkatkan kebiasaaan berfikir serta berperilaku aman setiap saat dan mencegah kecelakaan dengan berperilaku cermat pada pencegahan kecelakaan serta sadar pada pemicu serta konsekuensi dari kecelakaan. Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus memberikan pembinaan terhadap pekerja (*coaching*) ditempat kerjanya dengan melakukan edukasi keselamatan dengan cara perusahaan pemberikan *briefing* keselamatan, *sharing shesion*, rapat koordinasi keselamatan dan pelatihan pekerja sesuai dengan matrik training yang telah ditentukan perusahaan. Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus perduli akan aspek keselamatan (*caring*) ditempat kerjanya yang dipimpin dengan memberikan contoh penggunaan alat pelindung diri (APD) yang dipersyaratkan dengan tepat, memberikan mencontoh merokok ditempat yang telah ditentukan, memberikan contoh penggunaan seragam sesuai dengan jadwal kerja, mengikuti komunikasi HSSE berupa *safety talk* dan *safety stand down*. dan pemimpina harus melakukan pengendalian atas potensi bahaya ditempat kerja (*controlling*) dengan melakukan pengawasan pengendalian keselamatan dengan program-program keselamatan, penggunaan prosedur, penggunaan instruksi kerja aman, ketersediaan perlengkapan keadaan darurat, sertifikasi pelatihan keahlian khusus untuk pekerja dan dilakukan evaluasi dan penilaian kinerja K3 secara berkala untuk memastikan sistem K3 telah berjalan dengan baik.

Iklim keselamatan berpengaruh terhadap perilaku keselamatan, iklim keselamatan merupakan persepsi karyawan terhadap komitmen manajemen dan keterlibatan karyawan itu sendiri dalam melaksanakan usaha keselamatan kerja ditempat kerja. Dukungan manajemen terhadap keselamatan dan kepentingan keselamatan dalam perusahaan adalah kunci keberhasilan iklim keselamatan. Iklim keselamatan terhubung dengan berbagai macam faktor terkait dengan keselamatan, termasuk performa atas perilaku aman yang nyata aktifitas yang terkait dengan keselamatan atau keefektifan program keselamatan dalam perusahaan, interpretasi terhadap kecelakaan dan berbagai kejadian lain seperti kecelakaan atau insiden lain yang terkait dengan keselamatan dalam perusahaan. Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus mempunyai *management commitment* dengan perusahaan memiliki komitmen keselamatan kerja yang kuat dengan dibuatkan kebijakan keselamatan, visi dan misi perusahaan untuk mencapai kinerja keselamatan yang unggul (*excellence*), Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus menerapkan HR *Management practices* yang bertanggungjawab mengelola orang dari sebuah organisasi dengan pengoptimalkan perencanaan SDM, termasuk bagaimana merekrut orang yang tepat untuk perusahaan, juga bagaimana mengembangkan dan menggunakan SDM yang ada sebagai penyokong pertumbuhan bisnis, Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus menerapkan *safety systems* dengan menerapkan sistem manajemen keselamatan untuk menurunkan angka pelanggaran dan insiden serta evaluasi kinerja. Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus menerapkan *supervisor support* dengan menegakkan aturan yang telah ditentukan perusahaan, mengontrol dan mengevaluasi kinerja bawahannya, menyampaikan kebijakan perusahaan dengan visi dan misinya dan menjadi *role model* kepada bawahannya serta memberikan coaching. Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus menerapkan *internal group processes* dengan mendekatkan diri kepada pekerja dengan kegiatan *coffe morning*, pengajian rutin, kegiatan *safety talk*, group diskusi dan *sharing sesion*. Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus menerapkan *boundry management* yang merupakan sistem formal yang digunakan untuk *top manager* untuk mengkomunikasikan batasan dan aturan organisasi berupa aturan, batasan dan larangan dalam kode etik organisasi, sistem perencanaan strategik dan sistem penganggaran. Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus menerapkan *job risk* dengan melakukan pemeriksaan sistematik pekerjaan yang bertujuan untuk mengidentifikasi potensi bahaya, menilai tingkat risiko dan mengevaluasi langkah-langkah yang telah dilakukan untuk mengendalikan risiko. Dan yang terakhir adalah Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus menerapkan *work pressure* dengan melakukan pengaturan jadwal kerja sesuai dengan aturan pemerintah dan aturan perusahaan, memberikan pekerjaan sesuai dengan tupoksinya.

Kepemimpinan keselamatan berpengaruh terhadap kinerja keselamatan, suatu organisasi yang berhasil mengelola kinerja keselamatan karyawan cenderung memiliki pemimpin yang dapat mempengaruhi secara efektif perilaku karyawan melalui perilaku kepemimpinan yang diterapkan. peran *top management* dan *middle management* diperlukan untuk meningkatkan kinerja keselamatan kerja, sebagai *middle management* dituntut untuk memahami setiap bahaya ditempat kerja, memikirkan aspek keselamatan kerja bagi pekerjanya. pemimpin yang mengutamakan keselamatan kerja akan menetapkan perilaku standar dan memotivasi karyawan serta menekankan kesadaran akan pentingnya peralatan dan peraturan keselamatan kerja. Cara tersebut akan membuat karyawan akan secara bertahap mengubah perilakunya atas instruksi dan memperoleh informasi bagaimana cara bekerja dengan aman sehingga sadar akan pentingnya menampilkan kinerja keselamatan saat melakukan pekerjaan.

Iklim keselamatan berpengaruh terhadap kinerja keselamatan, iklim keselamatan kerja yang positif ditandai dengan manajemen perusahaan yang memprioritaskan keselamatan kerja, manajemen perusahaan melaksanakan pengembangan upaya-upaya keselamatan kerja, manajemen perusahaan juga bersikap adil dalam menerapkan keselamatan kerja, selain itu karyawan juga memiliki komitmen dalam keselamatan kerja, karyawan memprioritaskan keselamatan kerja, adanya komunikasi antara manajemen perusahaan dengan karyawan, dan sistem keselamatan kerja yang dikelola dengan baik. Penerapan kebijakan, prosedur, dan praktek keselamatan kerja, serta iklim keselamatan kerja yang positif merupakan sebuah stimulus, ketika karyawan mempersepsikan dan berpikir bahwa iklim keselamatan kerja positif, maka akan terbentuk suatu sikap positif terhadap kebijakan dan peraturan mengenai keselamatan kerja yang berlaku, yang ditandai dengan kepatuhan terhadap kebijakan dan peraturan yang berlaku serta kontribusi dalam mempromosikan keselamatan kerja. Maka, berdasarkan pembahasan diatas mengenai hubungan iklim keselamatan kerja dengan kinerja keselamatan, dapat diasumsikan bahwa iklim keselamatan kerja yang positif mampu meningkatkan kinerja keselamatan pada karyawan.

Perilaku keselamatan berpengaruh terhadap kinerja keselamatan, perilaku keselamatan sering dikaitkan dengan kualitas kinerja. Dengan demikian, manfaat tambahan dari perilaku keselamatan dapat meningkatkan produktivitas. Tindakan atau perilaku yang tidak aman, merupakan faktor penyebab utama kecelakaan / luka di tempat kerja. Perilaku keselamatan yang ditingkatkan mengurangi frekuensi pekerjaan yang terkait kecelakaan dan cedera. Pemimpin perusahaan pengelola awak mobil tangki harus membangun budaya perilaku keselamatan dengan perilaku mematuhi standar kerja, mematuhi penggunaan alat peindung diri (APD) dan menjadi sukarelawan dalam kegiatan keselamatan kerja, membantu rekan kerja yang berkaitan dengan keselamatan kerja dan menghadiri pertemuan keselamatan kerja secara rutin.

**DAFTAR PUSTAKA**

Ariska Nurul Heryati, Rini Nurahaju, Gartinia Nurcholis, Firmanto Adi Nurcahyo. 2019. *Effect Of safety climate On safety behavior In Employees: The Mediation Of Safety Motivation.* Psikohumaniora: Jurnal Penelitian Psikologi, Vol 4, No 2 (2019): 191-200.

Aditya Septiawan, Binti Mualifatul Rosydah, Farizi Rachman. 2018. Pengaruh Iklim Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan Di Perusahaan Pembuatan Besi Beton. *Proceeding 2nd Conference on Safety Engineering and Its Application* ISSN No. 2581 – 1770.

Agustina, A. Bachtiar, C. Denny Ardyanto. 2019. Hubungan Kepemimpinan Keselamatan dengan Kinerja Keselamatan Pada Pekerja Industri Pakan Ternak Sidoarjo. Preventia The Indonesian Journal of Public Health 4(2):81.

Borman, W.C. dan Motowidlo, S.J. 1997. “*Task Performance and Contextual Performance : The Meaning For Personnel Selection Research*”, Human Performance, 10 (2) : 99-109.

Clarke S. 2013. *Safety Leadership: A Meta-Analytic Review Of Transformational And Transactional Leadership Styles As Antecedents Of Safety Behavior. Journal Of Occupational And Organizational Psychology*, 86, 22-49.

Evan A, Nadhim, Carol Hon, Bo Xia, Ian Stewart, Dongping Fang. 2018. *Investigating the Relationships between Safety Climate and Safety Performance Indikators in Retrofitting Works.* ConstructionEconomics andBuildingVol. 18, No. 2June 2018.

Fendi K. 2017. Pengaruh Kepemimpinan Keselamatan Dan Iklim Keselamatan Terhadap Kinerja Keselamatan Karyawan Dengan *Safety Knowledge*, Tesis. Program Magister Universitas Airlangga. Program Studi Psikologi Profesi.

Ghazali, I., & Laten, H. 2014. *Partial Least Squares* Konsep, Metode dan Aplikasi Menggunakan Program WarpPLS 4.0. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Griffin, M. A., Neal, A. 2003*. Safety Climate and Safety at Work. Handbook* : The Psychology of Work Place. (pp. 15-34). Washington : American Psychological Association.

Griffin, Mark. A., Neal, Andrew. 2000. *Perceptions of Safety at Work: Framework from Linking Safety Climate to Safety Performance, Knowledge, and Motivation*. Journal of Motivational Health Psychology, Vol. 5, No. 3, 347-358.

Griffin, A. M. 2016. *Safety Climate In Organization: New Challenges And Frontiers For Theory, Research, And Practice*. Annual Review of Organizational Psychology and Organizational Behavior, 3.

Gunawan. 2013. Kepemimpinan Keselamatan Kerja (*Building Excellent Operation*). Jakarta: Dian Rakyat.

HSE. 2014. *Occupational Health and Safety Annual Report in Great Britain*. (Sitasi 15 Oktober 2018).

Handy Febri Satoto. 2020. Model Pengaruh *Safety Management* Dan Kepemimpinan Keselamatan Terhadap Kinerja Keselamatan Pada Proyek Konstruksi Di Surabaya. Jurnal Teknik Industri, Heuristik, ISSN 1693-8232.

Kwangsu Moon, Jaehee lee, Shezeen Oah. 2013. *The Effects of Safety Leadership of Manager and Safety Climate in the Organization on the Workers' Safety Behaviors*. Journal of the Korean Society of Safety Volume 28 Issue 2 / Pages.66-72.

Kwesi Amponsah Tawaih, Michel Appiah Adu. 2016. *Work Pressure and Safety Behaviors among Health Workers in Ghana: The Moderating Role of Management Commitment to Safety.* Journal of the Korean Society of Safety Volume 28 Issue 2 / Pages.66-72 / 2013.

Mohammad Agus Setiawan, Tri Siwi Agustina. 2014. Pengaruh Iklim keselamatan Terhadap Kecelakaan Kerja Dengan Perilaku Keselamatan Sebagai Variabel Intervening Pada Karyawan PT. Panca Wana Indonesia Di Krian. Jurnal Manajemen Teori dan Terapan Tahun 7. No. 2, Agustus 2014.

Natalie C. Skeepersa, Charles Mbohwa. 2015. *A Study On The Leadership Behaviour, Safety Leadership And Safety Performance In The Construction Industry In South Africa*. Industrial Engineering and Service Science 2015, Procedia Manufacturing 4 ( 2015 ) 10-16.

Neal, Andrew & Griffin Mark A., 2000. *Perceptions of Safety at Work: A Framework for Linking Safety Climate to Safety Performance, Knowledge, and Motivation*. Journal of Occupational Health Psychology Vol 5 No. 3, 347-358.

Neal, A. & Griffin, M. A. 2004. *Safety Climate And Safety At Work*. Dalam The Psychology Of Workplace Safety. In J. Barling & R.F. Michael (Eds.). Washington: American Psychological Association.

O’Dea A dan Flin R. 2001. *Site Managers And Safety Leadership In The Offshore Oil And Gas Industry*. Safety Science 37, 39-57.

Ömer Sadullah, Selahattin Kanten. 2009. *A Research On The Effect Of Organizational Safety Climate Upon The Safe Behaviors.* Ege Akademik Bakış / Ege Academic Review9 (3) 2009: 923-932.

Pratiwi, O.R. dan Hidayat, S. 2014. Analisis Faktor Karakteristik Individu Yang Berhubungan Dengan Tindakan Tidak Aman Pada Tenaga Kerja Di Perusahaan Konstruksi Baja. The Indonesian Journal Of Occupational Safety And Health. Vol.3, 182-191.

Sainan Lyu, Carol K. H. Hon, Albert P. C. Chan, Francis K. W. Wong, Arshad Ali Javed. 2018. *Relationships Among Safety Climate, Safety Behavior, And Safety Outcomes For Ethnic Minority Construction Workers. Int J Environ Res Public Health 2018 Mar 9;15.*

Selahattin Kanten. 2013. *The Relationships Among Working Conditions, Safety Climate, Safe Behaviors And Occupational Accidents: An Empirical Research On The Marble Workers.* The Macrotheme Review 2(4), Summer 2013.

Suma’mur. 2009. Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja. Jakarta: CV. Sagung Seto (Edisi I).

Snyder. M, Krauss, Chen, Finlinson, & Huang. 2008. *Occupational Safety: Application of The Job Demand-Control-Support Model*. Journal of Accident Analysis and Prevention*,*40, 1713-1723.

Shaheen, S., Bashir, S., Shahid, A.S., Yasin, G., Tariq, N.M., & Qidwai, A.S. 2014. *Impact of Safety Climate on Safety Performance*: Evidence From Textile Dyeing Industries of Pakistan. International Journal of Chemical and Biochemical Sciences, 6, 50-55.

Syahrial, Yoppy. 2017. Pengaruh Safety Leadership Dan Safety Climate Pada Safety Behaviour*.* Riset Manajemen & Akuntansi Volume 7 Nomor 2 Edisi Mei 2017.

Tsung-Chih Wu Chi-Hsiang Chen, Chin-Chung Li. 2008. *A Correlation Among Safety Leadership, Safety Climate And Safety Performance*. Journal of Loss Prevention in the Process Industries 21 (2008) 307–318.

Winarsunu, T. 2008. Psikologi Keselamatan Kerja. Malang: UMM Press.

Zohar, D. 2003. *Safety Climate: Conceptual and measurement issues. In Quick, J. C & Tetrick, L. E (Eds)*, *Handbook of occupational health psychology* (pp. 123-142). American Psychologycal Association.