

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang dan Identifikasi Masalah**

Setiap tempat kerja memiliki sumber bahaya yang berbeda dengan perusahaan lain, maka jenis bahaya yang dihadapi setiap tenaga kerja juga akan berbeda. Sehingga menjadi tanggung jawab pimpinan perusahaan untuk menyediakan tempat kerja yang aman untuk pekerja (Reese, 2003). Prabarini (2018) menjelaskan bahwa Organisasi yang menjalankan aktivitas bisnis dengan potensi bahaya yang tinggi harus memberikan perhatian pada keselamatan karyawan, dengan cara melakukan usaha-usaha pengelolaan kesehatan.

Reese (2003) menyatakan bahwa setiap orang didalam perusahaan, baik pimpinan perusahaan maupun tenaga kerja, harus mengenali apa saja bahaya yang terdapat di tempat kerja, mengapa bahaya itu ada, dan apa yang harus dilakukan untuk mengurangi dampak dari bahaya ditempat kerja tersebut. Dengan semua orang terlibat dalam pengendalian bahaya, akan berdampak besar pada keberhasilan atau kegagalan upaya keselamatan dan kesehatan kerja di tempat kerja. Tanpa komitmen dari semua unsur organisasi, khususnya para pimpinan, pelaksanaan K3 tidak berjalan baik. Komitmen bukan sekedar diucapkan, tetapi harus diwujudkan secara nyata dalam tindakan dan sikap sehari-hari (Ramli, 2010).

Geller (2001) menjelaskan pentingnya faktor psikologi dalam Keselamatan dan Kesehatan Kerja, atau yang disebut dengan *the psychology of safety*. Faktor manusia atau tenaga kerja dalam Keselamatan dan Kesehatan Kerja sedang menjadi topik yang hangat dibicarakan. Pemimpin dalam Keselamatan dan Kesehatan Kerja atau *safety leaders* menyadari bahwa dalam mengurangi angka kecelakaan, diperlukan peningkatan pemahaman Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada setiap tenaga kerja. Intervensi teknis dan perundang-undangan yang telah dirancang perlu disertai dengan dinamika manusia sebagai pekerja, yang bisa membentuk persepsi pekerja dalam melakukan tindakan.

## 1.2 Kajian Masalah

Industri Baja Sidoarjo merupakan perusahaan baja terbesar kedua di Indonesia dan berlokasi di Sidoarjo, dengan hasil akhir produksi berupa *billet* dan *wire rod*. Dalam proses produksinya, Industri Baja Sidoarjo perlu melakukan *maintenance* mesin dan peralatan produksi yang dilakukan oleh Departemen Civil dan Departemen Mechanic. Sebagian besar pekerja pada Departemen Civil dan Departemen Mechanic adalah pekerja kontraktor. Industri Baja Sidoarjo telah menerapkan SMK3 dan memiliki visi menjadi produsen baja yang bisa menjadi percontohan dalam keselamatan kerja, sumber daya manusia, biaya, nilai dan bertanggung jawab kepada masyarakat. Berdasarkan observasi yang dilakukan pada saat penelitian pendahuluan, diketahui Industri Baja Sidoarjo memiliki banyak sekali area kerja dengan tingkat bahaya tinggi.

Industri Baja Sidoarjo telah mendapat penghargaan *Zero Accident*. Namun pada proses produksinya tidak terlepas dari kejadian *Near Miss* yang menjadi awal penyebab terjadinya kecelakaan kerja. Heinrich dalam Storbakken (2002) mengembangkan model Piramida Kecelakaan dan menyebutkan bahwa untuk setiap 300 kejadian *near-miss*, akan berujung pada 29 kecelakaan minor dan 1 kecelakaan mayor. *Near-miss* harus dihindari untuk mengeliminasi kemungkinan adanya kecelakaan kerja. Berikut adalah data kecelakaan di Industri Baja Sidoarjo pada Tahun 2016-2017 (Ameliyawati, 2018)

Tabel 1.1 Distribusi Angka Kecelakaan Kerja Industri Baja Sidoarjo

| Periode               | Kecelakaan Kerja |       |                  |        |       |      |
|-----------------------|------------------|-------|------------------|--------|-------|------|
|                       | Karyawan Tetap   | %     | Karyawan Kontrak | %      | Total | %    |
| Januari-Desember 2016 | 9                | 69,2% | 4                | 30,8 % | 13    | 100% |
| Januari-Oktober 2017  | 3                | 27,3% | 8                | 72,8 % | 11    | 100% |

Sumber : Ameliyawati (2018)

Berdasarkan tabel 1.1 diketahui bahwa pada tahun 2016 terdapat 13 kejadian kecelakaan kerja yang melibatkan pada 9 karyawan tetap dan 4 karyawan kontrak. Pada tahun 2017 terdapat 11 kejadian kecelakaan yang melibatkan 4 karyawan tetap dan 8 tenaga karyawan kontrak.

Pada 25 Februari 2021, telah dilakukan wawancara pendahuluan dengan staf bagian SHE (*Safety, Health, and Environmental*). Berdasarkan kegiatan wawancara didapatkan hasil bahwa pekerja pada bagian Departemen *Civil* dan Departemen *Mechanic* termasuk salah satu departemen dengan populasi karyawan kontrak terbanyak, dan juga memiliki tingkat *near miss* tertinggi di perusahaan. Selain itu, dilakukan juga observasi yang dilakukan

pada hari yang sama. Terlihat beberapa pekerja yang tidak konsisten atau tidak benar dalam pemakaian APD (*Unsafe Action*) dan pekerja yang bekerja dengan kondisi tidak aman (*Unsafe Condition*). Pada area pengelasan, dari 4 pekerja yang diobservasi, 1 diantaranya melakukan *unsafe action* yaitu mengelas didekat sumber listrik. 2 pekerja terlihat menggunakan APD yang tidak standar. Mengacu pada model Piramida Kecelakaan, *unsafe action* dan *unsafe condition* akan menimbulkan *near miss* dan apabila tidak ditangani akan berujung pada kecelakaan kerja. Dalam konsep ini, tidak satupun *near miss* ditoleransi didalam suatu pekerjaan dalam proses produksi perusahaan, khususnya Industri Baja Sidoarjo. Kerjasama pimpinan perusahaan dan para tenaga kerja untuk menciptakan *safety leadership* dan *safety climate* yang baik akan berdampak pada keberhasilan perusahaan dalam meningkatkan *safety performance* sehingga mengurangi *near miss* dalam kegiatan pekerjaan, dan angka kecelakaan kerja pun menurun.

Ameliyawati (2018) menyebutkan adanya hubungan antara gaya kepemimpinan seorang *supervisor* dengan kepatuhan penggunaan APD pekerja. Persepsi pekerja terkait ketersediaan APD memiliki hubungan pula dengan penggunaan APD (Ameliyawati, 2018). Hubungan atau interaksi yang baik antara seorang pemimpin dengan para pekerjanya akan memberikan efek peningkatan kualitas kerja pekerja dalam memperhatikan keselamatan kerja (Zohar, 2002). Goldenhar et al (2019) bahkan mennyusun suatu program pelatihan dalam meningkatkan kemampuan *safety leadership* pada pimpinan pekerja, yang dapat meningkatkan *Safety Climate* pada tempat kerja.

Nazaripour (2018) dalam penelitian yang dilakukan terkait evaluasi *safety performance* pada industri serupa, yaitu industri baja di Iran, mencatat sebanyak 350 keadaan tidak aman dengan penilaian berdasarkan risiko dan bahaya yang mungkin terjadi, frekuensi paparan, jumlah pekerja yang berisiko dan tingkat keparahan. Chen (2018) meneliti terkait persepsi pekerja industri baja terkait *safety climate* pada tiap departemen. Hasil penelitian adalah bahwa departemen dengan tingkat *safety climate* rendah memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi. Berdasarkan hasil wawancara, observasi dan paparan penelitian terdahulu di perusahaan yang sama, perlu diteliti lebih jauh tentang persepsi pekerja terhadap *safety climate* dan *safety performance* yang dapat mempengaruhi *safety performance* para pekerja di Industri Baja Sidoarjo.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dalam penelitian ini ditetapkan rumusan masalah sebagai berikut : Apakah *safety leadership* dan *safety climate* berpengaruh terhadap *safety performance* pada Industri Baja Sidoarjo?

### **1.4 Tujuan Penelitian**

#### **1.4.1 Tujuan Umum**

Menganalisis pengaruh *safety leadership* dan *safety climate* terhadap *safety performance* pekerja Industri Baja Sidoarjo.

#### **1.4.2 Tujuan Khusus**

1. Mengidentifikasi *safety leadership* yang meliputi *safety coaching*, *safety caring*, dan *safety controlling* pada pekerja Departemen Civil dan Departemen Mechanic Industri Baja Sidoarjo
2. Mengidentifikasi *safety climate* yang meliputi *management safety priority*, *management safety empowerment*, *management safety justice*, *worker safety commitment*, *worker safety priority and risk non-acceptance*, *peer safety communication*, *learning*, and *trust in safety ability*, dan *worker's trust in the efficacy of safety systems* pada pekerja Departemen Civil dan Departemen Mechanic Industri Baja Sidoarjo
3. Mengidentifikasi *safety performance* yang meliputi *safety compliance* dan *safety participation* pada pekerja Departemen Civil dan Departemen Mechanic Industri Baja Sidoarjo
4. Menganalisis pengaruh *safety leadership* dan *safety climate* terhadap *safety performance* pada pekerja Departemen Civil dan Departemen Mechanic Industri Baja Sidoarjo

#### **1.5 Manfaat Penelitian**

##### **1.5.1 Manfaat Akademis**

Penelitian ini dapat digunakan untuk menambah wawasan para akademisi dan memberikan gambaran terkait penerapan *safety leadership*, *safety climate* dan *safety performance* para pekerja Industri Baja Sidoarjo. Selain itu, penelitian ini dapat digunakan untuk mengembangkan konsep penelitian terkait pengaruh *safety leadership* dan *safety climate* terhadap *safety performance* pekerja bagi penelitian selanjutnya.

### 1.5.2 Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini akan berguna dalam memberikan gambaran kepada perusahaan terkait pengaruh *safety leadership* dan *safety climate* terhadap *safety performance* tenaga kerja di Industri Baja Sidoarjo
- b. Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam merencanakan program-program K3 yang dapat meningkatkan *safety performance* pada karyawan Industri Baja Sidoarjo
- c. Penelitian ini diharapkan pula dapat digunakan sebagai acuan dalam menerapkan *safety leadership*, *safety climate* dan *safety performance* di Industri Baja Sidoarjo