

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tabel 1. 1

Industri Konstruksi pada tahun 2022

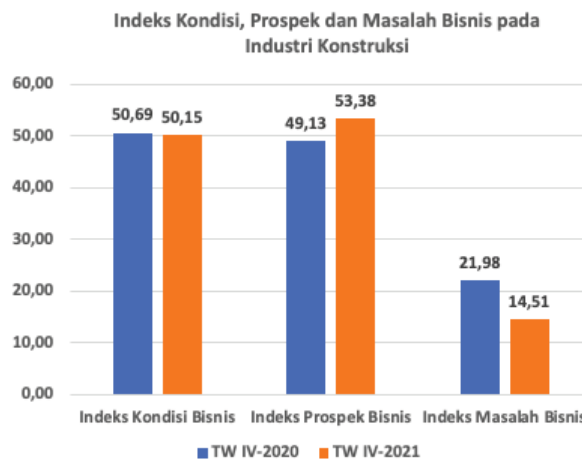
Pertumbuhan	7,20%
Kontribusi terhadap PDB	10,48%

Sumber : Libo (2022)

Industri konstruksi di Indonesia pada tahun 2020 turun 2% akibat kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang diberlakukan pemerintah untuk mengendalikan wabah COVID-19. Namun, pada tahun 2022 diperkirakan akan mengalami pertumbuhan sebesar 7,2% (Libo, 2022). Kontribusi Industri Konstruksi terhadap PDB Nasional yaitu sebesar 10,48% (ANTARA, 2022).

Gambar 1. 1

Indeks Kondisi, Prospek, dan Masalah Bisnis pada Industri Konstruksi



Sumber : BPS (2021)

Kondisi bisnis pada industri konstruksi mengalami penurunan, yaitu sebesar 50,69 pada triwulan IV tahun 2020 dan 50,15 pada triwulan IV tahun 2021. Prospek bisnis menunjukkan kenaikan, yaitu sebesar 49,13 pada triwulan IV tahun 2020 dan 53,38 pada triwulan IV tahun 2021. Masalah bisnis menunjukkan penurunan, yaitu sebesar 21,98 pada triwulan IV tahun 2020 dan 14,51 pada triwulan IV tahun 2021. Hubungan kondisi, prospek, dan masalah bisnis pada triwulan IV tahun 2021 ini menunjukkan angka indeks yang cukup signifikan. Kondisi bisnis 50,15 (>50), prospek bisnis 53,38 (>50) dan diikuti masalah bisnis 14,51 (<25). Hal ini menunjukkan bahwa pengusaha jasa konstruksi cenderung optimis di masa yang akan datang.

Kementrian PUPR juga menyatakan bahwa, Industri Kontruksi sangat penting untuk mendongkrak Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) terutama dalam situasi pasca pandemi COVID-19 (SEKRETARIAT DIREKTORAT JENDERAL, 2021). Namun, Industri konstruksi merupakan salah satu industri berisiko tinggi di dunia (Fang *et al.*, 2020). Industri konstruksi dicirikan oleh bahaya pekerjaan yang menimbulkan risiko kesehatan dan keselamatan bagi pekerja (Elmoujaddidi dan Bachir, 2019). Kecelakaan kerja terbesar disumbang oleh sektor manufaktur dan konstruksi sebesar 63,6% (Nurchayadi, 2021).

Tabel 1. 2
Data Kecelakaan Kerja di Dunia

Kecelakaan di tempat kerja	>250 juta pekerja
Sakit karena bahaya di tempat kerja	>160 juta pekerja
Meninggal akibat kecelakaan dan sakit di tempat kerja	1,2 juta pekerja

Sumber : Hawort & Hughes (2012)

Setiap tahunnya lebih dari 250 juta kecelakaan di tempat kerja dan lebih dari 160 juta pekerja menjadi sakit karena bahaya di tempat kerja. Terlebih lagi, 1,2 juta pekerja meninggal akibat kecelakaan dan sakit di tempat kerja (Hawort & Hughes, 2012).

Tabel 1. 3
Data Kecelakaan kerja di Indonesia

Cacat permanen	12 pekerja/hari
Meninggal akibat kecelakaan di tempat kerja	7 pekerja/hari

Sumber : BPJS (2020)

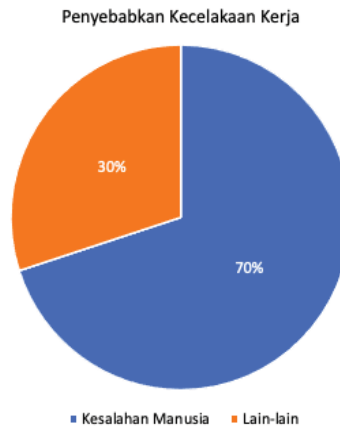
Tabel 1. 4
Data Kecelakaan Kerja di Indonesia pada Tahun 2020

Kecelakaan kerja	177.161
Penyakit akibat kerja	53

Sumber : BPJS (2020)

Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS Kesehatan) juga mencatat, kurang lebihnya setiap harinya sebanyak 12 pekerja di Indonesia mengalami cacat permanen dan 7 pekerja meninggal dunia akibat dari kecelakaan di tempat kerja. Pada tahun 2020, BPJS juga mencatat 177.161 kasus kecelakaan kerja dan 53 kasus penyakit akibat kerja (Ade, 2021).

Gambar 1. 2
Penyebab Kecelakaan Kerja



Sumber : Lee *et al.*, (2021)

Kementerian Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menyebutkan kelalaian manusia merupakan salah satu penyebab kecelakaan kerja (Mawi, 2021). Perilaku tidak aman pekerja konstruksi adalah penyebab utama kecelakaan (Fang *et al.*, 2020). Berdasarkan 100 kecelakaan konstruksi, lebih dari 70% kecelakaan kerja merupakan kesalahan manusia (Lee *et al.*, 2021). Hal ini menunjukkan pentingnya *safety behavior*, yaitu upaya individu dalam meminimalkan atau mencegah kecelakaan kerja (Della *et al.*, 2020). *Safety behavior* berasal dari model penyebab kecelakaan yang mengusulkan bahwa perilaku tidak aman adalah penyebab terjadinya kecelakaan (Heinrich, 1931). *Safety behavior* yang tidak tepat adalah penyebab utama kecelakaan kerja. *Safety behavior* merupakan kecenderungan karyawan untuk mematuhi aturan keselamatan, regulasi dan prosedur operasi di tempat kerja, semua perilaku yang bermanfaat bagi keselamatan karyawan, keselamatan orang lain dan keamanan peralatan yang

tersedia (Zohar, 2014). *Safety behavior* yaitu perilaku yang menguntungkan rekan kerja, klien, publik, dan keselamatan dan kesehatan lingkungan (Burke et al., 2002). Menurut penelitian yang dilakukan oleh Zhang *et al.* (2020) *safety behavior* dipengaruhi oleh *safety leadership*.

Leadership (kepemimpinan) merupakan salah satu faktor penting dalam memberikan keselamatan (Ryan *et al.*, 2020). Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat jumlah tenaga kerja konstruksi di Indonesia mencapai 8,3 juta pekerja. Dari jumlah tersebut, hanya 666.000 pekerja bersertifikat yang terdiri dari tenaga ahli dan tenaga terampil (Gunawan, 2020). Sebagian besar dari pekerja berstatus tenaga kerja harian lepas atau borongan yang tidak memiliki ikatan kerja yang formal dengan perusahaan. Kenyataan ini tentunya mempersulit penanganan masalah K3 yang biasanya dilakukan dengan metoda pelatihan dan penjelasan-penjelasan mengenai Sistem Manajemen K3 yang diterapkan pada perusahaan konstruksi (Wirahadikusumah, 2014). Sekitar setengah dari 130 juta penduduk Indonesia berusia di bawah 30 tahun dan sebagian besar bekerja di sektor yang berisiko tinggi terhadap kecelakaan dan penyakit di tempat kerja, seperti sektor konstruksi (Jakarta, 2019). Hal tersebut menunjukkan pentingnya pemimpin dalam menjaga keselamatan pekerja secara berkelanjutan.

Pemimpin harus memastikan keamanan layanan dan operasi berjalan normal, serta mengurangi dampak negatif dan memastikan keberlangsungan organisasi (Israel *et al.*, 2011). *Safety leadership* menunjukkan bahwa pemimpin memberikan inspirasi, perhatian, karakter, kebijakan, dan konsekuensi terkait keselamatan (Xue *et al.*, 2020). *Safety leadership* adalah gaya kepemimpinan

yang berorientasi pada tujuan keselamatan dalam manajemen pelayanan, yaitu kemampuan untuk mencapai manfaat keselamatan yang optimal dengan mengatur sumber daya organisasi secara efektif, serta memiliki pengaruh positif terhadap perilaku keselamatan karyawan dan keselamatan kerja (Clarke, 2013; Wu, 2008).

Pengaruh *safety leadership* terhadap *safety behavior* juga ditentukan oleh *perceived risk* (risiko yang dirasakan) oleh pekerja (Zhang *et al.*, 2020). Pekerja konstruksi di Indonesia merasa sulit untuk bekerja dengan aman akibat lingkungan kerja meningkatkan kemungkinan terjadi kecelakaan (Loosemore *et al.*, 2019). Lingkungan yang tidak pasti yang dihadapi oleh organisasi mempengaruhi efektivitas kepemimpinan. Suatu peristiwa mengakibatkan pekerja menilai dan mengevaluasi risiko yang akan didapatkan, dan kemudian penilaian tersebut menjadi dasar bagaimana pekerja akan berperilaku (Zhang *et al.*, 2020). Risiko merupakan kemungkinan dan ketidakpastian bahaya, cedera, atau kerugian. *Perceived risk* merupakan evaluasi subjektif seseorang tentang kemungkinan bahaya yang akan menimpa individu dari risiko suatu kejadian, dan menilai dampak dari suatu kejadian (Reisinger, 2005). *Perceived risk* adalah persepsi karyawan mengenai risiko suatu lingkungan dan ketidakpastian kelangsungan organisasi dalam situasi krisis (Zhang *et al.*, 2020). *Perceived risk* dapat mengurangi efektivitas *safety leadership* terhadap *safety behavior* pekerja (Zhang *et al.*, 2020). Tingkat penerapan protokol keselamatan di lokasi konstruksi sangat bergantung pada risiko yang dirasakan, pekerja konstruksi akan menerapkan protokol keselamatan hanya jika mereka menganggap penyakit itu sebagai ancaman bagi kesehatan dan kesejahteraan mereka (Omatule Onubi *et al.*, 2021).

Industri konstruksi di Indonesia fokus pada keselamatan hanya setelah kecelakaan sudah terjadi (Loosemore *et al.*, 2020). Padahal kesadaran organisasi meningkatkan iklim keselamatan yang membentuk perilaku pekerja akan pentingnya keselamatan (Newaz *et al.*, 2019). *Safety climate* adalah gambaran karyawan tentang kondisi keselamatan ditempat kerja (Wu *et al.*, 2007). Perilaku pekerja dipengaruhi oleh *Safety climate* (persepsi) terhadap keselamatan kerja itu sendiri, ketika persepsi mereka terhadap keselamatan kerja yang didasarkan pada gaya kepemimpinan organisasi yang menunjukkan proses interaksi antara pemimpin dan pengikut yang mana pemimpin memberikan pengaruh pada pengikut untuk mencapai tujuan keselamatan organisasi (Wu, 2005) yang ada di perusahaan bersifat positif, maka akan bekerja sesuai dengan peraturan dan prosedur yang berlaku.

PT. FULICA MANOKWARI adalah salah satu perusahaan swasta yang bergerak pada bidang konstruksi. Perusahaan ini bergerak dibidang sipil (jalan dan jembatan), arsitektur (bangunan Gedung), elektrik, dan pembangunan bandar udara Manokwari. Perusahaan ini berlokasi di Jl. Yos Sudarso No.61 Manokwari Papua Barat. Dengan diresmikannya Provinsi Papua Barat pada Tahun 2006, maka PT. FULICA MANOKWARI menerapkan sistem manajemen mutu yang berstandar internasional yaitu ISO 9001:2000 untuk mempersiapkan dan mempersenjatai diri dalam mnyambut era keterbukaan dan globalisasi, dimana tingkat persaingan akan semakin kompetitif. Dalam perusahaan ini belum terdapat Tenaga Ahli K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja). Padahal Tenaga Ahli K3 memiliki tugas yang penting dalam keselamatan kerja yaitu

mempraktikan undang-undang tentang dan terkait Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Konstruksi; meninjau dokumen kontrak dan prosedur kerja pelaksanaan konstruksi; merancang dan memformulasikan program K3; membuat prosedur kerja dan instruksi kerja penerapan ketentuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3); melaksanakan sosialisasi, mempraktikkan dan kontrol program, prosedur kerja dan instruksi kerja Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3); meninjau dan membuat laporan penerapan SMK3 dan pedoman teknis K3 konstruksi; mengusulkan perbaikan metode Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), serta menangani kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja serta keadaan darurat.

Kesadaran akan pentingnya K3 belum sampai pada tingkatan yang optimal. K3 pada perusahaan dilakukan oleh pimpinan perusahaan sendiri ketika proses wawancara kerja. Perusahaan juga menyediakan alat pelindung diri yang lengkap untuk pekerja, serta menampilkan slogan K3 pada setiap proyek yang dijalankan. Sehingga dalam perusahaan yang berperan penting dalam meningkatkan keselamatan kerja adalah pelaksana di setiap zona pengerjaan proyek.

Tabel 1. 5
Angka Kecelakaan Kerja Pekerja di PT. FULICA MANOKWARI

Keterangan	Juli 2021 - Juli 2022
insiden/ <i>near miss</i>	31
Butuh perawatan/Luka-luka	17
Cacat permanen/meninggal	0
Total	48

Angka kecelakaan kerja pada perusahaan berjumlah 48 orang selama Juli 2021- Juli 2022. Kecelakaan kerja terjadi pada proyek pengerjaan jalan. Selain faktor lingkungan seperti kondisi jalan, batu pasir yang terlepas, dan kondisi cuaca yang tidak menentu. Kecelakaan juga terjadi akibat pelanggaran yang dilakukan pekerja, seperti tidak menggunakan helm, sepatu boot, sarung tangan, dan masker.

Keselamatan dan kesehatan pekerja hendaknya menjadi salah satu prioritas yang selalu diperhatikan oleh PT. FULICA MANOKWARI. Berdasarkan informasi awal survei penerapan keselamatan dan kecelakaan kerja masih kurang. Perusahaan perlu melakukan upaya untuk menjaga keselamatan kerja yaitu perlunya peran pemimpin dengan memberikan pengaruh pada pengikut untuk mencapai tujuan keselamatan kerja, dan penjelasan mengenai kondisi tempat kerja. Kesadaran dari pekerja juga perlu untuk mengetahui risiko yang akan terjadi di tempat kerja dan bagaimana upaya pekerja dalam meminimalkan dan mencegah kecelakaan kerja. Oleh sebab itu, perlu dilakukan penelitian yang menguji pengaruh *safety leadership* terhadap *safety behavior*. *Safety climate* sebagai variable mediasi juga perlu diteliti apakah mempengaruhi *safety behavior*. Serta melihat peran moderasi oleh *perceived risk*. Dengan fenomena tersebut maka penelitian ini diberi judul “*PENGARUH SAFETY LEADERSHIP TERHADAP SAFETY BEHAVIOR DENGAN SAFETY CLIMATE SEBAGAI VARIABEL MEDIASI DAN PERCEIVED RISK SEBAGAI VARIABEL MODERASI PADA PEKERJA KONSTRUKSI PT. FULICA MANOKWARI.*”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka dalam penelitian ini ditetapkan rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apakah *safey leadership* berpengaruh terhadap *safety behavior* pada perkerja konstruksi di PT. FULICA MANOKWARI?
2. Apakah *safey leadership* berpengaruh terhadap *safety climate* pada perkerja konstruksi di PT. FULICA MANOKWARI?
3. Apakah *safety climate* berpengaruh terhadap *safety behavior* pada perkerja konstruksi di PT. FULICA MANOKWARI?
4. Apakah *safety climate* memediasi pengaruh *safey leadership* terhadap *safety behavior* pada perkerja konstruksi di PT. FULICA MANOKWARI?
5. Apakah *perceived risk* memoderasi pengaruh *safety leadership* terhadap *safety behavior* pada perkerja konstruksi di PT. FULICA MANOKWARI?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis pengaruh *safey leadership* terhadap *safety behavior* pada perkerja konstruksi di PT. FULICA MANOKWARI.
2. Menganalisis pengaruh *safey leadership* terhadap *safety climate* pada perkerja konstruksi di PT. FULICA MANOKWARI.
3. Menganalisis pengaruh *safety climate* terhadap *safety behavior* pada perkerja konstruksi di PT. FULICA MANOKWARI.
4. Menganalisis efek mediasi *safety climate* terhadap hubungan antara *safety leadership* terhadap *safety behavior* pada perkerja konstruksi di PT. FULICA

MANOKWARI.

5. Menganalisis efek moderasi *perceived risk* terhadap hubungan antara *safety leadership* terhadap *safety behavior* pada pekerja konstruksi di PT. FULICA MANOKWARI.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang diharapkan dapat memberi manfaat bagi jumlah pihak lainnya, yakni :

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi serta wawasan baru yang sekaligus memperkaya pengetahuan tentang hubungan antara *safety leadership* terhadap *safety behavior*, dan *safety climate* sebagai mediasi pada pengaruh *safety leadership* terhadap *safety behavior*, serta *perceived risk* sebagai moderasi pada pengaruh *safety leadership* terhadap *safety behavior*.
2. Bagi perusahaan konstruksi, penelitian ini dapat memberikan sumbangan informasi mengenai permasalahan dalam keselamatan kerja. Sehingga penelitian ini dapat dijadikan suatu pertimbangan dalam membuat lingkungan pekerjaan yang dapat menciptakan suasana yang aman selama bekerja.

1.5 Sistematika Tesis

Pada penelitian ini terdapat lima bab, yaitu sebagai berikut :

BAB 1 : PENDAHULUAN

Pendahuluan berisi tentang mengapa dilakukan penelitian dan alasan diteliti sebuah model penelitian. Pada bab pendahuluan terdiri dari latar belakang,

rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika tesis.

BAB 2 : TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka berisi landasan teori mengenai *Safety leadership*, *safety climate*, *perceived risk* dan *safety behavior* untuk dijadikan dasar yang bersumber dari berbagai literatur. Dalam bab ini juga disertakan kerangka berpikir dan hipotesis penelitian.

BAB 3 : METODE PENELITIAN

Metode penelitian berisi pendekatan penelitian, identifikasi variabel, definisi operasional, jenis dan sumber data, prosedur penentuan populasi dan sampel, serta teknik analisis yang digunakan untuk menguji hipotesis.

BAB 4 : HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil dan pembahasan memuat gambaran mengenai kondisi internal objek penelitian atau perusahaan tempat penelitian, kemudian deskripsi hasil penelitian, dan pembuktian hipotesis berupa pembahasan dari hasil penelitian.

BAB 5 : SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan dan saran merupakan bab terakhir dari penelitian yang memuat kesimpulan, implikasi, dan keterbatasan penelitian.