

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Bus merupakan salah moda transportasi favorit bagi sebagian masyarakat Indonesia. Meskipun menjadi favorit, bus memiliki pesaing yang cukup berat yaitu kereta api. Kelebihan kereta api dibanding bus antara lain kapasitas angkut kereta api jauh lebih banyak dibandingkan bus, bebas macet, dan fasilitas stasiun yang bersih, aman dan nyaman. Namun kereta api juga memiliki kekurangan yaitu waktu dan frekuensi keberangkatan tidak sefleksibel bus. Bus memiliki frekuensi keberangkatan yang banyak dan ketersediaannya selama 24 jam, sehingga penumpang dapat lebih fleksibel dalam menentukan waktu perjalanan (Anususanto dan Pramario, 2012).

PO di Jawa Timur meningkat dari tahun ke tahun. Menurut data statistik yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, pertumbuhan PO di Jawa Timur periode 2009-2013 sebesar 14,28 % atau dari 63 PO menjadi 72 PO dan jumlah armada meningkat 22,97 % atau dari 1632 unit menjadi 2007 unit.

Meskipun jumlah penumpang bus meningkat dari tahun ke tahun hal tersebut tidak diimbangi dengan peningkatan keselamatan dalam berkendara. Hal tersebut didukung oleh data dari Kementerian Perhubungan yang menunjukkan jumlah kecelakaan bus cenderung meningkat seperti yang disajikan pada tabel 1.1, 1.2, dan 1.3.

**Tabel 1.1**  
**PERKEMBANGAN ANGKUTAN ANTAR KOTA ANTAR**  
**PROVINSI DI PULAU JAWA TAHUN 2009 – 2013**

No	Propinsi	2009		2010		2011		2012		2013	
		PO	BUS								
1	DKI Jakarta	71	3449	68	3670	66	3714	67	3843	68	3882
2	Jawa Barat	116	3507	116	3789	117	3818	118	3858	119	3903
3	Jawa Tengah	138	3390	141	3822	141	3879	147	4008	148	4119
4	DI. Yogya	28	475	28	509	29	510	29	518	29	538
5	Jawa Timur	63	1632	64	1860	65	1874	69	1941	72	2007
6	Banten	46	926	47	1013	47	1050	46	1085	47	1150

Sumber : Ditjen Hubdat tahun 2014

**Tabel 1.2**  
**Jumlah Korban Kecelakaan Berdasarkan Usia Periode 2009-2013**

No	Jenis	Satuan	TAHUN					PERTUMBUHAN RATA-RATA
			2009	2010	2011	2012	2013	
1	5-15 tahun	orang	7.114	11.747	12.968	15.630	25.553	39,88%
2	16-25 tahun	orang	29.703	14.396	24.583	23.052	67.789	31,90%
3	26-30 tahun	orang	29.123	7.198	18.042	13.816	67.789	31,32%
4	31-40 tahun	orang	20.728	11.315	17.942	17.034	27.460	17,18%
5	41-50 tahun	orang	13.096	7.434	11.826	11.376	21.495	25,25%
6	51-60 tahun	orang	6.183	6.091	7.871	8.585	23.104	51,56%
	Jumlah	orang	105.926	58.181	93.202	89.493	165.301	23,96%

Sumber : Ditjen Hubdat tahun 2014

**Tabel 1.3**  
**Jumlah Korban Kecelakaan Berdasarkan Menurut Provinsi Periode 2012-2014**

No	Provinsi	Meninggal Dunia			Luka Berat			Luka Ringan		
		2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
1	DKI Jakarta	912	676	772	2944	2925	2777	6155	4711	4713
2	Jawa Barat	2770	2941	2948	3890	2996	3024	9350	7746	10109
3	Jawa Tengah	4148	3212	2464	3732	1182	1106	29495	25307	22759
4	DI. Yogya	428	352	2464	592	103	155	5424	5583	5115
5	Jawa Timur	5915	6048	6126	3909	2255	2383	32353	27004	27225
6	Banten	630	580	665	583	586	415	1748	1662	1332
	Jumlah	14803	13809	15439	15650	10047	9660	84525	72013	69553

Sumber : Ditjen Hubdat tahun 2014

Jumlah korban kecelakaan dari tahun ke tahun cenderung meningkat terutama pada provinsi Jawa Timur. Berdasarkan data yang dirilis Kementerian Perhubungan menunjukkan adanya peningkatan jumlah korban kecelakaan.

Berdasarkan data yang dirilis oleh Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia secara umum kendaraan telah memenuhi standar dan layak jalan. Namun tingginya angka kecelakaan bus hampir 90% disebabkan oleh faktor manusia (*human error*) ([www.ramadan.sindonews.com](http://www.ramadan.sindonews.com), diakses 28 agustus 2014, 18:52) dan penyebabnya didominasi faktor internal dari *driver* atau pengemudi itu sendiri ([www.kelanakota.suarasurabaya.net](http://www.kelanakota.suarasurabaya.net), diakses 28 Agustus 2014 18:58). Pengemudi mengantuk, tidak disiplin dan ugal-ugalan merupakan penyebab utama kecelakaan bus yang menewaskan penumpangnya maupun orang lain. Masalah ini harus dilihat dari berbagai sudut pandang, pertama, dari sudut pandang pengemudi, kurangnya kesadaran dan disiplin dari pengemudi dapat disebabkan oleh ketidakpahaman akan resiko kecelakaan yang ditimbulkannya, dan kurangnya dukungan dari rekan kerja (*coworker support*) untuk mengingatkan akan resiko kecelakaan yang terjadi. Sudut pandang yang kedua adalah perusahaan pengelola bus bertanggung jawab pada operasional keselamatan kerja, perusahaan bertanggung jawab untuk menciptakan iklim keselamatan kerja (*safety climate*) berupa kebijakan-kebijakan atau program-program yang terkait dengan keselamatan kerja dan memberi kesempatan pada pengemudi untuk mengungkapkan atau menyuarakan permasalahan yang berhubungan dengan keselamatan kerja dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas keselamatan kerja (*employee safety voice*).

Hal tersebut tentunya akan menurunkan resiko kecelakaan, dan juga akan meningkatkan kesadaran supir bus terhadap keselamatan. Namun dalam praktiknya meskipun banyak perusahaan otobus yang menerapkan kebijakan-kebijakan terkait dengan keselamatan kerja, namun seiring meningkatnya permintaan pasar yang tinggi atas jasa bus antar kota antar provinsi (AKAP) dan antar kota dalam provinsi (AKDP) isu mengenai keselamatan kerja kerap kali cenderung kurang diprioritaskan, banyak perusahaan otobus yang lebih mengedepankan prioritas lainnya seperti peningkatan produktifitas dan peningkatan efisiensi (Liberty Mutual, 2015).

Selain itu berdasarkan temuan di lapangan sering kali perusahaan otobus cenderung melindungi supir bus dari kesalahan-kesalahan terkait dengan keselamatan kerja seperti adanya *backup* atau jaminan secara hukum apabila supir terlibat kecelakaan dengan alasan menghindari berkurangnya jumlah supir bus karena sulitnya mencari pengganti supir bus yang baru. Dengan alasan yang sudah dipaparkan sebelumnya maka perlu dilakukan penelitian tentang pengaruh *safety climate*, *supervisor safety support*, dan *coworker support* dapat mempengaruhi *employee safety voice* pada supir bus antar kota antar provinsi (AKAP) dan antar kota dalam provinsi (AKDP) yang berbasis di Jawa Timur. Adapun alasan mengapa penelitian dilakukan pada supir bus yang berbasis di Jawa Timur karena menurut data statistik jumlah armada bus di Jawa Timur meningkat dari tahun ke tahun sehingga menarik peneliti untuk melakukan penelitian apakah dengan adanya peningkatan ini dibarengi dengan peningkatan iklim keselamatan.

Menurut Neal and Griffin (2000) *safety climate* atau iklim keselamatan adalah serangkaian persepsi dan harapan pekerja mengenai keselamatan dalam organisasi supir bus. Iklim keselamatan diyakini membentuk perilaku pekerja melalui harapan supir bus tentang bagaimana nilai organisasi dan penghargaan keselamatan (Zohar and Luria, 2005). Untuk mendukung iklim keselamatan di dalam perusahaan diperlukan serangkaian kebijakan-kebijakan terkait dengan keselamatan kerja. Rekan kerjaberperan penting dalam penyebaran informasi tentang keselamatan kerja dan peraturan terkait keselamatan kerja. dapat membangkitkan penyuaran karyawan terhadap keselamatan kerja (*employee safety voice*) dalam *social exchange theory* dijelaskan bahwa kebijakan-kebijakan manajemen akan menciptakan persepsi karyawan terhadap seberapa jauh organisasi mendukung karyawan yang akan mempengaruhi perilaku supir bus dan pada akhirnya supir bus akan memberikan timbal balik yang sepadan. Perilaku individu ini tentunya akan berdampak pada keberanian supir bus mengungkapkan pendapat tentang keselamatan kerja melalui saluran formal maupun informal organisasi dan diarahkan untuk manajer atau *supervisor*, rekan kerja, serikat pekerja atau pemerintah ,sehingga meningkatkan motivasi untuk melakukan perubahan terhadap kondisi kerja yang tidak aman yang akan memberi pengaruh pada kesehatan dan keselamatan kerja bagi individu maupun organisasi. Selain itu, penerapan program-program *safety climate* membuktikan kepedulian organisasi pada peningkatan keselamatan kerja karyawannya.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang tersebut maka disusun Rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah *supervisor safety support* pada supir bus AKAP dan AKDP yang berbasis di Jawa Timur berpengaruh secara signifikan terhadap *safety climate* ?
2. Apakah *safety climate* pada supir bus AKAP dan AKDP yang berbasis di Jawa Timur berpengaruh secara signifikan terhadap *employee safety voice* ?
3. Apakah *coworker support* pada supir bus AKAP dan AKDP yang berbasis di Jawa Timur memiliki efek mediasi pada hubungan antara *safety climate* dan *employee safety voice*?
4. Apakah *coworker support* pada supir bus AKAP dan AKDP yang berbasis di Jawa Timur berpengaruh secara signifikan terhadap *employee safety voice* ?
5. Apakah *supervisor safety support* pada supir bus AKAP dan AKDP yang berbasis di Jawa Timur berpengaruh secara signifikan terhadap *employee safety voice* ?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah :

1. Menganalisis pengaruh secara signifikan *supervisor safety support* pada supir bus AKAP dan AKDP yang berbasis di Jawa Timur terhadap *safety climate*.
2. Menganalisis pengaruh secara signifikan *safety climate* pada supir bus AKAP dan AKDP yang berbasis di Jawa Timur terhadap *employee safety voice*.
3. Menganalisis efek mediasi *coworker support* pada supir bus AKAP dan AKDP yang berbasis di Jawa Timur pada pengaruh hubungan antara *safety climate* dan *employee safety voice*.
4. Menganalisis pengaruh secara signifikan *coworker support* pada supir bus AKAP dan AKDP yang berbasis di Jawa Timur terhadap *employee safety voice*.
5. Menganalisis pengaruh secara signifikan *supervisor safety support* pada supir bus AKAP dan AKDP yang berbasis di Jawa Timur terhadap *employee safety voice*.

### 1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat dari sisi teoritis dan dari sisi praktis. Dari sisi teoritis diharapkan dapat menambah dan mengembangkan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya serta dapat menambah atau memperkaya ilmu pengetahuan serta dapat dijadikan acuan untuk penelitian lebih

lanjut terkait dengan *safety climate*, *coworker support*, *supervisor safety support*, dan *employee safety voice*.

Dari sisi praktis manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menggali lebih dalam faktor-faktor yang mempengaruhi *employee safety voice* ditinjau dari sisi *safety climate*, *coworker support*, dan *supervisor safety support*.
2. Memberikan bukti secara empiris kepada perusahaan-perusahaan otobus bahwa *employee safety voice* dipengaruhi oleh *safety climate*, *coworker support*, dan *supervisor safety support*.

## **1.5 Sistematika Skripsi**

### **Bab I: Pendahuluan**

Pada bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penelitian.

### **Bab II: Tinjauan Pustaka**

Bab ini berisikan landasan teori tentang pengertian *safety climate*, *coworker support*, *supervisor safety support*, dan *employee safety voice* serta faktor-faktor yang mempengaruhi dan indikator yang melandasi.

### **Bab III: Metode Penelitian**

Bab ini berisi metode penelitian yang digunakan, identifikasi variabel, definisi operasional variabel, jenis dan sumber data, prosedur penentuan sampel, prosedur pengumpulan data, dan teknik analisis.

#### **Bab IV: Hasil dan Pembahasan**

Bab ini memaparkan hasil penelitian tentang *safety climate*, *coworker support*, *employee safety voice* dan *supervisor support* pada Supir Bus AKAP dan AKDP di Jawa Timur. Pembahasannya meliputi: gambaran umum obyek penelitian, deskripsi hasil penelitian, pembuktian hipotesis, dan pembahasan hasil-hasil penelitian.

#### **Bab V: Simpulan dan Saran**

Bab ini berisi tentang simpulan yang diperoleh dari penelitian, serta memberi saran yang diperlukan berkaitan dengan hasil simpulan pembahasan penelitian kepada pihak-pihak yang berkepentingan.

