



PENGARUH *SAFETY LEADERSHIP* TERHADAP *SAFETY BEHAVIOR* DENGAN *SAFETY CLIMATE* SEBAGAI VARIABEL MEDIASI DAN *PERCEIVED RISK*

Ajeng Purwati Ningtyas 1

1 Prodi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Halu Oleo

* Coressponding Author. E-mail: ajengpurwatiningtyas@uho.ac.id

Received (artikel dikirim): 14/12/2024; Revised (artikel revisi): 25/12/2024; Accepted (artikel diterima): 26/12/2024

Abstrak : Industri Kontruksi sangat penting untuk Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) terutama dalam situasi pasca pandemi COVID-19. Namun, Industri konstruksi merupakan salah satu industri berisiko tinggi di dunia. Industri konstruksi dicirikan oleh bahaya pekerjaan yang menimbulkan risiko kesehatan dan keselamatan bagi pekerja. Hal ini menunjukkan bahwa industri konstruksi berperan penting dalam memaksimalkan *safety behavior* untuk meningkatkan keselamatan kerja pekerja konstruksi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *safety leadership* terhadap *safety behavior* dengan *safety climate* sebagai mediasi dan *perceived risk* sebagai moderasi. Tujuan selanjutnya diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan pandangan baru bagi seluruh perusahaan yang bergerak pada industri konstruksi mengenai faktor-faktor apa saja yang dapat ditingkatkan atau dipertahankan untuk meningkat keselamatan kerja pekerja konstruksi yang bekerja digaris depan.

Kata Kunci : *Safety leadership, safety climate, safety behavior, perceived risk*, konstruksi.

Abstract : The construction industry is very important for National Economic Recovery, especially in the post-COVID-19 pandemic situation. However, the construction industry is one of the highest risk industries in the world. Industrial construction is caused by occupational hazards that pose health and safety risks to workers. This shows that the construction industry plays an important role in maximizing *safety behavior* to improve the work safety of construction workers. This research aims to determine the influence of *safety leadership* on *safety behavior* with *safety climate* as mediation and *perceived risk* as moderation. The next goal is that it is hoped that the results of this research can provide a new perspective for all companies operating in the construction industry regarding what factors can be improved or maintained to improve the work safety of construction workers working on the front line.

Keywords : *Safety leadership, safety climate, safety behavior, perceived risk, construction.*

LATAR BELAKANG

Industri konstruksi dicirikan oleh bahaya pekerjaan yang menimbulkan risiko kesehatan dan keselamatan bagi pekerja (Elmoujaddidi dan Bachir, 2019). 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* yang tidak tepat adalah penyebab utama kecelakaan kerja. Kepatuhan pada prosedur keselamatan yang benar dan penggunaan alat pelindung diri yang diperlukan untuk melaksanakan tugas yang diamanatkan oleh pemerintah atau perusahaan (Kim *et al.*, 2020). *Safety behavior* adalah upaya individu dalam meminimalkan atau mencegah kecelakaan kerja (Della, 2020). Menurut penelitian yang dilakukan oleh Zhang *et al.* (2020) *safety behavior* dipengaruhi oleh *safety leadership*.

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. Keselamatan kerja dipengaruhi oleh motivasi intrinsik (Ningtyas dan Yulianti, 2021). 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.

Leadership berhubungan dengan kinerja keselamatan dan telah diteliti dalam penelitian keselamatan (Gracia *et al.*, 2020). *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 (Ji *et al.*, 2011).

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.*, 2020). Lingkungan yang tidak pasti yang dihadapi oleh organisasi mempengaruhi efektivitas kepemimpinan Seseorang berperilaku aman ketika risiko yang dirasakan tinggi (Choi *et al.*, 2019). Risiko merupakan kemungkinan dan ketidakpastian bahaya, cedera, atau kerugian. Bae dan Chang (2020) mendefinisikan *perceived risk* sebagai pendapat tentang kemungkinan suatu peristiwa atau tindakan dapat membahayakan seseorang. Penilaian subjektif sebagai persepsi risiko menentukan tanggapan pekerja terhadap bahaya yaitu, perilaku keselamatan (Gaang *et al.*, 2021). *Perceived risk* merupakan pandangan atau keyakinan pekerja konstruksi tentang ketidakpastian dan dampak dari suatu peristiwa (Malesza and Kaczmarek, 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 behavior* mengacu pada perilaku individu yang berkaitan dengan keselamatan (Lee *et al.*, 2019). 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 (Adi *et al.*, 2021) yang ada di perusahaan bersifat positif, maka akan bekerja sesuai dengan peraturan dan prosedur yang berlaku.

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. 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. 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*.

METODE

Berikut ini adalah metode yang digunakan dalam penelitian ini :

A. Jenis Penelitian

Pada penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif untuk mengukur variabel dengan data yang bersifat statistik.

B. Tempat dan Waktu Penelitian

Pada penelitian ini dilaksanakan di PT. FULICA MANOKWARI. Penelitian ini dilakukan dalam rentang waktu antara bulan Maret hingga Juni 2022.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi yang menjadi objek penelitian adalah pekerja proyek jalan di PT. FULICA MANOKWARI jumlahnya sebanyak 70 orang dengan menggunakan teknik *purposive sampling*.

D. Variabel Penelitian

Pada penelitian ini yang menjadi variabel independen (variabel bebas) adalah *safety leadership* (X) yang merupakan faktor yang akan diuji pengaruhnya terhadap variabel dependen.

Variabel mediasi adalah *safety climate* (X) yang merupakan variabel yang timbul saat variabel independen mulai beroperasi untuk mempengaruhi variabel dependen. Variabel Moderasi adalah *perceived risk* yang merupakan mempunyai efek kontingen terhadap hubungan antara variabel independent, dan dependen dalam memperkuat atau memperlemah hubungan. Dan variabel dependennya adalah *Safety Behavior* (Y), yang merupakan hasil atau respon yang diharapkan terpengaruh oleh variabel independen.

E. Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data

Pada penelitian ini menggunakan teknik penelitian survei yang menjadi teknik utama untuk pengumpulan data. Selain itu menggunakan teknik studi dokumenter untuk menghimpun informasi yang berkaitan dengan penelitian. Peneliti menggunakan instrumen penelitian yaitu dengan menyebarkan kuesioner atau sering disebut dengan angket. Jenis kuesioner yang digunakan adalah kuesioner tertutup, yaitu kuesioner yang disebarkan sudah disediakan jawaban dan masing-masing jawaban memiliki bobot nilai. Adapun skala pengukuran yang peneliti gunakan adalah skala likert.

F. Teknik Analisis Data

Berikut adalah langkah-langkah ketika menggunakan PLS sebagai teknik analisis:

1. Evaluasi *Outer Model*

Outer model berkaitan dengan hubungan antara variabel laten (dependen atau independen) dan manifestasinya (indikator variabel). *Outer model* terdiri dari dua bagian, *design model* dan *measurement model*. *design model* berkaitan dengan hubungan antara variabel laten independen dengan indikator yang sesuai atau potensial.

2. *Convergent Validity*

Peguajian validitas untuk mengetahui apakah semua indikator penelitian yang diajukan untuk mengukur kevalidan dari variabel. Variabel dikatakan valid apabila nilai *loading factors* atau *outer loadings* yang didapatkan di atas 0.5.

3. *Construct Validity*

Variabel dikatakan memiliki *construct validity* yang bagus apabila nilai *Average Variance Extracted* (AVE) di atas 0.5 (Fornell and Larcker, 1981)

4. *Discriminant Validity*

Nilai *Discriminant Validity* dikatakan baik jika memiliki nilai akar kuadrat AVE setiap konstruk lebih besar daripada nilai konstruk dengan konstruk lainnya dalam model (Fornell and Larcker, 1981).

5. *Composite Reliability*

Nilai *Composite Reliability* dikatakan baik jika *Composite Reliability* di atas 0.7 (Ghozali, 2008).

6. Evaluasi *Inner Model*

Inner model atau sering disebut *structural model* menjelaskan hubungan antar *construct* laten dengan hasil estimasi koefisien parameter dan tingkat signifikansinya (Ghozali, 2008). Evaluasi *Inner Model* pada teknik analisis *Partial Least Squares* (PLS) terdiri dari:

a. *R-Squares*, mengukur pengaruh antara variabel laten independen terhadap variabel laten dependen dengan melihat perubahan nilai *R-Squares*. Nilai *R-Squares* sebesar 0.35, 0.15, dan 0.02 dengan interpretasi bahwa model kuat, moderat, dan lemah.

b. *Goodness of Fit* (GoF), pengukuran GoF index dapat dilakukan dengan cara melihat nilai NIF dari *Model Fit* pada *Software SmartPLS 3*. Semakin besar nilai persentase dari NIF maka model penelitian semakin fit.

7. Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis menggunakan *bootstrapping* dalam PLS, apabila t -value ≥ 1.65 maka antar variabel memiliki pengaruh signifikan dan begitu sebaliknya (Ghozali, 2012). Selanjutnya, untuk menguji pengaruh antar variabel maka menggunakan nilai *original sample* pada *path coefficient*. Apabila antar variabel mempunyai nilai *original sample* pada *path coefficient* negatif, maka terdapat hubungan negatif antar variabel tersebut.

HASIL DAN ANALISA

A. Deskripsi Hasil Penelitian

1. Analisis Karakteristik Responden

Responden dalam penelitian ini adalah pekerja konstruksi pada PT. Fulica Manokwari yang sedang mengerjakan proyek jalan, yaitu berjumlah 70 orang. Kuesioner yang kembali sebanyak 70 sehingga *response rate* adalah 100%. Data dalam penelitian ini dikumpulkan melalui kuisisioner yang disebar kepada responden dengan karakteristik berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir dan lama bekerja di PT. Fulica Manokwari seperti pada tabel berikut ini. Responden berjenis kelamin laki-laki para pekerja konstruksi sebanyak 70 orang atau sebesar 100% di PT. Fulica Manokwari. Sehingga dapat disimpulkan bahwa para pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari adalah berjenis kelamin laki-laki.

2. Analisis Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Berdasarkan dari hasil data penelitian diketahui bahwa responden paling dominan para pekerja konstruksi adalah usia 26-35 tahun yaitu sebanyak 33 orang atau dengan persentase 47,1%. Sedangkan responden yang berusia kurang dari 25 tahun sebanyak 26 orang dengan presentase 37,1%. Responden usia 46-55

sebanyak 5 orang atau 7,1%. Sedangkan responden usia 36-45 sebanyak 3 orang atau 4,3%. Responden berusia antara 56-65 tahun sebanyak 2 orang atau 2,9%. Dan responden paling sedikit berusia antara 56-75 tahun hanya 1 orang atau 1,4%. Maka, dapat disimpulkan bahwa responden para pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari berada pada usia 26-35 tahun. Hal ini dikarenakan usia produktif dapat membantu kecekatan terhadap pembangunan konstruksi.

3. Analisis Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Berdasarkan dari hasil data penelitian tabel 4.4 diketahui bahwa responden paling dominan memiliki latar belakang pendidikan terakhir SMA sebanyak 28 orang atau dengan presentase 40%. Responden yang memiliki tingkat pendidikan terakhir SMP sebanyak 25 orang atau dengan presentase sebanyak 35,7%. Responden yang memiliki pendidikan terakhir SD sebanyak 16 orang atau 22,9%. Dan hanya 1 orang yang memiliki pendidikan terakhir D1. Sehingga dapat disimpulkan bahwa para pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari didominasi dengan pendidikan akhir SMA.

4. Analisis Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Bekerja

Berdasarkan dari hasil data penelitian tabel 4.5 diketahui bahwa responden didominasi oleh para pekerja konstruksi yang mempunyai lama bekerja kurang dari 1 tahun sebanyak 24 orang atau dengan presentase 34,3%. Lama bekerja antara 2-3 tahun sebanyak 22 orang atau 31,4%. Lama bekerja antara 1-2 tahun sebanyak 13 orang atau 18,6%. Lama bekerja antara 4-5 tahun sebanyak 6 orang atau 8,6%. Dan sebanyak 5 orang atau 7,1% mempunyai lama bekerja lebih dari 5 tahun. Tidak ada responden yang lama bekerja

antara 3-4 tahun. Sehingga dapat disimpulkan bahwa rata-rata paling domain pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari mayoritas bekerja kurang dari 1 tahun.

5. Analisis Hasil *Partial Least Square*

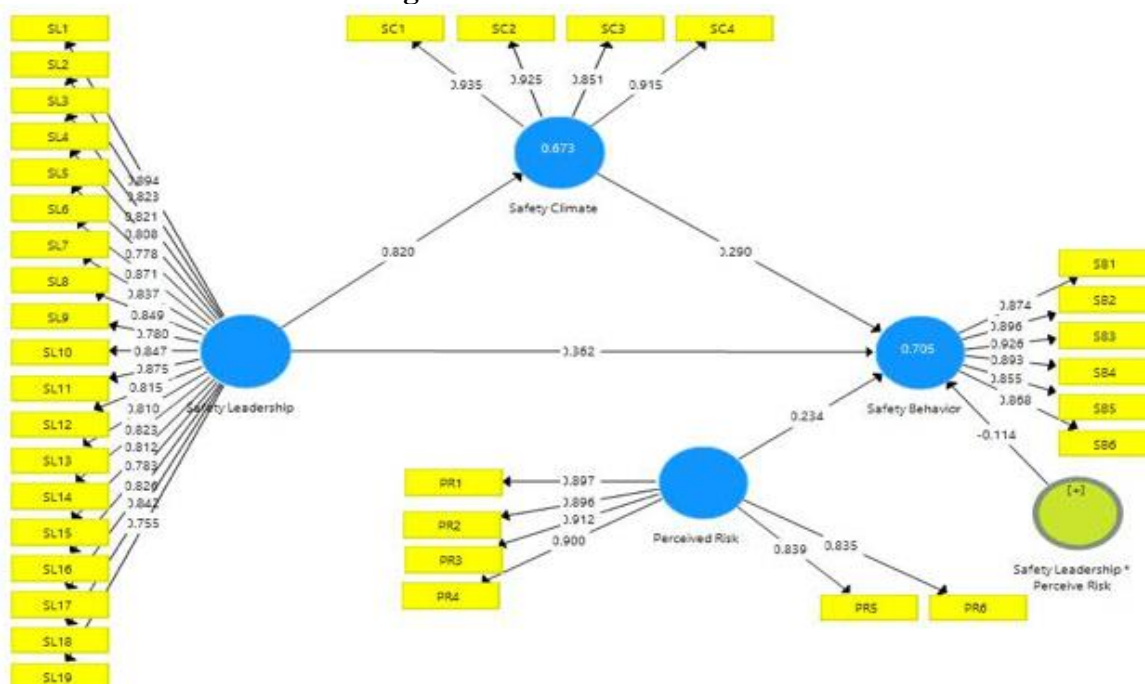
Dalam proses analisis yang menggunakan PLS (*Partial Least Square*) ini terdiri dari dua bagian, yakni *evaluasi outer model* dan *inner model*. Berikut akan dijelaskan mengenai evaluasi masing-

masing model berdasarkan hasil analisis yang dilakukan.

B. Pengujian Output Model

Uji validitas yang akan dilakukan terdiri dari *convergent validity* dan *discriminant validity*. Sedangkan untuk menguji reliabilitas konstruk digunakan *composite reliability* serta *cronbach alpha*. Hasil dari masing-masing uji dijelaskan di bawah ini:

Gambar 1
Diagram Jalur Outer Model PL



Sumber data : Diolah oleh peneliti, PLS 2021

Berdasarkan hasil gambar di atas menunjukkan bahwa hasil nilai *outer model* yaitu *convergent validity*, *construct validity*, *discriminant validity*, dan *composite reliability*. Masing-masing indikator telah memenuhi syarat nilai *loading factor* lebih dari 0,5 sehingga dapat dikatakan bahwa masing-masing indikator tersebut valid dan dapat digunakan untuk mengukur konstruk dalam penelitian. Selain itu, terdapat pula empat kriteria dalam penggunaan teknik

analisis data dengan Smart PLS untuk menilai *outer model* yaitu *convergent validity*, *construct validity*, *discriminant validity*, dan *composite reliability*.

Convergent Validity

Uji *convergent validity* memiliki tujuan untuk dapat mengukur dengan cara melihat masing-masing *loading factor*. Hal ini mengindikasikan bahwa variabel laten tersebut memiliki nilai *loading factor* yang mendeskripsikan besarnya korelasi antara setiap indikator atau item pengukuran (indikator pada kuisioner) dengan variabel

laten pertanyaan dengan (konstruknya). Suatu item indikator pertanyaan dapat dikatakan telah memenuhi syarat *convergent validity* apabila memiliki nilai *loading factors* atau *outer loadings* yang

didapatkan di atas 0.5 (Chin, 1998). Pada tabel berikut menunjukkan hasil uji validasi berdasarkan nilai *loading factor* dari masing-masing indikator pertanyaan pada variabel penelitian.

Tabel 1
Nilai *Outer Loading*

Variabel	Kode Indikator	Nilai <i>Outer Loading</i>	Ket.
<i>Safety Leadership</i>	SL1	0.894	Valid
	SL2	0.823	Valid
	SL3	0.821	Valid
	SL4	0.808	Valid
	SL5	0.778	Valid
	SL6	0.871	Valid
	SL7	0.837	Valid
	SL8	0.849	Valid
	SL9	0.780	Valid
	SL10	0.847	Valid
	SL11	0.875	Valid
	SL12	0.815	Valid
	SL13	0.810	Valid
	SL14	0.823	Valid
	SL15	0.812	Valid
	SL16	0.783	Valid
	SL17	0.826	Valid
	SL18	0.842	Valid
	SL19	0.755	Valid
<i>Safety Climate</i>	SC1	0.935	Valid
	SC2	0.925	Valid
	SC3	0.851	Valid
	SC4	0.915	Valid
<i>Perceived Risk</i>	PR1	0.897	Valid
	PR2	0.896	Valid
	PR3	0.912	Valid
	PR4	0.900	Valid
	PR5	0.839	Valid
	PR6	0.835	Valid
<i>Safety Behavior</i>	SB1	0.874	Valid
	SB2	0.896	Valid
	SB3	0.926	Valid
	SB4	0.893	Valid
	SB5	0.855	Valid
	SB6	0.868	Valid

Sumber Data : Data diolah PLS, 2022

Construct Validity

Analisis outer model memenuhi *construct validity* diperlukan untuk mengukur validitas yang menunjukkan

sejauh mana suatu tes variabel laten untuk mengukur *construct* teori yang menjadi dasar penyusunan tes tersebut.

Tabel 2
Nilai Average Variance Extracted (AVE)

Variabel	AVE	Keterangan
<i>Perceived Risk</i>	0.775	Valid
<i>Safety Behavior</i>	0.784	Valid
<i>Safety Climate</i>	0.823	Valid
<i>Safety Leadership</i>	0.679	Valid
<i>Safety Leadership * Perceive Risk</i>	1.000	Valid

Sumber Data : Data diolah PLS, 2022

Berdasarkan Tabel diatas, maka dapat diketahui bahwa semua nilai AVE pada masing-masing variabel penelitian lebih dari 0,5 artinya hasil menunjukkan semua indikator pertanyaan yang digunakan dalam penelitian ini telah memiliki *construct validity* yang baik.

Composite Reliability

Composite reliability digunakan untuk mengevaluasi reliabilitas *construct*.

Tujuan dari uji *composite reliability* adalah untuk mengetahui penelitian ini mempunyai reliabilitas yang baik atau tidak. Apabila memiliki nilai *Cronbach's alpha* menunjukkan $> 0,6$ dan nilai *Composite reliability* harus $> 0,7$. Sehingga suatu konstruk dapat dikatakan *reliable* jika nilai $> 0,7$ (Ghozali, 2008). Berikut adalah nilai *composite reliability* masing-masing variabel:

Tabel 3
Nilai *Composite Reliability*

Variabel	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>	Nilai <i>Composite Reliability</i>	Keterangan
<i>Perceived Risk</i>	0.942	0.954	Reliabel
<i>Safety Behavior</i>	0.945	0.956	Reliabel
<i>Safety Climate</i>	0.928	0.949	Reliabel
<i>Safety Leadership</i>	0.974	0.976	Reliabel
<i>Safety Leadership * Perceive Risk</i>	1.000	1.000	Reliabel

Sumber Data : Data diolah PLS, 2022

Berdasarkan pada Tabel 3 maka dapat diketahui bahwa masing-masing konstruk dalam penelitian ini memiliki nilai *Cronbach's alpha* > 0,6 dan nilai *Composite reliability* > 0,7 maka dikatakan bahwa semua *construct* adalah *reliable* artinya bahwa variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini mempunyai *composite reliability* yang baik dan konsisten.

Discriminant Validity

Construct dikatakan memiliki *discriminant validity* parameter yang

digunakan adalah dengan membandingkan akar dari AVE suatu konstruk dengan nilai lebih tinggi dibandingkan dengan korelasi antar variabel laten tersebut, atau dengan melihat nilai *cross loading* (Ghozali, 2008). Berdasarkan pada tabel *cross loading* akan terlihat bahwa masing-masing indikator disuatu konstruk akan berbeda dengan indikator di konstruk lain dan mengumpul pada konstruk yang dimaksud. Berikut adalah nilai *cross loading* masing-masing indikator:

Tabel 4
Nilai *Cross Loading*

Indikator	Perceived Risk	Safety Behavior	Safety Climate	Safety Leadership	Safety Leadership * Perceive Risk
PR1	0.897	0.707	0.738	0.729	-0.167
PR2	0.896	0.623	0.650	0.664	-0.034
PR3	0.912	0.686	0.665	0.740	0.002
PR4	0.900	0.713	0.662	0.772	-0.101
PR5	0.839	0.566	0.551	0.606	-0.108
PR6	0.835	0.677	0.659	0.732	-0.175
SB1	0.685	0.874	0.724	0.704	-0.125
SB2	0.701	0.896	0.689	0.724	-0.211
SB3	0.653	0.926	0.709	0.743	-0.195
SB4	0.673	0.893	0.640	0.718	-0.166
SB5	0.632	0.855	0.619	0.647	-0.062
SB6	0.670	0.868	0.666	0.674	-0.120
SC1	0.686	0.750	0.935	0.799	-0.003
SC2	0.637	0.664	0.925	0.730	0.000
SC3	0.688	0.609	0.851	0.690	-0.002
SC4	0.700	0.734	0.915	0.750	-0.044
SL1	0.670	0.711	0.738	0.894	-0.038
SL10	0.700	0.703	0.755	0.847	-0.097
SL11	0.731	0.736	0.716	0.875	-0.034
SL12	0.630	0.549	0.684	0.815	-0.058
SL13	0.551	0.637	0.655	0.810	-0.005
SL14	0.695	0.624	0.669	0.823	-0.019
SL15	0.647	0.653	0.698	0.812	0.064
SL16	0.691	0.627	0.622	0.783	-0.004
SL17	0.681	0.621	0.645	0.826	-0.141

Indikator	Perceived Risk	Safety Behavior	Safety Climate	Safety Leadership	Safety Leadership * Perceive Risk
SL18	0.718	0.651	0.612	0.842	-0.237
SL19	0.591	0.553	0.617	0.755	-0.019
SL2	0.724	0.702	0.636	0.823	-0.136
SL3	0.747	0.679	0.673	0.821	0.069
SL4	0.666	0.658	0.660	0.808	0.007
SL5	0.614	0.692	0.669	0.778	0.006
SL6	0.680	0.708	0.745	0.871	-0.004
SL7	0.642	0.630	0.696	0.837	-0.042
SL8	0.608	0.644	0.664	0.849	-0.017
SL9	0.649	0.612	0.664	0.780	0.036
Safety Leadership * Perceived Risk	-0.111	-0.167	-0.014	-0.042	1.000

Sumber Data : Diolah Peneliti, 2022

Berdasarkan pada Tabel maka dapat diketahui bahwa masing-masing indikator mempunyai nilai korelasi *construct* tertentu dengan indikatornya lebih tinggi daripada dengan *construct* lainnya. Ini berarti bahwa indikator-indikator yang digunakan dalam penelitian ini mempunyai nilai *discriminant validity* yang baik dengan variabelnya masing-masing.

Deskripsi Jawaban Reseponden

Deskripsi jawaban responden merupakan hasil jawaban responden pada masing-masing variabel penelitian. Deskripsi jawaban akan dijelaskan

berdasarkan frekuensi atau jumlah responden yang menjawab mulai skor 1 sampai 5 dan hasil perhitungan rerata masing-masing variabel, dan kategori nilai rerata yang sudah dikategorikan. Aturan yang digunakan dalam pengkategorian adalah:

$$\begin{aligned} & \text{Interval kelas} \\ & = \frac{\text{nilai tertinggi} - \text{nilai terendah}}{\text{jumlah kelas}} \\ & = \frac{5 - 1}{5} = 0,8 \end{aligned}$$

Dengan interval kelas 0,8 diperoleh kriteria mean jawaban responden sebagai berikut:

Tabel 5
Kriteria Mean Jawaban Responden

No	Interval	Kategori	Kriteria Variabel	Kriteria Item
1	1,00 – 1,80	1	Sangat Rendah	Sangat Tidak Setuju
2	1,81 – 2,60	2	Rendah	Tidak Setuju
3	2,61 – 3,40	3	Sedang	Cukup Setuju
4	3,41 – 4,20	4	Tinggi	Setuju
5	4,21 – 5,00	5	Sangat Tinggi	Sangat Setuju

Berdasarkan tabel 5 menyatakan bahwa nilai tertinggi adalah 5 dan nilai terendah adalah 1 dengan jumlah kelas sebanyak 5. Maka dari rumus di atas diperoleh nilai

interval kelas sebesar 0,80 yang merupakan jarak interval kelas pada masing-masing kategori. Berikut ini adalah hasil deskripsi jawaban pada masing-masing variabel.

Tabel 6
Deskripsi Jawaban Responden Variabel *Safety Leadership*

<i>Safety Leadership</i>			Skor Jawaban					Mean	Kategori
Indikator	Item	Pernyataan	1	2	3	4	5		
<i>Safety Influence and Role Modeling</i>	SL1	Pemimpin membuat saya bangga dan percaya diri dalam meningkatkan keselamatan selama bekerja	0	13	21	19	17	3.57	Tinggi
	SL2	Pemimpin mengedepankan komunikasi tentang keselamatan kerja secara berkelanjutan	0	5	26	25	14	3.69	Tinggi
	SL3	Pemimpin menyampaikan kepada saya bahwa keselamatan kerja adalah hal yang harus diutamakan selama bekerja	0	8	28	25	9	3.50	Tinggi
	SL4	Pemimpin memberikan contoh kepada saya tentang bagaimana mematuhi peraturan keselamatan	0	6	27	21	16	3.67	Tinggi
	SL5	Pemimpin bertanggung jawab atas masalah keselamatan kerja yang terjadi kepada saya ataupun rekan kerja	0	3	26	25	16	3.77	Tinggi
Nilai Rata-Rata Indikator <i>Safety Influence and Role Modeling</i>								3.64	Tinggi
<i>Safety Motivation and Coaching</i>	SL6	Pemimpin mengkomunikasikan kepada saya mengenai visi keselamatan secara jelas dan bersemangat	0	4	27	28	11	3.66	Tinggi
	SL7	Pemimpin mempertimbangkan pendapat saya	1	8	27	20	14	3.54	Tinggi

		tentang keselamatan kerja untuk mengambil keputusan							
	SL8	Pemimpin memberikan saran mengenai cara dan prosedur yang inovatif untuk keselamatan kerja	1	7	23	23	16	3.66	Tinggi
	SL9	Pemimpin memfasilitasi pelatihan dan pembelajaran mengenai keselamatan kerja di seluruh proyek	2	7	27	23	11	3.49	Tinggi
	SL10	Pemimpin meminta partisipasi saya dalam mengambil keputusan terkait keselamatan kerja	1	8	24	28	9	3.51	Tinggi
Nilai Rata-Rata Indikator <i>Safety Motivation and Coaching</i>								3.57	Tinggi
<i>Safety Caring and Individual Respect</i>	SL11	Pemimpin peduli dan memenuhi kebutuhan untuk meningkatkan keselamatan dalam bekerja	0	6	32	21	11	3.53	Tinggi
	SL12	Pemimpin menyediakan sumber daya untuk keselamatan dan yakin bahwa saya paham mengenai keselamatan dalam bekerja	0	9	28	19	14	3.54	Tinggi
	SL13	Pemimpin memberikan perhatian mengenai keamanan ditempat kerja	1	5	32	19	13	3.54	Tinggi
	SL14	Pemimpin peduli dengan keselamatan kerja pada seluruh proyek	0	7	25	22	16	3.67	Tinggi
Nilai Rata-Rata Indikator <i>Safety Caring and Individual Respect</i>								3.57	Tinggi
<i>Safety Controlling and Performance Management</i>	SL15	Pemimpin bekerja sama dengan saya dan rekan kerja untuk mencapai tujuan keselamatan	0	7	26	23	14	3.63	Tinggi
	SL16	Pemimpin menetapkan sistem	0	7	27	27	9	3.54	Tinggi

		tanggung jawab terkait keselamatan dan meninjau penerapannya secara terus-menerus							
	SL17	Pemimpin selalu memperbarui peraturan keselamatan	0	3	31	22	14	3.67	Tinggi
	SL18	Pemimpin menangani keselamatan kerja secara proaktif dan menyeluruh	0	6	25	21	18	3.73	Tinggi
	SL19	Pemimpin memberikan motivasi kepada saya untuk mengendalikan keselamatan	0	13	24	18	15	3.50	Tinggi
Nilai Rata-Rata Indikator <i>Safety Controlling and Performance Management</i>								3.61	Tinggi
Nilai Rata-Rata Variabel <i>Safety Leadership</i>								3.60	Tinggi

Sumber : Data diolah peneliti berdasarkan kuisisioner, 2022

Berdasarkan tabel 6 tersebut dapat diketahui bahwa nilai rata-rata secara keseluruhan dari variabel *safety leadership* sebesar 3.60 sehingga dapat diartikan bahwa pernyataan *safety leadership* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Group dikategorikan tinggi. Data pada tabel 4.10 tersebut dapat diketahui bahwa nilai frekuensi jawaban dan rata-rata untuk indikator *safety influence and role modeling, safety motivation and coaching, safety caring and individual respect*, dan *safety controlling and performance management* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Group yaitu sebagai berikut:

1. *Safety influence and role modeling*

Safety influence and role modeling memiliki nilai rata-rata 3.64 nilai tersebut mengartikan bahwa *safety influence and role modeling* pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari tergolong dalam kategori tinggi. Nilai tersebut menunjukkan bahwa rata-rata hasil jawaban responden

menilai bahwa pemimpin mampu membuat pekerja percaya bahwa keselamatan dalam bekerja mampu dipenuhi oleh pekerja, pemimpin percaya bahwa pekerja mampu bekerja dengan aman, pemimpin menunjukkan kontribusi yang dapat meningkatkan keselamatan kerja, dan pemimpin memberikan contoh kepada pekerja mengenai kepatuhan untuk keselamatan kerja. Artinya bahwa pekerja menilai bahwa pemimpin mampu memberikan pengaruh dan contoh kepada pekerja untuk menjaga keselamatan keselamatan selama bekerja.

Rata-rata nilai tertinggi untuk indikator ini, ditunjukkan oleh pernyataan SL5 dengan nilai rata-rata sebesar 3.77 yang dikategorikan tinggi. Hal tersebut menunjukkan bahwa pada PT. Fulica, pemimpin yang bertanggung jawab atas masalah keselamatan kerja yang terjadi kepada pekerja. Seperti misalnya apabila

terjadi kecelakaan kerja, maka pemimpin akan langsung menangani pekerja tersebut.

2. *Safety Motivation and Coaching*

Safety motivation and coaching mempunyai nilai rata-rata 3.57 nilai ini mengartikan bahwa *safety motivation and coaching* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari dalam kategori tinggi. Nilai tersebut menunjukkan bahwa rata-rata hasil jawaban responden menilai bahwa pemimpin memberikan visi yang menunjukkan kepedulian terkait dengan keselamatan kerja, pemimpin menyediakan tanda dan gambaran yang dapat membantu pekerja mencapai keselamatan kerja, pemimpin mendorong pekerja agar memiliki ide baru yang dapat meningkatkan keselamatan kerja, meningkatkan motivasi dan pengetahuan pekerja terkait keselamatan kerja. Artinya pemimpin memberikan motivasi dan pelatihan kepada pekerja untuk menjaga keselamatan keselamatan selama bekerja.

Rata-rata nilai yang diperoleh mendapatkan angka tertinggi ditunjukkan pada indikator SL6 dan SL8 dengan nilai rata-rata sebesar 3.66 dalam kategori tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa responden mempunyai pemimpin yang mengkomunikasikan mengenai visi keselamatan secara jelas dan bersemangat dan memberikan saran mengenai cara dan prosedur yang inovatif untuk keselamatan kerja. Hal ini ditunjukkan dengan, walaupun tidak terdapat ahli K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja), namun pemimpin memberikan inisiatif dengan menunjukkan rambu K3 pada proyek yang sedang dijalankan.

3. *Safety Caring and Individual Respect*

Safety caring and individual respect mempunyai nilai rata-rata sebesar 3.57 nilai

ini mengartikan bahwa *safety caring and individual respect* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari tinggi. Nilai tersebut menunjukkan bahwa pemimpin mereka peduli dengan kesejahteraan pekerja, pemimpin mempercayai tugas kepada individu, dan memperhatikan kebutuhan pekerja yang kurang aktif terlibat secara kelompok. Artinya, pemimpin memiliki kepedulian yang tinggi dan tidak membedakan antara satu pekerja dengan pekerja lainnya. Rata-rata tertinggi ditunjukkan pada indikator pertanyaan SL14 dengan nilai rata-rata sebesar 3.67 dalam kategori tinggi. Nilai tersebut juga menunjukkan bahwa pemimpin peduli dengan keselamatan kerja pada seluruh proyek.

4. *Safety Controlling and Performance Management*

Safety controlling and performance management mempunyai nilai rata-rata sebesar 3.61. Nilai ini mengartikan bahwa *safety controlling and performance management* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari dalam kategori tinggi. Nilai tersebut menunjukkan bahwa pemimpin mereka memantau dan menangani masalah keselamatan, pemimpin memberi tahu pekerja tugas apa yang harus dilakukan, harapan apa yang harus dipenuhi pekerja, dan menjelaskan bagaimana pemimpin mengakui pencapaian pekerja terkait keselamatan. Artinya, pemimpin secara berkelanjutan mengecek kinerja keselamatan pekerja. Rata-rata tertinggi ditunjukkan pada indikator pertanyaan SL18 dengan nilai rata-rata sebesar 3.73 dalam kategori tinggi. Nilai tersebut juga menunjukkan bahwa pemimpin menangani keselamatan kerja secara proaktif dan menyeluruh.

Tabel 7
Deskripsi Jawaban Responden Variabel *Safety Climate*

Item	Pernyataan	Skor Jawaban					Mean	Kategori
		1	2	3	4	5		
SC1	Keselamatan saya dan rekan kerja adalah hal yang sangat penting bagi PT. FULICA	1	14	20	22	13	3.46	Tinggi
SC2	PT. FULICA sering memperbarui standar keselamatan	0	10	21	26	13	3.60	Tinggi
SC3	Pekerja didalam PT. FULICA selalu meningkatkan kinerja keselamatan, meskipun kinerja sebelumnya sudah aman.	0	11	23	22	14	3.56	Tinggi
SC4	PT. FULICA menekankan pentingnya untuk mengikuti aturan keselamatan	3	11	21	22	13	3.44	Tinggi
Nilai Rata-Rata Variabel <i>Safety Climate</i>							3.51	Tinggi

Sumber : Diolah peneliti berdasarkan kuisisioner, 2022

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa nilai rata-rata secara keseluruhann dari variabel *safety climate* sebesar 3.51 sehingga dapat diartikan bahwa pernyataan *safety climate* mengenai gambaran tentang kondisi keselamatan ditempat kerja terhadap pekerja konstruksi

di PT. Fulica Manokwari dalam kategori tinggi. Artinya, pekerja melihat bahwa organisasi mementingkan dan meningkatkan keselamatan dalam bekerja, serta menekankan kepada pekerja aturan keselamatan dan menjelaskan standar keselamatan yang harus dicapai pekerja.

Tabel 8
Deskripsi Jawaban Responden Variabel *Perceived Risk*

<i>Perceived Risk</i>			Skor Jawaban					Mean	Kategori
Indikator	Item	Pernyataan	1	2	3	4	5		
<i>Perceived Susceptibility</i>	PR1	Menurut saya, ketika terjadi kecelakaan kerja hal tersebut dapat mengganggu kesehatan saya	3	8	20	26	13	3.54	Tinggi
	PR2	Menurut saya, ketika	2	6	29	22	11	3.49	Tinggi

		terjadi kecelakaan kerja hal tersebut dapat menyebabkan dampak yang serius bagi kehidupan saya								
	PR3	Menurut saya, ketika terjadi kecelakaan kerja hal tersebut dapat menyebabkan dampak yang signifikan bagi kehidupan saya	1	9	31	18	11	3.41	Tinggi	
Nilai Rata-Rata Indikator <i>Perceived Susceptibility</i>								3.48	Tinggi	
<i>Perceived Severity</i>	PR4	Saya merasa bahwa saya berisiko mengalami kecelakaan kerja	4	6	29	22	9	3.37	Sedang	
	PR5	Saya merasa bahwa kemungkinan besar atau minimal sekali saya akan mengalami kecelakaan kerja	0	8	28	21	13	3.56	Tinggi	
	PR6	Saya merasa bahwa kemungkinan saya mengalami kecelakaan kerja adalah terjadi atau tidak sama sekali	1	7	23	26	13	3.61	Tinggi	
Nilai Rata-Rata Indikator <i>Perceived Severity</i>								3.51	Tinggi	
Nilai Rata-Rata Variabel <i>Perceived Risk</i>								3.49	Tinggi	

Sumber: Data diolah peneliti hasil kuisioner, 2022

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa nilai rata-rata secara keseluruhan dari variabel *perceived risk* sebesar 3.49 sehingga dapat diartikan bahwa pernyataan *perceived risk* terhadap pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari dikategorikan tinggi. Data pada tabel tersebut dapat diketahui bahwa nilai frekuensi jawaban dan rata-rata untuk indikator *perceived susceptibility* dan *perceived severity*, antara lain sebagai berikut:

1. *Perceived Susceptibility*

Dapat dilihat berdasarkan hasil tabel maka diketahui bahwa indikator *perceived susceptibility* secara keseluruhan memiliki nilai rata-rata 3.48 nilai tersebut mengartikan bahwa *perceived susceptibility* pada responden pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari tergolong dalam kategori tinggi. Nilai tersebut menunjukkan bahwa keyakinan responden mengenai peluang dalam mengalami suatu hal yang dapat merugikan keselamatan. Rata-rata nilai tertinggi untuk indikator ini ditunjukkan oleh pernyataan PR1 diketahui sebagian responden memberikan dengan nilai mean indeks Hasil Jawaban Responden Variabel *Safety Behavior* Berikut adalah distribusi jawaban responden pekerja konstruksi di PT. Fulica

sebesar 3.54 atau setara dalam kategori tinggi. Hal ini menjelaskan bahwa para pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari mengartikan bahwa ketika terjadi kecelakaan kerja maka hal tersebut dapat mengganggu kesehatan mereka.

2. *Perceived Severity*

Dapat dilihat berdasarkan hasil tabel maka diketahui bahwa indikator *perceived severity* secara keseluruhan memiliki nilai rata-rata 3.51 nilai tersebut mengartikan bahwa *perceived severity* pada responden pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari tergolong dalam kategori tinggi. Nilai tersebut menunjukkan bahwa keyakinan responden mengenai keyakinan tentang besarnya risiko dari mengalami suatu bahaya. Rata-rata nilai tertinggi untuk indikator ini ditunjukkan oleh pernyataan PR6 diketahui sebagian responden memberikan dengan nilai mean indeks sebesar 3.61 atau setara dalam kategori tinggi. Hal ini menjelaskan bahwa para pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari mengartikan bahwa kemungkinan mereka akan mengalami kecelakaan kerja adalah terjadi atau tidak sama sekali.

Manokwari berdasarkan penjabaran dari masing-masing indikator variabel *safety behavior*:

Tabel 9
Deskripsi Jawaban Responden Variabel *Safety Behavior*

<i>Safety Behavior</i>			Skor Jawaban					Mean	Kategori
Indikator	Item	Pernyataan	1	2	3	4	5		
<i>Safety Compliance</i>	SB1	Saya menggunakan semua peralatan keselamatan yang diperlukan	0	11	21	26	12	3.56	Tinggi

		ditempat kerja							
	SB2	Saya menggunakan prosedur keselamatan yang benar untuk melakukan pekerjaan ditempat kerja	2	9	19	25	15	3.60	Tinggi
	SB3	Saya memastikan tingkat keamanan tertinggi ketika melakukan pekerjaan	2	6	16	27	19	3.79	Tinggi
Nilai Rata-Rata Indikator Safety Compliance								3.65	Tinggi
<i>Safety Participation</i>	SB4	Saya mengusulkan program pencegahan keselamatan didalam organisasi	1	13	19	25	12	3.49	Tinggi
	SB5	saya melakukan upaya ekstra untuk meningkatkan keselamatan ditempat kerja	2	3	28	25	12	3.60	Tinggi
	SB6	Saya secara sukarela menjalankan tugas atau aktivitas yang membantu meningkatkan keselamatan kerja	2	3	22	26	17	3.76	Tinggi
Nilai Rata-Rata Indikator Safety Compliance								3.62	Tinggi
Nilai Rata-Rata Variabel Safety Behavior								3.63	Tinggi

Sumber: Data diolah peneliti hasil kuisioner, 2022

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa nilai rata-rata secara keseluruhann dari variabel *safety behavior* sebesar 3.63 artinya bahwa pernyataan *safety*

behavior terhadap pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari dikategorikan tinggi. Nilai tersebut mengartikan bahwa upaya mereka dalam meminimalkan atau

mencegah kecelakaan kerja yang mencakup *safety compliance* (kepatuhan keselamatan) dan *safety participation* (partisipasi keselamatan) adalah tinggi. Data pada tabel tersebut dapat diketahui bahwa nilai frekuensi jawaban dan rata-rata untuk indikator *safety compliance* dan *safety participation* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari, antara lain sebagai berikut:

1. *Safety Compliance*

Berdasarkan hasil tabel dapat diketahui bahwa indikator *safety compliance* pada *safety behavior* secara keseluruhan memiliki nilai rata-rata 3.65. Nilai tersebut mengartikan bahwa *safety compliance* pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari tergolong dalam kategori tinggi. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kepatuhan pada prosedur keselamatan yang benar dan penggunaan alat pelindung diri yang diperlukan untuk menjaga keselamatan ditempat kerja adalah tinggi. Rata-rata nilai tertinggi untuk indikator ini ditunjukkan oleh pernyataan SB3 diketahui sebagian besar responden memberikan dengan nilai mean indeks sebesar 3.79 setara dengan kategori tinggi Hasil tersebut memberikan arti bahwa para pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari memastikan tingkat keamanan tertinggi ketika melakukan pekerjaan.

2. *Safety Participation*

Berdasarkan hasil tabel maka dapat diketahui bahwa indikator *safety*

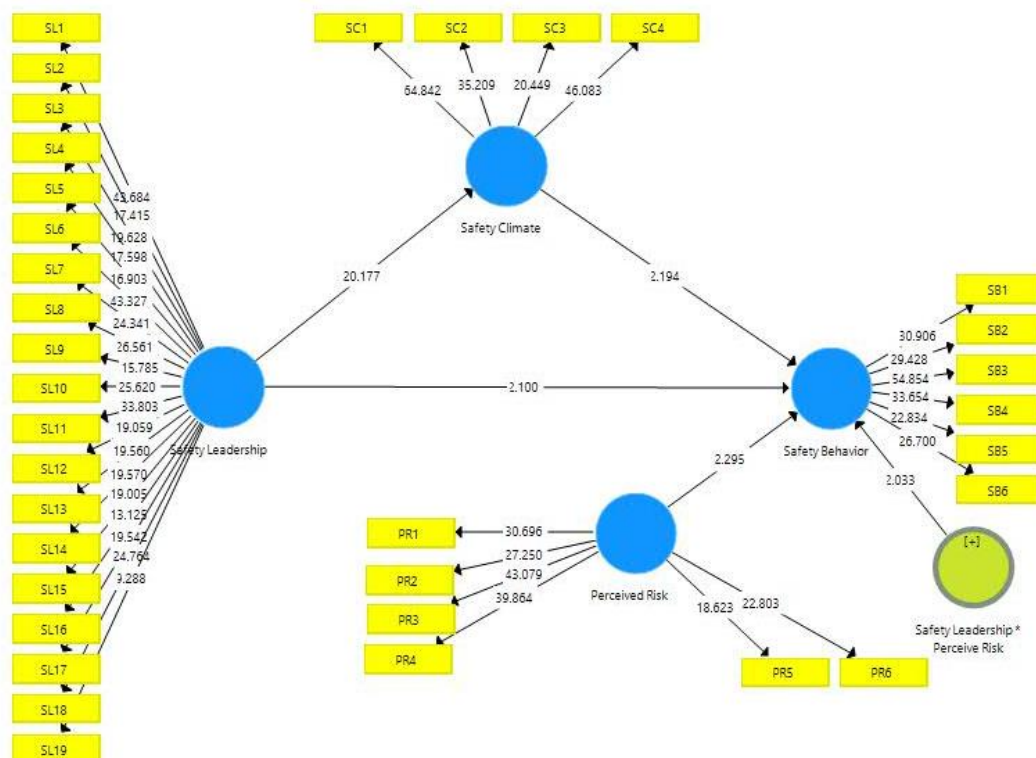
participation pada *safety behavior* secara keseluruhan memiliki nilai rata-rata 3.62 dan dalam kategori tinggi. Nilai tersebut mengartikan bahwa responden membantu rekan kerja dengan masalah terkait keselamatan, berpartisipasi dalam kegiatan untuk meningkatkan keselamatan, menghadiri pertemuan keselamatan, dan membantu mengembangkan lingkungan yang mendukung keselamatan. Rata-rata nilai tertinggi untuk indikator ini ditunjukkan oleh pernyataan SB6 memiliki nilai rata-rata sama sebesar 3,76 atau dalam kategori tinggi. Hasil tersebut memberikan arti bahwa para pekerja konstruksi secara sukarela menjalankan tugas atau aktivitas yang membantu meningkatkan keselamatan kerja.

Analisis Model Struktural

Inner Model

Pengujian inner model atau *model structural* dilakukan untuk melihat koefisien determinasi, *predictive relevance*, *goodness of fit*, estimasi koefisien jalur dan koefisien parameter. Setelah mengetahui hubungan yang signifikan antar variabel, selanjutnya dapat disimpulkan hipotesis terkait dengan *safety leadership*, *safety climate*, *perceived risk*, dan *safety behavior* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari. Pengujian hipotesis dilakukan dengan pengujian inner model atau *model structural*.

Gambar 2
Diagram Jalur Inner Model PLS



Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi berfungsi untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen yang tersebar antara nol hingga satu (Ghozali, 2008). Koefisien determinasi dapat dilihat dalam Tabel R-square. Cara mengetahui seberapa besar nilai koefisien determinasi adalah dengan mengkalikan nilai R-square dengan 100%, apabila

hasilnya lebih dari 67% maka mengindikasikan koefisien determinasi yang baik, apabila kurang dari 67% namun lebih dari 33% mengindikasikan koefisien determinasi yang moderat, dan apabila kurang dari 33% namun lebih dari 19% mengindikasikan koefisien daterminasi yang lemah (Ghozali, 2008). Berikut adalah hasil pengujian yang menunjukkan nilai koefisien determinasi:

Tabel 10
Nilai R-square

Variabel	R-square
<i>Safety Behavior</i>	0.705
<i>Safety Climate</i>	0.673

Sumber : Diolah peneliti, 2022

Berdasarkan Tabel diketahui nilai R-Square untuk variabel *safety behavior* adalah sebesar 0,705 yang berarti bahwa

70,5% yang artinya *safety behavior* dapat dipengaruhi oleh variabel *safety leadership*, *safety climate*, *perceived risk*, dan *safety*

*leadership*perceived risk*. Sedangkan sisanya sebesar 29,5% dipengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian ini. Nilai *R-square* sebesar 0,673 berarti bahwa 67,3% variasi *safety climate* dipengaruhi oleh variabel *safety leadership*. Sedangkan sisanya sebesar 32,7% dipengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian ini.

Predictive Relevance

Predictive relevance digunakan untuk mengukur seberapa baik nilai observasi yang dihasilkan oleh model (Ghozali, 2008). Nilai dari *predictive relevance* dapat diketahui melalui perhitungan *Q-square* sebagai berikut:

$$\begin{aligned} Q\text{ Square} &= 1 - (1 - R_1^2) \times (1 - R_2^2) \times (1 - R_3^2) \\ &= 1 - (1 - 0,705) \times (1 - 0,673) \\ &= 1 - (0,295) \times (0,327) \\ &= 1 - 0,096465 \\ &= 0,903535 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan *Q-square* diatas, maka dapat diketahui bahwa model memiliki nilai *predictive relevance*

sebesar 0,903535 atau 90,35%. Ini berarti bahwa model analisis mempunyai *predictive relevance* yang sangat baik. Artinya, model yang digunakan dapat menjelaskan informasi yang ada dalam data penelitian sebesar 90,35%.

Goodness of Fit

Goodness of fit merupakan pengujian kecocokan atau kesesuaian antara hasil pengamatan (frekuensi pengamatan) tertentu dengan frekuensi yang diperoleh berdasarkan nilai harapannya (frekuensi teoritis). Evaluasi dengan menghitung *goodness of fit* (GoF) dengan menggunakan acuan pengukuran GoF adalah nilai rata-rata AVE, dengan nilai rata-rata *R-Square*. Nilai tersebut ditentukan berdasarkan tiga kriteria, yaitu *goodness of fit* = 0,10 (GoF) bernilai kecil, *goodness of fit* = 0,25 (GoF) bernilai sedang, *goodness of fit* = 0,36 (GoF) bernilai besar. Adapun nilai *goodness of fit* dapat diketahui melalui perhitungan berikut:

Tabel 11
Nilai AVE dan R-Square

Variabel	Nilai AVE	Nilai R-Square
<i>Safety Behavior</i>	0.784	0.705
<i>Safety Climate</i>	0.823	0.673
Rata-rata	0.804	0.689

$$\begin{aligned} \text{Goodness of Fit} &= \sqrt{AVE \times R^2} \\ &= \sqrt{0.804 \times 0.689} \\ &= \sqrt{0.554} \\ &= 0.744 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan sesuai tabel maka dapat diketahui bahwa nilai *goodness of fit* nilai rata-rata AVE sebesar 0,804, sedangkan nilai rata-rata *R*² sebesar 0,689 pada penelitian ini memiliki hasil sebesar 0,744 (GoF Besar). Sehingga

dalam penelitian ini berarti bahwa adanya kecocokan atau kesesuaian antara hasil pengamatan dengan frekuensi yang diperoleh berdasarkan nilai harapan.

Pengujian Hipotesis

Setelah dilakukan pengujian validitas, reliabilitas serta mengetahui hasil *goodness of fit* maka langkah selanjutnya melakukan uji hipotesis. Dalam pengujian hipotesis penelitian ini didasari dengan

pengujian nilai signifikansi atau nilai *t-statistic*. Pengujian didasarkan dengan nilai signifikansi >1.96 pada taraf signifikansi 5% maka terdapat pengaruh antar variabel dan hipotesis diterima. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan berdasarkan pendapat Ghozali (2015) yang mengungkapkan bahwa dalam pengujian hipotesis diperlukan tiga syarat yang harus terpenuhi untuk menunjukkan efek secara penuh dalam penelitian, diantaranya sebagai berikut :

1. Menjelaskan adanya hubungan yang signifikan antara variabel independen dengan mediasi.
2. Menjelaskan adanya hubungan yang signifikan antara variabel mediasi dengan dependen.
3. Adanya hubungan antara variabel independen dan dependen menjadi tidak signifikan ketika variabel mediasi dimasukkan kedalam model penelitian.

Tabel 12
Uji Hipotesis Pengaruh Langsung

Path	Nilai Koefisien	P-values	T statistics	Keterangan	Kesimpulan
<i>Safety Leadership</i> → <i>Safety Behavior</i>	0.362	0.036	2.100	Signifikan	H ₁ diterima
<i>Safety Leadership</i> → <i>Safety Climate</i>	0.820	0.000	20.177	Signifikan	H ₂ diterima
<i>Safety Climate</i> → <i>Safety Behavior</i>	0.290	0.029	2.194	Signifikan	H ₃ diterima
<i>Safety Leadership</i> * <i>Perceived Risk</i> → <i>Safety Behavior</i>	-0.114	0.043	2.033	Signifikan	H ₅ ditolak

Sumber : Diolah Data PLS, 2022

Tabel 13
Uji Hipotesis Pengaruh Tidak Langsung

Path	Nilai Koefisien	P-values	T statistics	Keterangan	Kesimpulan
<i>Safety Leadership</i> → <i>Safety Climate</i> → <i>Safety Behavior</i>	0.238	0.033	2.143	Signifikan	H ₄ diterima (<i>part mediation</i>)

Sumber : Data diolah peneliti, 2022

Dari hasil pengujian hipotesis yang dilakukan pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari menunjukkan bahwa *Safety Leadership* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Safety Behavior*. Hasil ini diperoleh dari perhitungan nilai *t-statistics* sebesar 2.100, *p-value* sebesar 0.036, sedangkan untuk koefisien jalur sebesar 0.362 adalah positif. *Safety leadership* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *safety climate*. Hasil ini diperoleh dari perhitungan nilai *t-statistics* sebesar 20.177, *p-value* sebesar 0,000,

sedangkan untuk koefisien jalur sebesar 0.820 adalah positif. *Safety climate* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *safety behavior*. Hasil ini diperoleh dari perhitungan nilai *t-statistics* sebesar 2.194, *p-value* sebesar 0,029, sedangkan untuk koefisien jalur sebesar 0.290 adalah positif. *Safety leadership* mampu mempengaruhi secara langsung *safety behavior* tanpa melalui atau melibatkan *safety climate*. Berdasarkan hasil yang diperoleh dari perhitungan nilai *t-statistics* sebesar 2,143, *p-value* sebesar 0,033 pada tingkat signifikansi 5%, sedangkan untuk koefisien

jalur sebesar 0,238 secara positif. pengaruh langsung yang diberikan oleh *safety leadership* terhadap *safety behavior* memiliki koefisien lebih besar dibandingkan dengan pengaruh tidak langsung. Artinya, pengaruh langsung memiliki pengaruh yang lebih besar dibandingkan pengaruh tidak langsung. Hal ini menunjukkan bahwa variabel *safety climate* memediasi secara sebagian.

Dari hasil pengujian hipotesis 5 yang dilakukan pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari dapat disimpulkan

bahwa *perceived risk* memoderasi (memperlemah) hubungan *safety leadership* terhadap *safety behavior*. Hasil penelitian diperoleh dari perhitungan nilai *t-statistics* sebesar 2.033, *p-value* sebesar 0.043, sedangkan untuk koefisien jalur sebesar -0.114 secara negatif. Dengan demikian, hipotesis kelima *safety leadership* terhadap *safety behavior* dengan moderasi *perceived risk* ditolak. Moderasi yang dihasilkan pada penelitian ini memiliki pengaruh negatif dan signifikan artinya *perceived risk* memiliki peranan namun melemahkan pengaruh positif antara *safety leadership* dan *safety behavior*. Ketika *perceived risk* meningkat maka akan mengurangi pengaruh *safety leadership* dan *safety behavior*. Sebaliknya, ketika *perceived risk* menurun maka akan meningkatkan pengaruh positif *safety leadership* terhadap *safety behavior*.

DISKUSI

Pengujian hipotesis pertama diterima. *Safety Leadership* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Safety Behavior* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari. Pengujian hipotesis kedua diterima. *Safety Leadership*

berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Safety Climate* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari. Pengujian hipotesis ketiga diterima. *Safety Climate* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Safety Behavior* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari. Pengujian hipotesis keempat diterima. *Safety Leadership* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Safety Behavior* dengan dimediasi oleh *Safety Climate* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari. Pengujian hipotesis kelima ditolak. *Perceived risk* memoderasi hubungan secara negatif antara *Safety Leadership* terhadap *Safety Behavior* pada pekerja konstruksi di PT. Fulica Manokwari.

Diskusi penelitian menunjukkan bahwa Perusahaan konstruksi harus mengembangkan strategi manajemen berdasarkan kepemimpinan keselamatan dan mengembangkan perilaku keselamatan dari empat aspek yaitu memberikan pengaruh dan menjadi panutan, memberikan motivasi dan pembinaan terkait keselamatan, peduli pada keselamatan kerja pekerja secara individu maupun kelompok terkait keselamatan, melakukan kontrol dan evaluasi terkait keselamatan. Perusahaan konstruksi juga harus memperhatikan gambaran pekerja mengenai keselamatan kerja perusahaan diantara kepemimpinan keselamatan dan upaya pekerja dalam mencegah kecelakaan kerja. Pekerja meningkatkan keselamatan kerja dengan menjadikan keselamatan kerja penting bagi organisasi, perusahaan memperbarui standar keselamatan kerja, perusahaan menjadikan pekerja selalu meningkatkan kinerja, dan perusahaan menekankan pentingnya untuk patuh pada aturan keselamatan kerja.

Perusahaan konstruksi harus memperkuat manajemen risiko yang

dirasakan pekerja. Perusahaan konstruksi harus membantu pekerja memahami persepsi risiko mengenai kemungkinannya dalam mengalami hal yang dapat merugikan keselamatan kerja dan persepsi pekerja mengenai besarnya risiko apabila ia mengalami suatu bahaya. Hal tersebut bertujuan untuk mengurangi persepsi risiko pekerja sehingga dapat meningkatkan efektivitas kepemimpinan keselamatan dalam meningkatkan perilaku aman pada pekerja. Tempat penelitian yang bersifat temporer, dimana dalam melakukan penyebaran kuisioner kurang maksimal dikarenakan proses pengisian terganggu oleh kondisi lingkungan pekerja yang sangat kompleks, sehingga untuk penelitian selanjutnya disarankan untuk melakukan penelitian pada lingkungan kerja yang menetap. Penilaian *safety behavior* dalam penelitian ini tidak independen karena dinilai oleh karyawan itu sendiri (*self assesment*), sehingga akan menimbulkan keraguan apakah assesment tersebut dilakukan secara objektif atau tidak dan apakah hasil *self assesment* tersebut telah benar – benar memcerminkan *safety behavior* pada pekerja di PT. Fulica Manokwari. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan agar penilaian *safety behavior* dapat dilaksanakan oleh pemimpin perusahaan atau supervisor.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi, E. N., Eliyana, A., & Hamidah. (2021). An empirical analysis of safety behaviour: A study in MRO business in Indonesia. *Heliyon*, 7(2), e06122. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2021.e06122>
- Bae, S. Y., & Chang, P. J. (2021). The effect of coronavirus disease-19 (COVID- 19) risk perception on behavioural intention towards ‘untact’ tourism in South Korea during the first wave of the pandemic (March 2020). *Current Issues in Tourism*, 24(7), 1017–1035. <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1798895>
- Choi, B., Jebelli, H., & Lee, S. H. (2019). Feasibility analysis of electrodermal activity (EDA) acquired from wearable sensors to assess construction workers’ perceived risk. *Safety Science*, 115(January), 110–120. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.01.022>
- Della, R. H. (2020). The study of safety behavior in ferry transport. *Safety Science*, 131(May), 104912. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104912>
- Elmoujaddidi, F., & Bachir, A. (2020). Perceived risk, safety climate and safety behavior on Moroccan construction sites. *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, 26(1), 121–128. <https://doi.org/10.1080/10803548.2018.1546461>
- Fang, D., Huang, Y., Guo, H., & Lim, H. W. (2020). LCB approach for construction safety. *Safety Science*, 128(October 2019), 104761. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104761>
- Gaang, B., Choi, B., Jebelli, H., & Lee, S. (2021). Journal of Building Engineering Assessment of construction workers’ perceived risk using physiological data from wearable sensors : A machine learning approach. *Journal of Building Engineering*, 42(March), 102824. <https://doi.org/10.1016/j.jobbe.2021.102824>

- Gracia, F. J., Tomás, I., Martínez-Córcoles, M., & Peiró, J. M. (2020). Empowering leadership, mindful organizing and safety performance in a nuclear power plant: A multilevel structural equation model. *Safety Science*, *123*(November 2019), 104542. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.104542>
- Gunawan, A. (2020, September 16). Jumlah Pekerja Konstruksi yang Sudah & Belum Bersertifikasi Timpang. Retrieved Desember 14, 2021, from [bisnis.com: https://ekonomi.bisnis.com/read/20200916/45/1292638/jumlah-pekerja-konstruksi-yang-sudah-belum-bersertifikasi-timpang](https://ekonomi.bisnis.com/read/20200916/45/1292638/jumlah-pekerja-konstruksi-yang-sudah-belum-bersertifikasi-timpang)
- Ji, M., Liu, B., Li, H., Yang, S., & Li, Y. (2019). Journal of Air Transport Management The effects of safety attitude and safety climate on flight attendants' proactive personality with regard to safety behaviors. *Journal of Air Transport Management*, *78*(199), 80–86. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.05.003>
- Kim, S., Kim, P. B., & Lee, G. (2021). Predicting hospitality employees' safety performance behaviors in the COVID-19 pandemic. *International Journal of Hospitality Management*, *93*, 102797. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2020.102797>
- Jakarta (2019, Januari 14). Strengthening the roles of Indonesian OSH Council to provide better protection for young workers. Retrieved Desember 14, 2021, from [ilo.org: https://www.ilo.org/jakarta/info/public/pr/WCMS_664142/lang-en/index.htm](https://www.ilo.org/jakarta/info/public/pr/WCMS_664142/lang-en/index.htm)
- Lee, B. G., Choi, B., Jebelli, H., & Lee, S. H. (2021). Assessment of construction workers' perceived risk using physiological data from wearable sensors: A machine learning approach. *Journal of Building Engineering*, *42*(June), 102824. <https://doi.org/10.1016/j.jobbe.2021.102824>
- Lee, Y., Lu, T., Chia, C., & Chang, G. (2019). A multilevel approach on empowering leadership and safety behavior in the medical industry : The mediating effects of knowledge sharing and safety climate. *Safety Science*, *117*(February), 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.03.022>
- Loosemore, M., Sunindijo, R. Y., & Zhang, S. (2020). Comparative Analysis of Safety Climate in the Chinese, Australian, and Indonesian Construction Industries. *Journal of Construction Engineering and Management*, *146*(12), 04020129. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)co.1943-7862.0001934](https://doi.org/10.1061/(asce)co.1943-7862.0001934)
- Mawi, M. S. (2021). Inilah Sederet Kecelakaan Kerja di Bidang Konstruksi. Retrieved Desember 14, 2021, from [mawisaranasamawi.com: https://mawisaranasamawi.com/kecelakaan-kerja-bidang-konstruksi/](https://mawisaranasamawi.com/kecelakaan-kerja-bidang-konstruksi/)
- Malesza, M., and M. C. Kaczmarek. 2020. "Predictors of anxiety during the COVID-19 pandemic in Poland." *Pers. Individual Differ.* *170* (10): 110419. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2020.110419>.
- Newaz M. T., Davis, P., Jefferies, M., & Pillay, M. (2019). Using a psychological contract of safety to predict safety climate on construction sites. *Journal of Safety Research*, *68*(xxxx), 9–19.

- <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2018.10.012>
- Ningtyas, AP, & Yulianti, P. (2021). Kinerja Keselamatan Pengemudi Daring: Pekerjaan Sebagai Panggilan dan Keterlibatan Kerja. *Jurnal Ilmiah MEA (Manajemen, Ekonomi, dan Akuntansi)*, 5(3), 758–772. <https://doi.org/10.31955/mea.v5i3.1477>
- Omatule Onubi, H., Yusof, N., & Sanusi Hassan, A. (2021). Perceived COVID-19 Safety Risk and Safety Behavior on Construction Sites: Role of Safety Climate and Firm Size. *Journal of Construction Engineering and Management*, 147(11), 04021153. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)co.1943-7862.0002201](https://doi.org/10.1061/(asce)co.1943-7862.0002201)
- Xue, Y., Fan, Y., & Xie, X. (2020). Journal of Loss Prevention in the Process Industries Relation between senior managers ' safety leadership and safety behavior in the Chinese petrochemical industry. *Journal of Loss Prevention in the Process Industries*, 65(August 2019), 104142. <https://doi.org/10.1016/j.jlp.2020.104142>
- Zhang, J., Xie, C., Wang, J., Morrison, A. M., & Coca-stefaniak, J. A. (2020). *Responding to a major global crisis : the effects of hotel safety leadership on employee safety behavior during COVID-19*. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-04-2020-0335>