

PENGARUH USIA, JENIS KELAMIN, STATUS PENDIDIKAN, DAN MASA KERJA TERHADAP PERSEPSI IKLIM KESELAMATAN DARI PENGEMUDI PT XYZ YOGYAKARTA

Anthonius Dhinar Hasto Wisnugroho¹, Rini Dharmastiti², Muslikhin Hidayat³

¹Magister Teknik Sistem, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada
Jalan Teknik Utara No 3, Berek, Caturtunggal, Depok, Sleman, 55281

²Departemen Teknik Mesin dan Industri, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada

³Departemen Teknik Kimia, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada

Email Korespondensi: anthonius.dhinar.h@mail.ugm.ac.id

ABSTRAK

Salah satu perusahaan teknologi yang berfokus pada layanan angkutan transportasi *online* melalui layanan jasa transportasi sepeda motor di Yogyakarta memiliki pengemudi sekitar 20.000 orang. Terdapat risiko kecelakaan kerja yang tinggi saat menjalankan pekerjaannya sebagai pengemudi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh karakteristik demografi seperti usia, jenis kelamin, status pendidikan dan masa bekerja terhadap seberapa besar persepsi iklim keselamatan pengemudi tersebut, sehingga diharapkan diperoleh rekomendasi untuk menurunkan kecelakaan kerja dan menaikkan persepsi iklim keselamatan. Jenis penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kuantitatif menggunakan desain *cross sectional*. Penelitian ini berlangsung pada bulan Desember 2018 - Februari 2019 dengan total sampel 339 responden. Pengambilan sampel dilakukan dengan metode *simple random sampling*. Alat ukur yang digunakan adalah dalam bentuk kuesioner NOSACQ-50 yang dimodifikasi sehingga berjumlah hanya 27 pernyataan yang terdiri dari tujuh dimensi iklim keselamatan. Penyebaran kuesioner dibagikan kepada responden dengan dua cara, yaitu secara online (*via google form* <https://goo.gl/forms/4YSdVFtWttRgEpd73>) dan secara langsung (peneliti membagikan kuesioner langsung kepada pengemudi yang sedang istirahat). Hasil penelitian menunjukkan bahwa skor rata-rata persepsi iklim keselamatan lebih tinggi pada kategori usia lebih dari 50 tahun (skor 3,28), jenis kelamin laki-laki (3,13), tingkat pendidikan Diploma (3,18), masa kerja 8 tahun (3,23) dibandingkan dengan usia yang lebih muda, jenis kelamin perempuan, tingkat pendidikan yang lain, masa kerja yang lebih singkat. Jika dilihat setiap dimensi dari iklim keselamatan tersebut, dimensi Keadilan dalam Manajemen Keselamatan Kerja memiliki skor rata-rata terendah dibandingkan dengan dimensi yang lain.

Kata kunci: persepsi iklim keselamatan, pengemudi sepeda motor, resiko keselamatan kerja

ABSTRACT

*One technology company that focuses on online transportation services through motorcycle transportation services in Yogyakarta has around 20,000 drivers. There is a high risk of work accidents when carrying out his work as a driver. This study aims to determine the effect of demographic characteristics such as age, sex, educational status and working period on how much the perception of the driver's safety climate, so that recommendations are obtained to reduce workplace accidents and increase the perception of the safety climate. This type of research is descriptive with a quantitative approach using a cross sectional design. This research took place in December 2018 - February 2019 with a total sample of 339 respondents. Sampling is done by simple random sampling method. The measuring instrument used was in the form of a modified NOSACQ-50 questionnaire so that there were only 27 statements consisting of seven dimensions of the safety climate. Distribution of questionnaires was distributed to respondents in two ways, namely online (*via google form* <https://goo.gl/forms/4YSdVFtWttRgEpd73>) and directly (the researcher shared the questionnaire directly with the driver who was taking a break). The results showed that the average score of safety climate perceptions was higher in the age group more than 50 years (score 3.28), male gender (3.13), education level Diploma (3.18), work period of 8 year (3.23) compared to younger age, female gender, other levels of education, shorter work*

period. When viewed from each dimension of the safety climate, the dimension of Justice in Work Safety Management has the lowest average score compared to the other dimensions.

Keywords: *perception of climate of safety, motorbike driver, occupational safety risk*

PENDAHULUAN

Kementerian Perindustrian (Kemenperin) mencatat sektor industri menyumbang 20%-30% *Product Domestic Bruto* (PDB) Pertumbuhan tertinggi sektor industri terdapat pada industri logam dasar sebesar 10,6%, makanan minuman 9,94%, kimia farmasi di atas 8%, mesin dan perlengkapan 6,35%, serta alat angkut 5,63%. Dari banyak sektor industri yang ada terdapat empat sektor industri yang harus diperbaiki supaya potensi industri bisa maksimal yakni sektor kesehatan, kesiapan teknologi, pelatihan dan pendidikan dan efisiensi pasar tenaga kerja. Efisiensi pasar tenaga kerja harus dikembangkan kualitasnya sejalan dengan tumbuhnya ekonomi digital. Peningkatan kualitas tenaga kerja dapat dilakukan melalui pengembangan perusahaan rintisan (*startup*) digital [1].

PT XYZ adalah salah satu perusahaan rintisan (*startup*) teknologi yang berfokus pada layanan angkutan transportasi *online* melalui layanan jasa transportasi sepeda motor. Perusahaan ini memiliki 20.000 pengemudi. Pekerjaan sebagai pengemudi memiliki risiko yang tinggi. Data tentang kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas di Yogyakarta menyatakan bahwa ada fluktuasi dalam jumlah kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas setiap tahun, yaitu pada 2016 ada 3.777 kecelakaan lalu lintas dan 80.922 pelanggaran lalu lintas, pada 2017 ada 4.011 kecelakaan lalu lintas dan 154.472 pelanggaran di masa lalu. lalu lintas dan pada 2018 ada 3.003 kecelakaan lalu lintas dan 107.155 pelanggaran lalu lintas [2]. Data JogjaTribun tahun 2018 mencatat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas (LaLin) masih didominasi oleh kendaraan roda dua yaitu sepeda motor. Menurut profesi dan usia yang paling banyak terlibat kecelakaan lalu lintas adalah karyawan, pelajar, mahasiswa dan anak-anak berusia kurang dari 17 tahun (57%) yang termasuk dalam kelompok usia muda dan produktif, yakni usia 16-25 tahun, terbanyak kedua korban kecelakaan dari sisi usia adalah usia 51-60 tahun, dan ketiga usia 31-40 tahun. Penyebab kecelakaan tidak lepas dari beberapa hal, diantaranya penggunaan telepon selular saat berkendara, tidak mentaati tata tertib lalu lintas, melawan arus, tidak mengenakan helm, mabuk, dan usia pengemudi yang masih di bawah 17 tahun yang telah memiliki SIM C secara legal seharusnya belum diizinkan untuk memilikinya dikarenakan kelompok usia ini belum matang secara emosional sehingga menjadi salah satu penyebab meningkatnya kecelakaan lalu lintas di DIY [3].

Beberapa pengemudi yang bekerja di PT XYZ juga mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas. Sebuah teori bernama Teori Domino menyatakan bahwa kecelakaan kerja ditentukan oleh lima faktor yang diibaratkan sebagai kartu domino yang berdiri sejajar secara berurutan, dimana kelimanya akan membentuk suatu urutan terjadinya kecelakaan, faktor-faktor tersebut adalah faktor lingkungan sosial, kesalahan manusia, tindakan berbahaya dan kondisi berbahaya, kecelakaan dan luka [4]. Salah satu upaya yang dilakukan untuk mengatasi kecelakaan ditempat kerja adalah dengan melakukan pendekatan keselamatan kerja [5], dan salah satu cara pendekatan keselamatan yang banyak di gunakan serta fokus terhadap faktor manusia yaitu melalui iklim keselamatan [6]. Iklim Keselamatan dibangun oleh berbagai dimensi/faktor yang mendukung terciptanya iklim yang aman tersebut [7], yang berkaitan dengan persepsi iklim keselamatan dari karyawan dan dapat berpengaruh pada keseluruhan organisasi [8]. Iklim keselamatan pada pekerja dapat di pengaruhi oleh beberapa faktor demografi diantaranya usia, masa kerja, posisi jabatan dan tingkat pendidikan. Faktor demografi tersebut dapat mempengaruhi iklim keselamatan yang kemudian mempengaruhi perilaku keselamatan (*safety behaviour*) individu [9]. Faktor demografi tersebut dapat mempengaruhi iklim keselamatan yang kemudian mempengaruhi perilaku keselamatan [10].

Berdasarkan fakta-fakta ini, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh karakteristik demografi seperti usia, jenis kelamin, status pendidikan dan masa bekerja terhadap seberapa besar persepsi iklim keselamatan pengemudi. Unsur keunggulan dalam penelitian ini

adalah bahwa penelitian tentang iklim keselamatan transportasi *online* belum ada yang meneliti dan baru merupakan satu-satunya penelitian di Indonesia serta hasil penelitian ini dapat rekomendasikan dan masukkan bagi manajemen PT XYZ pada saat melakukan proses perekrutan pengemudi baru nantinya.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Desain penelitian yang digunakan adalah *cross sectional* yaitu penelitian yang dilakukan pada suatu waktu, satu kali, tidak ada *follow up*, untuk mencari hubungan antara variabel bebas (*independent*) dan variabel terikat (*dependent*). Penelitian ini berlangsung pada bulan Desember 2018 - Februari 2019 dengan total sampel 339 responden. Pengambilan sampel dilakukan dengan metode *simple random sampling* yaitu pengambilan sampel dari anggota populasi yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata dan karakteristik demografi (usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan dan masa bekerja) yang ada dalam populasi tersebut. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner NOSACQ-50 yang berisi 50 item pertanyaan terdiri dari tujuh dimensi pengukuran iklim keselamatan dengan masing-masing dimensi berisi 6-9 item pertanyaan. Item pertanyaan dibagi menjadi dua kelompok pernyataan, yaitu pernyataan positif berjumlah dan pernyataan negatif berjumlah.

Saat *pre-survey* di lapangan, peneliti mendapatkan evaluasi dan masukkan dari lebih 25 *driver* mengenai jumlah pernyataan di kuesioner NOSACQ-50 yang sangat banyak dan membutuhkan waktu yang lama dalam pengisiannya. Masukkan dari responden adalah pengurangan jumlah item pernyataan dari 50 pernyataan menjadi 25-30 pernyataan saja. Alasan responden memberikan evaluasi dan masukkan tersebut dikarenakan responden menjadi malas dalam pengisian kuesioner karena jumlah 50 pernyataan yang dianggap sangat banyak dan akan membutuhkan waktu yang lama dalam proses pengisian kuesioner dengan rata-rata waktu 15-25 menit untuk mengisi 1 kuesioner. Berdasarkan alasan tersebut, maka peneliti mengambil keputusan untuk mereduksi jumlah kuesioner menjadi 27 pernyataan yang mewakili setiap dimensi iklim keselamatan yaitu 1) Komitmen dan Kompetensi Manajemen, (2) Pemberdayaan Manajemen Keselamatan Kerja, (3) Keadilan Manajemen Keselamatan Kerja, (4) Komitmen Pekerja Terhadap Keselamatan Kerja, (5) Prioritas Keselamatan Pekerja dan Tidak Ditoleransinya Risiko Bahaya, (6) Pembelajaran, Komunikasi Keselamatan Dan Kepercayaan Terhadap Kompetensi Keselamatan Rekan Kerja, (7) Kepercayaan Terhadap keefektifan Sistem Keselamatan Kerja. [11]

Bentuk skala pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala Likert (termasuk Skala langsung), yaitu skala yang di isi langsung oleh responden. Sewaktu menanggapi pertanyaan dalam skala Likert, responden menentukan tingkat persetujuan mereka terhadap suatu pernyataan dengan memilih salah satu dari pilihan yang tersedia

Dalam melakukan pengukuran iklim keselamatan kerja ini, dalam menginterpretasikan hasil pengukuran pada setiap dimensinya dapat mengacu pada Tabel 1.

Tabel 1. Acuan Nilai Tiap Dimensi Hasil Pengukuran *Safety Climate* (Kines dkk., 2010)

No	Nilai Rata-Rata	Interpretasi
1	< 2.70	Level rendah, terbawah, membutuhkan perbaikan
2	2.70 – 2.99	Level cukup rendah, membutuhkan peningkatan
3	3.00 – 3.30	Cukup baik, membutuhkan peningkatan ringan
4	≥ 3.30	Level baik, yang harus dijaga dan ditingkatkan secara berkelanjutan

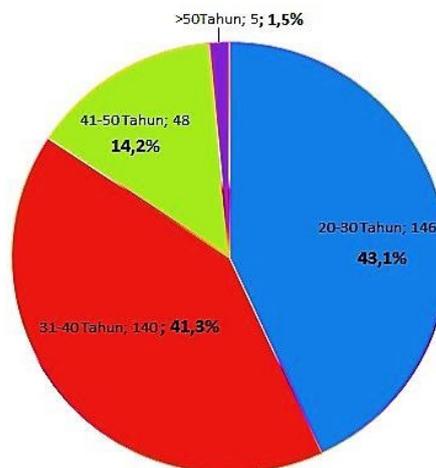
Langkah penelitian adalah sebagai berikut:

1. Sebelum melakukan penelitian, penulis terlebih dahulu melakukan studi literatur. Penulis mencari materi yang terkait dengan keselamatan iklim, dimensi dan pengukuran dimensi iklim keselamatan.
2. Setelah itu, peneliti menentukan populasi dan jumlah sampel pendorong penelitian PT XYZ di Kota Yogyakarta.
3. Setelah populasi dan sampel diperoleh, peneliti kemudian memodifikasi kuesioner naskah NOSACQ-50 asli (mendesain ulang kuesioner) di mana jumlah 50 pernyataan dalam 7 dimensi iklim keselamatan diubah menjadi 27 pernyataan dalam 7 dimensi dari iklim keamanan.
4. Langkah selanjutnya, menguji validitas dan reliabilitas kuesioner dengan n (jumlah responden) ditentukan oleh rumus. Jika valid dan dapat diandalkan, kuesioner dapat didistribusikan secara online dan langsung ke lapangan.
5. Setelah hasil kuesioner dikumpulkan, proses selanjutnya adalah proses pra-pengolahan data, di mana ada 4 tindakan yang harus dilakukan, yaitu:
 - a) Proses Pengeditan Data (*Editing*)
Merupakan proses memeriksa kuesioner yang telah diisi dengan melihat kelengkapan jawabannya.
 - b) Proses Pengkodean Data (*Coding*)
Merupakan proses pembuatan klasifikasi data dan memberikan kode atau nilai pada jawaban setiap pernyataan kuesioner.
 - c) Proses Input Data (*Entry*)
Merupakan proses memasukkan data dari kuesioner yang telah diberikan ke dalam Software Statistik, yaitu IBM SPSS Statistics 25. Data yang dimasukkan adalah data pada kuesioner yang lengkap atau yang hilang.
 - d. Proses Pembersihan Data (*Cleaning*)
Merupakan proses pengecekan kembali dan memastikan bahwa tidak ada kesalahan data yang tidak lengkap saat proses entry dilakukan. Setelah melakukan proses pembersihan data, proses selanjutnya adalah pengolahan data dan proses analisis data.
6. Setelah proses pre-pengolahan data selesai, langkah selanjutnya adalah proses analisis dan pengolahan data.
7. Setelah analisis dan pengolahan data selesai maka diperoleh hasil.

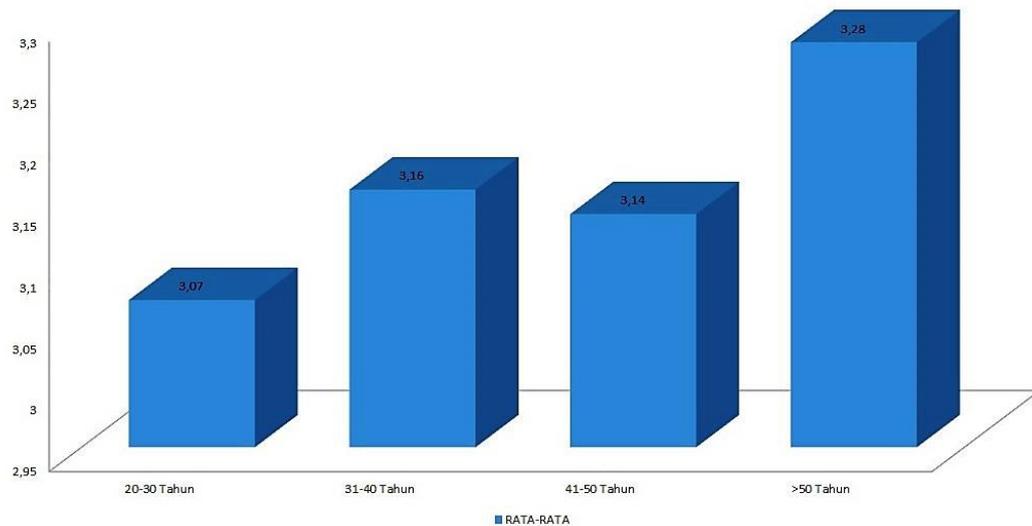
HASIL

Berdasarkan proses analisis dan pengolahan data maka didapatkan hasil sebagai berikut:

1. Variabel Usia



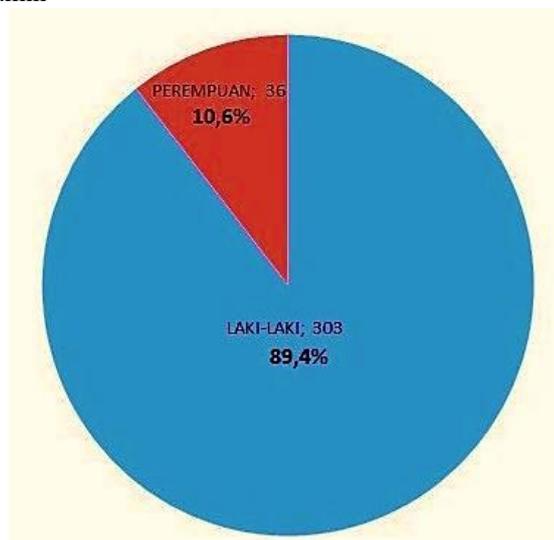
Gambar 1. Jumlah dan Prosentase Responden Karakteristik Demografi Variabel Usia



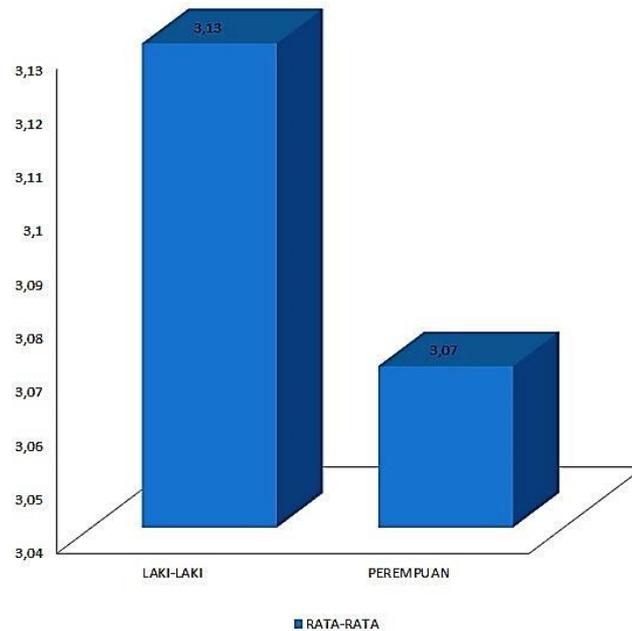
Gambar 2. Gambaran Iklim Keselamatan Kerja Berdasarkan Variabel Usia

Berdasarkan rangkuman jumlah dan prosentase responden karakteristik demografi variabel usia diketahui bahwa usia 20-30 tahun memiliki jumlah responden tertinggi, yaitu 146 responden dengan prosentase tertinggi 43,1%, sedangkan usia > 50 tahun memiliki jumlah responden paling sedikit, yaitu 5 responden dengan prosentase terendah sebesar 1,5% dan berdasarkan gambaran iklim keselamatan kerja kategori usia > 50 tahun memiliki skor rata-rata tertinggi yaitu 3,28.

2. Variabel Jenis Kelamin



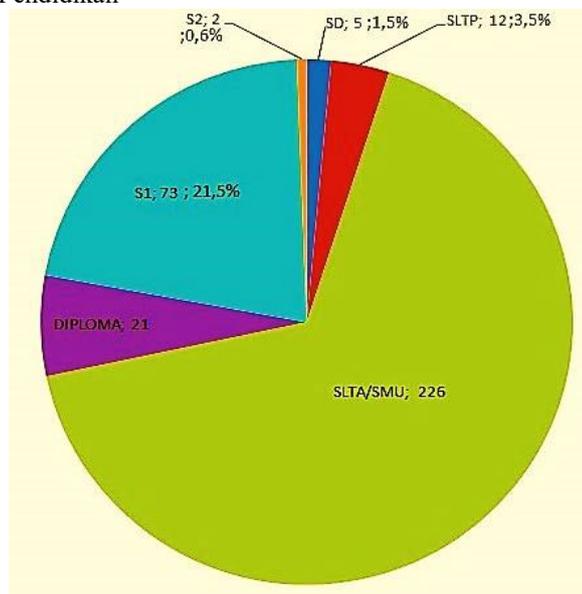
Gambar 3. Jumlah dan Prosentase Responden Karakteristik Demografi Variabel Jenis Kelamin



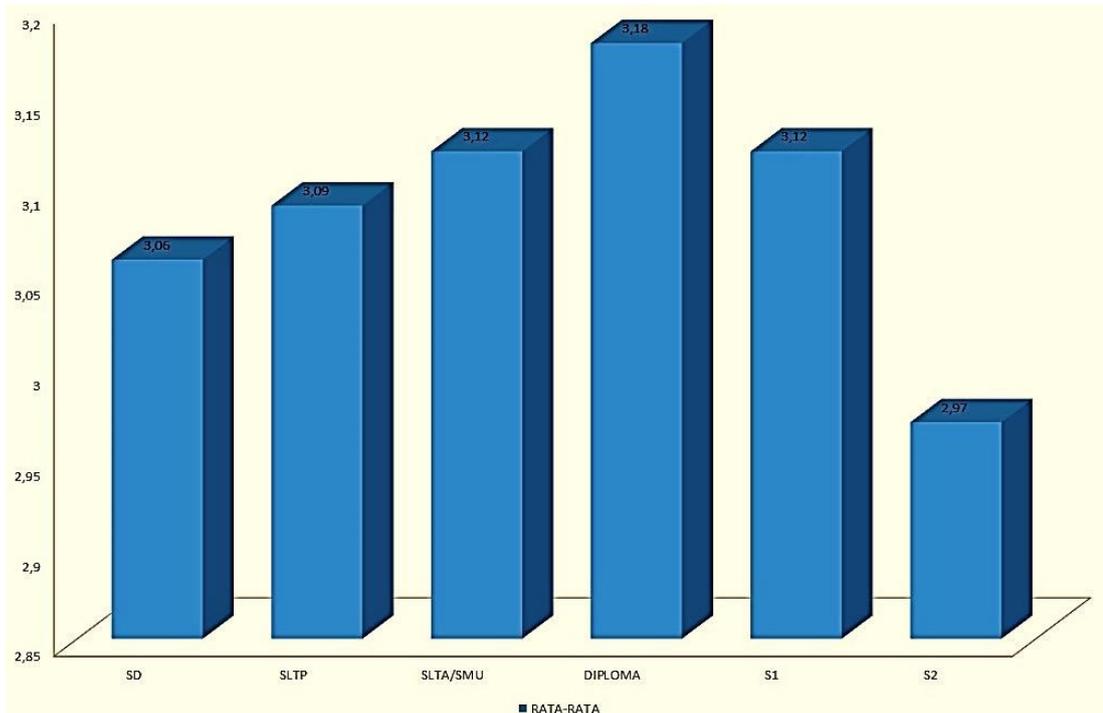
Gambar 4. Gambaran Iklim Keselamatan Kerja Berdasarkan Variabel Jenis Kelamin

Berdasarkan rangkuman jumlah dan prosentase responden karakteristik demografi variabel jenis kelamin diketahui bahwa responden terbanyak, yaitu laki-laki sebanyak 303 responden dengan prosentase sebesar 89,4%, sedangkan responden dengan jenis kelamin perempuan berjumlah 36 orang dengan prosentase sebesar 10,6% dan berdasarkan gambaran iklim keselamatan pada jenis kelamin laki-laki memiliki skor rata-rata sebesar 3,13 lebih tinggi dibandingkan jenis kelamin perempuan dengan skor rata-rata sebesar 3,07.

3. Variabel Tingkat Pendidikan



Gambar 5. Jumlah dan Prosentase Responden Karakteristik Demografi Variabel Tingkat Pendidikan



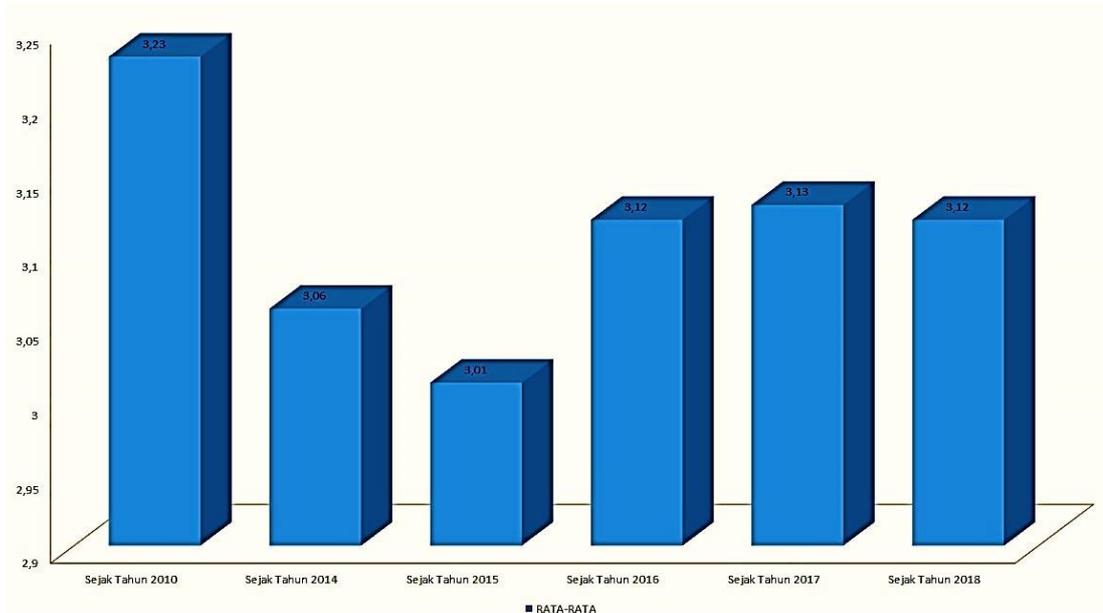
Gambar 6. Gambaran Iklim Keselamatan Kerja Berdasarkan Variabel Tingkat Pendidikan

Berdasarkan rangkuman jumlah dan prosentase responden karakteristik demografi variabel tingkat pendidikan diketahui bahwa responden terbanyak memiliki pendidikan SLTA/SMU, yaitu 226 responden dengan prosentase tertinggi sebesar 66,7% sedangkan responden paling sedikit memiliki pendidikan S2, yaitu 2 responden dengan prosentase terendah sebesar 0,6% dan berdasarkan gambaran iklim keselamatan kelompok *driver* yang memiliki tingkat pendidikan Diploma memiliki skor rata-rata tertinggi yaitu 3,18 dibandingkan kelompok *driver* dengan tingkat pendidikan lainnya.

4. Variabel Masa Kerja



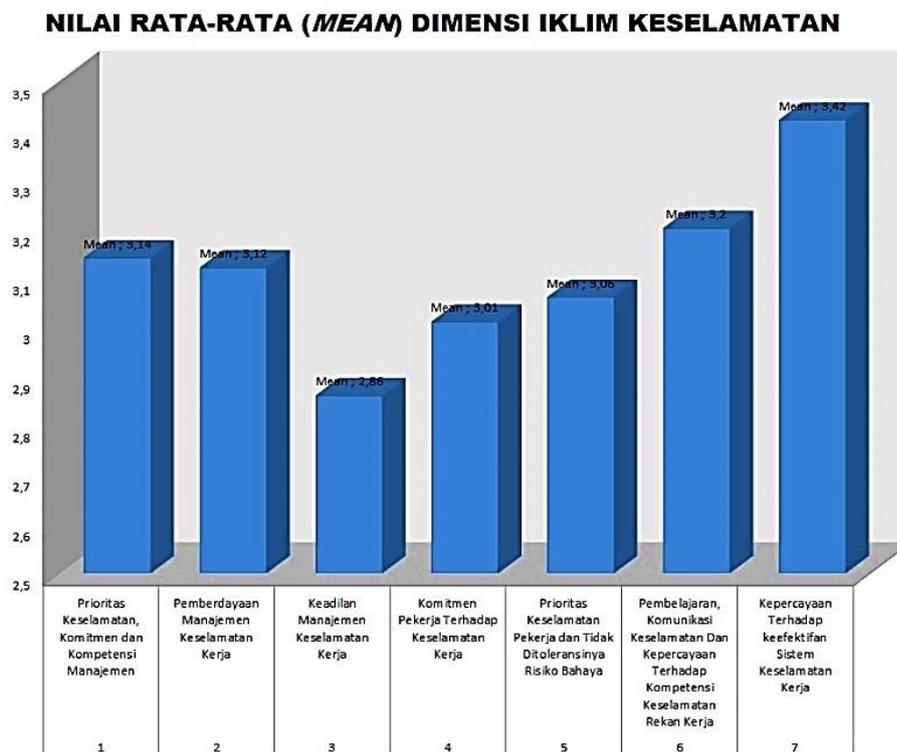
Gambar 7. Jumlah dan Prosentase Responden Karakteristik Demografi Variabel Masa Kerja



Gambar 8. Gambaran Iklim Keselamatan Kerja Berdasarkan Variabel Masa Kerja

Berdasarkan rangkuman variabel masa bekerja diketahui bahwa responden terbanyak telah bekerja sejak tahun 2017, yaitu 136 responden dengan prosentase tertinggi sebesar 40,1%, sedangkan responden paling sedikit bekerja sejak tahun 2014, yaitu 2 responden dengan prosentase terendah sebesar 0,6% dan berdasarkan gambaran iklim keselamatan *driver* dengan masa bekerja sejak 2010 memiliki skor rata-rata yang lebih tinggi yaitu 3,23 dibandingkan *driver* dengan masa bekerja sejak 2014, 2015, 2016, 2017, 2018.

Hasil yang didapatkan peneliti dengan menggunakan Aplikasi IBM SPSS Statistics 25 adalah skor rata-rata dimensi iklim keselamatan berkisar antara 2,86 sampai 3,42 dengan simpangan baku berkisar 0,37 – 0,47. Dimensi yang memperoleh skor rata-rata tertinggi sebesar 3,42 adalah dimensi kepercayaan terhadap keefektifan sistem keselamatan kerja sedangkan dimensi yang memperoleh skor rata-rata terendah sebesar 2,86 adalah dimensi keadilan manajemen keselamatan kerja. Dimensi kepercayaan terhadap keefektifan sistem keselamatan kerja dengan skor tertinggi yaitu 3,42 dapat disimpulkan bahwa dimensi tersebut hanya perlu dipelihara sedangkan dimensi keadilan manajemen keselamatan kerja dengan skor terendah yaitu 2,86 dapat disimpulkan bahwa dimensi tersebut cukup dan butuh peningkatan. Terdapat satu dimensi masuk kategori Baik (B) yaitu dimensi Kepercayaan Terhadap Keefektifan Sistem Keselamatan Kerja (3,42), lima dimensi masuk kategori Cukup Baik (CB) yaitu dimensi Prioritas Keselamatan, Komitmen dan Kompetensi Manajemen (3,14), dimensi Pemberdayaan Manajemen Keselamatan Kerja (3,12), dimensi Komitmen Pekerja Terhadap Keselamatan Kerja (3,01), dimensi Prioritas Keselamatan Pekerja Dan Tidak Ditoleransinya Risiko Bahaya (3,06), dan dimensi Pembelajaran, Komunikasi Keselamatan Dan Kepercayaan Terhadap Kompetensi Keselamatan Rekan Kerja (3,20), sedangkan satu dimensi masuk kategori Cukup Rendah (CR) yaitu dimensi Keadilan Manajemen Keselamatan Kerja (2,86). Grafik nilai rata-rata (*mean*) dimensi iklim keselamatan dapat dilihat pada gambar 9.



Gambar 9. Nilai Rata-Rata (Mean) Dimensi Iklim Keselamatan

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa skor rerata persepsi iklim keselamatan lebih tinggi pada kategori usia lebih dari 50 tahun (skor 3,28), jenis kelamin laki-laki (3,13), tingkat pendidikan Diploma (3,18), masa kerja 8 tahun (3,23) dibandingkan dengan usia yang lebih muda, jenis kelamin perempuan, tingkat pendidikan yang lain, masa kerja yang lebih singkat. Jika dilihat setiap dimensi dari iklim keselamatan tersebut, dimensi Keadilan dalam Manajemen Keselamatan Kerja memiliki skor rata-rata terendah dibandingkan dengan dimensi yang lain.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] CNBC Indonesia 2018. *Menprin ungkap 4 sektor pendorong tumbuhnya industri RI*. Tersedia di <https://www.cnbcindonesia.com/news/20180208150101-4-3846/menperin-ungkap-4-sektor-pendorong-tumbuhnya-industri-ri> [Accessed 26 Oktober 2018]
- [2] (bappeda, 2014-42018)
- [3] (Soemarjito, 2018)
- [4] Heinrich H.W., (1931). *Industrial accident prevention: a scientific approach*. McGraw-Hill, New York.
- [5] Hudson, P., 2007. *Implementing a safety culture in a major multi-national*. *Safety Science* 45 (6), 6970722.
- [6] Colley, S., Lincolne, J., Roux, N. Le, 2015. *Measuring The Effective Measurement Of Safety From Lag-To Lead-Indicators*. Pockets of Brilliance.
- [7] Flin, R., Mearns, K., O'Connor, P., Bryden, R., 2000. *Mearasuring safety climate: Identifying the common fearures*, in: *Safety Science*.
- [8] Wiegmann, D. A, Zhang, H., Thaden, T. Von, Sharma, G., Mitchell, A., (2002). *Aviation Research Lab Institute of Aviation Federal Aviation Administration Atlantic City International Aiport NJ*.

- [9] Choundhry, R.M., Fang, D., Lingard, H., 2009. *Measuring Safety Climate of a Construction Company*. Journal of Construction Engineering and Management 135, 890-899.
- [10] Choundhry, R.M., Fang, D., Lingard, H., 2009. *Measuring Safety Climate of a Construction Company*. Journal of Construction Engineering and Management 135, 890-899.
- [11] Kines, P., Lappalainen, J., Mikkelsen, K.L., Olsen, E., Pousette, A., Tharaldsen, J., Tomasson, K., Torner, M., (2011). *Nordic Safety Climate Questionnaire (NOSACQ-50); A new tool for diagnosing occupational safety climate*. International Journal of Industrial Ergonomics 41, 634-64