



Window of Public Health
JOURNAL

Journal homepage : <http://jurnal.fkm.umi.ac.id/index.php/woph>



ARTIKEL RISET

URL artikel: <http://jurnal.fkm.umi.ac.id/index.php/woph/article/view/woph1610>

FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU KARYAWAN TERHADAP PENERAPAN SMK3 DI PT. ANGKASA PURA I (PERSERO)

^KLucky Afri Senjani¹, Rahman², Ella Andayanie³

¹Peminatan Kesehatan dan Keselamatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muslim Indonesia

²Peminatan Kesehatan Lingkungan, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muslim Indonesia

³Peminatan Administrasi Kebijakan Kesehatan, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muslim Indonesia

Email Penulis Korespondensi (^K): luckyafri@gmail.com

luckyafri@gmail.com¹, aulia.bkd17@gmail.com², ella_andayanie@yahoo.com³

ABSTRAK

Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) merupakan bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang dibutuhkan dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna tercapainya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif. Tingkat penerapan SMK3 pada tahun 2019 adalah 92,16%. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui faktor yang mempengaruhi perilaku karyawan terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Metode penelitian yang digunakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah karyawan bagian *airport operation* dan *airport technic* sebanyak 60 orang, jumlah responden sebesar 60 diambil menggunakan teknik total sampling. Data diperoleh menggunakan kuesioner. Analisis data menggunakan uji regresi dengan $\alpha=0,05$. Hasil penelitian menunjukkan ada pengaruh pengetahuan ($Sig=0,024$), lingkungan kerja ($Sig=0,14$) dan kebijakan K3 ($Sig=0,48$) terhadap penerapan SMK3. Ada pengaruh pengetahuan, lingkungan kerja dan kebijakan K3 terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Dari hasil penelitian ini, disarankan pihak perusahaan meningkatkan sosialisasi kepada seluruh karyawan tentang SMK3 khususnya mengenai manfaat penerapan SMK3 bagi perusahaan, peran serta karyawan dalam penerapan SMK3 dan jalur pelaporan ketika terjadi kecelakaan di tempat kerja.

Kata kunci: Pengetahuan; lingkungan kerja; kebijakan K3; SMK3

PUBLISHED BY :

Pusat Kajian dan Pengelola Jurnal Fakultas
Kesehatan Masyarakat UMI

Address :

Jl. Urip Sumoharjo Km. 5 (Kampus II UMI)
Makassar, Sulawesi Selatan.

Email :

jurnal.woph@umi.ac.id

Article history :

Received : 30 Agustus 2020

Received in revised form : 4 November 2020

Accepted : 15 Desember 2020

Available online : 30 April 2021

licensed by [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).



ABSTRACT

The Occupational Safety and Health Management System (SMK3) is part of the overall management system needed in the context of controlling risks related to work activities in order to achieve a safe, efficient and productive workplace. The application rate of SMK3 in 2019 is 92.16%. The research objective was to determine the factors affecting employee behavior towards the implementation of SMK3 at PT. Angkasa Pura I (Persero) Sultan Hasanuddin International Airport Makassar. The research method used is quantitative research with a cross sectional approach. The population in this study were employees of airport operations and airport engineering as many as 60 people, a total sample of 60 was taken using a total sampling technique. Data obtained using a questionnaire. Data analysis used regression test with $\alpha = 0.05$. The results showed that there was an effect of knowledge (Sig = 0.024), work environment (Sig = 0.14) and OHS policy (Sig = 0.48) on the application of SMK3. There is an influence of knowledge, work environment and K3 policy at PT. Angkasa Pura I (Persero) Sultan Hasanuddin International Airport, Makassar. From the result of this study, it is recommended that the company increase the socialization to all employees about SMK3, especially regarding the benefits of implementing SMK3 for the company, the participation of employees in implementing SMK3 and reporting channels when an accident occurs in the workplace.

Key words: Knowledge; work environment; OHS policy; SMK3

PENDAHULUAN

Level keselamatan penerbangan Indonesia berada di posisi terakhir dari sepuluh negara di ASEAN. Poin yang dinilai dalam audit ini mulai dari kondisi regulator, lisensi, operasional, kebandarudaraan, navigasi udara, penanganan kecelakaan, hingga kelengkapan penerbangan. Hal sama dikeluarkan oleh otoritas penerbangan Amerika Serikat, *Federal Aviation Administration* (FAA). FAA memberi peringkat level 2 atau di bawah standar untuk kategori *International Aviation Safety Assessment* (IASA) kepada Indonesia.¹

Berdasarkan beberapa studi dan statistik faktor *human error* adalah faktor penyumbang terbesar dalam kecelakaan penerbangan, bahkan 2/3 dari rangkaian penyebab kecelakaan pesawat komersial. Berdasarkan data Komite Nasional Keselamatan dan Transportasi (KNKT) tahun 2019, mengungkapkan bahwa Sub Komite Penerbangan KNKT melakukan 30 investigasi penerbangan, yang terdiri atas 8 kecelakaan dan 22 kejadian serius. Dari jumlah tersebut, kejadian *runway excursion* mendominasi kasus yang diinvestigasi. Adapun permasalahan penerbangan yang ditemukan KNKT yaitu salah satunya mengenai implementasi *Safety Management System* (SMS).²

World Health Organization (WHO) menyebutkan bahwa Indonesia berada pada peringkat dua terendah di dunia dalam penerapan K3, yaitu menempati urutan 152 dari 153 negara. Dipaparkan bahwa dari 15.043 perusahaan berskala besar, hanya sekitar 317 perusahaan (2,1%) yang menerapkan SMK3 dan standar keselamatan kerja di Indonesia pun merupakan yang paling buruk jika dibandingkan dengan negara-negara lain di kawasan Asia Tenggara. Hal ini dapat dikaitkan dengan masih tingginya angka kecelakaan kerja di Indonesia.³

Berdasarkan data PT. Sucofindo bahwa di Indonesia terdapat lebih dari 1.850 perusahaan dengan berbagai jenis sektor industri, lembaga pemerintahan, sektor pertambangan dan sejumlah industri lain. Pada tahun 2017 sebanyak 455 perusahaan memperoleh penghargaan atas komitmennya terhadap pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), jumlah penerima sertifikat ini meningkat dibandingkan tahun 2016 yakni 347 perusahaan, namun jumlah ini masih sangat rendah yaitu 24% dari

jumlah perusahaan yang ada di Indonesia. Perusahaan yang mendapatkan penghargaan ini adalah perusahaan yang melaksanakan audit SMK3 dengan auditor dari PT. Sucofindo.⁴

PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar telah memperoleh *Golden Flag* pada tahun 2019 dengan tingkat penerapan sebesar 92,16%. Namun perolehan *Golden Flag* tersebut tidak menjamin bahwa penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang dilaksanakan di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sudah berjalan dengan baik. Perusahaan ini bergerak dalam bidang pengelolaan bandar udara yang memiliki kecanggihan teknologi dalam pelayanan lalu lintas udara. Berbagai jenis pekerjaan ini juga dapat menimbulkan berbagai potensi bahaya (*hazard*) dan risiko terjadinya kecelakaan kerja yang akan timbul di tempat kerja.⁵

Berdasarkan latar belakang, maka peneliti tertarik mengkaji lebih dalam tentang Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Karyawan Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

METODE

Metode penelitian merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional* yang bertujuan untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi perilaku karyawan terhadap penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, teknik pengumpulan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan cara *total sampling*. Data diolah menggunakan aplikasi SPSS disajikan dalam bentuk tabel dilengkapi dengan narasi atau penjelasan. Penelitian ini dilaksanakan di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar Jalan Bandara Lama No. 1, Kecamatan Mandai, Kabupaten Maros pada bulan Juli 2020. Populasi dalam penelitian ini adalah karyawan bagian *airport operation* dan *airport technic* sebanyak 60 orang, jumlah responden sebesar 60 diambil menggunakan teknik *total sampling*. Analisis data menggunakan uji regresi dengan $\alpha=0,05$. Data dikumpulkan dengan menggunakan kuesioner.

HASIL

Karakteristik Responden

Tabel 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur Karyawan PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Umur	n	%
20-29	24	40
30-39	31	51,6
40-49	5	8,4
Total	60	100,0

Berdasarkan tabel 1 di atas, distribusi responden berdasarkan umur, menunjukkan frekuensi kelompok umur tertinggi yaitu umur 30-39 (51,6%) sedangkan frekuensi kelompok terendah yaitu umur

40-49 (8,4%).

Tabel 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin Karyawan PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Jenis Kelamin	n	%
Laki-laki	44	73,3
Perempuan	16	26,7
Total	60	100,0

Berdasarkan tabel 2 di atas, distribusi responden berdasarkan jenis kelamin, dari 60 responden yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 44 orang (73,3%) dan berjenis kelamin perempuan sebanyak 16 orang (26,7%).

Tabel 3. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Karyawan PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Pendidikan	n	%
SMA	16	26,7
Diploma	16	26,7
Sarjana	28	46,7
Total	60	100,0

Berdasarkan tabel 3 di atas, distribusi responden berdasarkan tingkat pendidikan S1 sebanyak 28 orang (46,7%) sedangkan tingkat pendidikan SMA dan Diploma masing-masing sebanyak 16 orang (26,7%).

Tabel 4. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Karyawan PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Masa Kerja	n	%
< 5 Tahun	17	28,3
5-10 Tahun	19	31,7
> 10 tahun	24	40,0
Total	60	100,0

Berdasarkan tabel 4 di atas, distribusi responden berdasarkan masa kerja karyawan lebih dari 10 tahun sebanyak 24 orang (40%), karyawan yang memiliki masa kerja antara 5 sampai 10 tahun sebanyak 19 orang (31,7%) dan karyawan yang memiliki masa kerja kurang dari 5 tahun sebanyak 17 orang (28,3%).

Analisis Univariat

Tabel 5. Distribusi Responden Berdasarkan Pengetahuan Karyawan PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Pengetahuan	n	%
Kurang	4	6,7
Cukup	56	93,3
Total	60	100

Berdasarkan tabel 5 di atas, distribusi responden berdasarkan pengetahuan, responden yang berpengetahuan cukup sebanyak 56 orang (93,3%) dan responden yang berpengetahuan kurang sebanyak 4 orang (6,7%).

Tabel 6. Distribusi Responden Berdasarkan Sikap Karyawan PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Sikap	n	%
Kurang	1	1,7
Baik	59	98,3
Total	60	100

Berdasarkan tabel 6 di atas, distribusi responden berdasarkan sikap, responden yang memiliki sikap baik sebanyak 59 orang (98,3%) dan responden yang memiliki sikap kurang sebanyak 1 orang (1,7%).

Tabel 7. Distribusi Responden Berdasarkan Tindakan Karyawan PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Tindakan	n	%
Kurang	2	3,3
Baik	58	96,7
Total	60	100

Berdasarkan tabel 7 di atas, distribusi responden berdasarkan tindakan, responden yang memiliki tindakan baik sebanyak 58 orang (96,7%) dan responden yang memiliki tindakan kurang sebanyak 2 orang (3,3%).

Tabel 8. Distribusi Responden Berdasarkan Lingkungan Kerja Karyawan PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Lingkungan Kerja	n	%
Tidak Memenuhi Syarat	3	5
Memenuhi Syarat	57	95
Total	60	100

Berdasarkan tabel 8 di atas, distribusi responden berdasarkan lingkungan kerja, responden yang menilai lingkungan kerja memenuhi syarat sebanyak 57 orang (95%) dan responden yang menilai lingkungan kerja tidak memenuhi syarat sebanyak 3 orang (5%).

Tabel 9. Distribusi Responden Berdasarkan Pengawasan Karyawan PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Pengawasan	n	%
Kurang	2	3,3
Baik	58	96,7
Total	60	100

Berdasarkan tabel 9 di atas, distribusi responden berdasarkan pengawasan, responden yang menilai pengawasan baik sebanyak 58 orang (96,7%) dan responden yang menilai pengawasan kurang sebanyak 2 orang (3,3%).

Tabel 10. Distribusi Responden Berdasarkan Kebijakan K3 PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Kebijakan K3	n	%
Kurang	2	3,3
Baik	58	96,7
Total	60	100

Berdasarkan tabel 10 di atas, distribusi responden berdasarkan kebijakan K3, responden yang menilai kebijakan K3 baik sebanyak 58 orang (96,7%) dan responden yang menilai kebijakan K3 kurang sebanyak 2 orang (3,3%).

Tabel 11. Distribusi Responden Berdasarkan Penerapan SMK3 PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Penerapan SMK3	n	%
Kurang	2	3,3
Baik	58	96,7
Total	60	100

Berdasarkan tabel 11 di atas, distribusi responden berdasarkan penerapan SMK3, responden yang menilai penerapan SMK3 baik sebanyak 58 orang (96,7%) dan responden yang menilai penerapan SMK3 kurang sebanyak 2 orang (3,3%).

Analisis Bivariat

Tabel 12. Pengaruh Pengetahuan Terhadap Penerapan SMK3 PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Pengetahuan	Penerapan SMK3				Total		Sig.
	Kurang		Cukup				
	n	%	n	%	n	%	
Kurang	2	3,3	2	3,3	4	6,7	0,024
Cukup	0	0,0	56	93,3	56	93,3	
Total	2	3,3	58	96,7	60	100	

Berdasarkan tabel 12 analisis bivariat dari 60 responden menunjukkan bahwa responden yang memiliki tingkat pengetahuan yang kurang serta kurang menerapkan SMK3 sebanyak 2 orang (3,3%),

responden yang memiliki tingkat pengetahuan yang kurang tetapi menerapkan SMK3 dengan baik sebanyak 2 orang (3,3%) dan responden yang memiliki tingkat pengetahuan yang cukup serta menerapkan SMK3 dengan baik sebanyak 58 orang (96,7%). Berdasarkan uji regresi diperoleh nilai $\text{sig}=0,024$ ($\alpha=0,05$). Hal ini berarti ada pengaruh pengetahuan terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Tabel 13. Pengaruh Sikap Terhadap Penerapan SMK3
PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Sikap	Penerapan SMK3				Total		Sig.
	Kurang		Baik				
	n	%	n	%	n	%	
Kurang	1	1,7	0	0	1	1,7	0,460
Baik	1	1,7	58	96,7	59	98,3	
Total	2	3.3	58	96.7	60	100	

Berdasarkan tabel 13 analisis bivariat dari 60 responden menunjukkan bahwa responden yang memiliki sikap yang kurang serta kurang menerapkan SMK3 sebanyak 1 orang (1,7%), responden yang memiliki sikap yang baik tetapi kurang menerapkan SMK3 sebanyak 1 orang (1,7%) dan responden yang memiliki sikap yang baik serta menerapkan SMK3 dengan baik sebanyak 58 orang (96,7%). Berdasarkan uji regresi diperoleh nilai $\text{sig}=0,460$ ($\alpha=0,05$). Hal ini berarti tidak ada pengaruh sikap terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Tabel 14. Pengaruh Tindakan Terhadap Penerapan SMK3
PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Tindakan	Penerapan SMK3				Total		Sig.
	Kurang		Baik				
	n	%	n	%	n	%	
Kurang	2	3,3	0	0	2	3,3	0,435
Baik	0	0	58	96,7	58	96,7	
Total	2	3,3	58	96,7	60	100	

Berdasarkan tabel 14 analisis bivariat dari 60 responden menunjukkan bahwa responden yang memiliki tindakan yang kurang serta kurang menerapkan SMK3 sebanyak 2 orang (3,3%), dan responden yang memiliki tindakan yang baik serta menerapkan SMK3 dengan baik sebanyak 58 orang (96,7%). Berdasarkan uji regresi diperoleh nilai $\text{sig}=0,435$ ($\alpha=0,05$). Hal ini berarti tidak ada pengaruh tindakan terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Tabel 15. Pengaruh Lingkungan Kerja Terhadap Penerapan SMK3
PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Lingkungan Kerja	Penerapan SMK3				Total		Sig.
	Kurang		Baik				
	n	%	n	%	n	%	
Tidak Memenuhi Syarat	2	3,3	1	1,7	3	5	0,014
Memenuhi Syarat	0	0	57	95	57	95	
Total	2	3.3	58	96.7	60	100	

Berdasarkan tabel 15 analisis bivariat dari 60 responden menunjukkan bahwa responden yang menilai lingkungan kerja tidak memenuhi syarat serta kurang menerapkan SMK3 sebanyak 2 orang (3,3%), responden yang menilai lingkungan kerja tidak memenuhi syarat tetapi menerapkan SMK3 dengan baik sebanyak 1 orang (1,7%) dan responden yang menilai lingkungan kerja memenuhi syarat serta menerapkan SMK3 dengan baik sebanyak 57 orang (95%). Berdasarkan uji regresi diperoleh nilai $\text{sig}=0,014$ ($\alpha=0,05$). Hal ini berarti ada pengaruh lingkungan kerja terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Tabel 16. Pengaruh Pengawasan Terhadap Penerapan SMK3
PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Pengawasan	Penerapan SMK3				Total		Sig.
	Kurang		Baik				
	n	%	n	%	n	%	
Kurang	2	3,3	0	0	2	3,3	0,610
Baik	0	0	58	96,7	58	96,7	
Total	2	3,3	58	96,7	60	100	

Berdasarkan tabel 16 analisis bivariat dari 60 responden menunjukkan bahwa responden yang menilai pengawasan kurang serta kurang menerapkan SMK3 sebanyak 2 orang (3,3%) dan responden yang menilai pengawasan baik serta menerapkan SMK3 dengan baik sebanyak 58 orang (96,7%). Berdasarkan uji regresi diperoleh nilai $\text{sig}=0,610$ ($\alpha=0,05$). Hal ini berarti tidak ada pengaruh pengawasan terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Tabel 17. Pengaruh Kebijakan K3 Terhadap Penerapan SMK3
PT. Angkasa Pura (Persero) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Kebijakan K3	Penerapan SMK3				Total		Sig.
	Kurang		Baik		n	%	
	n	%	n	%			
Kurang	2	3,3	0	0	2	3,3	0,610
Baik	0	0	58	96,7	58	96,7	
Total	2	3,3	58	96,7	60	100	

Berdasarkan tabel 17 analisis bivariat dari 60 responden menunjukkan bahwa responden yang menilai penerapan kebijakan K3 kurang serta kurang menerapkan SMK3 sebanyak 2 orang (3,3%) dan

responden yang menilai penerapan kebijakan K3 baik serta menerapkan SMK3 dengan baik sebanyak 58 orang (96,7%). Berdasarkan uji regresi diperoleh nilai $\text{sig}=0,048$ ($<\alpha=0,05$). Hal ini berarti ada pengaruh kebijakan K3 terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

PEMBAHASAN

Pengaruh Pengetahuan Terhadap Penerapan SMK3

Pengetahuan merupakan hasil dari penginderaan manusia, dimana seseorang tahu dan mengerti terhadap suatu objek yang diamati dengan menggunakan indera. Penginderaan yang sebagian besar digunakan untuk menangkap pengetahuan yakni melalui indera pendengar dan indera penglihatan.⁶ Dari uji statistik variabel pengetahuan menunjukkan ada pengaruh pengetahuan terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar Tahun 2020.

Peneliti berargumen bahwa ada pengaruh pengetahuan terhadap penerapan SMK3. Hal ini terjadi karena sebagian karyawan memiliki tingkat pendidikan yang tinggi. Berdasarkan teori menyatakan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin tinggi pula pengetahuan seseorang. Faktor lain yang menyebabkan pengetahuan berpengaruh terhadap penerapan SMK3 yaitu pihak perusahaan senantiasa melakukan sosialisasi tentang pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Prasetyo (2014) diperoleh hasil analisis dengan menggunakan uji statistik regresi logistik dengan nilai signifikansi 0,024 ($<0,05$), sehingga H_a diterima artinya ada pengaruh antara pengetahuan dengan penerapan SMK3. Jika pengetahuan pekerja rendah, maka penerapan SMK3 belum diterapkan dengan baik. Begitu sebaliknya, jika pengetahuan pekerja baik, maka penerapan SMK3 bisa diterapkan dengan baik.⁷

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat pengetahuan seseorang, diantaranya yaitu faktor pendidikan, semakin tinggi pendidikan seseorang maka semakin banyak informasi yang didapatkan sehingga semakin tinggi pengetahuannya.

Pengaruh Sikap Terhadap Penerapan SMK3

Sikap adalah respon tertutup seseorang terhadap stimulus atau objek tertentu, yang sudah melibatkan faktor pendapat dan emosi yang bersangkutan. Sikap manusia tidak terbentuk sejak manusia dilahirkan. Sikap manusia terbentuk melalui proses sosial yang terjadi selama hidupnya, dimana individu mendapatkan informasi dan pengalaman.⁸ Dari uji statistik variabel sikap menunjukkan tidak ada pengaruh sikap terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar Tahun 2020.

Peneliti berargumen bahwa banyak faktor yang mempengaruhi pembentukan sikap dan pembentukan sikap inilah yang membuat karyawan memiliki sikap yang negatif dan positif. Selain itu, terbentuknya sikap tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Dewi (2017) yang mengemukakan bahwa hasil uji *chi square* diperoleh nilai signifikansi sebesar 0,324 ($>0,05$) yang menunjukkan tidak ada hubungan yang

bermakna antara sikap terhadap penerapan program K3. Dengan demikian, hipotesis tidak terbukti dengan tidak ditemukannya hubungan sikap terhadap program K3.⁹

Penelitian ini dapat disimpulkan bahwa positif atau negatifnya sikap tidak selalu memberikan perubahan terhadap perilaku, dimana suatu sikap belum otomatis terwujud dalam suatu tindakan terbuka. Untuk mewujudkan sikap menjadi menjadi perbuatan nyata diperlukan faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan, antara lain adalah fasilitas. Selain itu diperlukan juga faktor dukungan dari pihak lain.

Pengaruh Tindakan Terhadap Penerapan SMK3

Suatu sikap belum otomatis terwujud dalam suatu tindakan (*overt behavior*). Untuk mewujudkan sikap menjadi suatu perbuatan yang nyata diperlukan faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan, antara lain fasilitas dan faktor dukungan (*support*). Tindakan merupakan suatu sikap yang nyata dan sikap lahir dengan adanya pengetahuan.¹

Dari uji statistik variabel tindakan menunjukkan tidak ada pengaruh tindakan terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar Tahun 2020.

Peneliti berargumen bahwa tindakan tidak berpengaruh terhadap penerapan SMK3. Hal ini disebabkan masih ada karyawan yang tidak melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala. Kemudian masih ada karyawan yang tidak mengetahui posisi kerja yang salah dapat menyebabkan beberapa masalah kesehatan. Hal ini sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa pengetahuan seseorang belum tentu menjadi tindakan nyata, sebab untuk melakukan suatu tindakan apapun, diperlukan suatu kondisi dan situasi yang tepat.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Primadhani (2015) yang mengemukakan bahwa tindakan tidak berpengaruh terhadap penerapan SMK3. Hal ini berdasarkan uji regresi linier berganda dengan nilai signifikansi sebesar 0,126 ($<0,05$) dengan demikian tindakan tidak berpengaruh terhadap penerapan SMK3.¹⁰

Adapun faktor yang mempengaruhi perilaku seseorang yaitu faktor niat seseorang untuk bertindak sehubungan dengan kondisi lingkungan. Seseorang akan cenderung mengikuti suatu tindakan apabila ia mempunyai penjelasan yang lengkap tentang tindakan yang akan dilakukannya tersebut. Kemudian situasi yang memungkinkan untuk bertindak atau tidak bertindak. Hal ini disebabkan untuk melakukan suatu tindakan apapun, diperlukan suatu kondisi dan situasi yang tepat. Kondisi dan situasi mempunyai pengertian yang luas, baik fasilitas yang tersedia maupun kemampuan yang ada.

Pengaruh Lingkungan Kerja Terhadap Penerapan SMK3

Lingkungan kerja merupakan aspek higiene di tempat kerja yang di dalamnya mencakup faktor fisika, kimia, biologi, ergonomi dan psikologi yang keberadaanya di tempat kerja dan dapat mempengaruhi keselamatan dan kesehatan kerja.¹¹ Dari uji statistik variabel lingkungan kerja menunjukkan ada pengaruh lingkungan kerja terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar Tahun 2020.

Peneliti berargumen bahwa lingkungan kerja berpengaruh terhadap penerapan SMK3. Hal ini berdasarkan hasil observasi di lapangan, pihak perusahaan telah memenuhi beberapa aspek higiene tempat kerja yang mencakup faktor fisika, kimia, biologi, ergonomi dan psikologi. Adapun hasil pengukuran lingkungan kerja yang menjadi prioritas yaitu kebisingan didapatkan hasil pengukuran sebesar 70 dB. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat intensitas yang berada di lingkungan kerja tidak melebihi nilai ambang batas kebisingan (85 dB).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Ismat (2017) yang mengemukakan bahwa ada hubungan antara lingkungan kerja dengan penerapan SMK3. Hasil uji statistik *chi-square* diperoleh nilai signifikansi 0,000 yang berarti terdapat hubungan antara lingkungan kerja dengan penerapan SMK3.¹²

Lingkungan kerja didesain sedemikian rupa agar dapat tercipta hubungan kerja yang mengikat pekerja dengan lingkungan. Lingkungan kerja yang menyenangkan dapat membuat para karyawan merasa betah dalam menyelesaikan pekerjaannya serta mampu mencapai suatu hasil yang optimal. Sebaliknya apabila kondisi lingkungan kerja tersebut tidak memadai akan menimbulkan dampak negatif dalam penurunan tingkat produktivitas kinerja karyawan.¹³

Pengaruh Pengawasan Terhadap Penerapan SMK3

Pengawasan adalah suatu pekerjaan yang berarti mengarahkan yaitu memberi tugas, menyediakan instruksi, pelatihan dan nasihat kepada individu juga termasuk mendengarkan dan memecahkan masalah yang berhubungan dengan pekerjaan serta menanggapi keluhan bawahan.¹⁴ Dari uji statistik variabel tindakan menunjukkan tidak ada pengaruh pengawasan terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar Tahun 2020.

Peneliti berargumen bahwa pengawasan tidak berpengaruh terhadap penerapan SMK3. Hal ini berdasarkan hasil observasi yang menunjukkan masih ada karyawan yang menilai tidak adanya tim yang memberikan pengawasan terhadap bahan-bahan berbahaya. Jika pengawasan tidak dilaksanakan dengan baik, maka akan menimbulkan penyebab dasar yaitu terjadinya suatu insiden yang dapat mengganggu kegiatan perusahaan.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Apriandi (2015) yang mengemukakan bahwa tidak ada hubungan antara pengawasan dengan persepsi tenaga kerja tentang SMK3 dengan nilai signifikansi 0,109 ($>0,05$). Responden menyatakan bahwa pengawasan tidak dilakukan secara sistematis dan hanya untuk mencari kesalahan responden dalam bekerja sehingga pengawasan ini tidak berdampak pada persepsi responden tentang pelaksanaan SMK3.¹⁵

Pengawasan bertujuan untuk memastikan kegiatan kerja yang dilakukan berjalan sesuai rencana. Bila fungsi pengawasan tidak dilaksanakan dengan baik, maka akan menimbulkan penyebab dasar yaitu terjadinya suatu insiden yang dapat mengganggu kegiatan perusahaan. Namun, tidak menjamin bahwa adanya pengawasan maka tindakan pekerja selalu aman. Namun, hal tersebut bukan berarti pengawasan tidak diperlukan untuk mengubah perilaku pekerja, justru sebaliknya pelaksanaan pengawasan yang rutin akan mendorong motivasi pekerja untuk berperilaku aman.

Pengaruh Kebijakan K3 Terhadap Penerapan SMK3

Kebijakan K3 adalah suatu pernyataan tertulis yang ditandatangani oleh pimpinan perusahaan yang memuat keseluruhan visi dan tujuan perusahaan, komitmen dan tekad melaksanakan keselamatan dan kesehatan kerja, kerangka dan program kerja yang mencakup kegiatan perusahaan secara menyeluruh yang bersifat umum dan operasional. Dari uji statistik variabel kebijakan K3 menunjukkan ada pengaruh kebijakan K3 terhadap penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar Tahun 2020.

Peneliti berargumen bahwa kebijakan K3 berpengaruh terhadap penerapan SMK3. Hal ini berdasarkan hasil observasi yang menunjukkan bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar memiliki kebijakan K3 yang tertulis dan ditandatangani oleh pimpinan. Kemudian pihak perusahaan senantiasa mengkomunikasikan kebijakan K3 kepada seluruh karyawan, tamu, kontraktor, pelanggan dan pemasok dengan tata cara yang tepat. Hal ini dilakukan agar tercipta lingkungan kerja yang selamat, sehat, aman, nyaman dan efisien untuk mendorong produktivitas kerja dan budaya K3.

Hal ini sejalan dengan penelitian Mudjimu (2019) dimana hasil uji pengaruh regresi logistik didapatkan hasil $p\text{ value } 0,016 < 0,05$ jadi H_0 ditolak H_a diterima yang berarti ada pengaruh antara kebijakan K3 terhadap penerapan SMK3.¹⁶ Salah satu strategi dalam menciptakan perubahan perilaku yaitu dengan menggunakan kekuasaan dan kekuatan, misalnya dengan dibentuknya kebijakan dan peraturan serta perundang-undangan yang menuntut wajib dipatuhi oleh tenaga kerja. Cara ini dapat menghasilkan perubahan perilaku dengan cepat, namun perubahan tersebut belum tentu akan dapat berlangsung lama selama perubahan tersebut tidak didasari oleh kesadaran dan kemauan diri sendiri.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Faktor yang Mempengaruhi perilaku karyawan terhadap Penerapan SMK3 di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar dapat disimpulkan bahwa variabel yang ada pengaruh terhadap penerapan SMK3 adalah pengetahuan, lingkungan kerja dan kebijakan K3. Adapun variabel yang tidak berpengaruh terhadap penerapan SMK3 adalah sikap, tindakan dan pengawasan.

Diharapkan dapat melakukan penelitian dengan judul yang sama karena penelitian ini masih terdapat banyak kekurangan dan penambahan faktor-faktor lain yang berhubungan dengan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja di PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Hasanuddin Makassar.

DAFTAR PUSTAKA

1. Poerwanto E, Maudzoh U. Analisis Kecelakaan Penerbangan di Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan. Angkasa J Ilm Bid Teknol. 2016; 8(2):9–26.
2. Chairunnisa R. Analisis Beban Kerja Mental di Unit Air Traffic Controller (ATC) Airnav

- Indonesia Kantor Cabang Palembang. Fakultas Kesehatan Masyarakat; 2019.
3. Siregar KN, Wahyuni W, Nasution RM. Penetapan Kebijakan K3, Perencanaan K3 dan Implikasinya terhadap Kejadian Kecelakaan Kerja di PKS Kebun Rambutan PTPN-III Tebing Tinggi. *J Kesehat Glob*. 2019; 2(1):1–7.
 4. Setyowati DL. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Pelatihan, Pengawasan Dengan Persepsi Tentang Penerapan SMK3. *Faletehan Heal J*. 2018; 5(1):19–24.
 5. Yuliani N. Analisis Pendokumentasian Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Berdasarkan PP No. 50 Tahun 2012 Di PT. Angkasa Pura II (Persero) Bandung; 2015.
 6. Rudyarti E. The Relationship Of Safety And Health Knowledge And Attitude Of Use Of Self-Protector Equipment With Work Accident Accident In Batik Knife Crafts In PT. X. *J Ind Hyg Occup Heal*. 2017; 2(1):31–43.
 7. Prasetyo E. Analisis Faktor yang Berpengaruh Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) di Unit Offset PT. Pura Barutama Kudus. *J Keperawatan dan Kesehat Masy Cendekia Utama*. 2014; 3(1).
 8. Marchamah DNS. Komitmen Kebijakan, Penerapan SMK3, Pengetahuan, dan Sikap K3 Terhadap Penggunaan APD Perusahaan Jasa Bongkar Muat. *Public Heal Perspect J*. 2017; 2(3).
 9. Dewi TN, Astuti D. Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap Karyawan Terhadap Penerapan Program K3 dengan Komitmen Karyawan di PT. PLN (Persero) Area Surakarta Tahun; 2017.
 10. Primadhani G. Pengaruh Perilaku Tenaga Kerja Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja PT. Arto Metal Internasional Kabupaten Sidoarjo. 2015.
 11. Ningsih KW, Fitri RP. Pengaruh Lingkungan Fisik Terhadap Terjadinya Stress Kerja Pada Pekerja Industri Bengkel Las di Kota Pekanbaru. *J Keperawatan Abdurrah*. 2017;1(1):27–32.
 12. Ismat F. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) di PT PLN Persero UPB Sulselrabar; 2017.
 13. Ambarsari L. Pengaruh Lingkungan Kerja dan Keselamatan Kesehatan Kerja (K3) Terhadap Kinerja Karyawan Pada PT. Total Bangun Persada Tbk. Universitas Muhammadiyah Surakarta; 2015.
 14. Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012; 2012.
 15. Apriandi K, Widowati E. Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Berdasarkan OHSAS 1800: 2007 Pada Unit Spinning V PT. Sinar Pantja Djaja (PT. SPD) di Semarang Tahun 2014. *Unnes J Public Heal*. 2015; 4(1).
 16. Mudjimu P, Kawatu PAT, Kaunang WPJ. Analisis Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Di PT. PLN (Persero) Unit Induk Wilayah Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah Dan Gorontalo. *Kesmas*. 2019; 8(4).