Volume 9 Issue 1 (2024) Pages 662 - 680
Jurnal Mirai Management
ISSN : 2598-8301 (Online)

Mengoptimalkan Kinerja Keselamatan Melalui Kerjasama Tim, Komitmen Organisasi Dan Budaya Keselamatan Di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang

Heru Eko Prasetyo[1)], Annisa Gita W[2)], Ribut Musprihadi[3)]

[1,2,3)]Prodi Manajemen, Fakultas Ekonomika dan Bisnis,Universitas 17 Agustus 1945 Semarang

Abstrak
Indonesia merupakan negara kepulauan, dengan kondisi geografis tersebut dibutuhkan akses yang mudah sebagai penghubung antar pulau, salah satunya moda transportasi udara. Penggunaan teknologi pada moda transportasi dan mesin kendaraan serta dari SDM yang memiliki resiko dan bahaya yang menyebabkan kecelakaan. Hal ini tentunya tidak lepas dari keselamatan penerbangan yang harus diperhatikan. Penelitian ini menggunakan metode random simple sampling, dimana semua anggota populasi digunakan menjadi sampel, sehingga didapat 64 responden. Hasil penelitian ini menunjukkan terdapat pengaruh yang positif dan signifikan antara Kerjasama Tim terhadap Kinerja Keselamatan, Komitmen Organisasi terhadap Kinerja Keselamatan, Budaya Keselamatan terhadap Kinerja Keselamatan. Dengan memperkuat ketiga faktor ini, bandara dapat menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan produktif bagi seluruh pegawai dan pengunjungnya, serta perusahaan harus memastikan bahwa karyawan memiliki pelatihan dan pengetahuan yang diperlukan untuk memastikan keselamatan dan bekerja sama untuk menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan sehat.

Kata Kunci : Kerjasama Tim, Komitmen Organisasi, Budaya Keselamatan, Kinerja Keselamatan

ABSTRACT
Indonesia is an archipelagic country, with such geographical conditions requiring easy access as a connection between islands, one of which is air transportation mode. The use of technology in transportation modes and vehicle engines and from human resources that have risks and dangers that cause accidents. This of course is inseparable from the safety of flight that must be considered. This research uses census sampling method, where all members of the population are used as samples, so that 64 respondents were obtained. The results of this study indicate that there is a positive and significant influence between Teamwork on Safety Performance, Organizational Commitment to Safety Performance, Safety Culture on Safety Performance. By strengthening these three factors, the airport can create a safer and more productive work environment for all employees and visitors, and the company must ensure that employees have the training and knowledge required to ensure safety and work together to create a safer and healthier work environment.
Keywords : Teamwork, Organizational Commitment, Safety Culture, Safety Performance

✉ Corresponding author :
Email Address : heruekoprasetyo.untag@gmail.com
Received tanggal bulan tahun, Accepted tanggal bulan tahun, Published tanggal bulan tahun

1. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari kurang lebih 17.508 pulau (Undang-Undang no 6 Tahun 1996) dengan total luas wilayah 735.355 mil persegi. Negara dengan kondisi geografis tersebut dibutuhkan akses yang mudah sebagai penghubung antar pulau, salah satunya moda transportasi udara yang mempunyai peranan penting dalam mendukung segala aspek kehidupan masyarakat. Adanya transportasi udara ini dapat memudahkan perpindahan manusia, barang, hewan, tanaman serta lainnya dari suatu ke tempat lainnya dengan mudah. Menurut data *Global Marketing Forecast* (GMF) transportasi udara terus mengalami peningkatan dan menurut data pada *International Air Transport Association* (IATA) dalam *Annual Review 2016* Indonesia masuk urutan ke-2 dalam sepuluh besar pasar penumpang domestic sebesar 35,4%. Seiring berjalannya waktu, transportasi udara semakin diminati oleh masyarakat, maka keselamatan penerbangan harus diperhatikan.

Penggunaan teknologi, mesin, dan manusia memiliki resiko dan bahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja sehingga dapat mengakibatkan penurunan efisiensi dan produktivitas yang berimplikasi negatif bagi perusahaan secara keseluruhan (Singh dan Misra 2021). Menurut Simon Ashley Bennet sebagai direktur unit sipil keselamatan dan keamanan (CSSU) University of Leicester, menjelaskan bahwa ada 5 (lima) faktor penyebab terjadinya kecelakaan pesawat, yaitu : masalah cuaca, kesalahan pilot, kegagalan teknik, dan kesalahan yang dibuat oleh pengendali lalu lintas udara atau sering disebut dengan *air controlling traffic*/ATC, dispatcher, loader, pengisi bahan bakar, serta teknisi pemeliharaan. Sedangkan kesalahan yang disebabkan oleh manusia sebagian besar disebabkan oleh para pekerja penerbangan yang bekerja dengan shift panjang, hal ini dikarenakan faktor kesalahan manusia (*human error*) yang dilakukan akibat kelelahan, sehingga berpotensi kecelakaan.

Diketahui bahwa banyak kecelakaan pesawat yang secara langsung atau tidak langsung disebabkan oleh faktor manusia. Faktor manusia tersebut melibatkan semua personil Aerodrome di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang yang terkait dengan operasi pesawat, salah satunya adalah pengendali lalu lintas udara (ATC) yang mengambil peran paling penting dalam pengoperasioan pesawat terbang berdasarkan hasil survey International Civil Aviation Organization (ICAO) mengkategorikan kesalahan ATC menjadi tiga kategori yaitu : kesalahan komunikasi, kesalahan prosedur, dan kesalahan instruksi. Kesalahan dalam berkomunikasi antara pilot dan petugas pengendali udara (ATC) seperti kecelakaan yang dialami oleh :

1. Pesawat Garuda Indonesia PK-GIA dengan nomor penerbangan GA 152 jatuh desa Buah Nabar, Sibolangit, Deli Serdang, Sumatera Utara. Kecelakaan ini memakan korban 234 orang meninggal dunia.
2. Pesawat Sukhoi Superjet 100 tanggal 9 Mei 2012 yang hilang kontak menabrak daratan karena kesalahan komunikasi antara Pilot dan ATC.
3. Petugas ATC kurang cermat, terjadi kelelahan dan kejenuhan serta kesigapan menghadapi peristiwa darurat karena adanya beberapa faktor penyebab yaitu komputer pengatur radar otomatis mengalami kerusakan, hal ini terjadi di bandara Soekarno Hatta. Sehingga petugas ATC melakukan Tindakan memandu pesawat secara manual dengan mengontak pesawat satu persatu, sehingga nasib kru dan penumpang berada ditangan petugas ATC.
4. Seluruh Indonesia saat ini hanya memiliki sekitar 1.500 personel ATC, sehingga kurangnya personil mempengaruhi tingkat konsentrasi.

Disamping itu juga banyak secara rinci terjadi insiden kecelakaan pesawat udara Indonesia dari tahun 2016 sampai tahun 2023 yang disajikan dalam table berikut ini.

Tabel 1. Insiden Kecelakaan Pesawat Dalam Penyelenggaraan Angkutan Penerbangan Di Indonesia Tahun 2016 s.d 2023

No	Tanggal Kejadian	Insiden Kecelakaan
1.	20 Februari 2016	Pesawat Lion Air JT 263 dengan nomer registrasi PK-LFG membawa 2 pilot dan 5 pramugari mengalami insiden tergelincir di Bandara Internasional Juanda Surabaya.
2.	4 April 2016	Tabrakan antara pesawat Batik Air yang akan lepas landas dan pesawat Trans Nusa yang sedang ditarik oleh towing car di runway Bandara Halim Perdana Kusuma. Tidak ada korban jiwa.
3.	28 April 2016	Pesawat latih Global Aviation Flying School, PK-TGL Cessna 172 G, tergelincir di Bandara Budiarto, Tangerang. Tidak ada korban jiwa.
4.	1 Mei 2016	Tabrakan sayap antara pesawat Lion Air A330 PK-LEF dan Lion Air B737-800 PK-LJR di Bandara Internasional Soekarno Hatta. Tidak ada korban jiwa.
5.	20 Juni 2016	Pesawat latih PK-NIV, Cessna 172P milik Nusa Flying School terjatuh di tambak Kawasan Demak. Pilot dan Kopilot hanya luka lecet.
6.	13 September 2016	Pesawat Cargo Trigana Air Service PK-YSY tergelincir di Bandara Wamena Papua. Tak ada korban jiwa dalam peristiwa ini.
7.	13 Oktober 2016	Pesawat PT. Asian One Air, PK-LTV, Cessna 208B EX tergelincir atau gagal terbang di Bandara Aminggaru, Distrik Illaga, Papua. Pilot dan Kopilot mengalami luka-luka.
8.	25 Desember 2016	Pesawat PT. Wings Abadi Airlines dengan nomer registrasi PK-WGW, ATR 72-212A membawa 68 penumpang 4 kru pesawat mengalami *overshoot* atau keluar *runway* saat melakukan proses pendaratan di Bandara Ahmad Yani Semarang. Tidak ada korban jiwa dalam kecelakaan ini.
9.	1 Februari 2017	Pesawat Garuda Indonesia dengan nomer registrasi PK-GNK, rute Jakarta - Yogyakarta tergelincir di Bandara Adisutjipto Yogyakarta. Seluruh penumpang yakni 123 orang dinyatakan selamat.
10.	1 Maret 2017	Pesawat Pelita Air Service dengan nomer registrasi PK-PAV, yang membawa 26 penumpang mengalami insiden tergelincir di Bandara Halim Perdanakusuma. Tidak ada korban jiwa ataupun luka-luka.
11.	31 Mei 2017	Pesawat milik Kemenhub PK-CAQ, Super King Air 350i yang membawa 7 penumpang tergelincir di Bandara Internasional Pattimura, Ambon. Tidak ada korban jiwa.
12.	31 Mei 2017	Pesawat Sriwijaya Air Boeing 737-300, PK-C9C yang membawa 146 penumpang termasuk kru tergelincir di ujung landasan Bandara Rendani, Manokwari, Papua Barat. Tidak ada korban jiwa.
13.	3 Agustus 2017	Tabrakan sayap dua pesawat antara Wings Air dan Lion Air di Bandara Kualanamu, Deli Serdang Sumatera Utara, berakibat sayap kedua pesawat mengalami kerusakan.

No	Tanggal Kejadian	Insiden Kecelakaan
14.	9 Oktober 2017	Tangga Pesawat Batik Air Roboh akibat terkena Jet Blast pesawat Garuda Indonesia. 8 orang petugas mengalami luka-luka
15.	24 Oktober 2017	Pesawat Batik Air Boeing 737-800; PK LBY tujuan Medan mengalami turbulensi. Dari 121 orang terdapat 1 penumpang dan 1 awak kabin yang mengalami luka cedera.
16.	20 April 2018	Helicopter Bell 429; PK-WSX yang membawa 10 orang penumpang dan awak mengalami kecelakaan dan jatuh menimpa warga di Kendari. Pilot dan penumpang luka-luka sedangkan 1 warga yang tertimpa meninggal dunia.
17.	11 Agustus 2018	Pesawat Dimonim PK-HVQ, Pil PC-6, terjatuh di Oksibil, Pegunungan Bintang, Papua. Dari 9 penumpang, terdapat 8 penumpang tewas, dan 1 selamat.
18.	29 Oktober 2018	Pesawat Lion Air JT 610 mengangkut 189 orang jatuh di Tanjungpakis, Karawang. Seluruh penumpang dinyatakan meninggal
19.	12 Desember 2018	Pesawat Cessna 208, PK-ASE, milik PT. Alfa Trans Dirgantara tergelincir di Landasan Kosonewa. Tidak ada korban jiwa.
20.	9 Juni 2019	Pesawat Pelita Air Service, AT-802A PK-PAG tergelincir di Bandara Karubaga, Papua. Tidak ada korban jiwa
21.	22 Desember 2019	Nyaris Tabrakan karena kesalahan komunikasi ATC dan Pilot dua Pesawat Garuda Indonesia.
22.	25 Februari 2020	Pesawat Trigana Air Boeing B737-300, PK-YSG tergelincir di Bandara Internasional Sentani, Jayapura. Tidak ada korban jiwa.
23.	12 Mei 2020	Pesawat PK-MEC milik Mission Aviation Fellowship jatuh di Danau Sentani, Jayapura, Papua. 1 orang pilot meninggal dunia.
24.	6 Agustus 2020	Airbus MBB BK117 D-2 Helicopter, PK-JBX tergelincir di Bandara Bersujud, Batulicin. Tidak ada korban jiwa.
25.	15 Oktober 2020	Pesawat Tariku PK-RWR tergelincir di Bayabiru, Papua. Tidak ada korban jiwa.
26.	9 Januari 2021	Pesawat Sriwijaya Air Boeing 737-500 PK-CLC jatuh di Kepulauan Seribu membawa 62 orang penumpang beserta kru dan dipastikan semuanya meninggal dunia.
27.	20 Maret 2021	Pesawat Trigana Air B737-400F, PK-YSF tergelincir di Bandara Halim Perdanakusuma. Tidak ada korban jiwa.
28.	15 September 2021	Pesawat Kargo milik Rimbun Abadi Aviasi; DHC 6-300, PK-OTW, Papua. Semua kru sebanyak 3 kru meninggal dunia.
29.	25 Oktober 2021	Pesawat kargo dari maskapai Smart Air dengan nomor penerbangan PK-SNN jatuh sebelum mendarat di Bandar Udara Ilaga, Kabupaten Puncak, Papua. Pilot pesawat, meninggal dunia dalam insiden ini.
30.	30 Desember 2021	Helikopter Airfast Indonesia dengan nomer registrasi PK-ODB mengalami hilang kontak dan terjatuh di Kabupaten Boven Digoel, Papua. Tidak ada korban jiwa.

No	Tanggal Kejadian	Insiden Kecelakaan
31.	31 Mei 2022	Pesawat Wings Air IW 1963 terperosok setelah roda pesawat masuk ke saluran air di Bandara Ngurah Rai, Bali.
32.	23 Juni 2022	Pesawat Susi Air dengan nomer registrasi PK-BVM mengalami insiden menabrak pohon. Tidak ada korban jiwa
33.	30 Agustus 2022	Pesawat Cessna 208B dioperasikan oleh PT Smart Cakrawala Aviation tergelincir di Bandara Sinak, Kabupaten Puncak, Papua. Tidak ada korban jiwa.
34.	26 September 2022	Pesawat Pelita Air tergelincir dan oleng ke kanan (sisi darat) keluar runway di Bandara SAMS Sepinggan, Balikpapan. Tidak ada korban jiwa.
35.	27 Januari 2023	Pesawat Lion Air JT 797 menabrak garbarata saat hendak take off di Bandara Mopah, Merauke. Tidak ada korban jiwa.
36.	26 Februari 2023	Pesawat Lion Air JT 693 mengalami insiden gagal terbang karena ponsel salah satu penumpang mengeluarkan asap. Tidak ada korban jiwa.

Sumber : Laporan Data Kecelakaan Komite Nasional Kecelakaan Transportasi Republik Indonesia

Dari tabel di atas, terlihat data bahwa kecelakaan yang terjadi akibat *Human Error* di seluruh bandara di Indonesia dalam kurun waktu tahun 2016 sampai 2023 mengalami kenaikan dan penurunan yang tidak dapat diprediksi. Dari hal tersebut menunjukkan masih ada permasalahan dalam suatu perusahaan mengenai kinerja keselamatan, sehingga berdampak pada jumlah kecelakaan di tempat kerja akibat *human error*. Adanya permasalahan tersebut bisa terjadi karena kerjasama tim, komitmen organisasi dan budaya keselamatan di dalam perusahaan, sehingga para karyawan belum mampu mengoptimalkan kinerja keselamatan untuk menjaga keselamatan para penumpang.

Dalam organisasi yang menerapkan budaya keselamatan yang kuat dan memiliki tim kerja yang solid akan cenderung memiliki kinerja keselamatan yang lebih baik. Keselamatan dan keamanan merupakan prioritas utama dalam penerbangan, pemerintah berkomitmen bahwa "*safety is number one*". Sesuai UU Nomor 1 tahun 2009 tentang tujuan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman dan harga yang wajar dan menghindari praktik usaha yang tidak sehat. Menurut Endang Dwi Agustini dan Harry Yanto (2016) penyelenggara transportasi udara harus memperhatiakan pertumbuhan ekonomi masyarakat sebagai pengguna dan kecenderungan perkembangan ekonomi global sejalan dengan pertumbuhan ekonomi nasional yang semakin membaik, peran pemerintah sebagai regulator dimana pemerintah hanya bertugas menertibkan berbagai aturan, melaksanakan sertifikasi dan melakukan pengawasan guna menjamin terselenggaranya transportasi udara yang memenuhi standar keselamatan penerbangan. Berdasarkan fungsi pengawasan penerbangan dan keselamatan penerbangan maka pemerintah Negara Republik Indonesia mengeluarkan UU No.1 Tahun 2009 Pasal 2 Ayat 1 tentang penerbangan. Yang mengatur seluruh penerbangan di Indonesia mulai dari standar keamanan dan keselamatan sebuah pesawat terbang, standar keamanan dan keselamatan pesawat terbang, standar keamanan dan keselamatan bandara sipil serta tata cara pemeriksaan keamanan di dalam bandara sipil. Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Udara (KM 9 Tahun 2010) serta keputusan Dirjen Perhubungan Udara SKEP/2765/VIII/2010 tentang tata cara pemeriksaan keamanan..

Budaya keselamatan atau safety culture pertama kali muncul sejak kecelakaan nuklir Chornobyl pada tahun 1986 yang menjadi perhatian yang luar biasa. Budaya keselamatan dalam suatu organisasi mempengaruhi produktivitas organisasi dan persaingan bisnis dengan competitor (Kartikawati Dan Djunaidi, 2018). Didalam dunia penerbangan budaya keselamatan atau safety culture merupakan salah satu upaya strategis dalam mewujudkan

keselamatan penerbangan. Menurut Turner (1992 dalam Sholihah, 2011) budaya keselamatan adalah serangkaian kepercayaan, norma, perilaku, aturan, dan praktik teknis serta sosial yang saling berkaitan dengan upaya mengurangi resiko kecelakaan kerja terhadap pekerja, manajer, pelanggan dan masyarakat. Budaya keselamatan kerja merupakan suatu hasil dari sikap, persepsi, nilai, kompetensi dan perilaku dari suatu perusahaan yang berpengaruh terhadap manajemen keselamatan (Fassa, 2020). Berdasarkan ICAO (*Internastional Civil Aviation Organization*) merupakan suatu hal yang diperoleh melalui proses kombinasi antara budaya organisasi, budaya professional dan juga budaya nasional

.Kerjasama tim merupakan salah satu faktor penting untuk kelancaran komunikasi antar karyawan pada suatu perusahaan. Menurut Burke et al. (2010), kerjasama tim dapat meningkatkan kinerja keselamatan dengan memfasilitasi koordinasi, komunikasi, dan pembagian informasi antar anggota tim. Dalam penerbangan kerjasama tim meliputi koordinasi antara pilot, co-pilot, dan awak kabin serta berbagai departemen di maskapai penerbangan seperti manajemen lalu lintas udara, perawatan pesawat, dan lain-lain.

Komitmen organisasi yang kuat dapat meningkatkan kesadaran dan kepedulian terhadap keselamatan, serta mendorong pengembangan praktik keselamatan yang lebih baik. Menurut Robbins dan Coulter (2010) komitmen organisasi merupakan derajat dimana seorang individu mengidentifikasi diri dengan organisasi tertentu beserta tujuannya dan memiliki keinginan untuk bertahan didalam organisasi dimana ia berada. Sedangkan menurut Widyanti dan Basuki, 2010 , komitmen organisasi yang dimiliki karyawan menimbulkan usaha untuk bekerja dengan baik dalam menjaga nama baik organisasi dimana karyawan tersebut bekerja, sehingga timbul suatu keyakinan terhadap nilai dan budaya serta tujuan perusahaan .Sementara itu, ,enurut Cook and Wall (1980) mendefinisikan komitmen organisasi adalah keterikatan psikologis karyawan terhadap suatu organisasi, dan dapat dilihat dalam kesetiaan karyawan terhadap organisasi, motivasi untuk menggabungkan tujuan organisasi dan berkomitmen pada organisasi..

Penelitian mengenai Mengoptimalkan Kinerja Keselamatan Melalui Kerjasama Tim, Komitmen Organisasi Dan Budaya Keselamatan Di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang, sudah pernah dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya. Dari berbagai penelitian-penelitian tersebut menunjukkan adanya inkonsistensi hasil yang ditunjukkan dari adanya hasil penelitian yang berbeda atau research gap, yang dapat dijadikan dorongan untuk melakukan penelitian ini.

Perbedaan hasil penelitian yaitu Sudirman Hi. Umar, Diah Anggraeni (2020) mengatakan *Safety Culture* berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penerbangan. Perbedaan lainnya dari peneliti Yulianto A, & Susanti R.D (2019) mengaakan bahwa *Safety Culture* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap kinerja keselamatan.

Pertanyaan penelitian yang muncul berdasarkan uraian tersebut di atas seperti berikut.

1) Bagaimana pengaruh Kerjasama Tim terhadap Kinerja Keselamaan Di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahamad Yani Semarang?
2) Bagaimana Pengaruh Komitmen Organisasi terhadap Kinerja Keselamaan Di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahamad Yani Semarang?
3) Bagaimana Pengaruh Budaya Keselamatan terhadap terhadap Kinerja Keselamaan Di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahamad Yani Semarang?

2. TINJAUAN PUSTAKA

Kinerja keselamatan penerbangan merupakan hal yang mutlak dalam bisnis penerbangan, hal ini dapat terwujud dengan adanya kolaborasi antara Kerjasama tim, komitmen organisasi dan erciptanya budaya keselamaan dalam sebuah maskapai penerbangan,

Menurut Hatta dan Musnadi (2017) kerjasama tim atau kerjasama menunjukan sinergitas kekuatan dari beberapa orang dalam mencapai satu tujuan yang diinginkan. Kerjasama akan

menyatukan kekuatan ide-ide yang mengantarkan pada kesuksesan. Kerjasama tim menghasilkan sinergi positif melalui usaha yang terkoordinasi. Hal ini memiliki pengertian bahwa kinerja yang dicapai oleh sebuah tim lebih baik daripada kinerja per individu di suatu organisasi ataupun suatu perusahaan (Zamzany et al., 2021). Kerjasama tim atau kerjasama tim didefinisikan oleh Scarnati (2001) dalam Safitri (2012) sebagai proses yang memungkinkan orang biasa untuk mencapai hasil yang luar biasa. Sedangkan Harris dan Harris (1996) dalam Safitri (2012) menjelaskan bahwa tim memiliki tujuan bersama atau tujuan dimana anggota tim dapat mengembangkan keefektifan dan hubungan timbal balik untuk mencapai tujuan tim.

Menurut penelitian Mathis and Jackson (2006) komitmen organisasi adalah tingkat sampai dimana karyawan yakin dan menerima tujuan organisasi serta berkeinginan untuk tinggal bersama organisasi. Seperti halnya penelitian oleh Robbins and Coulter (2010) yang disebut komitmen organisasi merupakan derajat dimana seorang individu mengidentifikasi diri dengan organisasi tertentu beserta tujuannya dan memiliki keinginan untuk bertahan di dalam organisasi dimana ia berada. Hunt and Morgan (1994) dalam Sopiah (2008) mengemukakan bahwa karyawan memiliki komitmen organisasional yang tinggi bila memiliki kepercayaan dan menerima tujuan serta nilai organisasi, berkeinginan untuk berusaha ke arah pencapaian tujuan organisasi memiliki keinginan yang kuat untuk bertahan sebagai anggota organisasi. Streers and Black (1994) dalam sopiah (2008) memiliki pendapat yang hampir senada. Dia mengatakan bahwa karyawan yang memiliki komitmen organisasional yang tinggi bisa dilihat dari ciri-cirinya sebagai berikut : adanya kepercayaan dan penerimaan yang kuat terhadap nilai dan tujuan organisasi, adanya kesediaan untuk berusaha sebaik mungkin demi organisasi, dan keinginan yang kuat untuk menjadi anggota organisasi.

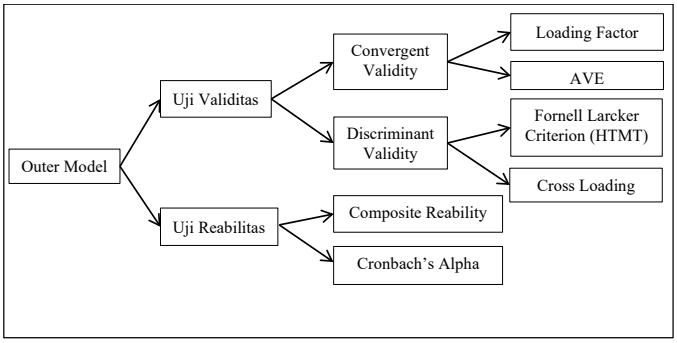
Istilah Safety Culture (Budaya Keselamatan) pertama kali muncul setelah terjadinya kecelakaan Chornobyl pada tahun 1986. Menurut Ostrom et al., (1993) budaya keselamatan merupakan suatu konsep dimana keyakinan dan perilaku organisasi tercermin di dalam Tindakan, kebijakan dan aturan-aturan yang berpengaruh terhadap safety performa. Safety culture merupakan refleksi dari perilaku, keyakinan, persepsi, dan nilai-nilai yang tersebar diantara pekerja dalam kaitannya terhadap safety (Cox and Cox 1991). Budaya keselamatan di definisikan oleh Guldenmund (2000) merupakan aspek dari budaya organisasi yang akan berpengaruh terhadap sikap dan perilaku yang berkaitan terhadap peningkatan dan penurunan resiko.Menurut Cooper (2000) budaya merupakan hasil multiple goal yang mengarah kepada interaksi antara manusia (psychological), pekerjaan (behavioral), dan organisasi (situational); sementara safety culture merupakan suatu tingkat usaha yang dapat diobservasi yang mana seluruh anggota organisasi mengarahkan perhatian dan Tindakan mereka ke arah peningkatan safety dalam kesehariannya. Budaya keselamatan merupakan seperangkat nilai dan sikap abadi mengenai keselamatan yang dimiliki oleh setiap anggota pada tiap tingkat organisasi (Arjen Balk, 2009).

Kinerja keselamatan adalah perilaku kerja yang relevan dengan keselamatan dapat dikonseptualisasikan dengan cara yang sama dengan perilaku-perilaku kerja lain yang membentuk perilaku kerja. Perilaku keselamatan merupakan aplikasi dari petugas yang ada di tempat tersebut, hal ini dikemukakan oleh Griffin dan Neal (2000). Menurut Megginson dan Mangkunegara (2004:61) keselamatan kerja didefinisikan sebagai keselamatan kerja menunjukkan kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan kerusakan atau kerugian di tempat kerja. Menurut Neal dan Griffin (2004) kinerja keselamatan dapat diukur dengan kepatuhan keselamatan (safety compliance) dan partisipasi keselamatan (safety participation). Kepatuhan keselamatan terdiri dari aktivitas keselamatan inti yang perlu dilakukan oleh individu untuk mempertahankan tingkat keselamatan minimum di tempat kerja, seperti menggunakan alat pelindung diri (APD), mengikuti aturan keselamatan kerja K3, mematuhi aturan keselamatan kerja K3.

3. METODE , DATA DAN ANALISIS

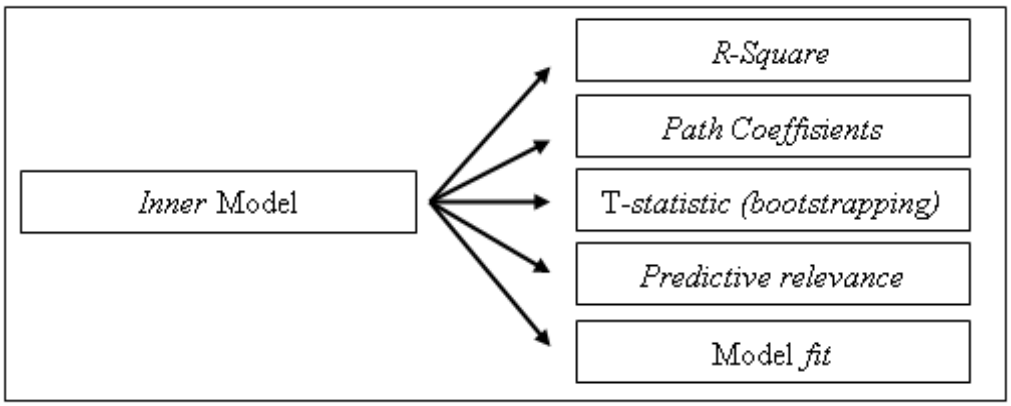
Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh karyawan dari beberapa divisi yang berada pada bidang Aerodrome di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang di PT. Angkasa Pura 1 yang berjumlah 64 orang. Mengingat jumlah populasi hanya 64 orang, maka jumlah tersebut diambil sebagai sampel, sehingga metode pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah secara non random sampling. Menurut Sugiyono (2016) Non random sampling adalah teknik yang digunakan untuk pengambilan sampel yang tidak memberi kesempatan atau peluang yang sama bagi setiap anggota populasi Dengan cara membagikan https://bit.ly/3T7OZNu kepada responden.

Penelitian ini menggunakan evaluasi model pengukuran (*outer model*) untuk mengetahui apakah nilai valid dan reliabel atau tidak dengan skema seperti dibawah ini.

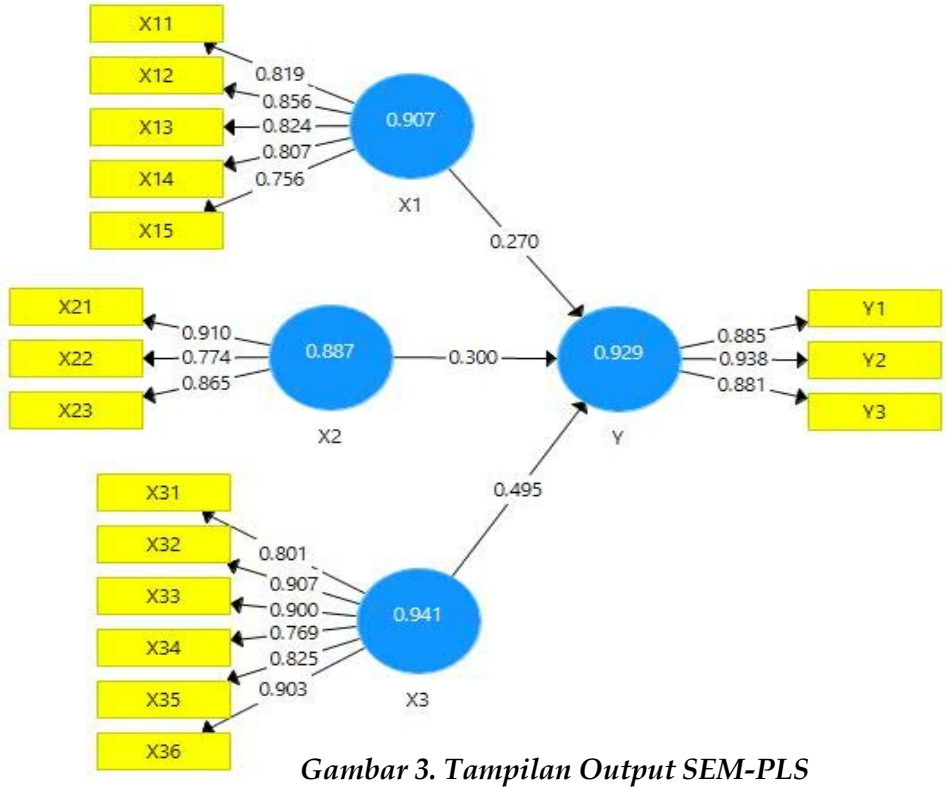


Gambar 1. Tahapan Analisis Outer Model SmartPLS3

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode Structural Equation Modeling (SEM) dan bantuan perangkat lunak yaitu Partial least square (PLS) atau SmartPLS. Analisis data dan permodelan persamaan struktural dengan menggunakan software SmartPLS 3. ***Partial Least Square*** adalah suatu teknik prediktif yang bisa menangani banyak variabel independen, bahkan sekalipun terjadi multikolinieritas diantara variabel-variabel tersebut.Sedangkan untuk analisis data statistik inferensial diukur dengan menggunakan ***software* SmartPLS 3 (*Partial Least Square*)** mulai dari pengukuran model (*outer model*), struktur model (*inner model*) dan pengujian hipotesis.Adapun tahapan Analisis Inner Model Smart PLS3 dapa diliha pada gambar beriku ini.



Gambar 2 Tahapan Analisis Inner Model SmartPLS3



Gambar 3. Tampilan Output SEM-PLS

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian ini menggunakan evaluasi model pengukuran (*outer model*) untuk mengetahui apakah nilai valid dan reliabel atau tidak, sebagai berikut .

1) Uji Validitas

1. Convergent Validity

Validitas konvergen berhubungan dengan prinsip bahwa pengukur-pengukur dari suatu konstruk seharusnya berkorelasi tinggi (Ghozali 2021). Karena penelitian ini menggunakan indikator refleksif, maka validitas konvergen dalam *software* SmartPLS 3 dapat dilihat dari nilai *loading factor* untuk tiap indikator konstruk. *Rule of thumb* yang biasanya digunakan menurut (Ghozali 2021) adalah nilai *loading factor* antara 0.60 – 0.70 dapat dikatakan sudah cukup memenuhi validitas konvergen dan *Average Variance Extracted* (AVE) > 0.50.

Tabel 2. Nilai Outer Loading

Indikator/ Konstruk	Kerjasama Tim	Komitmen Organisasi	Budaya Kesela matan	Kinerja Keselamatan
Kelompok kerja	0,819			
Kepercayaan	0,856			
Kekompakan	0,824			
Kebersamaan	0,807			
Saling melengkapi	0,756			
Memihak pada organisasi		0,910		
Keterlibatan		0,774		
Kesungguhan		0,865		
Komitmen manajemen			0,801	

Peraturan dan prosedur keselamatan			0,907	
Komunikasi			0,900	
Kompetensi kerja			0,769	
Keterlibatan pekerja dalam keselamatan kerja			0,825	
Lingkungan kerja			0,903	
Jumlah kebijakan atau peraturan				0,885
Audit keselamatan				0,938
Pelatihan				0,881

Sumber : Data yang diolah, 2023

Tabel 3. Nilai Average Variance Extraced

	Average Variance Extracted (AVE)
Kerjasama Tim	0,661
Komitmen Organisasi	0,725
Budaya Keselamatan	0,727
Kinerja Keselamatan	0,814

Sumber : Data yang diolah, 2023

2. Discriminant Validity

Validitas diskriminan berhubungan dengan prinsip bahwa pengukur-pengukur konstruk yang berbeda seharusnya tidak berkorelasi tinggi. Validitas diskriminan dengan indikator refleksif dilihat dari *cross loading* untuk setiap variabel harus >0.70 (Ghozali 2021).

Tabel 4. Nilai Cross Loading

	Kerjasama Tim	Komitmen Organisasi	Budaya Keselamatan	Kinerja Keselamatan
Kelompok Kerja	**0,819**	-0,119	0,308	0,305
Kepercayaan	**0,856**	-0,125	0,531	0,471
Kekompakan	**0,824**	-0,095	0,431	0,349
Kebersamaan	**0,807**	0,098	0,360	0,438
Saling melengkapi	**0,756**	0,074	0,156	0,356
Memihak pada organisasi	-0,004	**0,910**	0,131	0,370
Keterlibatan	0,031	**0,774**	0,084	0,193
Kesungguhan	-0,149	**0,865**	-0,097	0,197
Komitmen manajemen	0,319	0,228	**0,801**	0,670
Peraturan dan prosedur keselamatan	0,494	0,063	**0,907**	0,566
Komunikasi	0,440	-0,040	**0,900**	0,518
Kompetensi kerja	0,284	-0,014	**0,769**	0,373
Keterlibatan pekerja dalam keselamatan kerja	0,413	0,072	**0,825**	0,565
Lingkungan kerja	0,339	-0,036	**0,903**	0,477

Jumlah kebijakan atau peraturan	0,481	0,137	0,627	**0,885**
Audit keselamatan	0,495	0,417	0,580	**0,938**
Pelatihan	0,315	0,310	0,518	**0,881**

Sumber : Data yang diolah, 2023

Tabel 5. Nilai Fornell Larcker Criterio

	Kerj Tim			rja lamatan
Kerjasama Tim				
Komitmen Organisasi				
udaya Keselamatan	0,453	0,069	**0,853**	
Kinerja Keselamatan	0,483	0,324	0,639	**0,902**

Variabel	Nilai Cronbach's Alpha
Kerjasama Tim	0,872
Komitmen Organisasi	0,822
Budaya Keselamatan	0,925
Kinerja Keselamatan	0,885

Sumber : Data yang diolah, 2023

2) Uji Reliabilitas

1. Composite Realibility

Composite reliability digunakan untuk mengukur internal konsistensi. Nilai *composite reliability* 0.60–0.70 masih dapat diterima untuk *exploratory research* (Ghozali 2021).

Tabel 6. Nilai Composite Reliability

Variabel	Nilai Composite Reliability
Kerjasama Tim	0,907
Komitmen Organisasi	0,887
Budaya Keselamatan	0,941
Kinerja Keselamatan	0,929

Sumber : Data yang diolah, 2023

2. Cronbach's Alpha

Cronbach's alpha digunakan untuk diagnosis konsistensi dari seluruh skala dengan melihat koefisien reliabilitas. Nilai *Cronbach's Alpha* >0.60 masih dapat diterima untuk *exploratory research.*

Tabel 7. Nilai Cronbach Alpha

Sumber : Data yang diolah 2023

3) Uji R^2

Evaluasi inner model menggunakan SEM-PLS diawali dengan melihat nilai R-s*quare.* Berdasarkan pengolahan data yang telah saya lakukan menggunakan software SmartPLS 3, dapat dilihat bahwa hasil nilai R-*square* pada tabel sebagai berikut :

Tabel 8. Nilai R^2

Variabel	Nilai R-*square*
Kinerja Keselamatan	0,544

Sumber : Data yang diolah, 2023

Dapat dilihat bahwa nilai R-square variabel kinerja keselamatan adalah sebesar 0.544. Hal ini menunjukkan bahwa besar harapan kerjasama tim, komitmen organisasi, dan budaya keselamatan adalah sebesar 54,4%. Sedangkan sisanya yaitu sebesar 45,6% dipengaruhi oleh faktor lain seperti pelatihan keselamatan, pengawasan keselamatan, sistem manajemen keselamatan, peralatan keselamatan.

4) Uji Path Coefficients

Nilai *path coefficients* berkisar antara -1 sampai +1. Jika rentang nilai 0 sampai dengan 1, maka dapat dinyatakan positif. Sedangkan nilai berada pada rentang -1 sampai dengan 0 maka dapat dinyatakan negatif.

Tabel 9. Nilai Path Coefficients

	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T Statistics (|O/STDEV|)	P Values
Kerjasama Tim -> Kinerja Keselamatan	0,270	0,272	0,113	2,399	0,017
Komitmen Organisasi -> Kinerja Keselamatan	0,300	0,306	0,099	3,044	0,002
Budaya Keselamatan -> Kinerja Keselamatan	0,495	0,502	0,133	3,715	0,000

Sumber : Data yang diolah, 2023

5) Uji Q^2

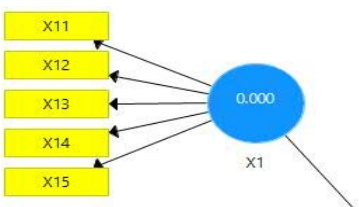
Nilai $Q^2 > 0.05$ menunjukkan bahwa model mempunyai *predictive relevance* yang akurat terhadap konstruk tertentu dan dapat dikatakan bagus. Sedangkan $Q^2 < 0.05$ menunjukkan bahwa model kurang mempunyai *predictive relevance* atau kurang bagus.

Tabel 10. Nilai Q^2

	SSO	SSE	Q^2 (=1-SSE/SSO)
Kerjasama Tim	320,000	320,000	
Komitmen Organisasi	192,000	192,000	
Budaya Keselamatan	384,000	384,000	
Kinerja Keselamatan	192,000	112,557	0,414

Sumber : Data yang diolah, 2023

Berdasarkan hasil uji Q^2 pada tabel diatas, nilai konstruk pada kinerja keselamatan bagus karena lebih besar dari 0.05. Maka dari itu, relevansi prediksi kerjasama tim, komitmen organisasi, dan budaya keselamatan terhadap kinerja keselamatan berdasarkan nilai Q^2 adalah 0.414 > 0.05. Dapat disimpulkan bahwa variabel eksogen kerjasama tim, komitmen organisasi, dan budaya keselamatan telah tepat atau relevan jika digunakan sebagai predictor



terhadap konstruk kinerja keselamatan sebagai variabel endogen. Hasil model penelitian dapat ditunjukan pada gambar berikut :

Gambar 4. Hasil Perhitungan Blindfolding

6) Uji Model Fit

Uji Model *fit* mengukur seberapa baik model yang diteliti untuk menguji kekuatan prediksi model dan kelayakan model. Berdasarkan penjelasan dari situs SmartPLS 3, batasan atau kriteria model fit antara lain nilai RMS *Theta* atau *Root Mean Square Theta* < 0.102, Nilai SRMR atau *Standardized Root Mean Square* < 0.10 atau < 0.08 dan Nilai NFI > 0.9.

Tabel 11. Nilai Model Fit (fit summary)

	Saturated Model	Estimated Model
SRMR	0,904	0,904
d_ULS	1,643	1,643
d_G	0,770	0,770
Chi-Square	266,268	266,268
NFI	0,704	0,704

Sumber : Data yang diolah, 2023

Tabel 12. Nilai Model Fit (rms Theta)

rms Theta	0,225

Sumber : Data yang diolah, 2023

7) Uji F^2

Hasil perhitungan nilai F^2 (*square*) dengan kriteria sebesar 0.02 dikategorikan sebagai pengaruh lemah variabel eksogen pada tataran structural, sebesar 0.15 dikategorikan sebagai pengaruh cukup variabel eksogen pada tataran structural dan sebesar 0.35 dikategorikan sebagai pengaruh kuat variabel eksogen pada tataran struktural.

Tabel 13 Nilai F^2

	Kerjasama Tim	Komitmen Organisasi	Budaya Keselamatan	Kinerja Keselamatan

Kerjasama Tim				0,127
Komitmen Organisasi				0,196
Budaya Keselamatan				0,424
Kinerja Keselamatan				

Sumber : Data yang diolah, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan nilai F^2 menunjukkan bahwa :

1. Nilai kerjasama tim terhadap kinerja keselamatan adalah sebesar 0.127, sehingga hasil tersebut berpengaruh cukup.
2. Nilai komitmen organisasi terhadap kinerja keselamatan adalah sebesar 0.196, sehingga hasil tersebut berpengaruh cukup.
3. Nilai budaya keselamatan terhadap kinerja keselamatan adalah sebesar 0.424, sehingga hasil tersebut berpengaruh kuat.

8) Uji VIF

Pada pengujian nilai VIF harus kurang dai 5, karena jika nilainya lebih dari 5 (> 5) maka mengindikasikan adanya kolinearitas antar konstruk.

Tabel 14 Nilai VIF

	Kerjasama Tim	Komitmen Organisasi	Budaya Keselamatan	Kinerja Keselamatan
Kerjasama Tim				1,266
Komitmen Organisasi				1,011
Budaya Keselamatan				1,270
Kinerja Keselamatan				

Sumber : Data yang diolah, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan nilai VIF menunjukkan bahwa :

1. Nilai VIF variabel kerjasama tim terhadap kinerja keselamatan lebih kecil dari 5 (1.266 < 5), maka dapat disimpulkan bahwa antar variabel yang digunakan tidak terjadi kolinearitas.
2. Nilai VIF variabel komitmen organaisasi terhadap kinerja keselamatan lebih kecil dari 5 (1.011< 5), maka dapat disimpulkan bahwa antar variabel yang digunakan tidak terjadi kolinearitas.
3. Nilai VIF variabel budaya keselamatan terhadap kinerja keselamatan lebih kecil dari 5 (1.270 < 5), maka dapat disimpulkan bahwa antar variabel yang digunakan tidak terjadi kolinearitas.

9) Pengujian Hipotesis (T-Statistic)

Pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan Uji T-statictic. Uji T-statistic digunakan untuk menguji suatu hipotesis apakah diterima atau ditolak. Hal ini dapat memperhatikan nilai signifikansi antar variabel, *t-statistic* dan *p-value.* Dalam metode *bootstrap* pada penelitian ini, nilai *t-statistic* harus lebih besar dari 1,96 dan *p-value* lebih kecil dari 0.05 (signifikansi level = 0,05 atau 5%).

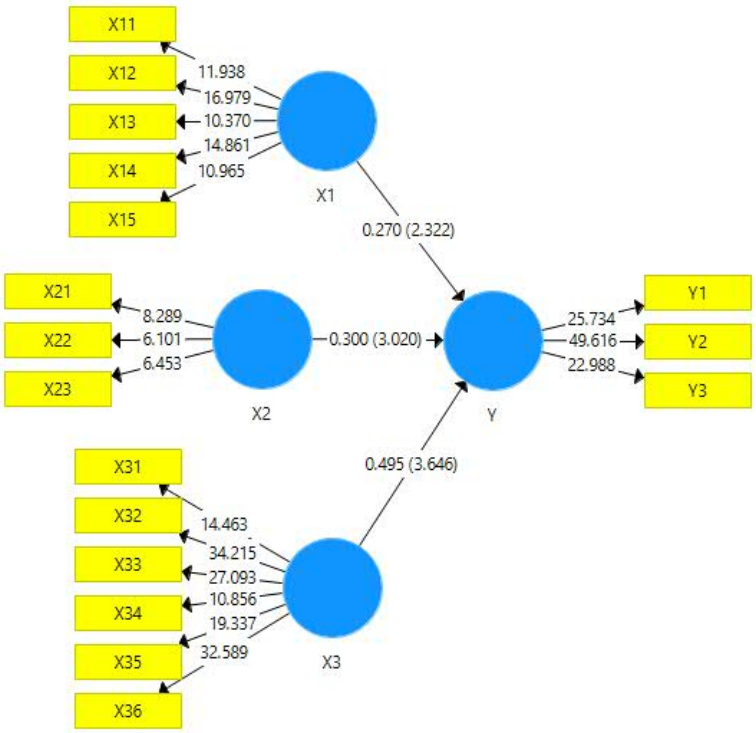
Tabel 15 Hasil Uji Hipotesis

Hipotesis Penelitian	Hubungan	T Statistics (|O/Stdev|)	P Values	Keterangan
H1	Kerjasama Tim Berpengaruh Terhadap Kinerja Keselamatan	2,399	0,017	Diterima
H2	Komitmen Organisasi Berpengaruh Terhadap Kinerja Keselamatan	3,044	0,002	Diterima
H3	Budaya Keselamatan Berpengaruh Terhadap Kinerja Keselamatan	3,715	0,000	Diterima

Berdasarkan hasil uji hipotesis dengan uji *t-statistic (bootstrapping)* pada tabel di atas, dapat disimpulkan sebagai berikut :

a. Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan *bootstrapping*, H1 dengan hasil nilai *t-statistic* 2.399 >1.96 dan hasil nilai *p-value* 0.017 < 0.05. Sehingga hipotesis dapat diterima secara statistik dengan keputusan bahwa kerjasama tim berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan.
b. Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan *bootstrapping*, H2 dengan hasil nilai *t-statistic* 3.044 >1.96 dan hasil nilai *p-value* 0.002 < 0.05. Sehingga hipotesis dapat diterima secara statistik dengan keputusan bahwa komitmen organisasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan.
c. Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan *bootstrapping*, H3 dengan hasil nilai *t-statistic* 3.715 >1.96 dan hasil nilai *p-value* 0.000 < 0.05. Sehingga hipotesis dapat diterima secara statistik dengan keputusan bahwa budaya keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan.

Hasil model penelitian dapat ditunjukan pada gambar berikut :



Gambar 5. Hasil Perhitungan Nilai Bootstrapping

Pembahasan Hasil Penelitian

a) Pengaruh Kerjasama Tim Terhadap Kinerja Keselamatan Di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan, menunjukkan hasil bahwa kerjasama tim berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan. Hal ini dapat dilihat dari hasil yang telah dilakukan pengujian di setiap variable pada penelitian ini, besarnya nilai koefisien regresi yaitu hasil nilai *t-statistic* sebesar 2.399 lebih besar dari dari 1.96 (2.399 > 1.96) dikatakan positif serta nilai *p-value* sebesar 0.017 lebih kecil dari 0.05 (0.017 < 0.05).

b) Pengaruh Komitmen Organisasi Terhadap Kinerja Keselamatan Di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan, menunjukkan hasil bahwa komitmen organisasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan. Hal ini dapat dilihat dari hasil yang telah dilakukan pengujian di setiap variable pada penelitian ini, besarnya nilai koefisien regresi yaitu hasil nilai *t-statistic* sebesar 3.044 lebih besar dari dari 1.96 (3.044 > 1.96) dikatakan positif serta nilai *p-value* sebesar 0.002 lebih kecil dari 0.05 (0.002 < 0.05).

c) Pengaruh Budaya Keselamatan Terhadap Kinerja Keselamatan Di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan, menunjukkan hasil bahwa budaya keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan. Hal ini dapat dilihat dari hasil yang telah dilakukan pengujian di setiap variable pada penelitian ini, besarnya nilai koefisien regresi yaitu hasil nilai *t-statistic* sebesar 3.715 lebih besar dari dari 1.96 (3.715 > 1.96) dikatakan positif serta nilai *p-value* sebesar 0.000 lebih kecil dari 0.05 (0.000 < 0.05).

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

1. Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa kerjasama tim berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan, sehingga dapat diinterpretasikan bahwa semakin baik kerjasama tim maka semakin tinggi kinerja keselamatan di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.
2. Komitmen organisasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keselamatan, sehingga dapat diinterpretasikan bahwa semakin baik komtimen organisasi pada perusahaan, maka semakin tinggi kinerja keselamatan di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.
3. Budaya keselamatan berpengaruh positif dan signinfikan terhadap kinerja keselamatan, sehingga dapat diinterpretasikan bahwa semakin baik budaya keselamatan yang diterapkan maka semakin tinggi kinerja keselamatan di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.

Saran

1. Manajemen Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang diharapkan terus meningkatkan kualitas kerjasama tim terutama perihal saling melengkapi diantara tim pada setiap karyawan guna untuk meningkatkan kinerja keselamatan. Hal ini didasarkan pada temuan hasil wawancara yang telah disurvey kepada responden yang menyatakan bahwa tim yang saling melengkapiu memiliki kinerj ayang baik sehingga dapat menyelesaikan tugas dengan lebih efektif, lebih puas dengan pekerjaan yg dihasilkan karena merasa kontribusinya dihargai, lebih inovatif, tim dengan latar belakang dan

pengalaman yang berbeda dapat membawa perspektif dan memperkaya ide didalam kerja tim.

2. Manajemen Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang diharapkan terus meningkatkan kualitas komitmen organisasi terutama pada hal keberpihakan pada organisasi guna untuk meningkatkan kinerja keselamatan. Hal ini didasarkan pada temuan hasil wawancara yang telah disurvey kepada responden yang menyatakan bahwa karyawan yang merasa terikat dengan organisasi dan mempunyai loyalitas yang tinggi cenderung lebih produktif, tingkat kepuasan kerja meningkat, motivasi kerja yang lebih baik serta tingkat komitmen kerja yang lebih baik.
3. Manajemen Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang diharapkan terus meningkatkan kualitas budaya keselamatan terutama pada hal komitmen dari manajemen guna untuk meningkatkan kinerja keselamatan, sehingga berdampak pada mengurangnya resiko kecelakaan yang terjadi. Hal ini didasarkan pada temuan hasil wawancara yang telah disurvey kepada responden yang menyatakan bahwa karyawan yang merasa memiliki komitmen manajemen yang tinggi cenderung memiliki kinerja yang lebih baik, karyawan yang lebih muda memiliki komitmen kepada manajemen lebih rendah daripada yang lebih tua, lebih menerima perubahan organisasi, serta lebih aktif dalam mempromosikan keberhasilannya.
4. Manajemen Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang diharapkan terus meningkatkan kualitas pelatihan keselamatan. Hal ini didasarkan pada temuan hasil wawancara yang telah disurvey kepada responden yang menyatakan bahwa pelatihan di tempat kerja dapat meningkatkan keterampilan dan pengetahuan karyawan, meningkatkan motivasi, dapat menyesuaikan diri dengan teknologi dan praktik terbaru.

DAFTAR PUSTAKA

Agustini, E. D., & Lumban Batu, H. Y. (2016). Kinerja Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandara Juwata Tarakan. *Warta Penelitian Perhubungan*, *28*(6), 429. https://doi.org/10.25104/warlit.v28i6.304

Ahman, E. (2018). Pengaruh Pelatihan SDM dan Budaya Organisasi terhadap Kinerja Karyawan dengan Disiplin Kerja sebagai Variabel Intervening Pada Attarakha Photography Bandung. *Sistem Informasi*, *1*(September), 60–69. https://doi.org/10.31933/JEMSI

Anggraeni, L., & Saragih, R. (2019). *Pengaruh Kerjasama Tim Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan PT. PLN (Persero) Transmisi Jawa Bagian Tengah*.

Arifin, Z., & Rizaldy, M. (2022). Pengaruh Budaya Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) terhadap Kinerja Karyawan PT. Angkasa Pura Logistik pada Masa Pandemi COVID-19 di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, Kulon Progo. *Hasni Maryam, Elisabeth Endang Prakosawati*, *4*(1), 168–184.

Bayram, M. (2018). The Management Commitment to OHS, Employee Satisfaction and Safety Performance: An Empirical Study. *International Journal of Latest Engineering and Management Research (IJLEMR) Www.Ijlemr.Com ||*, *03*(July 2018), 63–71. www.ijlemr.com

Beni Agus Setiono, T. A. (2017). *Budaya Keselamatan Kerja*. https://www.hseprime.com/5-elemen-pembentuk-budaya-keselamatan-dan-kesehatan-kerja-k3-yang-kuat/

Dihartawan, D. (2018). Budaya Keselamatan. *Jurnal Kedokteran Dan Kesehatan*, *14*(1), 98. https://doi.org/10.24853/jkk.14.1.98-108

Fahmi, N., & Lukman, R. Y. (2021). Pengaruh Gaya Kepemimpinan dan Komitmen Organisasi Terhadap Kinerja Karyawan Saat Pandemi Covid_19. *AKUNSIKA: Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, *2*(2). http://jurnal.poliupg.ac.id/index.php/akunsika

Febriansyah, F., Kusumapradja, R., & Ahmad, H. (2020). The Role Of Teamwork In Improving

Patient Safety Culture. *Jurnal Medicoeticolegal Dan Manajemen Rumah Sakit*, *9*(1), 41–52. https://doi.org/10.18196/jmmr.91115

Hariani Octavia, D. (2021). Pengaruh Teamwork Terhadap Kinerja Karyawan Melalui Job Satisfaction. In *Jurnal Ilmu Manajemen* (Vol. 9).

Hasyim, W., & Basuki, B. (2021). Pengaruh Budaya Organisasi, Komitmen Organisasi Dan Lingkungan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pada Pt. United Agro Indonesia Kapuas. In *AL-ULUM : Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora* (Vol. 7, Issue 2). https://doi.org/10.31602/alsh.v7i2.5738

Hendra, O., Lestary, D., Aswia, P. R., Kalbuana, N., & Saulina, M. (2022). Pengenalan Budaya Keselamatan Bagi Pelajar Sekolah Menengah Kejuruan Penerbangan di Lampung dan Sidoarjo. *Darmabakti: Jurnal Inovasi Pengabdian Dalam Penerbangan*, *2*(2), 72–77. https://doi.org/10.52989/darmabakti.v2i2.51

Hilmawan, I., Ekonomi, F., Bisnis, D., Sultan, U., & Tirtayasa, A. (2020). Pengaruh Disiplin Kerja, Komitmen Organisasi Dan Kerjasama Tim Terhadap Kinerja Pegawai Pada Kementrian Agama Kabupaten Serang. *Jurnal Rekaman*, *4*(2). http://ojs.jurnalrekaman.com/index.php/rekaman/135

Indonesia, R. (2001). *Pp No 3 Tahun 2001*. *1*, 1–5. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjWxrKeif7eAhVYfysKHcHWAOwQFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.ojk.go.id%2Fid%2Fkanal%2Fpasar-modal%2Fregulasi%2Fundang-undang%2FDocuments%2FPages%2Fundang-undang-nomo

Irfan. (2019). Penerbangan Di Manouvering Area Bandara. *Jurnal Keselamatan Transportasi*, 50–60.

Ismawati, A., & Rialmi, Z. (2022). Pengaruh Budaya Organisasi, Komitmen Organisasi, dan Lingkungan Kerja terhadap Kinerja Pegawai Direktorat Perbenihan Tanaman Pangan Jakarta pada Masa Pandemi Covid-19. *Owner*, *6*(2), 2038–2050. https://doi.org/10.33395/owner.v6i2.751

Kania, D. D., Probo, E., & Hanifah, H. (2016). Analisis Faktor Budaya Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Penanganan Kargo Di Bandara Soekarno Hatta International Airport. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, *3*(1), 77. https://doi.org/10.54324/j.mtl.v3i1.142

Kaynak, R., Tuygun Toklu, A., Elci, M., & Tamer Toklu, I. (2016). Effects of

Occupational Health and Safety Practices on Organizational Commitment, Work Alienation, and Job Performance: Using the PLS-SEM Approach. *International Journal of Business and Management*, *11*(5), 146. https://doi.org/10.5539/ijbm.v11n5p146

http://jurnal.untagsmg.ac.id/index.php/UBAR/issue/view/343/showToc (jurnal Untag Bisnis and Accounting Review)