

**PENGARUH SAFETY LEADERSHIP TERHADAP SAFETY BEHAVIOR MELALUI
SAFETY CLIMATE DAN SAFETY KNOWLEDGE PADA WISATA BOEKIT
TAWAP SARONGGI SUMENEP**

***THE INFLUENCE OF SAFETY LEADERSHIP ON SAFETY BEHAVIOR THROUGH
SAFETY CLIMATE AND SAFETY KNOWLEDGE ON TOURISM BOEKIT
TAWAP SARONGGI SUMENEP***

Filsa Soraya¹, Faidal²

Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Trunojoyo Madura ^{1,2}

filsasoraya.53@gmail.com¹, faidal@trunojoyo.ac.id²

ABSTRACT

The development of tourist villages, such as Boekit Tawap Tourism, faces challenges related to visitor safety and security. This research aims to analyze the influence of safety leadership in tourism on safety behavior through safety climate and safety knowledge, for the mutual benefit of managers and workers. The research method used is quantitative. Data was collected using questionnaire techniques, the respondents in this study were 88 people. By using the SmartPLS (Partial Least Square) analysis tool. The result of this research show that there is a positive significant influence of safety leadership on safety climate on the Boekit Tawap Saronggi Sumenep tourism, there is a positive and significant influence of safety leadership on safety knowledge on Boekit Tawap Saronggi Sumenep Tourism, there is a positive and significant influence of safety climate on safety behavior on Boekit Tawap Saronggi Sumenep Tourism, and safety climate are able to mediate safety leadership on safety behavior at Boekit Tawap Saronggi Sumenep Tourism.

Keywords: *Safety Leadership, Safety Behavior, Safety Climate, Safety Knowledge*

ABSTRAK

Pengembangan desa wisata, seperti Wisata Boekit Tawap, menghadapi tantangan terkait keselamatan dan keamanan pengunjung. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh *Safety Leadership* dalam Pariwisata terhadap *Safety Behavior* melalui *Safety Climate* dan *Safety Knowledge*, demi kepentingan bersama antara pengelola dan pekerja. Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif. data dikumpulkan dengan teknik kuesioner, responden dalam penelitian ini sebanyak 88 orang. Dengan menggunakan alat analisis SmartPLS (*Partial Least Square*). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif yang signifikan *Safety Leadership* terhadap *Safety Climate* pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep, terdapat pengaruh positif dan signifikan *Safety Leadership* terhadap *Safety Knowledge* pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep, terdapat pengaruh positif dan signifikan *Safety Climate* terhadap *Safety Behavior* pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep, dan *Safety Climate* mampu memediasi *Safety Leadership* terhadap *Safety Behavior* pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep.

Kata Kunci : *Safety Leadership, Safety Behavior, Safety Climate, Safety Knowledge*

PENDAHULUAN

Menurut undang-undang No. 10 tahun 2009 pasal 1 ayat 6, Destinasi Pariwisata adalah kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif, serta masyarakat yang saling

terkait dan melengkapi terwujudnya kepariwisataan. Pariwisata di Indonesia memiliki peran yang sangat penting dalam perekonomian. Tak terkecuali di pulau Madura, yang mulai menggunakan desa wisata sebagai cara untuk mendorong

perekonomian. Salah satu tempat wisata yang sedang populer di pulau Madura tepatnya di Desa Pagar Batu, Kecamatan Saronggi, Kabupaten Sumenep, Provinsi Jawa Timur yaitu taman wisata alam Boekit Tawap. Menurut Kepala Desa Pagar Batu yaitu Bapak Imam Daud, Boekit Tawap ini dibangun dengan adanya swadaya masyarakat Pagar Batu dan tempat ini memiliki sumber belerang, ampuh menyembuhkan berbagai penyakit penyakit dan memiliki beberapa kolam renang dan taman wisata.. Untuk harga tiket masuk Boekit Tawap sangat terjangkau yaitu Rp. 15.000, hal ini membuat Wisata Boekit Tawap selalu menarik wisatawan, terutama pada hari libur.

Aspek keamanan dan keselamatan disuatu wisata sangat berpengaruh terhadap kenyamanan setiap perjalanan wisata (Fian Damasdino et al., 2021). Keselamatan merupakan salah satu prioritas utama dalam industri pariwisata. Tanggung jawab utama pengelola Tempat Wisata Boekit Tawap adalah memastikan keselamatan dan keamanan wisatawan agar mereka dapat menikmati kunjungan dengan rasa aman. Salah satu faktor yang mempengaruhi *Safety Behavior* yaitu *Safety Leadership* yang mempengaruhi pencapaian tujuan keselamatan baik ditingkat organisasi maupun individu. *Safety Leadership* dalam pariwisata dapat berkontribusi pada terciptanya *Safety Climate* dan *Safety Knowledge* yang saling menguntungkan. Tingkat keamanan secara tidak langsung mempengaruhi perilaku aman karyawan, yang diterapkan oleh pengelola wisata, karena sumber daya manusia memiliki peran penting dalam memajukan pariwisata (Sadili & Faidal, 2024).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *Safety Leadership*

terhadap *Safety Behavior* melalui *Safety Climate* dan *Safety Knowledge* pada Wisata Boekit Tawap. Tujuannya untuk meningkatkan pemahaman dan komitmen pekerja serta pengunjung terhadap pentingnya keselamatan dalam lingkungan wisata.

TINJAUAN PUSTAKA

1. *Safety Leadership*

Secara umum *Safety Leadership* yang baik melibatkan motivasi keamanan, kebijakan keamanan dan masalah keamanan didalam setiap aspek operasional. Dengan mengutamakan ketiga dimensi ini, organisasi tidak hanya dapat mengurangi resiko kecelakaan, tetapi juga dapat menciptakan lingkungan kerja yang lebih positif dan produktif bagi seluruh karyawan (Syahrial, 2017).

2. *Safety Behavior*

Dalam konteks keselamatan, kepatuhan terhadap prosedur keselamatan dan partisipasi aktif dalam program keselamatan atau komponen utama dalam kinerja keselamatan (Mujahid et al., 2024). Kedua aspek tersebut sangat penting karena tidak hanya membantu menciptakan lingkungan kerja yang aman, tetapi juga meningkatkan kesadaran dan tanggung jawab kolektif terhadap keselamatan karyawan.

3. *Safety Climate*

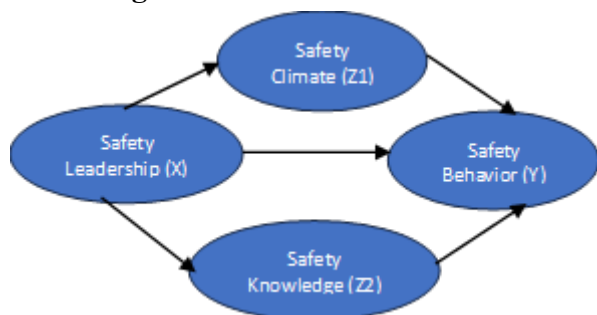
Iklim keselamatan yang positif mencerminkan bahwa karyawan merasa didukung oleh manajemen dalam hal keselamatan kerja, dan mereka memahami bahwa keselamatan merupakan prioritas utama bagi organisasi. Hal ini dapat tercermin dalam berbagai aspek, seperti komitmen terhadap keselamatan, persepsi risiko dan tanggap darurat (Liu et al., 2021)

4. *Safety Knowledge*

Memahami perilaku keselamatan karyawan ini sangat penting karena dapat berdampak positif pada perusahaan. Untuk membantu mencegah kecelakaan kerja, karyawan harus memiliki *Safety*

Knowledge karena karyawan akan merasa nyaman dengan pekerjaannya. Safety Knowledge pada karyawan akan meningkat jika pemimpin perusahaan memahami dan menerapkannya (Dwi Stiawan, 2024).

5. Kerangka Berfikir



Gambar 1. Kerangka Berfikir

6. Hipotesis Penelitian

H1 : *Safety Leadership* berpengaruh terhadap *Safety Behavior*

H2 : *Safety Leadership* berpengaruh terhadap *Safety Climate*

H3 : *Safety Leadership* berpengaruh terhadap *Safety Knowledge*

H4 : *Safety Climate* berpengaruh terhadap *Safety Behavior*

H5 : *Safety Knowledge* berpengaruh terhadap *Safety Behavior*

H6 : *Safety Leadership* berpengaruh terhadap *Safety Behavior* melalui *Safety Climate*

H7 : *Safety Leadership* berpengaruh terhadap *Safety Behavior* melalui *Safety Knowledge*

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian yang diambil peneliti berada di Pulau Madura yaitu Wisata Boekit Tawap di Desa Pagar Batu, Kecamatan Saronggi, Kabupaten Sumenep, Jawa Timur.

Penelitian ini dilakukan secara kuantitatif dengan menggunakan metode survei berdasarkan informasi yang dikumpulkan dari kuesioner, menurut Sugiyono (2013) yang dikutip dalam (Sadili & Faidal, 2024).

Dalam penelitian ini, populasi yang digunakan terdiri dari 726 orang, yang

terdiri dari 37 pengelola dan karyawan, serta 689 warga Pagar Batu yang berperan sebagai investor.

Rumus Slovin digunakan untuk menentukan besar sampel pada penelitian ini. Biasanya digunakan untuk menghitung ukuran sampel. Karena hasil penelitian dapat digeneralisasikan, maka tidak diperlukan tabel ukuran sampel untuk menghitung rumus ini (Husen, 2023). Pendekatan pengambilan sampel berdasarkan rumus slovin dapat dirumuskan:

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah Populasi (726)

e = Persen kesalahan yang diinginkan/ditolerin (0,10) pada dasarnya adalah 10% kesalahan yang dapat ditolerir dengan tingkat kepercayaan 90%. Hal ini disebabkan masih tingginya tingkat kesalahan yang dapat ditoleransi dalam penelitian ilmu sosial (Sugiyono, 2015) dalam penelitian (Mualim & Yap, 2021).

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

$$n = \frac{726}{1 + 726 \cdot (0,10)^2}$$

$$n = \frac{726}{8,26}$$

$$n = 87,9$$

Dapat disimpulkan bahwa sampel penelitian yang dibutuhkan dalam penelitian ini yaitu berjumlah 88 responden.

Data dikumpulkan melalui observasi objek, Wawancara, survei, kuesioner, jajak pendapat individu atau kelompok. Survei tersebut melibatkan 88 responden yang terdiri dari 37 pengelola dan staf, 51 warga Pagar Batu yang berperan sebagai investor. Analisis dilakukan menggunakan SmartPLS v4.1.0.8 dengan metode analisis SEM (*Structural Equation Modeling*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Karakteristik Responden

Karakteristik dari 88 orang yang menjadi responden dalam penelitian ini berjumlah 72,5% laki-laki dan 27,5%

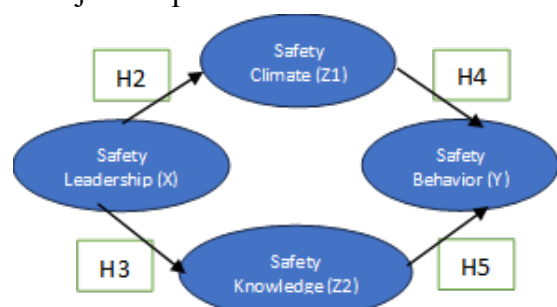
perempuan. Kelompok umur yang terbanyak adalah umur 35-40 tahun yaitu sebesar 67,8%.

2. Analisis Statistik Data

Teknik analisis yang digunakan untuk menguji hipotesis dalam penelitian ini adalah *Smart-Partial Least Square* (PLS). Pada SmartPLS, indikator satu variabel laten tidak dikorelasikan dengan indikator variabel laten lain dalam model penelitian. Kelebihan PLS adalah tidak memerlukan berbagai asumsi dan bersifat non parametrik. PLS juga memungkinkan Anda menganalisis konfigurasi menggunakan indikator reflektif dan preskriptif. Dapat juga digunakan untuk model yang landasan teorinya belum kuat (Furadantin, 2018).

Pada penelitian ini, terdapat 23 variabel manifes dan 4 variabel laten yaitu *Safety Leadership* (X) yang diukur dengan 7 variabel manifes, *Safety Behavior* (Y) yang diukur dengan 5 variabel manifes, *Safety Climate* (Z1) yang diukur dengan 6 variabel manifes, dan *Safety Knowledge* (Z2) yang diukur dengan 5 variabel manifes. Alat yang digunakan adalah program SmartPLS v4.1.0.8 yang dikembangkan khusus untuk estimasi persamaan struktural berbasis varians.

Model struktural penelitian ini ditunjukkan pada Gambar 4.1 di bawah ini.



Gambar 2. Model Struktural

Konstruk laten mengacu pada indikator, menandakan bahwa penelitian menggunakan indikator reflektif yang

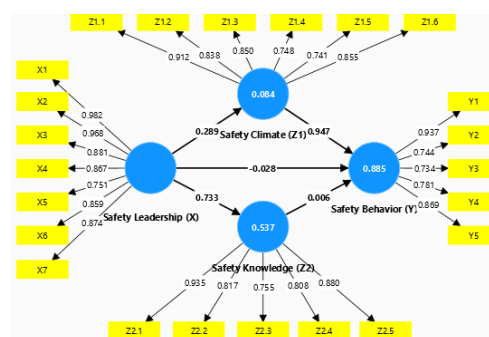
relatif baik dalam mengukur persepsi. Panah antar struktur menunjukkan hubungan (hipotesis) yang sedang dipertimbangkan.

a. Uji *Measurement Model/Outer Model*

Menurut (Izzah & Abidin, 2023) reliabilitas, *convergent validity*, dan *discriminant validity* adalah ujian model pengukuran. Ini digunakan untuk menilai rincian hubungan antara variabel laten dan manifes.

1) *Convergent Validity*

Dalam *Convergent Validity*, prinsipnya adalah bahwa alat ukur (variabel nyata) suatu struktur arus sangat berkorelasi. Program SmartPLS 4 memungkinkan Anda menguji validitas konvergen indikator rekursif dengan memeriksa nilai *loading factor* untuk setiap indikator penyusunnya. Aturan umum untuk menilai validitas konvergen adalah nilai pemuatan faktor harus lebih besar dari 0,7 (Hamid et al., 2019). Model struktural untuk penelitian ini ditunjukkan pada gambar di bawah ini.



Gambar 3. Convergent Validity

Sumber : Output Program Smart PLS, 2024

Hasil output Smart PLS untuk faktor beban ditunjukkan pada tabel berikut:

▪ **Outer Loadings :**

Tabel 1. Hasil Outer Loading

	Safety Behavior (Y)	Safety Climate (Z1)	Safety Knowledge (Z2)	Safety Leadership (X)
X1				0.982
X2				0.968
X3				0.881
X4				0.867
X5				0.751
X6				0.859
X7				0.874
Y1	0.937			
Y2	0.744			
Y3	0.734			
Y4	0.781			
Y5	0.869			
Z1.1		0.912		
Z1.2		0.838		
Z1.3		0.850		
Z1.4		0.748		
Z1.5		0.741		
Z1.6		0.855		
Z2.1			0.935	
Z2.2			0.817	
Z2.3			0.755	
Z2.4			0.808	
Z2.5			0.880	

Sumber : Output Program Smart PLS,
2024

Pada diagram tabel di atas, seluruh indikator memiliki *loading factor* kurang dari 0,7 yang berarti indikator tersebut merupakan indikator yang valid untuk mengukur konstruksya (Hamid et al., 2019).

2) **Discriminant Validity**

Hasil uji *Discriminant Validity* diuraikan pada bagian ini. Dilihat dari nilai AVE dan nilai akar AVE, menurut (Safitri et al., 2021) kriteria Fornell-Larcker, suatu model dianggap memiliki ukuran validitas diskriminan yang baik jika nilai akar kuadrat AVE lebih besar dari nilai korelasi antar variabel laten.

- Nilai AVE (*Average Variance Extraced*)

Tabel 2. Hasil Uji Validitas

	Cronbach's alpha	Composite reliability (rho_a)	Composite reliability (rho_c)	Average variance extracted (AVE)
Safety Behavior (Y)	0.872	0.881	0.908	0.667
Safety Climate (Z1)	0.905	0.911	0.928	0.682
Safety Knowledge (Z2)	0.895	0.903	0.923	0.708
Safety Leadership (X)	0.953	0.954	0.962	0.785

Sumber : Output Program SmartPLS,

2024

Menurut (Muhtarom et al., 2022) mengatakan bahwa hasil uji validitas menunjukkan nilai AVE lebih besar dari 0,5 dinyatakan valid.

Berdasarkan Tabel 1 diatas hasil uji validitas bahwa nilai AVE setiap variabel yaitu > 0,5 sehingga discriminant validitynya terpenuhi.

- Nilai Akar AVE (*Fornell-Larcker Criterion*)

Tabel 3. Hasil Uji Discriminant Validity (Fornell-Larcker Criterion)

	Safety Behavior (Y)	Safety Climate (Z1)	Safety Knowledge (Z2)	Safety Leadership (X)
Safety Behavior (Y)	0.817			
Safety Climate (Z1)	0.741	0.826		
Safety Knowledge (Z2)	0.298	0.33	0.841	
Safety Leadership (X)	0.25	0.289	0.733	0.886

Sumber : Output Program Smart PLS,
2024

Berdasarkan hasil uji validitas diskriminan yang ditunjukkan oleh Tabel 2, dapat disimpulkan bahwa AVE untuk konstruk *Safety Behavior* 0,817 lebih tinggi dari korelasi antara konstruk lainnya pada baris dan kolom yang sama yaitu konstruk *Safety Behavior* dengan *Safety Climate* sebesar 0.741, *Safety Knowledge* 0.298, dan *Safety Leadership* sebesar 0,25. Begitu pula dengan akar AVE konstruk *Safety Climate* adalah 0,826 lebih besar dibandingkan korelasi antara konstruk lainnya pada baris dan kolom yang sama yaitu konstruk *Safety Climate* dengan *Safety Behavior* sebesar 0.741, dengan *Safety Knowledge* sebesar 0.33, dengan *Safety Leadership* sebesar 0,289. Akar AVE dari konstruk *Safety*

Knowledge adalah 0,841 juga menunjukkan nilai yang lebih besar dari pada hubungan antara konstruk *Safety Knowledge* dengan *Safety Behavior* yang bernilai 0.298, *Safety Climate* 0.33, dan *Safety Leadership* 0,733. Selain itu, melihat korelasi antara konstruk *Safety Leadership* dengan *Safety Behavior*, *Safety Climate* dan *Safety Knowledge* dengan nilai 0.25,0.289,0.733, akar AVE dari konstruk *Safety Leadership* juga menunjukkan nilai yang lebih besar yaitu 0,886. Dengan demikian, kriteria *discriminant validity* Fornell-Larcker sudah terpenuhi oleh seluruh konstruk pada model penelitian.

3) Uji Kolinearitas Model

Untuk menilai kolinearitas yaitu menggunakan *Variance Inflation Factor* (VIF). Multikolinearitas adalah situasi dimana dua atau lebih variabel independen atau konstruk eksogen memiliki korelasi yang tinggi, yang dapat menghambat kemampuan model untuk melakukan prediksi. Untuk menghindari masalah ini, nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) harus dibawah 5, karena nilai yang lebih tinggi menunjukkan kolinearitas antar konstruk (Mahardini et al., 2022).

Tabel 4. Uji Kolinearitas Model (VIF)

	VIF		VIF
X1	4.272	Z1.1	4.147
X2	3.841	Z1.2	2.435
X3	3.758	Z1.3	3.68
X4	3.703	Z1.4	2.368
X5	1.982	Z1.5	1.926
X6	3.216	Z1.6	2.779
X7	4.18	Z2.1	4.785
Y1	4.684	Z2.2	2.251
Y2	1.775	Z2.3	1.833
Y3	1.721	Z2.4	2.027
Y4	1.918	Z2.5	2.957
Y5	2.859		

Sumber : Output Program SmartPLS, 2024

Berdasarkan Tabel 3 terlihat bahwa nilai VIF untuk semua indikator variabel berada dibawah angka 5, yang menunjukkan bahwa tidak terjadi kolinearitas di antara masing-masing indikator variabel yang diukur.

4) Uji Realibilitas

Menurut (Muhtarom et al., 2022) Uji reliabilitas menunjukkan bahwa nilai reliabilitas komposit dan Cronbach's alpha lebih besar dari 0,7 dianggap reliabel.

Tabel 5. Uji Realibititas

	Cronbach's alpha	Composite reliability (rho_a)	Composite reliability (rho_c)	Average variance extracted (AVE)
Safety Behavior (Y)	0.872	0.881	0.908	0.667
Safety Climate (Z1)	0.905	0.911	0.928	0.682
Safety Knowledge (Z2)	0.895	0.903	0.923	0.708
Safety Leadership (X)	0.953	0.954	0.962	0.785

Sumber : Output Program SmartPLS, 2024

Berdasarkan Tabel 4 diatas, hasil uji reliabilitas menunjukkan bahwa nilai *Composite Reliability* dan *Cronbach's Alpha* lebih dari 0.7, sehingga dapat memenuhi kriteria

untuk dianggap reliabel.

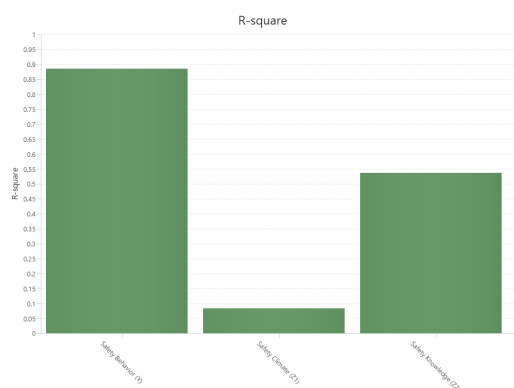
b. Uji *Structural Model/Inner Model*

a. *R-Square*

R-Square merupakan ukuran yang menggambarkan proporsi variasi nilai dari variabel dependen (endogen) yang dapat dijelaskan oleh variabel independen (eksogen). Kriteria untuk menilai *R-Square* adalah sebagai berikut:

- Jika nilai $R^2 = 0,75$ maka dianggap substansial (besar/kuat)
- Jika nilai $R^2 = 0,50$ maka dianggap moderate (sedang)
- Jika nilai $R^2 = 0,25$ maka dianggap lemah (kecil)

Note: SmartPLS memberikan indikator *R-Square* pada grafik ditunjukkan dengan warna hijau (menunjukkan hasil yang baik) dan warna merah (menunjukkan hasil yang buruk).



Gambar 4. Hasil R-Square

Tabel 6. Hasil Uji *R-Square*

	R-square	R-square adjusted
Safety Behavior (Y)	0.885	0.881
Safety Climate (Z1)	0.084	0.073
Safety Knowledge (Z2)	0.537	0.531

Sumber : Output Program SmartPLS, 2024

R-Square model jalur I = 0,885.

Bisa diartikan kemampuan variabel Safety Leadership (X) dalam menjelaskan Safety Behavior (Y) adalah sebesar 88,5% (besar/kuat).

R-Square model jalur II = 0,084.

Bisa diartikan kemampuan variabel Safety Leadership (X) dalam menjelaskan Safety Climate (Z1) adalah sebesar 0,8% (kecil/lemah).

R-Square model jalur III = 0,537.

Bisa diartikan kemampuan variabel Safety Leadership (X) dalam menjelaskan Safety Knowledge (Z2) adalah sebesar 53,7% (sedang).

b. *F-Square*

F-Square merupakan ukuran yang digunakan untuk mengevaluasi pengaruh relatif dari variabel independen (eksogen) terhadap variabel dependen (endogen) (Jufrizen, 2021). Kriteria penilaiannya sebagai berikut:

- Jika nilai $f^2 = 0,02$ maka diartikan kecil/buruk
- Jika nilai $f^2 = 0,15$ maka diartikan sedang
- Jika nilai $f^2 = 0,35$ maka diartikan besar/baik

Tabel 7. Uji Hasil *F-Square*

	Safety Behavior (Y)	Safety Climate (Z1)	Safety Knowledge (Z2)	Safety Leadership (X)
Safety Behavior (Y)				
Safety Climate (Z1)	6.927			
Safety Knowledge (Z2)	0			
Safety Leadership (X)	0.003	0.091	1.159	

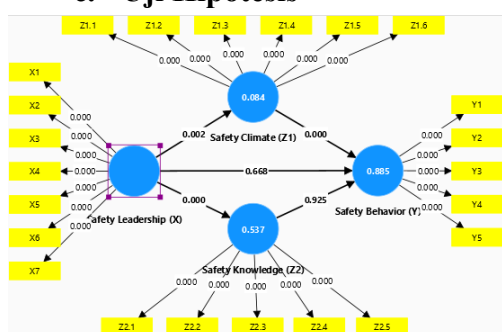
Sumber : Output Program

SmartPLS, 2024

Berdasarkan Tabel 6 diatas, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- Safety Climate (Z1) -> Safety Behavior (Y) = 6,927 (besar)
- Safety Knowledge (Z2) -> Safety Behavior (Y) = 0,000 (kecil)
- Safety Leadership (X) -> Safety Behavior (Y) = 0,003 (kecil)
- Safety Leadership (X) -> Safety Climate (Z1) = 0,091 (sedang)
- Safety Leadership (X) -> Safety Knowledge (Z2) = 1,159 (besar)

c. Uji Hipotesis



Gambar 5. Hasil Uji Hipotesis

Sumber : Output Program SmartPLS, 2024

▪ *Direct Effect (Path Coefficient)*

Analisis *direct effect* digunakan

Tabel 8. Hasil Uji *Path Coefficient*

	Original sample (O)	Sample mean (M)	Standard deviation ...	T statistics ...	P values
Safety Climate (Z1) -> Safety Behavior (Y)	0.947	0.949	0.018	51.360	0.000
Safety Knowledge (Z2) -> Safety Behavior (Y)	0.006	0.005	0.062	0.094	0.925
Safety Leadership (X) -> Safety Behavior (Y)	-0.028	-0.031	0.065	0.429	0.668
Safety Leadership (X) -> Safety Climate (Z1)	0.289	0.283	0.094	3.067	0.002
Safety Leadership (X) -> Safety Knowledge (Z2)	0.733	0.731	0.059	12.364	0.000

Sumber : Output Program SmartPLS, 2024

Berdasarkan gambar diatas,

untuk menguji hipotesis mengenai pengaruh langsung dari suatu variabel yang mempengaruhi (eksogen) terhadap variabel yang dipengaruhi (endogen). Menurut (Andriyani et al., 2020) mengatakan:

- Jika nilai *path coefficient* bersifat positif, maka pengaruh suatu variabel adalah searah, artinya jika nilai variabel eksogen meningkat, maka nilai variabel endogen juga meningkat naik.
- Jika nilai *path coefficient* adalah negatif, maka pengaruh suatu variabel terhadap adalah berlawanan arah, jika nilai suatu variabel eksogen meningkat naik, maka nilai variabel endogen menurun.
- Nilai Probabilitas Signifikansi (P-Value) :
 1. Jika nilai P-Values kurang dari 0,05 maka dianggap signifikan.
 2. Jika nilai P-Value lebih dari 0,05 maka dianggap tidak signifikan.

maka dapat dijelaskan sebagai berikut:

H1 : Safety Leadership -> Safety Behavior = -0.028 (negatif), P Value 0.668 > 0.05 (tidak signifikan).

H2 : Safety Leadership -> Safety Climate = 0.289 (positif), P Value 0.002 < 0.05 (signifikan).

H3 : Safety Leadership -> Safety Knowledge = 0.733 (positif), P Value 0.000 < 0.05 (signifikan).

H4 : Safety Climate -> Safety Behavior = 0.947 (positif), P Value 0.000 < 0.05 (signifikan).

H5 : Safety Knowledge -> Safety Behavior = 0.006 (positif), P Value 0.925 > 0.05 (tidak signifikan).

▪ *Indirect Effect*

Analisis efek tidak langsung digunakan untuk menguji hipotesis mengenai pengaruh tidak langsung dari suatu

variabel yang berpengaruh (eksogen) terhadap variabel yang dipengaruhi (endogen) yang dimediasi oleh variabel intervening (variabel moderator). Menurut (Andriyani et al., 2020) mengatakan :

- Jika nilai P Value kurang dari 0.05, maka dianggap signifikan (pengaruhnya bersifat tidak langsung), yang berarti variabel intervening “berperan” dalam memediasi hubungan antara variabel eksogen dan variabel endogen.
- Jika nilai P Value lebih dari 0.05, maka dianggap tidak signifikan (pengaruhnya bersifat langsung), artinya variabel intervening “tidak berperan” dalam memediasi hubungan antara variabel eksogen dan variabel endogen.

Tabel 9. Hasil Uji *Indirect Effect*

	Original sample (O)	Sample mean (M)	Standard dev...	T statistics... ▼	P values
Safety Leadership (X) -> Safety Climate (Z1) -> Safety Behavior (Y)	0.274	0.269	0.091	3.013	0.003
Safety Leadership (X) -> Safety Knowledge (Z2) -> Safety Behavior (Y)	0.004	0.004	0.046	0.093	0.926

Sumber : Output Program SmartPLS, 2024

Berdasarkan gambar diatas, maka dapat diartikan sebagai berikut :

H6 : Safety Leadership -> Safety Climate -> Safety Behavior = 0.274 (positif), dengan P Value 0.003 < 0.05 (signifikan).

Dapat diinterpretasikan variabel Safety Climate “berperan” dalam memediasi pengaruh

Safety Leadership terhadap Safety Behavior.

H7 : Safety Leadership -> Safety Knowledge -> Safety Behavior = 0.004 (positif), dengan P Value 0.926 > 0.05 (tidak signifikan).

Hal ini dapat diartikan bahwa variabel Safety Knowledge “tidak berperan” dalam memediasi pengaruh Safety

Leadership terhadap Safety Behavior.

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan dan analisis data yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, berikut adalah kesimpulan dari hasil penelitian sebagai berikut:

1. Tidak terdapat pengaruh positif dan tidak signifikan Safety Leadership terhadap Safety Behavior pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep
2. Terdapat pengaruh positif dan signifikan Safety Leadership terhadap Safety Climate pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep
3. Terdapat pengaruh positif dan signifikan Safety Leadership terhadap Safety Knowledge pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep
4. Terdapat pengaruh positif dan signifikan Safety Climate terhadap Safety Behavior pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep
5. Terdapat pengaruh positif dan tidak signifikan Safety Knowledge terhadap Safety Behavior pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep
6. Safety Climate mampu memediasi Safety Leadership terhadap Safety Behavior pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep
7. Safety Knowledge tidak mampu memediasi Safety Leadership terhadap Safety Behavior pada Wisata Boekit Tawap Saronggi Sumenep

DAFTAR PUSTAKA

- Andriyani, N., Hamzah, R., & Siagian, R. (2020). Pengaruh Lingkungan Kerja dan Disiplin Kerja terhadap Kinerja Karyawan dan Motivasi Kerja Sebagai Variabel Intervening pada Pt Aquavue Vision International. *Jurnal Ekonomi Bisnis Indonesia*, 15(2), 24–32.
- Dwi Stiawan, R. (2024). Pengaruh Safety Knowledge, Safety Leadership Dan Safety Citizenship Behavior Terhadap Safety Behavior Pada Wisata Pantai Lombang Sumenep. *Pengaruh Safety Knowledge, Safety Leadership Dan Safety Citizenship Behavior Terhadap Safety Behavior Pada Wisata Pant. Management Studies and Entrepreneurship Journal*, 5(1), 296–301.
<http://journal.yrpioku.com/index.php/msej>
- Fian Damasdino, Dian Afrini, & Prihatno. (2021). Pengaruh Keamanan Dan Keselamatan Terhadap Citra Destinasi Di Obyek Wisata Alam Air Terjun Sri Gethuk Gunungkidul. *Journal of Tourism and Economic*, 4(2), 164–175.
<https://doi.org/10.36594/jtec/xecm1e06>
- Furadantin, N. R. (2018). Analisis Data Menggunakan Aplikasi SmartPLS v.3.2.7 2018. *Academia (Accelerating the World's Research)*, 2.
https://scholar.google.com/scholar?q=related:2uQwPffimx4J:scholar.google.com/&scioq=analisis+data+menggunakan+smartPLS&hl=id&as_sdt=0,5
- Hamid, R. S., Anwar, S. M., Salju, Rahmawati, Hastuti, & Lumoindong, Y. (2019). Using the triple helix model to determine the creativity a capabilities of innovative environment. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 343(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/343/1/012144>

- Husen, A. (2023). Strategi Pemasaran Melalui Digital Marketing Campaign Di Toko Mebel Sakinah Karawang. *Jurnal Economina*, 2(6), 1356–1362. <https://doi.org/10.55681/economina.v2i6.608>
- Izzah, K., & Abidin, M. (2023). Pengaruh Supervisi Akademik , Kompetensi Pedagogik , Kompetensi Kepribadian , Kompetensi Sosial terhadap Kinerja Guru PAI Dimediasi Workplace Spirituality di SMA Negeri Se-Kabupaten Kediri. *Dirasah*, 6(2), 2621–2838. <https://ejournal.iaifa.ac.id/index.php/dirasah>
- Jufrizen, J. (2021). Pengaruh Fasilitas Kerja Dan Disiplin Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Melalui Motivasi Kerja. *Sains Manajemen*, 7(1), 35–54. <https://doi.org/10.30656/sm.v7i1.2277>
- Liu, Y., Ye, L., & Guo, M. (2021). Does formal mentoring impact safety performance? A study on Chinese high-speed rail operators. *Journal of Safety Research*, 77(xxxx), 46–55. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2021.02.001>
- Mahardini, S., Singal, V. G., & Hidayat, M. (2022). Pengaruh Content Marketing Dan Influencer Marketing Terhadap Keputusan Pembelian Pada Pengguna Aplikasi Tik-Tok Di Wilayah Dki Jakarta. *Ikraith-Ekonomika*, 6(1), 180–187. <https://doi.org/10.37817/ikraith-ekonomika.v6i1.2480>
- Mualim, M., & Yap, R. A. (2021). Faktor - Faktor Penentu Minat Mahasiswa Mahasiswa Asli Papua untuk Bekerja di Sektor Pertanian Kehutanan dan Perikanan. *Lensa Ekonomi*, 15(01), 64. <https://doi.org/10.30862/lensa.v15i01.136>
- Muhtarom, A., Syairozi, I., & Wardani, N. D. (2022). Analisis Persepsi Harga, Kualitas Pelayanan, Customer Relationship Marketing, Dan Kepercayaan Terhadap Peningkatan Penjualan Dimediasi Loyalitas Pelanggan Pada Umkm Ayam Potong Online Elmonsu. *Jesya (Jurnal Ekonomi & Ekonomi Syariah)*, 5(1), 743–755. <https://doi.org/10.36778/jesya.v5i1.628>
- Mujahid, I., Miftah Faridli, E., & Darmawan, A. (2024). Emphasizes the Importance of Safety Behavior By Optimizing Safety Leadership and Safety Knowledge Through a Safety Climate. *Revista de Gestao Social e Ambiental*, 18(1), 1–18. <https://doi.org/10.24857/RGSA.V18N1-117>
- Sadili, F., & Faidal, F. (2024). Analysis of the Influence of Safety Leadership on Safety Behavior Through Safety Awwernes, Safety Climate, Safety Citizen Behavior At Boekit Tawap Saronggi Tourism Objects. *Dynamic Management Journal*, 8(1), 299. <https://doi.org/10.31000/dmj.v8i1.10333>
- Safitri, A., Wismantari, T., Hermawati, V., & Bernarto, I. (2021). Pengaruh Disiplin Kerja, Motivasi Kerja Dan Kepuasan Kerja Terhadap Kinerja Pada Pegawai Negeri Sipil (Pns) Generasi “Y” (Kasus Pada Kementerian Perdagangan, Jakarta). *JMBI UNSRAT (Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis Dan Inovasi Universitas Sam Ratulangi)*, 8(1), 115–127. <https://doi.org/10.35794/jmbi.v8i1.32315>
- Syahrial, Y. (2017). Pengaruh Safety Leadership Dan Safety Climate Pada Safety Behaviour (Studi pada karyawan PT Bentoel International Investama Tbk di Surakarta). *Riset Manajemen & Akuntans*, 7(2), 106–131.