

Kaizen Keselamatan Kerja untuk Mencapai Zero Accident melalui Digitalisasi Aplikasi K3L Patrol: Studi Longitudinal di PT XYZ Karawang Jawa Barat

Occupational Safety Kaizen to Achieve Zero Accidents through the Digitalization of the K3L Patrol Application: A Longitudinal Study at PT XYZ, Karawang, West Java

Suhartono, Nurulia Hidayah

Sekolah Vokasi Universitas Gadjah Mada

Correspondence Email: suhartonotalip@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan menganalisis tren kecelakaan kerja selama periode 2015–2025 serta mengevaluasi dampak implementasi digitalisasi aplikasi K3L Patrol berbasis pendekatan Kaizen terhadap kinerja keselamatan kerja di PT XYZ Karawang, Jawa Barat. Penelitian menggunakan desain kuantitatif longitudinal dengan pendekatan quasi-experimental melalui perbandingan sebelum dan sesudah implementasi digitalisasi, yaitu periode pra-digitalisasi (2015–2022) dan pasca-digitalisasi (2023–2025). Data sekunder yang dianalisis meliputi jumlah kecelakaan kerja, total jam kerja, dan jumlah hari kerja hilang. Indikator kinerja keselamatan yang digunakan adalah Frequency Rate (FR), Severity Rate (SR), dan Safety-T Score. Analisis data dilakukan secara deskriptif untuk melihat tren kecelakaan kerja serta analisis inferensial menggunakan independent samples t-test untuk menguji perbedaan indikator keselamatan antara dua periode penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata LTIFR menurun dari 1,29 pada periode pra-digitalisasi menjadi 0,76 pada periode pasca-digitalisasi (penurunan 41%), namun perbedaan tersebut belum signifikan secara statistik ($t = 2,21$; $p = 0,054$). Sebaliknya, rata-rata LTISR menurun secara signifikan dari 5,05 menjadi 2,03 (penurunan 60%) dengan hasil uji t ($t = 2,78$; $p = 0,024$). Nilai Safety-T Score selama periode penelitian berada dalam rentang ± 2 yang menunjukkan bahwa variasi kecelakaan masih berada dalam batas normal (common cause variation). Selain itu, partisipasi karyawan dalam pelaporan potensi bahaya meningkat sebesar 60,7% setelah implementasi digitalisasi K3L Patrol. Temuan ini menunjukkan bahwa digitalisasi sistem pelaporan berbasis Kaizen mampu meningkatkan partisipasi pekerja dalam pengawasan keselamatan serta berkontribusi terhadap penurunan tingkat keparahan kecelakaan kerja. Penelitian ini menyimpulkan bahwa digitalisasi sistem K3 berbasis pendekatan Kaizen merupakan strategi yang efektif dalam mendukung peningkatan budaya keselamatan menuju level dependent dan interdependent serta mendukung upaya pencapaian zero accident di lingkungan industri.

Kata kunci: Kaizen, Safety Culture, Frequency Rate, Severity Rate, Digitalisasi K3.

Abstract

This study aims to analyze occupational accident trends during the 2015–2025 period and evaluate the impact of implementing a digitalized K3L Patrol application based on the Kaizen approach on occupational safety performance at PT XYZ Karawang, West Java. The research employed a quantitative longitudinal design with a quasi-experimental approach by comparing the period before and after the implementation of digitalization, namely the pre-digitalization period (2015–2022) and the post-digitalization period (2023–2025). The secondary data analyzed included the number of occupational accidents, total working hours, and lost workdays. The safety performance indicators used in this study were Frequency Rate (FR), Severity Rate (SR), and Safety-T Score. Data analysis was

Article History:

Submitted: 06-03-2026, Revised: 06-03-2026, Accepted: 30-03-2026, Published 30-09-2026



conducted using descriptive statistics to examine accident trends and inferential analysis using an independent samples t-test to determine differences in safety indicators between the two research periods. The results show that the average Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) decreased from 1.29 in the pre-digitalization period to 0.76 in the post-digitalization period (a reduction of 41%), although the difference was not statistically significant ($t = 2.21$; $p = 0.054$). In contrast, the average Lost Time Injury Severity Rate (LTISR) significantly decreased from 5.05 to 2.03 (a reduction of 60%) with t-test results ($t = 2.78$; $p = 0.024$). The Safety-T Score values during the study period were within the ± 2 range, indicating that accident variations remained within normal limits (common cause variation). Furthermore, employee participation in hazard reporting increased by 60.7% after the implementation of the digitalized K3L Patrol system. These findings indicate that the digitalization of the safety reporting system based on the Kaizen approach can enhance employee participation in safety monitoring and contribute to reducing the severity level of occupational accidents. This study concludes that the digitalization of the occupational safety system based on the Kaizen approach is an effective strategy to support the improvement of safety culture toward dependent and interdependent levels and to support efforts to achieve zero accidents in industrial environments.

Keywords: Kaizen, Safety Culture, Frequency Rate, Severity Rate, Occupational Safety Digitalization.

PENDAHULUAN

Perkembangan industri meningkatkan produktivitas nasional, namun juga meningkatkan risiko kecelakaan kerja. Pengendalian kecelakaan kerja tidak hanya memerlukan sistem manajemen formal, tetapi juga penguatan budaya keselamatan yang berkelanjutan.

PT XYZ merupakan perusahaan manufaktur di Karawang yang telah menerapkan ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, serta SMK3. Meskipun sistem telah berjalan, tren kecelakaan kerja masih menunjukkan fluktuasi dalam beberapa tahun terakhir.

Sebagai bagian dari continuous improvement berbasis Kaizen, perusahaan mengimplementasikan digitalisasi K3L Patrol yang memungkinkan pelaporan near miss, unsafe action, dan unsafe condition secara partisipatif melalui aplikasi digital. Pendekatan ini bertujuan mempercepat corrective action serta meningkatkan keterlibatan karyawan dalam pengawasan keselamatan.

Penelitian terkait keselamatan kerja telah banyak membahas hubungan antara budaya keselamatan, perilaku pekerja, dan kinerja keselamatan organisasi. Studi sebelumnya umumnya berfokus pada penguatan safety culture, safety leadership, serta pendekatan behavior-based safety (BBS) dalam menurunkan angka kecelakaan kerja. Selain itu, perkembangan teknologi mendorong munculnya sistem digital dalam manajemen K3, khususnya pada aspek pelaporan insiden dan hazard reporting. Namun demikian, sebagian besar penelitian masih terbatas pada evaluasi implementasi

Tabel 1

Data Accident PT XYZ
Selama 11 tahun (2015-2025)

Tahun	Jumlah Accident	Hari Hilang	FR	SR
Th '15	11	28	2,56	6,6
Th '16	10	44	1,19	10,52
Th '17	10	16	1,54	3,51
Th '18	8	30	1,3	6,49
Th '19	7	29	1	5,78
Th '20	7	23	1,19	4,58
Th '21	4	8	0,77	1,55
Th '22	7	13	0,8	2,59
Th '23	11	19	1,12	3,03
Th '24	7	8	0,57	1,51
Th '25	11	8	0,58	1,54
Jmlh	93	226	12,62	47,7
Avg	8,45	20,55	1,15	4,34

~ Sumber: Data olahan Departemen OHSE PT XYZ

sistem informasi atau tingkat adopsi teknologi, dan belum secara komprehensif mengkaji dampaknya terhadap indikator kinerja keselamatan yang terukur seperti Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) dan Lost Time Injury Severity Rate (LTISR).

Lebih lanjut, penelitian dengan pendekatan longitudinal yang mampu menggambarkan perubahan kinerja keselamatan dalam jangka panjang sebelum dan sesudah digitalisasi masih relatif terbatas, khususnya di sektor industri manufaktur di Indonesia. Oleh karena itu, penelitian ini menawarkan kontribusi baru dengan mengintegrasikan pendekatan Kaizen dalam digitalisasi sistem K3L Patrol serta mengevaluasi dampaknya secara kuantitatif terhadap indikator keselamatan (LTIFR, LTISR, dan Safety-T Score) menggunakan desain longitudinal quasi-experimental. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya mengisi kesenjangan literatur terkait efektivitas digitalisasi K3, tetapi juga memberikan bukti empiris mengenai peran transformasi digital dalam memperkuat budaya keselamatan menuju zero accident.

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Menganalisis tren kecelakaan kerja 2015–2025
2. Menguji perbedaan indikator keselamatan sebelum dan sesudah digitalisasi

3. Mengevaluasi kontribusi digitalisasi terhadap penguatan budaya keselamatan

METODE PENELITIAN

Lokasi & Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di lokasi PT XYZ, Jl. Karawang Spoor, Purwadana, Telukjambe Timur, Karawang, Jawa Barat. Penelitian dilakukan bulan Januari 2026.

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan **kuantitatif dengan desain longitudinal** untuk menganalisis tren kecelakaan kerja selama periode sebelas tahun (2015–2025) di PT XYZ, Karawang, Jawa Barat. Desain longitudinal dipilih untuk mengamati perubahan indikator kinerja keselamatan sebelum dan sesudah penguatan digitalisasi K3L Patrol sebagai bagian dari program Kaizen keselamatan kerja.

Penelitian ini bersifat **quasi-experimental dengan pendekatan pre-post comparison**, yaitu membandingkan periode sebelum penguatan digitalisasi (2015–2022) dan periode sesudah penguatan digitalisasi (2023–2025). Penelitian tidak menggunakan randomisasi atau kelompok kontrol eksternal, sehingga termasuk dalam kategori quasi-experimental berbasis data sekunder organisasi.

Data yang digunakan merupakan data sekunder kecelakaan kerja perusahaan, meliputi jumlah kasus kecelakaan, jam kerja, dan jumlah hari hilang kerja (lost workdays).

Indikator kinerja keselamatan dianalisis menggunakan:

- a) **Frequency Rate (FR)** untuk mengukur tingkat frekuensi kecelakaan kerja (tingkat keseringan kecelakaan kerja)
- b) **Severity Rate (SR)** untuk mengukur tingkat keparahan kecelakaan berdasarkan hari kerja hilang, dan
- c) **Safety-T Score** untuk mengevaluasi stabilitas variasi kinerja keselamatan berdasarkan pendekatan statistik pengendalian proses.

Analisis deskriptif dilakukan untuk menggambarkan tren tahunan kecelakaan kerja. Selanjutnya, analisis inferensial dilakukan menggunakan **independent samples t-test** untuk menguji perbedaan rata-rata indikator keselamatan antara periode sebelum dan sesudah penguatan digitalisasi. Selain itu, dilakukan uji korelasi tren waktu untuk melihat pola perubahan kinerja keselamatan selama periode penelitian.

Metode Pengumpulan Data

Metode penelitian ini menggunakan beberapa teknik pengambilan data, antara lain:

1. Riset lapangan (data primer)

a. Metode interview

Pengumpulan data dengan tanya jawab yang dilakukan secara langsung dan sistematis kepada beberapa pihak terkait di antaranya: Bagian proses produksi, pekerja lain yang terkait, karyawan *supporting* (administrasi) dan karyawan Dept. OHSE PT XYZ.

b. Metode observasi

Yaitu metode perolehan data dengan cara melakukan pengamatan serta pencatatan secara langsung pada objek yang diteliti di PT XYZ seperti sumber daya yang tersedia, waktu proses dan lain-lain.

2. Riset Kepustakaan (data sekunder)

Adalah penelitian dengan mempelajari literatur-literatur yang berhubungan dengan permasalahan yang ada.

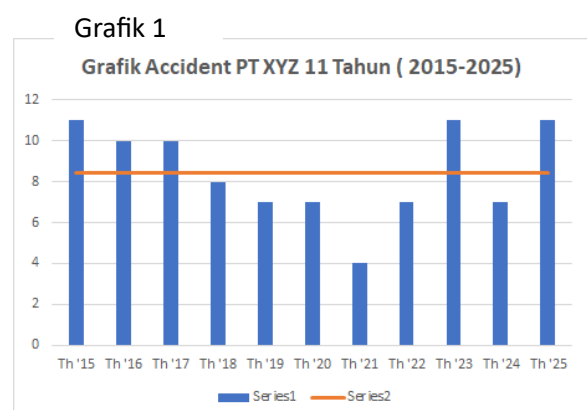
Objek Penelitian

objek dalam penelitian ini adalah analisis data kecelakaan yang terjadi di PT XYZ dalam 11 tahun terakhir (2015–2025) dan partisipasi karyawan dalam aplikasi K3L patrol dalam upaya menuju zero accident dan kematangan budaya K3 di level *Dependent dan Interdependent (Bradley Curve)*.

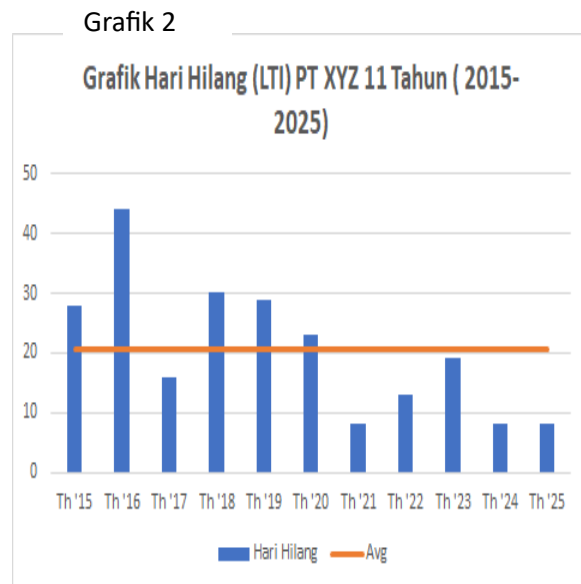
HASIL PENELITIAN

1. Analisis kejadian kecelakaan kerja PT XYZ dalam 11 tahun terakhir 2015-2025)

Dalam 11 tahun terakhir (2015-2025) di PT XYZ telah terjadi 93 kecelakaan kerja dengan hari hilang 226 hari (Lost Time Injury > 1x24 jam atau tidak bisa bekerja pada shift berikutnya).

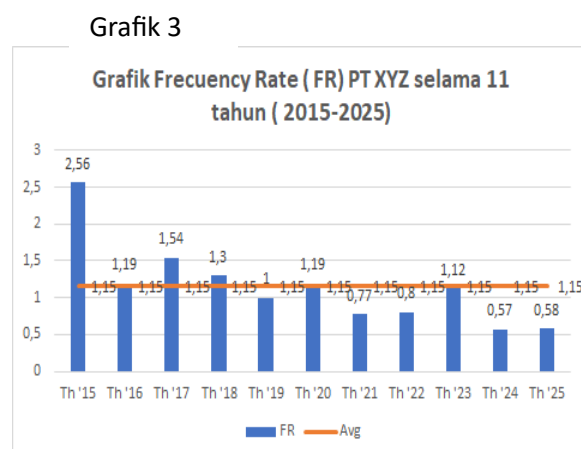


Dari grafik terlihat, dalam 11 tahun terakhir rata-rata jumlah accident 8.45x/tahun. Tahun 2015, 2016, 2017, 2023 dan 2025 melebihi rata-rata.



Sumber : Dept HSE PT XYZ

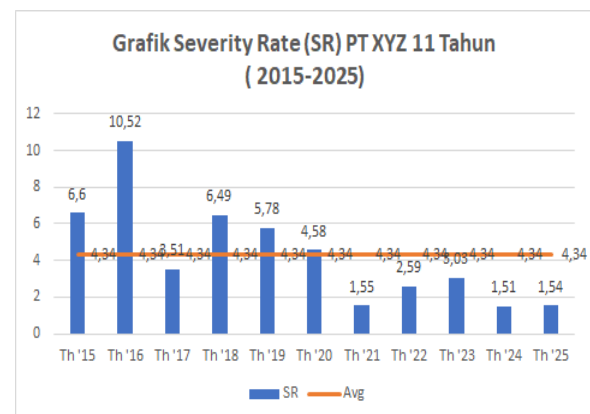
Rata-rata jumlah hari hilang di PT XYZ selama 11 tahun terakhir adalah 20.55 hari/tahun. Tahun 2015, 2016, 2018, 2019 dan 2020 melebihi nilai rata-rata dalam 11 tahun terakhir. Dalam 3 tahun terakhir (2023-2025) grafik hari hilang menunjukkan kecenderungan penurunan.



Sumber : Dept HSE PT XYZ

Rata-rata *Frequency Rate* (FR) dalam 11 tahun terakhir adalah 1.15. Tahun 2015, 2017, 2018, 2020 dan 2023 melebihi rata-rata. Dalam 3 tahun terakhir (2023-2025) terjadi kecenderungan penurunan. FR menunjukkan seberapa sering terjadi accident dalam tiap tahunnya dari kegiatan operasional PT XYZ dalam menghasilkan barang dan jasa.

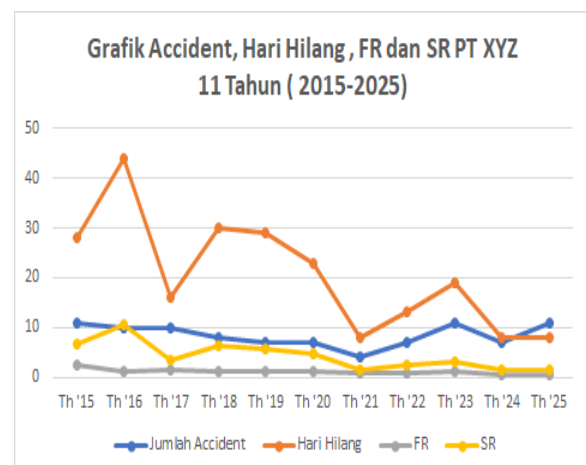
Grafik 4



Sumber : Dept HSE PT XYZ

Rata-rata angka severity rate (SR) PT XYZ dalam 11 tahun terakhir adalah 4.34 per tahun. Data dalam 3 tahun terakhir (2023-2025) menunjukkan kecenderungan penurunan. Angka SR adalah menunjukkan seberapa parah tingkat kecelakaan terjadi.

Grafik 5



Sumber : Dept HSE PT XYZ

Secara umum dalam 11 tahun terakhir (2015-2025) grafik jumlah *accident* (LTI >1x24 Jam) menunjukkan angka yang berkecenderungan meningkat, hari hilang (LTI > 1x24 jam) angka FR dan SR menunjukkan tren grafik yang menurun terutama dalam 3 tahun terakhir (2023-2025). Hal ini menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan yang meningkat tidak serta merta menaikkan angka FR, SR dan jumlah hari hilang (LTI > 1 × 24 jam).

2. Analisis Safety-T Score

Tabel 2
Data Accident PT XYZ
2015-2025

Tahun	Jumlah Accident	Hari Hilang	FR	SR	S-T Score
2015	11	28	2.56	6.6	
2016	10	44	1.19	10.52	-0.54
2017	10	16	1.54	3.51	0.294
2018	8	30	1.3	6.49	-0.155
2019	7	29	1	5.78	-0.23
2020	7	23	1.19	4.58	0.19
2021	4	8	0.77	1.55	-0.353
2022	7	13	0.8	2.59	0.14
2023	11	19	1.12	3.03	0.4
2024	7	8	0.57	1.51	-0.49
2025	11	7	0.58	1.54	0.0175

Sumber : Dept HSE PT XYZ

Dari analisis data Safety-T Score angka-angka parameter kecelakaan PT XYZ tidak ada yang menunjukkan perubahan yang signifikan (Perubahan dianggap signifikan bila angka Safety-T Score menunjukkan angka diatas 2 atau -2).

3. Penyebab Accident

Tabel 3

Data Accident PT XYZ
Selama 11 tahun (2015-2025)

Tahun	Jumlah Accident	Unsafe Action	Unsafe Condition
2015	11	11	0
2016	10	9	1
2017	10	10	0
2018	8	8	0
2019	7	7	0
2020	7	7	0
2021	4	4	1
2022	7	6	0
2023	11	11	0
2024	7	7	0
2025	11	11	0
Jumlah	93	91	2
Persentase		97.85	2.20

Sumber : Dept HSE PT XYZ

Dari tabel di atas terlihat bahwa sebagian besar (9,85%) accident disebabkan oleh perilaku yang tidak aman (*unsafe condition*) dan ini selaras dengan teori penyebab kecelakaan kerja, bahwa sebagian besar karena faktor perilaku yang tidak aman. Dominasi unsafe action menunjukkan pentingnya pendekatan behavioral safety dan penguatan budaya keselamatan.

4. Digitalisasi Patrol K3L

Peningkatan partisipasi karyawan dalam pelaporan sumber bahaya (near miss, unsafe action & unsafe condition) sebelum dan sesudah penerapan digitalisasi K3L patrol meningkat sebesar 60,7% (sebelum penerapan rata-rata 364 laporan per tahun, dan setelah penerapan rata-rata 585 laporan per tahun)



Tampilan aplikasi K3L Patrol PT XYZ

5. Uji Perbedaan Pre-Post

LTIFR

Pre: 1,29

Post: 0,76

Penurunan: 41%

$t = 2,21$

$p = 0,054$

LTISR

Pre: 5,05

Post: 2,03

Penurunan: 60%

$t = 2,78$

$p = 0,024$

PEMBAHASAN

Berdasarkan data 11 tahun terakhir (2015-2025), jumlah kecelakaan kerja di PT XYZ mencapai 93 kasus dengan total hari hilang 226 hari. Rata-rata kecelakaan sebesar 8,45 kasus/tahun menunjukkan bahwa secara kuantitatif perusahaan masih menghadapi

tantangan dalam pengendalian kejadian LTI ($>1 \times 24$ jam).

Secara umum grafik jumlah accident menunjukkan kecenderungan meningkat, khususnya pada tahun 2015, 2016, 2017, 2023 dan 2025 yang berada di atas rata-rata. Namun, menariknya, indikator keparahan seperti **LTIFR** dan **LTISR** justru menunjukkan tren menurun dalam tiga tahun terakhir (2023–2025). Hal ini mengindikasikan bahwa:

- Pengendalian pasca-incident semakin efektif
- Tingkat keparahan kecelakaan relatif lebih ringan
- Respons medis dan sistem pelaporan semakin cepat.

Fenomena ini menunjukkan bahwa peningkatan jumlah kasus tidak secara otomatis meningkatkan tingkat keparahan kecelakaan. Artinya, sistem kontrol dan mitigasi yang berjalan telah mampu menekan dampak kecelakaan meskipun frekuensi kejadian belum sepenuhnya terkendali. Dari perspektif manajemen K3, kondisi ini menggambarkan bahwa PT XYZ berada pada fase transisi dari **reaktif menuju proaktif**, di mana sistem pengendalian sudah cukup baik dalam membatasi dampak, namun belum sepenuhnya efektif dalam mencegah terjadinya unsafe act di level individu.

Uji beda independent t-test LTIFR & LTISR menunjukkan :

Rata-rata LTIFR pada periode 2015–2022 sebesar **1,29**, sedangkan pada periode 2023–2025 menurun menjadi **0,76**. Secara deskriptif, terjadi penurunan sebesar 0,53 poin atau sekitar 41%.

Namun, hasil uji t menunjukkan nilai:

- a) **t = 2,21**
- b) **p = 0,054**

Karena nilai $p > 0,05$, sehingga secara statistik perbedaan tersebut **tidak signifikan pada tingkat signifikansi 5%**. Artinya, meskipun terjadi penurunan secara numerik yang cukup besar, bukti statistik belum cukup kuat untuk menyatakan bahwa penguatan digitalisasi secara signifikan menurunkan LTIFR pada taraf kepercayaan 95%.

Namun demikian, nilai p yang mendekati 0,05 menunjukkan adanya **kecenderungan (trend toward significance)**. Dalam konteks manajemen keselamatan, hal ini tetap memiliki makna praktis (*practical significance*), terutama bila didukung oleh konsistensi tren tahunan.

Rata-rata LTISR pada periode 2015–2022 sebesar **5,05**, dan menurun menjadi **2,03** pada periode 2023–2025. Penurunan ini secara deskriptif mencapai sekitar 60%.

Hasil uji t menunjukkan:

- a) **t = 2,78**
- b) **p = 0,024**

Karena nilai $p < 0,05$, maka perbedaan tersebut **signifikan secara statistik**. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa terdapat

perbedaan yang bermakna antara periode sebelum dan sesudah penguatan digitalisasi terhadap tingkat keparahan kecelakaan kerja.

Secara inferensial, hasil ini menunjukkan bahwa intervensi digitalisasi memiliki dampak yang lebih kuat terhadap **pengurangan tingkat keparahan kecelakaan (severity)** dibandingkan terhadap frekuensi kejadian (*frequency*).

Hasil analisis *Safety-T Score* menunjukkan bahwa tidak ada perubahan signifikan (tidak ada nilai $> +2$ atau < -2). Artinya, fluktuasi angka kecelakaan masih berada dalam batas variasi normal (*common cause variation*).

Interpretasi dari hasil ini adalah:

- a) Tidak terjadi lonjakan ekstrem maupun perbaikan drastis
- b) Sistem K3 berjalan stabil tetapi belum mengalami breakthrough improvement
- c) Perlu pendekatan perbaikan sistematis berbasis *continuous improvement (Kaizen)*

Data menunjukkan bahwa 97,85% kecelakaan disebabkan oleh unsafe action, dan hanya 2,2% akibat unsafe condition. Temuan ini sangat signifikan dan konsisten dengan teori Heinrich's Domino Theory yang menyatakan bahwa ±88–90% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia.

Namun perlu dilakukan analisis lebih mendalam. Unsafe action bukan semata-mata kesalahan individu, tetapi merupakan refleksi dari:

- a) Persepsi risiko
- b) Safety mindset
- c) Kepemimpinan keselamatan
- d) Sistem pengawasan
- e) Budaya organisasi

PT XYZ menargetkan peningkatan budaya K3 menuju level *Dependent* dan *Interdependent* dalam *Bradley Curve*. Karakteristik level tersebut:

- a) Safety dimulai dari diri sendiri
- b) Saling menjaga antar karyawan
- c) Intervensi aktif terhadap tindakan tidak aman

Implementasi aplikasi digital K3L Patrol dalam tiga tahun terakhir merupakan langkah strategis menuju budaya *dependent* dan *interdependent* serta upaya menuju zero accident, karena:

- a) Memberikan ruang partisipasi semua karyawan
- b) Meningkatkan pelaporan unsafe action
- c) Mendorong peer-to-peer observation
- d) Mempercepat corrective action

Penurunan angka LTIFR dan LTISR dalam tiga tahun terakhir mengindikasikan bahwa digitalisasi ini mulai memberikan dampak positif terhadap pengendalian keparahan kecelakaan.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan digitalisasi sistem pelaporan keselamatan melalui aplikasi K3L Patrol yang

dikombinasikan dengan pendekatan perbaikan berkelanjutan (Kaizen) memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan kinerja keselamatan kerja di PT XYZ Karawang. Analisis tren kecelakaan selama periode 2015–2025 memperlihatkan adanya perbaikan kinerja keselamatan setelah implementasi sistem digital pada tahun 2023. Penurunan nilai LTIFR sebesar 41% menunjukkan adanya kecenderungan penurunan frekuensi kecelakaan kerja, meskipun secara statistik belum menunjukkan perbedaan yang signifikan. Sebaliknya, indikator keparahan kecelakaan (LTISR) mengalami penurunan yang signifikan hingga 60%, yang menandakan bahwa dampak kecelakaan terhadap kehilangan hari kerja dapat ditekan secara nyata setelah implementasi sistem digital.

Selain itu, peningkatan partisipasi pekerja dalam pelaporan potensi bahaya sebesar 60,7% menunjukkan bahwa digitalisasi sistem K3 mampu mendorong keterlibatan aktif pekerja dalam pengawasan keselamatan kerja. Hal ini mengindikasikan bahwa transformasi digital tidak hanya berfungsi sebagai alat pencatatan atau pelaporan, tetapi juga sebagai instrumen yang memperkuat komunikasi keselamatan, transparansi informasi, serta respons cepat terhadap potensi bahaya di tempat kerja.

Nilai Safety-T Score yang berada dalam rentang ± 2 menunjukkan bahwa fluktuasi kecelakaan kerja selama periode penelitian masih berada dalam batas variasi normal

(common cause variation). Dengan demikian, perbaikan yang terjadi lebih merefleksikan peningkatan sistem pengelolaan keselamatan secara bertahap dan konsisten melalui pendekatan Kaizen yang menekankan perbaikan berkelanjutan dan keterlibatan seluruh elemen organisasi.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menegaskan bahwa integrasi antara digitalisasi sistem keselamatan dan filosofi Kaizen merupakan strategi yang efektif dalam memperkuat budaya keselamatan kerja. Implementasi sistem K3 berbasis digital tidak hanya berkontribusi pada penurunan tingkat keparahan kecelakaan, tetapi juga mampu meningkatkan kesadaran serta partisipasi pekerja dalam pengendalian risiko. Dengan demikian, pendekatan ini berpotensi menjadi salah satu model pengelolaan keselamatan yang adaptif dan berkelanjutan dalam mendukung tercapainya budaya keselamatan tingkat **dependent menuju interdependent** serta memperkuat upaya pencapaian **zero accident** di lingkungan industri.

Berdasarkan hasil penelitian, beberapa rekomendasi yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. **Penguatan Intervensi Behavioral Safety**

Mengingat dominasi penyebab kecelakaan berasal dari unsafe action (97,85%), perusahaan perlu memperkuat program berbasis perilaku seperti behavior-based safety (BBS), coaching keselamatan, serta

peningkatan safety leadership di seluruh level organisasi.

2. **Optimalisasi Digitalisasi K3L Patrol**

Pengembangan aplikasi K3L Patrol perlu diarahkan pada integrasi dengan sistem analitik (dashboard monitoring, predictive analysis) untuk mendukung pengambilan keputusan berbasis data (data-driven safety management).

3. **Peningkatan Kualitas Pelaporan**

Selain kuantitas laporan yang meningkat, perlu dilakukan validasi kualitas laporan hazard agar lebih fokus pada risiko kritikal (high risk hazard) yang berpotensi menyebabkan fatality.

4. **Pengembangan Budaya Interdependent**

Perusahaan perlu mendorong program peer-to-peer safety intervention untuk mempercepat transisi dari level dependent menuju interdependent dalam kurva kematangan budaya keselamatan.

5. **Rekomendasi Penelitian Selanjutnya**

Penelitian selanjutnya disarankan untuk:

- a) Menggunakan metode **mixed-method** dengan pendekatan kualitatif untuk menggali aspek perilaku dan persepsi pekerja
- b) Menambahkan variabel lain seperti safety climate, safety leadership, dan engagement
- c) Menggunakan metode analisis yang lebih kuat seperti **regresi atau time series analysis**
- d) Membandingkan antar industri untuk meningkatkan generalisasi hasil penelitian

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyampaikan apresiasi dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada manajemen PT XYZ Karawang atas dukungan, izin penelitian, serta keterbukaan dalam menyediakan data yang diperlukan selama proses penelitian ini. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada seluruh karyawan dan tim Departemen Occupational Health, Safety, and Environment (OHSE) PT XYZ yang telah memberikan kontribusi melalui partisipasi, masukan, serta dukungan dalam implementasi dan pengembangan sistem digitalisasi K3L Patrol. Penulis berharap hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan praktik keselamatan kerja di lingkungan industri serta menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

1. International Labour Organization. Global trends on occupational accidents and diseases. Geneva: ILO; 2023.
2. International Labour Organization. Safety and health at the heart of the future of work: Building on 100 years of experience. Geneva: ILO; 2019.
3. International Organization for Standardization. ISO 45001: Occupational health and safety management systems—Requirements with guidance for use. Geneva: ISO; 2018.
4. International Organization for Standardization. ISO 31000: Risk management—Guidelines. Geneva: ISO; 2018.
5. National Safety Council. Injury facts. Itasca: NSC; 2023.
6. Reason J. Managing the risks of organizational accidents. New York: Routledge; 2021.
7. Hopkins A. Safety, culture and risk: The organisational causes of disasters. London: Routledge; 2022.
8. Dekker S. Safety differently: Human factors for a new era. Boca Raton: CRC Press; 2021.
9. Hollnagel E. Safety-II in practice: Developing the resilience potentials. Boca Raton: CRC Press; 2021.
10. Yates DB. Safety professional's reference and study guide. Boca Raton: CRC Press; 2022.
11. Kim Y, Park J, Park M. Creating a culture of prevention in occupational safety and health practice. Saf Sci. 2016;89:273–82.
12. Clarke S. Safety leadership and the safety climate in organizations. J Occup Health Psychol. 2017;22(3):297–310.
13. Jiang L, Probst TM. The relationship between safety culture and safety performance. Saf Sci. 2019;113:187–98.
14. Neal A, Griffin MA. A study of safety climate and safety performance. J Appl Psychol. 2018;103(4):472–82.
15. Lingard H, Rowlinson S. Occupational health and safety in construction project

- management. *Int J Proj Manag.* 2019;37(2):260–73.
16. Guldenmund FW. Understanding and exploring safety culture. *Saf Sci.* 2018;99:1–12.
17. Hudson P. Implementing a safety culture in a major multinational. *Saf Sci.* 2017;99:15–28.
18. Kines P, Andersen LP. Safety management and safety culture improvement in industry. *Saf Sci.* 2020;130:104872.
19. Wachter JK, Yorio PL. A system of safety management practices and worker engagement. *Accid Anal Prev.* 2018;117:183–93.
20. Cooper MD. Behavioral safety and safety culture improvement. *Prof Saf.* 2021;66(6):34–41.