

ABSTRAK fix.pdf

by Turnitin LLC

Submission date: 18-Jul-2024 09:56PM (UTC-0400)

Submission ID: 2359154713

File name: uploads_7938_2024_07_19_ABSTRAK_fix_5c6d331636bef1d0.pdf (783.38K)

Word count: 7608

Character count: 47618

ABSTRAK

ANALISIS TINGKAT PEMAHAMAN PENUMPANG TERHADAP KETENTUAN *DANGEROUS GOODS* DI BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG

Oleh:

SUCI RAMADHANI
NIT: 55242110046

PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA
MANAJEMEN BANDAR UDARA

Abstrak Tugas Akhir Program Studi Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara Ke-
Politeknik Penerbangan Palembang, Juli 2024.

Transportasi udara merupakan salah satu moda transportasi yang sering digunakan masyarakat Indonesia. Dengan banyaknya orang yang memilih moda transportasi ini maka dapat meningkatkan resiko keselamatan dan keamanan penerbangan, seperti pengangkutan *Dangerous Goods* yang tidak sesuai dengan ketentuan. Ketentuan *Dangerous Goods* harus dijalankan oleh setiap bandara dan maskapai penerbangan. Informasi ketentuan *Dangerous Goods* dikeluarkan guna memberikan pemahaman kepada penumpang. Akan tetapi tidak semua penumpang mengetahui ketentuan ini. Pada kenyataannya personel keamanan di Bandar Udara Sultan Mahmud Badarudin II Palembang masih banyak menemukan bagasi tercatat yang terindikasi *Dangerous Goods*. Maka dari itu penulis melakukan penelitian ini untuk mengetahui tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods*. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods*. Berdasarkan hasil analisis penulis sebagian besar penumpang tidak paham mengenai ketentuan ketentuan *Dangerous Goods* pada bagasi tercatat. Terbukti dari banyaknya jawaban tidak setuju dari masing-masing item pernyataan dalam kuesioner yang telah disebarakan penulis. Salah satunya, sebanyak 67.8% menjawab tidak setuju pada item pernyataan “Powerbank termasuk kategori *Dangerous Goods*”. Selain itu, Hasil analisis data berdasarkan perhitungan IBM SPSS (*Statistical Product for the Social Sciences*) versi 25, menunjukkan bahwa terdapat pengaruh tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. Kemudian, tingkat pemahaman penumpang berpengaruh sebesar 86.3% terhadap ketentuan pengangkutan *Dangerous Goods*. Terdapat beberapa cara untuk meningkatkan pemahaman penumpang seperti dengan memberikan informasi secara langsung maupun *online* dari dalam dan luar bandara. Penyampaian informasi dapat dimulai pada saat pembelian tiket sampai dengan penumpang tersebut berangkat dari bandara.

Kata kunci: Tingkat Pemahaman Penumpang, Ketentuan, *Dangerous Goods*

ABSTRACT

*ANALYSIS OF PASSENGERS UNDERSTANDING
ON DANGEROUS GOODS PROVISIONS AT
PALEMBANG SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II AIRPORT*

By:

SUCI RAMADHANI

NIT: 55242110046

*PROGRAM STUDY OF DIPLOMA THREE
AIRPORT MANAGEMENT*

The Final Project of the Diploma Three Airport Management Batch II, Palembang Aviation Polytechnic, July 2024.

Air transportation is a mode of transportation that is often used by Indonesian people. With the increasing number of passengers who was choosing this mode of transportation, it can increase the risk of aviation safety and security. Such as carrying Dangerous Goods that do not comply with regulations. Transporting Dangerous Goods must be implemented by each airport and airline. Information on Dangerous Goods provisions is issued to provide understanding to passengers. However, not everyone knows this provision. In fact, security personnel at Palembang Sultan Mahmud Badaruddin II Airport still find a lot of checked baggage that is indicated as Dangerous Goods. Therefore, this research was conducted to determine the level of passenger understanding of the Dangerous Goods provisions. This research also aims to find out whether there is an influence on the level of passenger understanding of the Dangerous Goods provisions. Based on the results of the author's analysis, most passengers do not understand the Dangerous Goods provisions for checked baggage. This is proven by the number of disagreeing answers to each statement item in the questionnaire distributed by the author: 67.8% of respondents answered that they did not agree with the statement item "Powerbank was included in the Dangerous Goods category". Apart from that, the results of data analysis based on IBM SPSS (Statistical Product for the Social Sciences) version 25 calculations, there is an influence on the level of passenger understanding of Dangerous Goods provisions at Palembang's Sultan Mahmud Badaruddin II Airport. Its means that the level of passenger understanding has an effect of 86.3% on the transportation of dangerous goods. There are several ways to increase the level of passenger understanding, such as by providing information directly or online from inside and outside the airport. Submission of information can start from the time the ticket is purchased until the passenger departs from the airport.

Keywords: Passenger Understanding Level, Terms, Dangerous Goods

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi udara merupakan salah satu moda transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia. Transportasi udara terbilang cukup efisien jika dibandingkan dengan moda transportasi lainnya (Yazid, 2022). Seperti dari segi waktu, penerbangan dapat menghemat waktu perjalanan. Selanjutnya, jika dilihat dari jarak tempuh dan jangkauannya, penerbangan memiliki banyak rute dan jangkauannya lebih luas.

Banyaknya masyarakat yang memilih moda transportasi udara dapat meningkatkan resiko keselamatan dan keamanan penerbangan, seperti dengan terangkutnya *Dangerous Goods* (Barang Berbahaya) kedalam bagasi tercatat penumpang. Adapun pengangkutan *Dangerous Goods* harus dengan penanganan dan ketentuan khusus untuk menghindari terjadinya kecelakaan. Dengan tingkat bahaya yang ditimbulkan maka pengangkutan *Dangerous Goods* harus sesuai dengan peraturan yang ada dan dilaksanakan oleh semua maskapai dan bandar udara (Rizaldy dkk., 2024).

Ketentuan pebawaan *Dangerous Goods* telah disampaikan oleh pihak maskapai kepada penumpang mulai dari penumpang membeli tiket pesawat. Informasi ini dapat dilihat dari ketentuan yang tertera pada bagian keterangan tiket yang didapat penumpang tersebut. Selanjutnya disinilah peran penumpang dalam mematuhi ketentuan ketentuan *Dangerous Goods* dalam bagasi mereka. Apakah ketentuan tersebut dibaca dan ditaati oleh penumpang atau diabaikan.

Selanjutnya pada saat seorang penumpang tiba di bandara, maka penumpang diwajibkan untuk mengikuti seluruh rangkaian proses yang telah ditentukan, salah satunya yaitu proses *check in* (Pangestuningsih, 2020). Adanya proses *check in* dapat menambah pemahaman penumpang dan mengurangi terangkutnya *Dangerous Goods* kedalam bagasi tercatat melalui penyampaian informasi kepada penumpang. Berdasarkan KM 211 Tahun 2020, “Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing wajib memastikan

bahwa setiap penumpang yang menyerahkan bagasi tercatat dilakukan pencocokan kesesuaian antara tiket atau boarding PAS dengan identitas diri penumpang, deteksi perilaku (*behaviour detection*) dan pengecekan profil (*profiling check*) penumpang dan pemberian pertanyaan keamanan (*security question*).”

Penerapan pertanyaan keamanan oleh petugas *Check in* kepada setiap penumpang mencakup beberapa hal. Adapun salah satu pertanyaan keamanan yaitu “Apakah anda membawa *Dangerous Goods*?” Agar informasi dapat disampaikan dengan lancar kepada penumpang, pertanyaan ini bisa disederhanakan ke dalam bahasa yang mudah dipahami, seperti “Apakah anda membawa *powerbank*?” Pertanyaan tersebut diajukan dengan tujuan pemberian informasi kepada penumpang dan pencegahan terangkutnya *Dangerous Goods* ke dalam bagasi tercatat penumpang. Melalui penyampaian informasi ketentuan *Dangerous Goods* ini, penumpang pada akhirnya akan mendapatkan pengetahuan dan pemahaman mengenai ketentuan *Dangerous Goods*.

Tidak hanya itu, dalam KM 211 Tahun 2020 juga disebutkan bahwa “Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing harus menyediakan media publikasi terkait ketentuan penanganan bagasi tercatat pada area lapor diri (*Check in area*) yang berisi ketentuan pencocokan identitas penumpang dan ketentuan barang-barang berbahaya (*Dangerous Goods*) atau barang lain yang tidak boleh dimuat dalam bagasi tercatat.” Artinya, penyampaian informasi kepada penumpang terkait *Dangerous Goods* juga dapat melalui fasilitas sosialisasi yang ada di dalam dan luar bandara. Fasilitas ketentuan ketentuan *Dangerous Goods* biasanya tersebar di bandar udara sekitar area *check in* dan diluar bandara, guna memberikan pemahaman kepada penumpang mengenai barang apa saja yang tidak boleh diangkut dalam bagasi tercatat penumpang.

Selanjutnya, bagasi tercatat akan diserahkan untuk melakukan proses pemeriksaan keamanan. Seperti pada Bandar Udara Sultan Mahmud Badarudin II Palembang semua bagasi tercatat melalui proses pemeriksaan oleh personel keamanan. Personel keamanan bertanggung jawab untuk memeriksa setiap

bagasi tercatat penumpang menggunakan mesin X ray (Yunika & Astutik, 2024). Kemudian jika bagasi tersebut dicurigai terdapat *Dangerous Goods* maka bagasi tersebut akan tertahan dan akan dilakukan pemeriksaan secara manual.

Pada kenyataannya kondisi ini banyak ditemukan pada Bandar Udara Sultan Mahmud Badarudin II Palembang, yaitu terdapat kasus penemuan *Dangerous Goods* pada bagasi tercatat penumpang yang menghambat proses pemeriksaan. Kasus yang ditemukan penulis, yaitu bagasi tercatat penumpang tidak dapat dimuat ke pesawat udara dikarenakan terindikasi *Dangerous Goods*. Bagasi tersebut ditahan oleh personel keamanan pada area pemeriksaan manual. Kondisi ini berimbas pada penumpang yang tidak bisa melakukan penerbangan karena bagasinya tertahan. Hal ini seolah mempertanyakan pemahaman penumpang terhadap ketentuan pembawaan *Dangerous Goods*.

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan, maka penulis tertarik membahas masalah tersebut dalam sebuah tulisan yang berjudul “**ANALISIS TINGKAT PEMAHAMAN PENUMPANG TERHADAP KETENTUAN DANGEROUS GOODS DI BANDAR UDARA SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II PALEMBANG**”.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang disampaikan sebelumnya, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?
2. Bagaimana pengaruh tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang?

C. Batasan Masalah

Dalam memberikan gambaran yang lebih terstruktur dan jelas sehingga penelitian tidak keluar dari konteks judul dan masalah yang disampaikan, maka penulis membatasi penelitian Tugas Akhir ini pada tingkat pemahaman

penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di area *Hold Baggage Security Check Point* Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

D. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah yang disampaikan sebelumnya, maka penulis memiliki tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang
2. Untuk mengetahui pengaruh tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

E. Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara dikarenakan baru berdasarkan teori terhadap rumusan masalah penelitian yang berupa pertanyaan (Sugiyono, 2020). Hipotesis yang penulis tentukan pada penelitian ini, yaitu:

H_0 : Tingkat pemahaman penumpang tidak berpengaruh terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

F. Manfaat penelitian

1. Bagi Penulis

Tugas akhir ini memberikan kesempatan bagi penulis untuk dapat mengimplementasikan dan mengembangkan ilmu pengetahuan.

2. Bagi Lokasi *On The Job Training*

Penulis berharap saran dalam tugas akhir ini dapat diterima dan ditinjau dengan baik oleh Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

3. Bagi Instansi

Penulis mengharapkan tugas akhir ini bisa memberikan kontribusi bagi kampus dan bisa digunakan sebagai bahan penelitian lanjutan.

4. Bagi Pihak lain

Diharapkan bermanfaat bagi pembaca untuk mempelajari tentang pemahaman penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

G. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini memaparkan teori-teori pendukung dari penelitian sebelumnya yang relevan dengan topik yang dibahas.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini membahas tentang desain penelitian, variabel penelitian, populasi, sampel dan objek penelitian, teknik pengumpulan data dan instrumen penelitian, teknik analisis data, tempat dan waktu penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini akan membahas mengenai hasil penelitian yang akan berisi tentang data yang diperoleh, analisis data dan pembahasan serta hasil penelitian.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini akan membahas tentang kesimpulan dan saran.

BAB II LANDASAN TEORI

A. Teori- Teori Penunjang

1. Bandar Udara

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan “Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya”.

2. *Dangerous Goods* (Barang Berbahaya)

Menurut *Air International Air Transport Association (IATA) Dangerous Goods Regulation* “*Dangerous Goods* (Barang Berbahaya) merupakan suatu barang apapun yang mengandung zat yang memiliki potensi bisa mengancam secara nyata atas kebugaran, keamanan, maupun harta milik apabila dimuat dengan pesawat udara”. *Dangerous Goods* diklasifikasikan sebagai berikut:

- a) *Class 1 - Explosives*
- b) *Class 2 - Flammable Gases*
- c) *Class 3 - Flammable Liquids*
- d) *Class 4 - Flammable Solids*
- e) *Class 5 - Oxidizing Substances and Organic Peroxides*
- f) *Class 6 - Toxic and Infectious Substances*
- g) *Class 7 - Radioactive Material*
- h) *Class 8 - Corrosive Substances*
- i) *Class 9 - Miscellaneous Dangerous Substances and Articles*

Mengacu pada *Annex 18-The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, Ada beberapa persyaratan yang harus terpenuhi untuk pengangkutan *Dangerous Goods* ke dalam pesawat udara seperti peraturan berjalan,

prosedur pemuatan, aturan pengemasan dan penggunaan stiker. Terdapat *Dangerous Goods* yang diperbolehkan untuk diangkut ke dalam bagasi tercatat penumpang. Adapun beberapa contoh *Dangerous Goods* yang boleh dibawa oleh penumpang (*permitted dangerous goods*) kedalam penerbangan, yaitu dapat dilihat pada Lampiran A.

3. Pemahaman

Menurut (Sudaryono, 2016) kemampuan individu untuk menyerap arti dan makna dari materi yang diamati, dan bertujuan untuk menjabarkan inti dari suatu pengamatan merupakan pemahaman. Jika disederhanakan pemahaman mempunyai arti proses dan cara memahami atau memahamkan.

Dengan demikian, dapat diartikan pemahaman merupakan suatu kondisi dimana seseorang bisa memahami arti atau konsep sebagai tingkatan kemampuan pemahaman. Pemahaman melibatkan tiga unsur, yaitu pembaca yang melakukan proses pemahaman, teks yang harus dipahami dan kegiatan dimana pemahaman menjadi bagian dari proses tersebut.

4. Penumpang

Penumpang adalah orang yang memiliki persetujuan dari badan penyelenggara atau perusahaan angkutan untuk diangkut ke dalam pesawat udara ataupun transportasi lainnya (Durratun, 2018). Nama penumpang harus terinput dalam tiket. Sebelum melakukan perjalanan menggunakan transportasi umum penumpang diwajibkan untuk membeli tiket sesuai dengan tanggal dan waktu keberangkatannya (Lestari & Frisnawati, 2022) Dalam melakukan penerbangan, seorang penumpang wajib memiliki tiket dan pas masuk pesawat (*boarding pass*) yang memuat data diri yang telah disesuaikan dengan dokumen identitas diri yang sah (Putra & Suriaatmadja, 2022).

5. Airport Security

Berdasarkan SKEP/2765/XII/2010, "*Airport Security* ialah personel yang diberi tugas dan tanggung jawab dibidang keamanan penerbangan dan telah (wajib) memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (SKTP)". Keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan efisiensi

penerbangan terhadap awak pesawat udara harus dapat dipastikan oleh personel *Airport Security*. Personel penerbangan yang diberi tanggung jawab dan tugas serta mempunyai lisensi merupakan personel pengamanan penerbangan. Personel *Airport Security* atau Personel keamanan bertanggung jawab dalam pemeriksaan keamanan.

6. Bagasi

Definisi bagasi menurut *Air International Air Transport Association (IATA)*

Bagasi adalah barang yang diizinkan untuk dibawa ke dalam pesawat oleh maskapai penerbangan yang bersangkutan selama perjalanan. Bagasi dapat berupa barang-barang pribadi dan harta benda milik penumpang. Bagasi terbagi menjadi dua, yaitu bagasi tercatat dan bagasi kabin.

a. Bagasi Tercatat

Barang yang diserahkan kepada jasa pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara bersamaan dengan penumpang yang bersangkutan merupakan bagasi tercatat.

b. Bagasi Kabin

Barang yang berada dalam pengawasan penumpang itu sendiri merupakan bagasi kabin.

7. Teori Statistik

Statistik pertama kali di temukan dalam buku berjudul "*Politea*" yang ditulis oleh Aristoteles. Umumnya statistika dan statistik tidak dibedakan. Berasal dari kata latin *status* atau *state*, kata *statistic* awalnya biasa digunakan untuk keterangan jumlah keluarga suatu penduduk, pekerjaan, usia, dan lainnya. Sehingga statistik digunakan sebagai kumpulan angka-angka dengan metode yang selanjutnya dianalisis dan ditarik kesimpulan (Wahyuning, 2021).

Statistika adalah penerapan dan pengembangan teknik-teknik yang berkaitan dengan data dan dapat berupan ilmu pengetahuan, murni dan terapan. Sedangkan metode ilmiah dalam menarik kesimpulan suatu persoalan berupa kumpulan angka merupakan statistik (Sulistiyowati, 2017). Bentuk daftar atau tabel dan digunakan untuk menyajikan,

mendeskripsikan dan menganalisis data statistik. Dua kategori statistik, yaitu seperti dibawah ini.

a. Statistik deskriptif

Proses pendeskripsian sebagaimana adanya tanpa menarik kesimpulan dari suatu objek yang sedang diteliti merupakan Statistik deskriptif. Adapun cara penyajian datanya yaitu berbentuk diagram atau tabel, median, penentuan rata-rata (mean), modus dan lain-lain..

b. Statistik inferensial

Statistik inferensial merupakan pendeskripsian suatu objek yang sedang diteliti untuk ditarik kesimpulan. Sebelum penarikan kesimpulan dibuat suatu praduga yang bersifat sementara atau dikenal dengan hipotesis sementara.

8. Teori Instrumen Penelitian

Hasil observasi fenomena yang dijadikan alat ukur merupakan instrumen penelitian (Sugiyono, 2022). Fenomena yang diamati memuat variabel penelitian. Terdapat dua uji Instrumen penelitian yaitu Uji Validitas dan Uji Reliabilitas (Miftahul, 2021). Instrumen dapat digunakan dalam penelitian jika alat ukur yang digunakan dinyatakan valid (Janna, 2021). Sedangkan untuk menilai bagaimana suatu instrumen yang digunakan dapat digunakan dalam mengukur suatu fenomena secara konsistens merupakan tujuan dari pengujian reliabilitas.

9. Teori Analisis Data

Tahap pengorganisasian data dari observasi lapangan, penyebaran angket/kuesioner, dan dokumentasi merupakan analisis data (Sugiyono, 2022). Analisis data dilakukan sebagai tahapan dari peoses penelitian untuk menjawab penelitian seperti untuk mengetahui dan mendapatkan pengaruh variabel independen dan variabel dependen (Trianggana, 2020).

Metode atau alat yang digunakan untuk menjawab permasalahan yang ada merupakan regresi linear (Almumtazah, 2021). ada dua tipe Regresi linear,

yaitu linear berganda dan linear sederhana. Sebelum melakukan analisis lebih lanjut, suatu data penelitian harus dilakukan pengujian prasyarat atau uji asumsi klasik. Berdasarkan (Yusuf, 2024) uji prasyarat mencakup beberapa pengujian seperti uji normalitas, uji heteroskedastisitas, uji multikolinearitas, uji linearitas, uji autokorelasi, uji hipotesis, uji simultan dan analisis determinan.

B. Kajian Peneliti Terdahulu

Dalam mendukung penulisan tugas akhir, penulis melakukan pendekatan dengan beberapa penelitian. Kajian ini dijadikan pendukung yang membantu dalam penelitian. Adapun beberapa penelitian terdahulu tersebut yaitu:

1. Dalam penelitian yang ditulis oleh (Lestari & Frisnawati, 2022) dengan judul “Analisis Tingkat Pengetahuan Penumpang Terhadap Barang Bawaan Berbahaya di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima”, peneliti terdahulu telah menghasilkan pembahasan bahwa sebagian penumpang

telah mengetahui barang apa saja yang boleh dibawa pada saat melakukan penerbangan. Berdasarkan hasil analisis, indeks nilai 4 (Sangat Tahu), dalam hal pengetahuan penumpang terhadap barang bawaan berbahaya. Nilai *mean* sebesar 83,90. Nilai ini diperoleh dari data kuesioner. Adapun nilai tertinggi didapat dari item pertanyaan tentang ketentuan *Security Check Point*, sebesar 4,58. Namun, masih ditemukan penumpang yang belum mengetahui terkait *Dangerous Goods* seperti ketentuan ketentuan baterai cadang atau *Powerbank* mendapatkan nilai terendah sebesar 3,88.

2. Dalam penelitian yang ditulis oleh (Pasamba, 2022) dengan judul “Analisis Tingkat Pengetahuan Penumpang Domestik Terhadap *Dangerous Goods* di Bandara Udara Mozes Kilangin Timika.” Peneliti telah menyimpulkan bahwa analisa pengasuh tingkat pengetahuan penumpang terhadap *Dangerous Goods* termasuk ke dalam tingkat tahu dengan dibuktikan oleh nilai sebesar 51,88%. Selain itu, peneliti terdahulu juga menambahkan bahwa sangatlah penting bagi setiap penumpang untuk memiliki pengetahuan mengenai *Dangerous Goods* karena dapat membahayakan penerbangan.
3. Penelitian yang ditulis oleh (Kurniawan, 2019) dengan judul “Analisa Tingkat Pengetahuan Penumpang Domestik Terhadap *Dangerous Goods* di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak”. Mengetahui apakah terdapat pengaruh pengetahuan penumpang terhadap *Dangerous Goods* di Bandar Udara Supadio Pontianak merupakan tujuan dari penelitian. Metode penelitian kuantitatif digunakan dalam penelitian ini melalui penyebaran kuesioner kepada penumpang. Dalam perhitungannya aplikasi IBM SPSS (*Statistical Product for the Social Sciences*) digunakan. Kemudian hasil nilai tengah dari rumus *mean* 100 responden sebesar 43,03%. Artinya terdapat pengetahuan penumpang terhadap *Dangerous Goods*.

BAB III METODE PENELITIAN

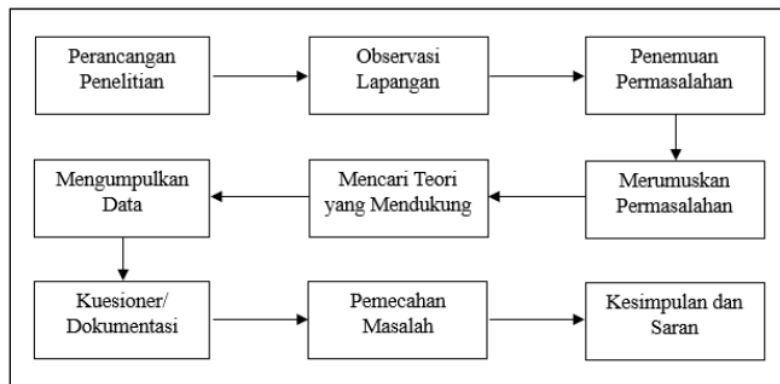
A. Desain Penelitian

1. Metode Penelitian

Metode penelitian kuantitatif digunakan dalam penelitian ini. Metode penelitian kuantitatif bertujuan untuk menyelidiki sejumlah populasi atau sampel, mengumpulkan data melalui instrumen penelitian, menguji hipotesis yang telah dirumuskan dan menghasilkan kesimpulan yang berkaitan dengan permasalahan digunakan dalam menganalisis data secara kuantitatif atau statistik (Sugiyono, 2020). Data kemudian diukur menggunakan statistik sebagai alat uji perhitungan.

2. Tahapan Penelitian

Pelaksanaan penelitian menggunakan tahapan-tahapan yang berkaitan dengan pendekatan kuantitatif yaitu seperti pada gambar berikut.



Gambar III. 1 Tahapan Penelitian

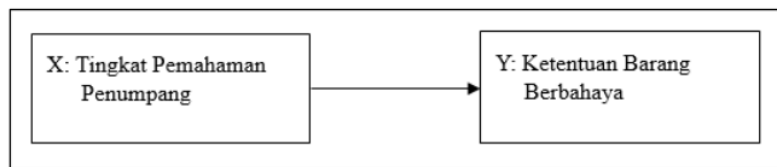
(Sumber: Penulis tahun 2023)

Merujuk pada gambar III.1, dapat dilihat bahwa penelitian dimulai oleh proses perancangan. Selanjutnya Observasi lapangan, dalam tahapan ini

penulis menemukan masalah yang kemudian dibuat menjadi rumusan masalah. Dalam memperdalam permasalahan dan memperkuat permasalahan yang ditemukan penulis mencari teori-teori pendukung dan data. Langkah selanjutnya, yaitu kuesioner dan dokumentasi untuk memperbanyak data. Langkah terakhir yaitu pemecahan masalah dan kesimpulan saran berupa tugas akhir.

3. Variabel Penelitian

Suatu aspek kegiatan atau karakteristik yang telah mengalami variasi yang telah ditentukan oleh peneliti untuk dijadikan fokus penelitian merupakan variabel penelitian (Sugiyono, 2022). Variabel penelitian ini terdiri dari variabel bebas (*variable independent*) dan variabel terikat (*variable dependent*) yaitu sebagai berikut:



Gambar III. 2 Variabel Penelitian

(Sumber: Penulis tahun 2023)

a. Variabel Bebas (X)

Variabel bebas (*Variable Independent*) merujuk pada aspek yang memiliki pengaruh langsung terhadap timbulnya variabel terikat (Sugiyono, 2022.). Berdasarkan gambar didapat variabel bebas penelitian sebagai berikut:

X: Tingkat Pemahaman Penumpang

b. Variabel Terikat (Y)

Variabel yang diteliti dalam suatu studi atau percobaan, yang nilainya dipengaruhi oleh perubahan yang terjadi pada variabel bebas merupakan variabel terikat. Dengan kata lain, hasil atau respons dari

variabel bebas dalam suatu penelitian disebut variabel terikat (Sugiyono, 2022). Berdasarkan gambar III.2 dapat diketahui variabel terikat sebagai berikut:

Y: Ketentuan *Dangerous Goods*

B. Populasi, Sampel dan Objek Penelitian

1. Populasi Penelitian

Wilayah generalisasi yang ditetapkan oleh peneliti merupakan populasi (Sugiyono, 2022). Populasi terdiri dari objek yang bisa mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu untuk dipelajari. Berdasarkan pengertian tersebut, peneliti menetapkan bahwa populasi pada penelitian ini adalah penumpang berangkat di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang pada jam sibuk, yaitu pada jam 06.00-07.00 WIB bulan Desember 2023, yaitu sebanyak 891 penumpang. Pengambilan populasi ini dikarenakan pada jam sibuk jumlah penumpang mencapai angka tertinggi. Resiko terangkutnya *Dangerous Goods* pada bagasi tercatat penumpang akan meningkat seiring meningkatnya jumlah penumpang.

2. Sampel Penelitian

Sebagian kecil dari keseluruhan jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi yang sedang diteliti merupakan sampel penelitian (Sugiyono, 2022). Dengan demikian, sebagian kecil dari populasi dapat mewakili populasi tersebut dan penting untuk diingat bahwa pemilihan sampel harus representatif. Sampel harus secara akurat mewakili atau mencerminkan keseluruhan populasi yang diteliti.

Teknik *simple random sampling* digunakan penulis pada penelitian ini. *simple random sampling* merupakan teknik penarikan sampel acak (Sugiyono, 2022). Sampel acak disini berasal dari semua anggota populasi tanpa memperhatikan strata yang ada. Artinya Kuesioner dapat disebarkan kepada seluruh penumpang berangkat tanpa memperhatikan kategori tertentu.

Penetapan ukuran sampel atau jumlah banyaknya penumpang yang akan melakukan pengisian kuesioner penelitian dapat menggunakan rumus pengambilan sampel. Rumus yang digunakan penulis yaitu Rumus Slovin. Ilmuwan Matematis bernama Slovin pada tahun 1960 memperkenalkan rumus ini untuk mengetahui jumlah sampel minimal apabila suatu penelitian memiliki populasi yang besar dan karakteristik dari populasi tidak diketahui secara pasti (Malik & Chusni, 2018). Syarat penentuan ukuran sampel menggunakan rumus Slovin yaitu penulis harus mengetahui jumlah populasi dan memiliki salah satu dari tiga taraf kesalahan (significance level) yang telah ditentukan, seperti 1%, 5% dan 10% (Amin dkk., 2023).

3. Objek Penelitian

Penumpang berangkat ¹ di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruuddin II Palembang merupakan objek penelitian yang diambil oleh penulis pada penelitian ini.

C. Instrumen Penelitian

Alat ukur dari suatu fenomena alam maupun sosial yang diamati merupakan instrumen penelitian (Sugiyono, 2022). Pada penelitian instrumen yang digunakan yaitu kuisisioner dimana penyebarannya dilakukan secara langsung di area *check in* Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruuddin II Palembang. Dalam penyusunan kuesioner menggunakan sistem pengukuran *Skala Likert* 1-5. Menurut Sugiyono (2022) sistem pengukurannya sebagai berikut.

Tabel III. 1 Pengukuran *Skala Likert*

Skor	Skala
1	Sangat Tidak Setuju (STS)
2	Tidak Setuju (TS)
3	Ragu-Ragu (RG)
4	Setuju (S)
5	Sangat Setuju (SS)

(Sumber: Sugiyono, 2022)

Alat pengukuran yang digunakan untuk menilai sikap, pandangan, dan persepsi individu atau kelompok terhadap fenomena sosial tertentu merupakan *Skala Likert* (Sugiyono, 2022). Berdasarkan tabel III.2 diatas, jawaban responden terhadap kuesioner dapat diwakilkan dengan skala tersebut. Skala likert diatas digunakan pada masing-masing pernyataan dalam kuesioner yang disebarkan penulis. Adapun indikator dari kuesioner yang ditentukan oleh penulis, mengacu pada penelitian (Pasamba, 2022), yaitu sebagai berikut.

Tabel III. 2 Indikator Kuesioner

Variabel	Indikator	Nomor Soal
X : Tingkat Pemahaman Penumpang	Pengetahuan penumpang tentang <i>Dangerous Goods</i>	1,2
	Pemahaman penumpang tentang aturan dan regulasi	3, 5
	Informasi yang diberikan oleh maskapai dan bandara kepada penumpang	6, 7
	Respon penumpang terhadap pengumuman keselamatan	4, 8
Y : Ketentuan <i>Dangerous Goods</i>	Kategori barang yang dipakai, seperti kembang api/petassan, powerbank, korek api, alat elektronik	9,10, 11, 12
	Kategori barang yang digunakan untuk perawatan, seperti cairan perlengkapan mandi dan pengriting rambut.	13. 14

(Sumber : Penulis 2023)

D. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2022) berbagai cara dan sumber dapat dilakukan dalam pengumpulan data suatu penelitian. Penulis menggunakan metode pengumpulan data dengan tujuan untuk memudahkan dalam mengumpulkan data mengenai tingkat pemahaman penumpang terhadap barang bawaan berbahaya di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

1. Observasi

Suatu proses yang tersusun dari proses biologis dan psikologis yang mana hal ini merupakan proses yang kompleks merupakan Observasi (Sugiyono, 2022). Salah satu proses yang terjadi yaitu proses pengamatan dan ingatan. Dalam penelitian ini dilakukan observasi lapangan selama melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

2. Kuesioner

Metode pengumpulan data dimana disajikannya serangkaian pertanyaan atau pernyataan tertulis untuk dijawab oleh responden merupakan kuesioner (Sugiyono, 2022).

3. Dokumentasi

Dokumentasi merujuk pada metode untuk mendapatkan data dan informasi dilakukan penulis menggunakan dokumentasi gambar sebagai tambahan dalam mengumpulkan data (Sugiyono, 2022). Dokumentasi penulis dari proses pengambilan data dan informasi dapat dilihat pada Lampiran B.

E. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2022) tahap pengorganisasian data yang didapat dari beberapa sumber seperti penyebaran angket/kuesioner, observasi lapangan, dan dokumentasi merupakan analisis data. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu statistik Inferensial. Berupa pendeskripsian suatu objek yang sedang diteliti untuk ditarik kesimpulan. Sebelum penarikan kesimpulan dibuat suatu dugaan yang dikenal dengan hipotesis sementara.

Dalam pengolahan data peneliti akan melakukan pengujian menggunakan perhitungan aplikasi IBM SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) versi 25. Menurut Arifin (2018) SPSS merupakan program olah data statistik penunjang penelitian. Teknik analisis data yang digunakan oleh penulis yaitu uji instrumen, uji asumsi klasik dan analisis regresi linear sederhana.

1. Uji Instrumen

Menurut Janna (2021) Uji Instrumen dalam pengolahan data dapat melalui dua pengujian, seperti berikut:

a. Uji Validitas

Suatu ukuran yang memiliki nilai validitas tinggi merupakan Tingkat validitas suatu instrumen (Farida & Musyarofah, 2021). Selain itu, menurut (Janna, 2021) instrumen dapat mewakili dan digunakan dalam penelitian jika alat ukur yang digunakan dinyatakan valid. Dengan kata lain, suatu teknik dalam menentukan apakah suatu instrumen pengukuran mampu secara tepat dan konsisten mengukur variabel merupakan Uji validitas. Menurut Janna (2021) keputusan yang diambil dalam pengujian validitas, yaitu seperti berikut:

- 1) Alat ukur suatu penelitian valid, pada saat mendapatkan nilai r hitung $>$ r tabel.
- 2) Alat ukur suatu penelitian tidak valid, pada saat mendapatkan nilai r hitung $<$ r tabel.

b. Uji Reliabilitas

Suatu alat ukur digunakan sebagai alat pengumpul data karena instrumen tersebut sudah baik dan lolos reliabilitas (Farida & Musyarofah, 2021). Kemudian (Janna, 2021) menyebutkan bahwa menilai sejauh mana suatu instrumen yang digunakan dapat diandalkan dalam mengukur suatu fenomena yang sama secara konsistensi merupakan tujuan dari uji reliabilitas.

2. Uji Asumsi Klasik

Menurut Almutazah dkk. (2021) uji prasyarat statistik yang harus terpenuhi guna mengetahui seberapa erat hubungan antar variabel merupakan uji asumsi klasik. Terdapat tiga pengujian prasyarat yang digunakan, yaitu uji normalitas, uji heteroskedastisitas, dan uji linear (Yusuf, 2024).

a. Uji Normalitas

Suatu pengujian dalam mengetahui apakah data dalam model regresi mempunyai distribusi normal atau tidak merupakan uji normalitas (Komalasari dkk., 2024). Menurut Yusuf (2024) keputusan yang diambil dalam pengujian normalitas, yaitu:

- 1) Data suatu penelitian normal, pada saat mendapatkan nilai signifikan > 0.05 .
- 2) Data suatu penelitian tidak normal, pada saat mendapatkan nilai signifikan < 0.05 .

b. Uji Heteroskedastisitas

Pengujian model regresi yang melihat ketidaksamaan varian dari residual suatu pengamatan ke pengamatan lain merupakan uji heteroskedastisitas (Komalasari dkk., 2024). Gejala heteroskedastisitas harus dihindari dalam suatu penelitian sehingga penelitian dapat dikatakan baik (Yusuf, 2024).

Keputusan yang diambil dalam pengujian heteroskedastisitas, yaitu:

- 1) Gejala heteroskedastisitas dapat terhindar (bebas gejala), pada saat mendapatkan nilai signifikan > 0.05 ,
- 2) Gejala heteroskedastisitas terindikasi, pada saat mendapatkan nilai signifikan < 0.05 .

c. Uji Linearitas

Suatu pengujian dalam mengetahui hubungan linear anatar variabel merupakan uji linearitas (Yusuf, 2024). Keakuratan spesifikasi model dapat

dievaluasi melalui uji linearitas (Komalasari dkk., 2024). Keputusan yang diambil dalam pengujian linearitas, yaitu:

- 1) Hubungan linier antara variabel terjadi pada saat mendapatkan nilai signifikansi < 0.05 .
- 2) Hubungan linier antara variabel tidak terjadi pada saat mendapatkan nilai signifikansi > 0.05 .

3. Regresi Linear Sederhana

Menurut Almutazah dkk. (2021) metode atau alat yang digunakan untuk menjawab permasalahan yang ada adalah regresi linear. Regresi linear sederhana yang merupakan salah satu dari dua analisis regresi yang ada, dipakai dalam penelitian ini. Data yang digunakan regresi linear sederhana berskala interval atau rasio (Sugiyono, 2022).

a. Uji Hipotesis (Uji T)

Pengujian yang bertujuan untuk melihat ada atau tidaknya pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen merupakan uji hipotesis atau uji parsial (Yusuf, 2024). Keputusan yang diambil dalam pengujian parsial, yaitu:

- 1) H_0 ditolak dan H_a diterima, dalam kondisi terdapat pengaruh signifikan antar variabel dan mendapatkan nilai signifikansi < 0.05 .
- 2) H_0 diterima dan H_a ditolak, dalam kondisi tidak terdapat pengaruh signifikan antar variabel dan mendapatkan nilai signifikansi > 0.05 .

b. Analisis Determinan (R Square)

Pengukuran besar pengaruh variabel independen ke variabel dependen merupakan analisis determinan. Menurut Yusuf (2024) seberapa besar berpengaruh variabel independen terhadap variabel dependen bisa melalui pengujian koefisien determinan. Persentase pengujian dapat diperoleh melalui nilai *R Square* dari *Model Summary* (Christiani & Fatmayati, 2022).

F. Tempat dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Pemilihan lokasi penelitian sangat penting agar pengambilan objek dan data penelitian lebih mudah sehingga dapat membantu dalam penyelesaian tugas akhir. Lokasi penelitian ini dilaksanakan di area *check in* atau *Hold Baggage Security Check Point* Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

2. Waktu Penelitian

Kegiatan penelitian ini dilakukan pada saat melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang, yaitu mulai tanggal 2 Oktober 2023 sampai dengan 9 Februari 2024. Kemudian dilanjutkan pada bulan Maret 2024 sampai dengan Juli 2024.

Tabel III. 3 Waktu Penelitian

Uraian	Okt – Nov 2023	Des 2023	Jan 2024	Mar – Mei 2024	Juni 2024	Juli 2024
Perancangan Penelitian						
Observasi Lapangan						
Penemuan Permasalahan						
Merumuskan Permasalahan						
Mengumpulkan Data						
Kuesioner/ Dokumentasi						
Proposal Tugas Akhir						
Persiapan Tugas Akhir						
Tugas Akhir						

(Sumber : Penulis 2023)

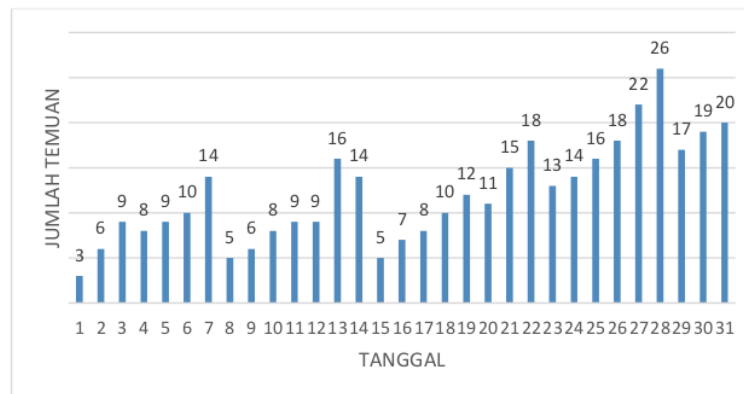
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Analisis Teknik Pengumpulan Data

Penelitian dilakukan penulis pada Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. Metode penelitian kuantitatif dan teknik pengumpulan data berupa observasi, kuesioner dan dokumentasi digunakan dalam penelitian ini. Berdasarkan teknik pengumpulan data maka diperoleh data berikut.

1. Observasi

Observasi secara langsung dilakukan oleh penulis pada unit *Airport Security* di area *Hold Baggage Security Check Point* Bandar Udara Sultan Mahmud Baddaruddin II Palembang, seperti terlihat pada dokumentasi Lampiran B. Berdasarkan Observasi yang dilakukan ini penulis mendapati banyak kasus bagasi tercatat penumpang yang tergolong mencurigakan atau terindikasi *Dangerous Goods* dan harus dilakukan pemeriksaan manual sebelum masuk ke pesawat udara. Adapun penemuan ini dapat dilihat sebagai berikut.



Gambar IV. 1 Jumlah Kasus Penemuan *Dangerous Goods*

(Sumber: Data Unit Airport Security Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang, 2023)

Jika merujuk pada Gambar IV.1, maka dapat dilihat banyak kasus penemuan *Dangerous Goods* pada bagasi tercatat penumpang, yaitu total keseluruhan pada bulan Desember 2023 terdapat 377 kasus.

2. Penyebaran Kuesioner

Penyebaran Kuesioner diberikan ke penumpang berangkat Bandar Udara Sultan Mahmud Baddaruddin II Palembang. Penyebaran kuesioner berlangsung mulai dari tanggal 1 Januari 2024 sampai dengan 5 Januari 2024.

Penetapan jumlah penumpang yang akan melakukan pengisian kuesioner sebagai sampel penelitian menggunakan rumus pengambilan sampel Slovin dengan tingkat kesalahan sebesar 10%.

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2} \quad (1)$$

$$n = \frac{891}{1+891(0,1)^2} = \frac{891}{1+891(0,01)}$$

$$n = 89,9 = 90 \text{ penumpang}$$

Dimana : n : Jumlah sampel yang diperlukan

N : Jumlah populasi

e : Tingkat kesalahan sampel

Sesuai dengan perhitungan tersebut maka didapat jumlah sampel sebanyak 90 responden. Dengan kata lain, 90 penumpang berangkat **di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang**.

Jawaban responden dibedakan penulis menjadi 5 skala. Skala yang penulis gunakan yaitu *skala likert* 1 sampai dengan 5. Hasil jawaban disesuaikan dengan desain skala pengukuran yang diformulasikan ke dalam beberapa interval kriteria berikut untuk menentukan penilaian rata-rata responden (Sugiyono, 2020).

Tabel IV. 1 Interval *Skala Likert*

Skala	Kriteria	Pernyataan
1	1.00 – 1.80	Sangat Tidak Setuju
2	1.81 – 2.60	Tidak Setuju
3	2.61 – 3.40	Ragu-ragu
4	4.41 – 4.20	Setuju
5	4.21 – 5.00	Sangat Setuju

(Sumber: Sugiyono, 2020)

Mengacu pada kriteria pengukuran Tabel IV.1, semakin baik tanggapan responden maka semakin tinggi nilai kriteria yang didapatkan. Adapun jawaban responden dapat dilihat pada Lampiran C dan disimpulkan sebagai berikut:

Tabel IV. 2 Jawaban Responden (Variabel X)

Pertanyaan	Skala Likert					Rata-Rata	Kriteria
	1	2	3	4	5		
X1	19 (21.1%)	34 (37.8%)	16 (17,8%)	21 (23.3%)	0 (0%)	2.43	Tidak Setuju
X2	16 (17.8%)	38 (42,2%)	22 (24.4%)	14 (15.6%)	0 (0%)	2.37	Tidak Setuju
X3	18 (20%)	41 (45.6%)	21 (23.3%)	10 (11.1%)	0 (0%)	2.25	Tidak Setuju
X4	13 (14.4%)	42 (46.7%)	22 (24.4%)	13 (14.4%)	0 (0%)	2.38	Tidak Setuju
X5	9 (10%)	40 (44.4%)	27 (30%)	11 (12.2%)	3 (3.3%)	2.54	Tidak Setuju
X6	16 (17.8%)	34 (37.8%)	21 (23.3%)	17 (18.9%)	2 (2.2%)	2.5	Tidak Setuju
X7	12 (13.3%)	37 (41.1%)	26 (28.9%)	15 (16.7%)	0 (0%)	2.48	Tidak Setuju
X8	13 (14.4%)	33 (36.7%)	30 (33.3%)	14 (15.6%)	0 (0%)	2.5	Tidak Setuju
Rata-Rata Keseluruhan Variabel X						2.43	Tidak Setuju

(Sumber: Hasil Penelitian Penulis, 2024)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada variabel tingkat pemahaman penumpang seperti pada tabel IV.2 didapat 2.43 sebagai nilai rata-rata dan masuk kedalam kriteria tidak setuju.

Tabel IV. 3 Jawaban Responden (Variabel Y)

Pertanyaan	Skala Likert					Rata-Rata	Kriteria
	1	2	3	4	5		
Y1	23 (25,6%)	31 (34,4%)	20 (22,2%)	15 (16,7%)	1 (1,1%)	2.33	Tidak Setuju
Y2	33 (36,7%)	28 (31,1%)	20 (22,2%)	9 (10%)	0 (0%)	2.05	Tidak Setuju
Y3	26 (28,9%)	29 (32,2%)	16 (17,8%)	19 (21,1%)	0 (0%)	2.31	Tidak Setuju
Y4	28 (31,1%)	33 (36,7%)	17 (18,9%)	11 (12,2%)	1 (1,1%)	2.15	Tidak Setuju
Y5	31 (34,4%)	29 (32,2%)	19 (21,1%)	10 (11,1%)	1 (1,1%)	2.12	Tidak Setuju
Y6	30 (33,3%)	37 (41,4%)	11 (12,2%)	12 (13,3%)	0 (0%)	2.05	Tidak Setuju
Rata-Rata Keseluruhan Variable Y						2.17	Tidak Setuju

(Sumber: Hasil Penelitian Penulis, 2024)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada variabel ketentuan *Dangerous Goods* seperti pada tabel IV.3 didapat 2.17 sebagai nilai rata-rata dan masuk kedalam kriteria tidak setuju.

B. Hasil Analisis Data

Statistik inferensial digunakan untuk mencapai tujuan penelitian dan pendeskripsian suatu objek yang sedang diteliti untuk ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2020). Dengan Demikian analisis penelitian ini akan sampai pada ditariknya suatu kesimpulan akhir berupa hipotesis dan besar pengaruhnya. Dalam perhitungan data untuk menjawab hipotesis penelitian, data yang didapat dari penyebaran kuesionel seperti pada Lampiran D akan dilakukan pengujian menggunakan perhitungan aplikasi IBM SPSS (*Statistical Product for the Social Sciences*) versi 25. Adapun data hasil dari pengujiannya dapat dilihat sebagai berikut.

1. Uji Instrumen

a) Uji Validitas

Nilai *Perarson Correlation* (r hitung) pada hasil perhitungan alat ukur dibandingkan dengan nilai r tabel yang telah ditentukan merupakan inti dari pengujian validitas (Pasamba, 2022).

Nilai r tabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu 0.2072. Nilai ini sesuai dengan ketentuan dari df (N-2, 0.05) pada penelitian (Janna, 2021). Nilai N merupakan sampel penelitian, yaitu 90. Sehingga $r \text{ tabel} = df (90-2, 0.05) = df (88, 0.05) = 0.2072$ (Lampiran H).

Hasil perhitungan uji validitas yang telah dilakukan penulis berdasarkan perhitungan aplikasi IBM SPSS (*Statistical Product for the Social Sciences*) versi 25 dapat dilihat pada lampiran E. Berikut hasil rangkuman pengujian validitas.

Tabel IV. 4 Hasil Uji Validitas

Variabel	Indikator	<i>Pearson Correlation</i>	Status
Tingkat Pemahaman Penumpang (X)	X1	0.766	Valid
	X2	0.636	Valid
	X3	0.656	Valid
	X4	0.540	Valid
	X5	0.641	Valid
	X6	0.680	Valid
	X7	0.554	Valid
	X8	0.736	Valid
Ketentuan Dangerous Goods (Y)	Y1	0.793	Valid
	Y2	0.661	Valid
	Y3	0.687	Valid
	Y4	0.635	Valid
	Y5	0.743	Valid
	Y6	0.752	Valid

(Sumber: Pengolahan data IBM SPSS versi 25, 2024)

Hasil Kuesioner yang telah disebarkan penulis kepada 90 penumpang mendapatkan uji validitas seperti Tabel IV.4. Hasil keseluruhan item pertanyaan dinyatakan valid dengan nilai *Person Correlation* (r hitung) lebih besar dari 0.2072 (r tabel).

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas ditentukan dengan melakukan perhitungan Signifikan Cronbach's Alpha. Kuesioner bisa dinyatakan reliabel atau memiliki konsistensi, jika nilai signifikan $> 0,60$ (Kurniawan, 2019). Hasil perhitungan uji reliabilitas yang telah dilakukan penulis berdasarkan perhitungan aplikasi IBM SPSS (*Statistical Product for the Social Sciences*) versi 25 dapat dilihat pada lampiran E. Berikut hasil perhitungan lebih jelasnya.

Tabel IV. 5 Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	<i>Cronbach's Alpha</i>	Ket.
X: Tingkat Pemahaman Penumpang	0.807	Reliabel
Y: Ketentuan <i>Dangerous Goods</i>	0.805	Reliabel

(Sumber: Pengolahan data IBM SPSS versi 25, 2024)

Berdasarkan hasil perhitungan data seperti Tabel IV.5 didapat keseluruhan variabel dinyatakan reliabel dengan nilai signifikan *Cronbach's Alpha* lebih dari syarat reliabel 0.600 ($0.807 > 0.600$ & $0.805 > 0.600$).

2. Uji Asumsi Klasik

Hasil perhitungan IBM SPSS (*Statistical Product for the Social Sciences*) versi 25 dari uji asumsi klasik sebagai prasyarat sebelum melakukan analisis regresi dapat dilihat pada Lampiran F. Adapun untuk lebih jelasnya seperti berikut.

a. Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test digunakan dalam pengujian normalitas (Mardiatmoko, 2020). Dalam memudahkan pembacaan hasil pengujian data, penulis merangkum hasil uji normalitas pada tabel berikut.

Tabel IV. 6 Hasil Uji Normalitas

<i>One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test</i>	
Asymp Sig. (2-tailed)	Keterangan
0.178	Normal

(Sumber: Pengolahan data IBM SPSS versi 25, 2024)

Hasil pengujian pada tabel IV.6 menunjukkan bahwa nilai yang diperoleh lebih besar dari syarat nilai normalitas ($0.178 > 0.05$) maka data penelitian bisa dikatakan berdistribusi normal.

b. Uji Heteroskedastisitas

Pengujian gejala heteroskedastisitas memiliki ketentuan pengambilan keputusan berdasarkan *Coefficients Sig* (Mardiatmoko, 2020). Rangkuman pengujian gejala heteroskedastisitas pada penelitian ini yaitu seperti dibawah ini.

Tabel IV. 7 Hasil Uji Heteroskedastisitas

<i>Coefficients Sig.</i>	
Sig.	Keterangan
0.332	Bebas Heteroskedastisitas

(Sumber: Pengolahan data IBM SPSS versi 25, 2024)

Hasil pengujian pada tabel IV.7 menunjukkan bahwa nilai yang diperoleh lebih besar dari syarat nilai bebas heteroskedastisitas ($0.332 > 0.05$) maka data penelitian bisa dikatakan terbebas dari gejala heteroskedastisitas.

c. Uji linearitas

Pengujian linearitas memiliki ketentuan pengambilan keputusan berdasarkan tabel *Anova*, pada saat hasil pengujian mendapatkan nilai signifikan kurang dari 0.05 (Mardiatmoko, 2020). Rangkuman pengujian linearitas pada penelitian ini yaitu seperti dibawah ini.

Tabel IV.8 Hasil Uji Linearitas

<i>ANOVA</i>	
Sig.	Keterangan
0.000	Linear

(Sumber: Pengolahan data IBM SPSS versi 25, 2024)

Hasil pengujian pada tabel IV.8 menunjukkan bahwa nilai yang diperoleh lebih kecil dari syarat nilai bebas heteroskedastisitas ($0.00 < 0.05$) maka variabel penelitian bisa dikatakan linear.

3. Analisis Regresi Linear Sederhana

Tabel IV.9 Analisis Regresi Linear Sederhana

Model	Coefficients
(Constant)	-2.981
X_TOTAL	0.822

(Sumber: Pengolahan data IBM SPSS versi 25, 2024)

Suatu perhitungan *time series* atau waktu yang digunakan sebagai dasar prediksi dari metode kuantitatif merupakan analisis regresi linear (Almumtazah dkk. 2021). Hasil perhitungan analisis regresi linear sederhana berdasarkan perhitungan aplikasi IBM SPSS (*Statistical Product for the Social Sciences*) versi 25 dapat dilihat pada Lampiran G. Persamaan yang didapat dengan merujuk pada tabel IV.9, dapat dirumuskan seperti berikut:

$$Y = a + bX \quad (2)$$

$$Y = -2.981 + 0.822X$$

Dimana: Y = Variabel terikat

a = Intercept (Koefisien konstanta)

b = koefisien variabel X

X = Variabel bebas

Koefisien konstanta (a) yaitu -2.981, yang artinya pada saat variabel tingkat pemahaman penumpang adalah 0, maka nilai variabel ketentuan pembawaan *Dangerous Goods* sebesar -2.981. Dengan kata lain, pada saat tingkat pemahaman penumpang bernilai 0 maka ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II bernilai -2.981.

Kemudian, variabel Tingkat Pemahaman Penumpang (X) yaitu 0.822, artinya tingkat pemahaman penumpang berpengaruh terhadap ketentuan pembawaan *Dangerous Goods*. Suatu kondisi dimana variabel tingkat pemahaman penumpang meningkat sebesar 1 satuan maka akan memberikan pengaruh yang 0.822 (positif) terhadap variabel ketentuan pembawaan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badarudi II Palembang.

a. Uji **Hipotesis**

Jawaban terhadap rumusan masalah merupakan uji hipotesis atau uji T. Pada penelitian ini penulis menentukan hipotesis seperti berikut:

Ho: Tingkat pemahaman penumpang tidak berpengaruh terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

Ha: Tingkat pemahaman penumpang berpengaruh terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

Dasar pengambilan keputusan uji hipotesis, yaitu pada saat nilai t hitung yang didapat dari tabel *coefficients* lebih besar dari t tabel yang telah ditentukan, maka terdapat pengaruh signifikan antar variabelnya, kemudian H_0 ditolak dan H_a diterima (Rinaldi dkk., 2021).

Nilai t tabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu 1.987 sesuai dengan Lampiran I. Nilai ini sesuai dengan ketentuan dari df (N-2, 0.05) pada penelitian (Janna, 2021). Nilai N merupakan sampel penelitian, yaitu 90 . Sehingga nilai T tabel = df (90-2, 0.05) = 1.987.

Tabel IV. 10 Hasil Uji T

T hitung	T tabel	Keterangan
23,536	1.987	23,536 > 1.987

(Sumber: Pengolahan data IBM SPSS versi 25, 2024)

Rangkuman tabel pengujian hipotesis pada lampiran G dapat dilihat pada tabel IV.10. Berdasarkan hasil pengujian, dapat dilihat bahwa nilai t hitung yaitu sebesar 23.536, nilai ini lebih besar dari nilai t tabel yaitu 1.987 (23.536 > 1.987) maka terdapat pengaruh signifikan X terhadap Y. sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya tingkat pemahaman penumpang berpengaruh terhadap ketentuan pembawaan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang.

b. Koefisien Determinan (r^2)

Persentase pengujian koefisien determinan dapat diperoleh melalui nilai *R Square* dari *Model summary* (Christiani & Fatmayati, 2022). Hasil uji koefisien determinan terdapat pada Lampiran G dan disajikan dalam tabel berikut.

Tabel IV. 11 Hasil Koefisien Determinan

Model	R Square
X & Y	0.863

(Sumber: Pengolahan data IBM SPSS versi 25, 2024)

Berdasarkan tabel IV.11 didapat nilai R Square yaitu 0.863 atau 86.3%. Artinya, tingkat pemahaman penumpang memiliki pengaruh terhadap ketentuan pembawaan *Dangerous Goods* sebesar 86.3%.

B. Pembahasan

Penelitian dilakukan penulis pada Bandar Udara Sultan Mahmud Badarudin II Palembang melalui observasi langsung selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dan menyebarkan kuesioner pada bulan Januari 2024. Responden dari penelitian ini yaitu 90 penumpang berangkat.

Hasil penyebaran kuesioner kepada 90 responden seperti pada lampiran C, menunjukkan penumpang di Bandar Udara Sultan Mahmud Badarudin II Palembang termasuk kedalam kategori tidak setuju dengan pernyataan yang tertera dalam kuesioner. Salah satu contohnya yaitu sebanyak 67.8% dari total responden menyatakan tidak setuju terhadap pernyataan “powerbank termasuk kategori *Dangerous Goods*”. Selain itu, hasil penyebaran kuesioner secara keseluruhan memiliki indeks rata-rata variabel X sebesar 2,43 dan variabel Y sebesar 2,17, yaitu berada pada rentang kriteria 1,81 – 2,60. Artinya, sebagian besar penumpang tidak memahami ketentuan *Dangerous Goods* pada bagasi tercatat. Hasil ini membuktikan bagaimana tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Baddarudin II Palembang.

Kemudian, penulis melakukan analisis data dengan melakukan pengolahan data menggunakan IBM SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) versi 25. Pengujian dilakukan untuk mengetahui apakah ada pengaruh antar variabel dan seberapa besar pengaruhnya. Adapun hasil dari analisis pengolahan data yaitu diperoleh pembahasan sebagai berikut:

1. Uji Instrumen

Pertanyaan dari variabel bebas tingkat pemahaman penumpang dan variabel terikat ketentuan *Dangerous Goods* lolos dari Uji instrumen, yaitu seluruh pertanyaan bisa digunakan dalam penelitian (valid). Nilai *Perarson Correlation* (r hitung) yang didapat dari pengujian kurang dari nilai r tabel (r hitung < 0.2072) sesuai dengan syarat validitas yang disampaikan oleh (Pasamba, 2022). Kemudian, masing- masing variabel pada penelitian ini dapat dikatakan Reliabel (konsisten), hal ini terbukti dengan nilai *Cronbach's Alpha* pada variabel Tingkat pemahaman penumpang sebesar 0.807 dan variabel ketentuan *Dangerous Goods* sebesar 0.805 (>0.600) sejalan dengan penelitian yang

dilakukan oleh (Kurniawan, 2019). Berdasarkan dua pengujian ini kuesioner dinyatakan lulus uji instrumen. Untuk itu, data kuesioner ini dapat dipakai.

2. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik sebagai prasyarat yang harus terpenuhi sebelum melakukan analisis lebih lanjut menyatakan bahwa kedua variabel dikatakan berdistribusi normal. Hal ini dibuktikan dengan nilai signifikan sebesar $0.178 > 0.05$. Kemudian penelitian ini dapat dikatakan bebas dari gejala heteroskedastisitas. Hal ini dibuktikan dengan nilai signifikan $0.332 > 0.05$. Selanjutnya, kedua variabel penelitian ini dapat dikatakan berhubungan linear. Hal ini dibuktikan dengan nilai signifikan sebesar $0.00 < 0.05$. Hasil tiga uji prasyarat ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Mardiatmoko, 2020).

3. Analisis Regresi Sederhana

Hasil analisis menunjukkan bahwa pada saat tingkat pemahaman penumpang bernilai 0 maka ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II bernilai -2.981. Kemudian, suatu kondisi dimana variabel tingkat pemahaman penumpang meningkat sebesar 1 satuan maka akan memberikan pengaruh yang 0.822 (positif) terhadap variabel ketentuan pembawaan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badarudi II Palembang. Selanjutnya, hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara tingkat pemahaman penumpang dan ketentuan *Dangerous Goods* sesuai dengan penelitian (Lestari & Frisnawati, 2022). Hal ini dapat dilihat dari nilai t hitung (23.536) lebih besar dari nilai t tabel (1.987), maka terdapat pengaruh signifikan X terhadap Y. sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti Tingkat pemahaman penumpang berpengaruh terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. Terakhir, terdapat pengaruh antara Tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan *Dangerous Goods* di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang, yaitu sebesar 86.3%.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

1. Hasil observasi langsung menunjukkan bahwa terdapat 377 kasus penemuan Dangerous Goods di bagasi tercatat penumpang pada bulan Desember 2023.
2. Sebagian besar penumpang di Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang tidak paham mengenai ketentuan ketentuan Dangerous Goods pada bagasi tercatat.
3. Hasil analisis data menunjukkan bahwa terdapat pengaruh tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan Dangerous Goods bila dilihat dari uji hipotesis dengan nilai t hitung lebih besar dari t tabel ($23.536 > 1.987$).
4. Hasil analisis data menunjukkan pengaruh antara variabel bebas tingkat pemahaman penumpang terhadap variabel terikat ketentuan Dangerous Goods sebesar 86.3% berdasarkan pengujian koefisien determinan.

B. SARAN

1. Koordinasi antara personel Airport Security dan petugas Check in terkait pentingnya pemberian pemahaman kepada penumpang mengenai ketentuan ketentuan Dangerous Goods.
2. Pihak **Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang** dan maskapai **bisa** menyediakan informasi secara langsung didalam dan luar bandara seperti melalui petugas check in dan pengadaan banner, digital banner dan video tron mengenai ketentuan ketentuan Dangerous Goods pada bagasi tercatat. Maupun secara online, melalui media sosial.
3. Pihak bandara atau maskapai bisa bekerja sama dengan berbagai instansi terkait guna melakukan sosialisasi kepada masyarakat seperti pengadaan kegiatan pengabdian kepada masyarakat tentang ketentuan Dangerous Goods dalam penerbangan khususnya bagasi tercatat.
4. Pihak maskapai dapat bekerjasama dengan agen pembelian tiket untuk mencantumkan ketentuan Dangerous Goods yang lebih mudah untuk dipahami, seperti dengan mencantumkan barang-barang dilarang yang umum dibawa penumpang pada bagasi tercatat, seperti gambar pelarangan powerbank, durian dll.

ABSTRAK fix.pdf

ORIGINALITY REPORT

3%

SIMILARITY INDEX

3%

INTERNET SOURCES

5%

PUBLICATIONS

2%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

rayyanjournal.com

Internet Source

2%

2

Submitted to University of Adelaide

Student Paper

1%

3

journal.pubmedia.id

Internet Source

1%

4

Rizqa Amalia, Anik Herminingsih. "PENGARUH KEPUASAN KERJA, KOMITMEN ORGANISASIONAL DAN MOTIVASI KERJA TERHADAP INTENSI TURNOVER KARYAWAN PT. XYZ", Solusi, 2020

Publication

1%

Exclude quotes On

Exclude bibliography On

Exclude matches < 1%