

# full text ver 2.docx

*by* emmiyakarminaprimsa@gmail.com 1

---

**Submission date:** 19-Jul-2024 12:21PM (UTC+1000)

**Submission ID:** 2418958783

**File name:** full\_text\_ver\_2.docx (14.26M)

**Word count:** 9016

**Character count:** 52555

**PENGARUH PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG  
PENGELOLAAN *DANGEROUS GOODS* TERHADAP  
KESELAMATAN PENERBANGAN**

**PROPOSAL TUGAS AKHIR**

Oleh:

**EMMIYA KARMINA PRIMSA**

**NIT. 55242110034**



**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN BANDAR UDARA**

**POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG**

**TAHUN 2024**

**PENGARUH PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG  
PENGELOLAAN *DANGEROUS GOODS* TERHADAP  
KESELAMATAN PENERBANGAN**

**PROPOSAL <sup>4</sup> TUGAS AKHIR**

Diajukan sebagai Syarat Menempuh Mata Kuliah Tugas Akhir pada Program  
Studi Diploma 3 Manajemen Bandar Udara

Oleh:

**EMMIYA KARMINA PRIMSA**

**NIT. 55242110034**



**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN BANDAR UDARA**

**POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG**

**TAHUN 2024**

## **ABSTRAK**

### **PENGARUH PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG PENGELOLAAN *DANGEROUS GOODS* TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN**

Oleh

**EMMIYA KARMINA PRIMSA**

**NIT: 55242110034**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA**

**MANAJEMEN BANDAR UDARA**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pemahaman penumpang tentang pengelolaan dangerous goods, khususnya liquid aerosol dan gel (LAG), serta dampaknya terhadap keselamatan penerbangan. Kecelakaan pesawat Philippines Airlines PR 512 pada tahun 2013 dan Uni Airlines Flight 873 pada tahun 1999 menyoroti pentingnya kebijakan keamanan yang ketat, terutama terkait LAG. Studi ini mengeksplorasi tingkat pemahaman penumpang mengenai aturan dan prosedur pengelolaan dangerous goods, serta faktor-faktor yang mempengaruhi pemahaman tersebut. Selain itu, penelitian ini juga mengkaji dampak dari pemahaman atau ketidakpahaman penumpang terhadap keselamatan penerbangan. Berdasarkan analisis, penelitian ini memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kesadaran penumpang dan mengoptimalkan program edukasi tentang pengelolaan dangerous goods. Hasil penelitian diharapkan dapat berkontribusi pada peningkatan keselamatan penerbangan melalui pemahaman yang lebih baik mengenai pengelolaan LAG.

Kata Kunci: Pemahaman Penumpang, Dangerous Goods

## ABSTRACT

### **2** *THE INFLUENCE OF PASSENGERS UNDERSTANDING OF DANGEROUS GOODS MANAGEMENT ON AVIATION SAFETY*

By:

EMMIYA KARMINA PRIMSA

NIT: 55242110034

### *PROGRAM STUDY OF DIPLOMA THREE AIRPORT MANAGEMENT*

**89**  
*THIS STUDY AIMS TO ANALYZE PASSENGERS UNDERSTANDING OF THE MANAGEMENT OF DANGEROUS GOODS, SPECIFICALLY LIQUID AEROSOLS AND GELS (LAG), AND ITS IMPACT ON AVIATION SAFETY. THE PHILIPPINES AIRLINES PR 512 ACCIDENT IN 2013 AND UNI AIRLINES FLIGHT 873 IN 1999 HIGHLIGHT THE IMPORTANCE OF STRINGENT SECURITY POLICIES, ESPECIALLY REGARDING LAG. THIS STUDY EXPLORES THE LEVEL OF PASSENGER UNDERSTANDING OF THE RULES AND PROCEDURES FOR MANAGING DANGEROUS GOODS, AS WELL AS THE FACTORS INFLUENCING THAT UNDERSTANDING. ADDITIONALLY, THE RESEARCH EXAMINES THE IMPACT OF PASSENGERS' UNDERSTANDING OR LACK THEREOF ON AVIATION SAFETY. BASED ON THE ANALYSIS, THIS STUDY PROVIDES RECOMMENDATIONS TO INCREASE PASSENGER AWARENESS AND OPTIMIZE EDUCATIONAL PROGRAMS ON MANAGING DANGEROUS GOODS. THE RESEARCH FINDINGS ARE EXPECTED TO CONTRIBUTE TO ENHANCING AVIATION SAFETY THROUGH BETTER UNDERSTANDING OF LAG MANAGEMENT.*

KEYWORDS: PASSENGER UNDERSTANDING, DANGEROUS GOODS

## PENGESAHAN PEMBIMBING

Tugas akhir: “PENGARUH PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG PENGELOLAAN <sup>6</sup> DANGEROUS GOODS TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN” telah diperiksa dan disetujui untuk diuji sebagai salah satu syarat lulus pendidikan Program Studi Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara Angkatan ke-2, Politeknik Penerbangan Palembang.

Nama: EMMIYA KARMINA PRIMSA

NIT: 55242110034

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

<sup>35</sup>  
SUNARDI, S.T., M. Pd., M.T.

Penata Tk.1 (III/d)

NIP. 197202171995011001

<sup>43</sup>  
MUH. SYAHRUL MUNIR, S.E., M.M

Penata Muda Tk.1 (III/b)

NIP. 198406292008121002

KETUA PROGRAM STUDI

Ir. DWICANDRA YUNIAR, S.H., S.ST., M.Si.

Pembina (IV/a)

NIP. 197606121998031001

## PENGESAHAN PENGUJI

Tugas akhir: “PENGARUH PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG PENGELOLAAN *DANGEROUS GOODS* TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN” telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara Angkatan ke-2, Politeknik Penerbangan Palembang. Tugas akhir ini telah dinyatakan LULUS Program Diploma Tiga pada tanggal 24 Juli 2024.

ANGGOTA

SEKRETARIS

<sup>7</sup>  
Dr. Ir. SETIYO, M.M.

Pembina Tk.1 (IV/b)

NIP. 196011271980021001

<sup>35</sup>  
SUNARDI, S.T., M. Pd., M.T.

Penata Tk.1 (III/d)

NIP. 197202171995011001

KETUA

M. INDRA MARTADINATA, S.ST., M.Si.

Pembina (IV/a)

NIP. 198103062002121001

## LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

**4**  
Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

**Nama** : Emmiya Karmina Primsa

**NIT** : 55242110034

**Program Studi:** Diploma Tiga **Manajemen Bandar Udara**

Menyatakan bahwa **tugas akhir** berjudul “PENGARUH PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG PENGELOLAAN DANGEROUS GOODS TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN” merupakan karya asli saya bukan merupakan hasil plagiarisme.

**3**  
Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Palembang, 22 Juli 2024

Yang membuat pernyataan

Emmiya Karmina Primsa



## **8** PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

Tugas akhir D.III yang tidak dipublikasikan terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Politeknik Penerbanagn Palembang, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada pengarang dengan mengikuti aturan hak yang berlaku di Politeknik Penerbangan Palembang. Referensi kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kaidah ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Sitasi hasil penelitian Tugas Akhir ini dapat ditulis dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

Primsa. E (2024). PENGARUH PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG PENGELOLAAN DANGEROUS GOODS TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN, Tugas Akhir Program Diploma Tiga, Politeknik Penerbangan Palembang.

**60** Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh tugas akhir haruslah seizin Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara, Politeknik Penerbangan Palembang.

**HALAMAN PERUNTUKKAN**

*Dipersembahkan kepada  
Kedua orangtua terkasih  
Papa Rejeki Hendra dan Mama Rina Warli*

## 27 KATA PENGANTAR

Penulis mengucapkan puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkah dan rahmat-Nya sehingga Tugas Akhir yang berjudul Pengaruh Pemahaman Penumpang Tentang Pengelolaan Dangerous Goods Terhadap Keselamatan Penerbangan, ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu tanpa hambatan yang berarti.

48  
Penulisan Tugas Akhir ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat dalam memperoleh gelar Ahli Madya di Politeknik Penerbangan Palembang. Dalam proses penyesunan, banyak pihak yang telah memberikan bantuan, perhatian, dan dorongan kepada penulis. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan terima kasih sebesar-besarnya kepada berbagai pihak, terimakasih kepada Allah SWT yang telah melimpahkan anugerah dan perlindungan-Nya, terimakasih kepada Kedua Orang Tua yang memberikan dukungan moral dan material, terimakasih kepada Bapak Sukahir S.SI.T., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Palembang, Bapak Dwi Candra yuniar S.H, S.S.T., M.Si selaku Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara, Bapak Sunardi S.T., M.Pd., M.T dan Bapak Muh. Syahrul Munir S.E., M.M selaku Dosen Pembimbing, Dosen Penguji yang memberikan kritik dan saran yang membangun, para dosen, instruktur dan seluruh civitas akademika Politeknik Penerbangan Palembang, teman-teman seperjuangan program Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara yang memberikan motivasi, semangat dan canda tawa, terimakasih kepada seluruh taruna/i Politeknik Penerbangan Palembang dan semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung membantu dalam penulisan tugas akhir ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan tugas akhir ini masih banyak kekurangan, dikarenakan keterbatasan wawasan, ilmu pengetahuan serta pengalaman yang dimiliki. Penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang

membangun guna menyempurnakan tugas akhir<sup>18</sup> ini. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi banyak pihak.

Palembang, 20 Juli 2024

Emmiya Karmina Primsa

**38**  
**DAFTAR ISI**

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>ii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>iii</b>
<b>PENGESAHAN PEMBIMBING .....</b>	<b>iv</b>
<b>PENGESAHAN PENGUJI .....</b>	<b>v</b>
<b>LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>	<b>vi</b>
<b>PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR .....</b>	<b>vii</b>
<b>HALAMAN PERUNTUKKAN .....</b>	<b>viii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
<b>A. Latar Belakang .....</b>	<b>1</b>
<b>B. Rumusan Masalah .....</b>	<b>4</b>
<b>C. Tujuan Penelitian .....</b>	<b>4</b>
<b>D. Hipotesis .....</b>	<b>4</b>
<b>E. Manfaat Penelitian .....</b>	<b>5</b>
<b>F. Batasan Masalah .....</b>	<b>5</b>

G.	Sistematika Penulisan .....	5
<b>BAB II LANDASAN TEORI .....</b>		<b>7</b>
A.	Teori-Teori Penunjang .....	7
B.	Kajian Penelitian Terdahulu .....	9
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>		<b>12</b>
A.	Desain Penelitian .....	12
B.	Variabel Penelitian .....	12
C.	Populasi, Sampel dan Objek Penelitian .....	14
4.	Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian .....	16
5.	Teknik Analisis Data .....	17
<b>3. Tempat dan Waktu Penelitian .....</b>		<b>21</b>
<b>BAB IV .....</b>		<b>22</b>
A.	Hasil Analisis dan Pembahasan .....	22
B.	Pembahasan .....	33
<b>BAB V .....</b>		<b>35</b>
A.	Kesimpulan .....	35
B.	Saran .....	36
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>37</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>		<b>39</b>

**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 3.1 Tahapan Proses Penelitian..... 12

## DAFTAR TABEL

Tabel II.1 Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	9
Tabel III.1 Variabel X dan Variabel Y.....	13
Tabel III.2 Pengukuran Skala Likert.....	18
Tabel III.3 Waktu Pelaksanaan Penelitian.....	23
Tabel IV.1 Kriteria Rata-rata Skor dan Kategori Penilaian.....	24
Tabel IV.2 Distribusi Frekuensi Jawaban Responden tentang Pemahaman Penumpang tentang Pengelolaan Dangerous Goods.....	25
Tabel IV.3 Distribusi Frekuensi Jawaban Responden tentang Keselamatan Penerbangan.....	26
Tabel IV.4 Hasil Uji Validitas.....	29
Tabel IV.5 Uji Realibilitas.....	30
Tabel IV.6 Uji Normalitas menggunakan <i>Kolmogorov-Smirnov</i> .....	31
Tabel IV.7 Uji Heteroskedastisitas.....	32
Tabel IV.8 Uji Linearitas.....	33
Tabel IV.9 Analisis Regresi Linear Sederhana.....	34
Tabel IV.10 Hasil Uji Determinasi.....	35
Tabel IV.11 Hasil Uji-t.....	36



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Surat Pengantar Kuesioner Penelitian. ....	45
Lampiran B Contoh Dangerous Goods yang diizinkan. ....	46
Lampiran C lembar Pertanyaan Google Form. ....	48
Lampiran D Jawaban Responden.....	52
Lampiran E <sup>5</sup> Titik Persentase Distribusi (r tabel).....	56
Lampiran F Tabulasi Data Jawaban Responden.....	57
Lampiran G Uji Instrumen. ....	60
Lampiran H Uji Prasyarat. ....	61
Lampiran I Analisis Regresi Sederhana. ....	62
Lampiran J Dokumentasi Penulis. ....	63

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Kecelakaan pesawat adalah peristiwa tragis yang selalu menjadi perhatian utama dalam industri penerbangan. Dua insiden yang cukup mencolok adalah kecelakaan pesawat Philippines Airlines PR 512 pada tahun 2013 dan kecelakaan pesawat Uni Airlines Flight 873 pada tahun 1999. Meskipun kedua insiden ini terjadi di era yang berbeda, keduanya memberikan pelajaran penting mengenai keselamatan penerbangan dan kebijakan keamanan yang lebih ketat di bandara, termasuk pembatasan pembawaan liquid, aerosol, dan gel (LAG).

Pada 7 Oktober 2013, sebuah Airbus A330-300 yang dioperasikan oleh Philippine Airlines baru saja mendarat di Manila setelah penerbangan dari Singapura. Saat pesawat berada di apron, peringatan tentang asap di kargo belakang terdengar. *Ramp Service Agent* mencium bau plastik atau karet terbakar dan menemukan asap tebal ketika membuka pintu kargo belakang.

Investigasi menemukan bahwa penyebab kebakaran adalah pencampuran (yang tidak disengaja) dari zat berbahaya gliserin dan kalium permanganat (*dangerous goods* kelas 5) yang memicu kebakaran di kompartemen kargo belakang yang berada di tas penumpang. Disimpulkan bahwa beberapa faktor penyebab terjadinya kebakaran antara lain, sistem yang tidak memadai untuk mengidentifikasi *dangerous goods* pada bagasi terdaftar penumpang dan informasi penumpang dan prosedur keamanan bandara yang tidak

memadai sehubungan dengan identifikasi dan kontrol *dangerous goods* yang diperbarui dan cara pengelolaan yang aman.

Dari kejadian tersebut, timbul rekomendasi keamanan diantaranya koordinasi keamanan internasional agar semua negara anggota ICAO memiliki pedoman yang sama untuk membatasi dan mengelola *dangerous goods*, termasuk yang berupa LAG untuk mencegah insiden seperti kebakaran kargo dan peningkatan inspeksi kargo dan bagasi penumpang untuk mengidentifikasi dan mencegah pembawaan LAG berbahaya. Pembatasan LAG memerlukan pengawasan ketat untuk memastikan bahwa barang-barang ini tidak dibawa dalam jumlah yang bisa menimbulkan risiko kebakaran atau ledakan.

Penumpang seringkali tidak menyadari bahwa beberapa barang yang mereka bawa dalam bagasi atau dalam kabin pesawat dapat dikategorikan sebagai *dangerous goods*. Petugas keamanan sering kali harus melakukan pemeriksaan ulang terhadap koper atau tas bawaan penumpang karena hasil scanning menunjukkan adanya benda yang dicurigai dapat mengundang bahaya. Kejadian ini tidak hanya mengancam keselamatan pemilik barang, tetapi juga seluruh penumpang dan awak pesawat. Beberapa contoh barang berbahaya yang sering ditemukan dalam koper atau tas penumpang antara lain gunting, bahan kimia, *hair spray* dalam ukuran besar, thinner untuk pembersih cat, dan pemantik api. Barang-barang tersebut, meskipun tampak sepele, dapat menimbulkan risiko besar dalam konteks penerbangan. Adapun beberapa contoh *Dangerous Goods* yang diizinkan untuk dibawa oleh penumpang (*permitted dangerous goods*) pada penerbangan, yaitu dapat dilihat pada lampiran B.

Berbagai kategori barang berbahaya ditetapkan oleh *International Air Transport Association* (IATA) dalam Regulasi Barang Berbahaya.<sup>54</sup> Beberapa jenis utama bahan berbahaya adalah, bahan peledak, gas, cairan mudah terbakar, padatan mudah terbakar, zat oksidator, zat beracun, radioaktif, zat korosif dan berbagai bahan lainnya yang dianggap berbahaya.<sup>42</sup> Perhatian khusus harus diberikan pada barang berbahaya berupa cairan, aerosol dan gel yang sering dibawa oleh penumpang.

*Dangerous goods* yang berupa *liquid*, *aerosol* dan *gel* sering diabaikan oleh penumpang. Kebanyakan penumpang tidak menyadari bahwa produk sehari-hari seperti parfum, *hairspray*, dan *gel* dapat dianggap sebagai *dangerous goods* jika tidak dikelola dengan baik. LAG memiliki potensi bahaya yang signifikan karena sifat kimiawinya yang mudah terbakar dan mudah meledak dalam kondisi tertentu.

Kebijakan pembatasan 100 ml per item untuk cairan, aerosol, dan gel yang dibawa ke kabin pada penerbangan internasional diterapkan sebagai langkah mitigasi risiko. Ini didasari bahwa jumlah kecil dari bahan ini tidak cukup untuk menyebabkan kerusakan besar atau digunakan secara efektif dalam tindakan terorisme.<sup>67</sup>

Kebijakan ini diadopsi secara internasional setelah insiden percobaan peledakan dengan menggunakan cairan eksplosif pada penerbangan transatlantik pada tahun 2006. Untuk memastikan keamanan, semua LAG harus ditempatkan dalam wadah berkapasitas maksimum 100 ml dan diletakkan dalam satu kantong plastik transparan yang dapat ditutup kembali dengan kapasitas maksimum 1 liter per penumpang, sesuai dengan SKEP 43 tahun 2007.

Kesimpulannya, penelitian ini bertujuan untuk menilai sejauh mana penumpang memahami pengelolaan barang berbahaya dan bagaimana pengetahuan ini dapat membantu keselamatan penerbangan.

Pengaruh Pemahaman Penumpang Tentang Pengelolaan Barang Berbahaya Terhadap Keselamatan Penerbangan adalah judul karya penulis yang membahas topik ini berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya.

### **B. Rumusan Masalah**

Penulis ingin mengidentifikasi masalah saat ini berdasarkan konteks berikut:

- 1) Bagaimana pemahaman penumpang mengenai pengelolaan *dangerous goods* berupa *liquid*, *aerosol* dan *gel* dalam konteks keselamatan penerbangan?
- 2) Apa dampak dari pemahaman atau ketidakpahaman penumpang mengenai pengelolaan *dangerous goods* berupa *liquid*, *aerosol* dan *gel* terhadap keselamatan penerbangan?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Mengetahui seberapa baik penumpang dalam memahami aturan dan prosedur terkait pengelolaan *liquid*, *aerosol*, *gel* dalam konteks keselamatan penerbangan.
2. Menganalisis dampak pemahaman atau ketidakpahaman penumpang tentang pengelolaan LAG terhadap keselamatan penerbangan.

### **D. Hipotesis**

H0: Tidak terdapat pengaruh pemahaman penumpang tentang pengelolaan *Dangerous Goods* terhadap keselamatan penerbangan.

H1: Terdapat pengaruh pemahaman penumpang tentang pengelolaan *Dangerous Goods* terhadap keselamatan penerbangan.

#### **E. Manfaat Penelitian**

1. Meningkatkan kesadaran publik akan pentingnya mematuhi aturan pengelolaan *dangerous goods* untuk keselamatan penerbangan.
2. Meningkatkan kepuasan penumpang melalui pengalaman penerbangan yang lebih aman dan nyaman.
3. Mengoptimalkan program edukasi dan sosialisasi mengenai pengelolaan *dangerous goods*, berupa *liquid*, *aerosol* dan *gel*.

#### **F. Batasan Masalah**

1. Penelitian ini akan fokus pada pemahaman penumpang terkait pengelolaan barang berbahaya dalam bentuk *liquid*, *aerosol*, dan *gel* (LAG) saja.
2. Penelitian ini dibatasi hanya pada penumpang penerbangan internasional.

#### **G. Sistematika Penulisan**

##### **BAB I PENDAHULUAN**

Memuat latar belakang masalah, batasan-batasan yang ditetapkan, tujuan penelitian, manfaat yang diharapkan, prosedur penulisan yang digunakan

##### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Teori-teori yang mendukung penelitian dan tinjauan literatur dari penelitian sebelumnya yang relevan dibahas dalam bagian ini.

##### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini mengulas pilihan tahapan metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, populasi dan sampel yang digunakan serta objek yang menjadi fokus penelitian.

#### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Hasil penelitian, mencakup data yang diperoleh, analisis data, pembahasan dan kesimpulan disajikan dalam bab ini.

#### **BAB V SIMPULAN**

Kesimpulan dan saran dari hasil penelitian dibahas pada bagian ini.

## LANDASAN TEORI

## A. Teori-Teori Penunjang

## 1. Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009, 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 dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya .

## 2. Keselamatan Penerbangan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009, Keselamatan Penerbangan didefinisikan sebagai keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

3. *Dangerous Goods*

Menurut definisi *International Air Transport Association* (IATA) dalam *Dangerous Goods by Air*, barang berbahaya adalah zat atau substansi yang berpotensi membahayakan kesehatan, keselamatan atau harta benda ketika diangkut dengan pesawat terbang.



#### **4. *Liquid, aerosol, gel***

*Liquid, aerosol*, dan *gel* (LAG) adalah berbagai bentuk bahan atau produk yang memiliki sifat cair atau setengah cair. *Liquid* atau cairan dalam bahasa Indonesia adalah suatu zat yang memiliki wujud yang tidak padat dan tidak gas. *Liquid* memiliki volume yang tetap dan dapat mengalir serta memiliki permukaan yang rata, merujuk pada zat cair seperti air, minyak, atau minuman. (Pengertian *Liquid* Dalam Kimia – Kimia101). *Aerosol* adalah zat yang dikemas dalam wadah bertekanan dan dapat disemprotkan dalam bentuk partikel halus, seperti semprotan rambut atau deodoran. (Pengertian *Aerosol*: Definisi dan Penjelasan Lengkap Menurut Ahli (geograf.id)) *Gel* adalah substansi yang memiliki kekentalan antara cair dan padat, seperti gel rambut, pasta gigi, atau krim kulit. Dalam konteks penanganan pada penerbangan internasional, LAG diperhatikan karena adanya batasan dan prosedur keamanan yang harus diikuti oleh penumpang saat membawanya dalam bagasi kabin. (Allen et. al., 2002).

#### **5. Penumpang**

Penumpang pesawat udara adalah seseorang yang namanya tercantum dalam tiket dan dapat dipastikan memiliki (*boarding pass*) dan dokumen identitas yang berlaku, menurut pasal 1 ayat 5 Undang-Undang tahun 2015.

#### **6. Pemahaman**

Kamus Besar Bahasa Indonesia mendefinisikan, pemahaman sebagai proses, perbuatan atau pemahaman. Menurut pakar pendidikan David Jonassen, pemahaman adalah kemampuan

individu untuk menghubungkan pengetahuan yang sudah ada dengan informasi baru.

## 7. Pengelolaan

Perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian dan pengontrolan sumber daya untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien dikenal sebagai pengelolaan (Turmidzi, I. 2021).

### B. Kajian Penelitian Terdahulu

Penulis mencari referensi dari literatur dan penelitian sebelumnya yang relevan dengan topik penelitian ini. Berikut adalah beberapa referensi dari penelitian sebelumnya:

Tabel II.1 Kajian Terdahulu yang Relevan

No	Judul	Penulis	Pembeda	Link
1.	Peningkatan pemahaman terkait muatan barang berbahaya ( <i>dangerous goods</i> ) dan Blind Spot di SMAN 7 Denpasar (2023)	Nengah Widiangga, Hendra Yuda Novianto, Wahyu Padma Baskara, Resza Ajie Okta Sofiana, Agung Slamet Raharjo	Metode Penelitian, Pembawaan Dangerous Goods (darat)	<a href="https://ojs.losari.or.id/index.php/losari/article/view/147">https://ojs.losari.or.id/index.php/losari/article/view/147</a>
2.	Analisis Tingkat Pemahaman Pengguna Jasa Pengiriman Kargo tentang Dangerous	Hafriyani, Yune Andryani pinem	Objek Penelitian (Pengguna jasa)	<a href="https://digilib.sttkd.ac.id/id/eprint/2641">https://digilib.sttkd.ac.id/id/eprint/2641</a>

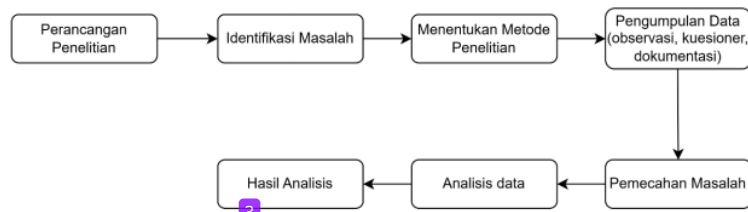
	<p>55</p> <p>Goods di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo (2022)</p> <p>23</p>		pengiriman kargo)	
3.	<p>Analisis Tingkat Pengetahuan Penumpang Terhadap Barang Bawaan Berbahaya di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima (2022)</p> <p>17</p>	<p>Indah Lestari, Elnia Frisnawati, S. Pd., M.M</p>	<p>Penulis hanya menganalisis tingkat pengetahuan penumpang. Tidak menganalisis dampaknya pada keselamatan penerbangan</p>	<p>11</p> <p><u>Analisis Tingkat Pengetahuan Penumpang Terhadap Barang Bawaan Berbahaya di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima   Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi (stietrianandra.ac.id)</u></p> <p>17</p>
4.	<p>Sosialisasi Pentingnya Pengenalan Barang Berbahaya/Dangerous Goods dan Dampaknya Kepada Masyarakat Khususnya Bagi Remaja dan Bakti Sosial (2022)</p> <p>11</p>	<p>Ariyono setiawan, R.Moh.Radix Agustiono, Ahmad Musadek</p>	<p>Tempat penelitian, objek penelitian, dan perbedaan variabel y</p>	<p>17</p> <p><u>Sosialisasi Pentingnya Pengenalan Barang Berbahaya/ Dangerous Goods dan Dampaknya Kepada Masyarakat Khususnya Bagi Remaja dan Bakti Sosiall Journal of Public Transportation Community (poltekbangsby.ac.id)</u></p> <p>20</p>
5.	<p>Analisis Tingkat Pengetahuan Penumpang Mengenai Barang Berbahaya dan Dampaknya Terhadap Kepatuhan</p>	<p>Anisa Fitriani, Desiana Rachmawati</p>	<p>Perbedaan pada variabel y.</p>	<p>20</p> <p><u>Analysis of Knowledge Level Regarding Dangerous Goods and Their Impact on Passenger Compliance at Komodo Airport,</u></p>

	<p><sup>11</sup> Penumpang di Bandara Komodo Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur (2023)</p>			<p><sup>20</sup> Labuan Bajo, East Nusa Tenggara I Fitriani   AURELIA: Jurnal Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Indonesia (rayyanjurnal.com)</p>
--	--	--	--	---

## METODE PENELITIAN

### A. Desain Penelitian

Metode kuantitatif digunakan untuk merancang penelitian ini. Penelitian kuantitatif, berasal dari filosofi positivisme, digunakan untuk mempelajari populasi atau sampel tertentu, mengumpulkan data dengan instrumen, dan kemudian menganalisis data secara kuantitatif atau statistik untuk menguji hipotesis yang telah dibuat sebelumnya, menurut Sugiyono (2022:16). Penelitian kuantitatif dilakukan dalam beberapa tahap:



Gambar 3.1 Tahapan proses penelitian

### B. Variabel Penelitian

Variabel merupakan sesuatu yang ditentukan oleh peneliti untuk mendapatkan informasi yang dapat ditarik suatu kesimpulan. Variabel adalah karakteristik, sifat atau nilai seseorang, objek, atau kegiatan yang mengalami variasi tertentu dan ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2022).

Untuk menghindari kesalahpahaman tentang judul penelitian berikut definisi variabel-variabel penelitian menurut para ahli sebagai berikut:

1. Variabel Independen (X)

Variabel Independen atau variabel bebas (X) adalah variabel yang mempengaruhi atau menyebabkan perubahan atau munculnya variabel dependen (terikat). (Sugiyono, 2022)

2. Variabel dependen (Y),

Variabel dependen adalah variabel yang dipengaruhi atau disebabkan oleh adanya variabel bebas. (Sugiyono, 2022)

Penulis menggunakan variabel independen (Variabel X) dan variabel dependen (Variabel Y). Variabel penelitian dijelaskan dan dipengaruhi oleh variabel independen dalam bagan berikut:

Tabel III.1 Variabel X dan Variabel Y

Variabel	Indikator Variabel
Pemahaman penumpang tentang pengelolaan <i>Dangerous Goods</i> (Variabel X)	1. Saya memahami apa yang dimaksud dengan <i>Dangerous Goods</i> dalam konteks penerbangan
	2. Saya mengetahui bahwa membawa <i>liquid</i> , <i>aerosol</i> dan <i>gel</i> dalam jumlah tertentu dapat membahayakan keselamatan penerbangan
	3. Saya sadar bahwa ada batasan tertentu untuk membawa <i>liquid</i> , <i>aerosol</i> dan <i>gel</i> dalam bagasi kabin.
	4. Saya selalu mematuhi peraturan terkait batasan jumlah <i>liquid</i> , <i>aerosol</i> dan <i>gel</i> yang dapat dibawa ke dalam kabin pesawat.
	5. Saya merasa informasi tentang pengelolaan <i>Dangerous Goods</i> mudah ditemukan dan dipahami

Keselamatan Penerbangan (Variabel Y)	1. Saya merasa bahwa ada upaya yang cukup dari maskapai untuk mengedukasi penumpang tentang keselamatan penerbangan.
	2. Saya yakin bahwa pengelolaan barang berbahaya yang tepat dapat meningkatkan keselamatan penerbangan.
	3. Saya yakin bahwa pengawasan terhadap barang berbahaya dilakukan dengan baik di setiap penerbangan
	4. Saya pernah melihat atau mengalami masalah terkait barang berbahaya dalam penerbangan.
	5. Saya yakin bahwa pengelolaan yang baik terhadap dangerous goods oleh penumpang akan mencegah insiden di pesawat.

59

### C. Populasi, Sampel dan Objek Penelitian

#### 1. Populasi

Dalam penelitian ini dapat diperoleh populasinya adalah penumpang yang menjadi pengguna jasa bandar udara.

53

#### 2. Sampel

Sampel merupakan sebagian kecil dari keseluruhan jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi yang sedang diteliti. Penting untuk memilih sampel yang representatif, artinya sampel tersebut harus secara akurat mewakili atau mencerminkan keseluruhan populasi yang ingin diteliti (Sugiyono, 2022:81). *Non-probability sampling* digunakan untuk pengambilan sampel penelitian ini. *Non-probability sampling*

merupakan teknik pengambilan sampel dimana setiap elemen populasi tidak mempunyai probabilitas yang sama untuk dijadikan sampel dengan menggunakan metode *purposive sampling* (Komalasari dkk., 2014), yaitu, responden dipilih menjadi anggota atas pertimbangan peneliti (Irawan, B. dan Sitanggang, E.D. 2020).

3 Untuk menentukan sampel, penulis menggunakan rumus slovin (Sugiyono, 2019) yaitu sebagai berikut :

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

#### Rumus Slovin

49 Keterangan :

n : Jumlah sampel yang diperlukan

N : Jumlah populasi

e : Tingkat kesalahan sampel

68 Sampel yang dapat diterima dengan 0,1 (10%) untuk populasi dengan skala besar dan 0,2 (20%) untuk populasi dengan skala yang lebih kecil.

Berikut ini adalah penggunaan rumus slovin dengan tingkat kesalahan 0,1 (10%).

$$n = \frac{3708}{1+3708(0,1)^2}$$

$$n = \frac{3708}{1+3708(0,01)}$$

$$n = \frac{3708}{38,08}$$

$$n = 97,37$$

$$n = \pm 97 \text{ orang}$$

Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan metode Slovin 25 diatas, maka diperoleh data jumlah sampel kurang lebih 97 responden. Hal



ini dilakukan dengan tujuan agar dapat memudahkan proses penelitian, perhitungan dan pengolahan data.

### 3. Objek Penelitian

Dalam penelitian ini objek penelitian dan yang akan di teliti adalah penumpang penerbangan internasional di Bandar Udara Kualanamu.

## 4. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

### 1. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan proses sistematis untuk mendapatkan data yang dibutuhkan (Djaman Satori dan Aan Komariah 2011). Metode ini termasuk observasi, wawancara, angket dan dokumentasi (Sugiyono, 2022). Metode yang digunakan pada penelitian ini sebagai berikut:

#### a. Kuesioner

Salah satu metode pengumpulan data adalah dengan menggunakan angket atau kuesioner. Dalam metode ini, peneliti mengajukan serangkaian pertanyaan atau pernyataan kepada responden untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan. (Sugiyono 2022).

#### b. Dokumentasi

Metode pengumpulan data informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar serta laporan dan keterangan yang dapat mendukung penelitian. (Sugiyono,2022).

### 2. Instrumen Penelitian

Sistem pengukuran skala likert digunakan untuk menilai sikap, pandangan, dan persepsi individu atau kelompok terhadap fenomena sosial tertentu (Sugiyono 2022). Penulis menggunakan kuesioner dalam penelitian ini.

Tabel III.2 Tabel Pengukuran Skala Likert (Sugiyono 2022)

Skor	Skala
1	Sangat Tidak Setuju (STS)
2	Tidak Setuju (TS)
3	Netral (N)
4	Setuju (S)
5	Sangat Setuju (SS)

### 5. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah tahap yang melibatkan pengorganisasian data dari berbagai sumber seperti wawancara atau penyebaran angket, observasi lapangan, dan dokumentasi. Proses ini meliputi langkah-langkah mengelompokkan data ke dalam kategori yang relevan, membaginya menjadi unit yang lebih terperinci, menggabungkan data untuk melihat gambaran keseluruhan, mengenali pola-pola yang muncul, memilih informasi yang penting dan bernilai untuk dipelajari lebih lanjut, serta menyusun kesimpulan yang dapat dimengerti dan digunakan sebagai dasar untuk pengambilan keputusan (Sugiyono, 2022). SPSS, singkatan dari *Statistical Product and Service Solution*, adalah aplikasi yang digunakan dalam analisis data. Ini adalah bagian penting dari proses analisis data, memberikan akses ke data dan memungkinkan pengguna memasukkan berbagai jenis data ke dalam editor data SPSS (Miftahul Janna & Pembimbing, n.d.).

Berikut ini adalah teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini:

#### 1. Uji Instrumen

##### a. Uji Validitas

Uji validitas memastikan bahwa alat ukur valid. Pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner adalah alat ukur yang dimaksud. Suatu

<sup>21</sup> kuesioner dianggap valid jika pertanyaannya dapat mengungkapkan apa yang diukur oleh kuesioner (Miftahul Janna & Pembimbing, n.d.). Validitas diuji menggunakan aplikasi SPSS. <sup>10</sup> Pengujian menggunakan uji dua sisi dengan taraf signifikansi 0,05. Kriteria pengujian adalah sebagai berikut:

- a) Jika  $r$  hitung lebih besar dari  $r$  tabel (sig.0,05) maka instrumen atau item-item pertanyaan memiliki korelasi yang signifikan terhadap skor total (dinyatakan valid).
- b) Jika  $r$  hitung lebih kecil dari  $r$  tabel (sig.0,05), maka instrumen atau item-item pertanyaan tidak memiliki korelasi signifikan terhadap skor total (dinyatakan tidak valid) (Darma, B., 2021)

b. Uji Realibitas

Uji reliabilitas menunjukkan seberapa konsistensi hasil pengukuran dengan objek dan data yang sebanding (Sugiyono, 2018). Variabel ditunjukkan sebagai reliabel sesuai dengan kriteria berikut (Ghozali, 2018):

- <sup>3</sup> a) Jika nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar dari 0,60, maka reliabel.
- b) Jika nilai *Cronbach's Alpha* lebih kecil dari 0,60, maka tidak reliabel.

2. Uji Prasyarat

Sebelum dilakukan analisis statistik lebih lanjut, uji prasyarat adalah serangkaian tes yang dilakukan untuk memastikan bahwa data memenuhi asumsi-asumsi tertentu. Untuk sebaran data hasil penelitian, uji normalitas, heteroskedastisitas, dan linearitas digunakan sebagai prasyarat untuk memastikan validitas dan reliabilitas hasil analisis statistik. Menurut (Usmadi, 2020) uji ini menunjukkan bahwa analisis

data untuk menguji hipotesis masih dapat dilakukan. Berikut adalah beberapa uji prasyarat yang dibutuhkan:

#### 1) Uji Normalitas

Uji Normalitas menentukan apakah model regresi berdistribusi normal (Sugiyono, 2022). Uji normalitas Kolmogorov-Smirnov Test (K-S Test) digunakan pada penelitian ini. Menurut penelitian yang dipublikasikan oleh (Pavlicová, D., et al. 2019) dalam artikel berjudul "*Kolmogorov-Smirnov test for two samples: Exact and Monte Carlo methods*," K-S Test adalah alat yang efektif untuk menguji kesesuaian distribusi data dengan distribusi teoritis.

#### 2) Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui apakah suatu model regresi menghasilkan variansi yang tidak sama antara residu pengamatan yang satu dengan pengamatan yang lain. Digunakan metode uji Glejser yang merupakan metode statistik untuk mendeteksi heteroskedastisitas pada model regresi linier. Heteroskedastisitas terjadi ketika varians error (residual) tidak konstan untuk seluruh nilai variabel independen. Uji Glejser menguji apakah nilai absolut dari residual berkorelasi dengan variabel independen atau fungsi dari variabel independen (Sohn, H. et al., 2020).

Dasar pengambilan keputusan diambil dengan ketentuan:

- a) Jika nilai Sig lebih besar dari 0,05 disimpulkan tidak terjadi masalah Heteroskedastisitas
- b) Jika nilai Sig lebih kecil dari 0,05 disimpulkan terjadi gejala heteroskedastisitas

### 3) Uji Lineritas

Uji lineritas memiliki tujuan untuk mengidentifikasi keberadaan hubungan linear antara variable-variabel. Uji lineritas digunakan untuk mengevaluasi keakuratan spesifikasi model yang digunakan dalam penelitian (Ghozali, 2018). Dasar pengambilan keputusan dalam uji lineritas adalah:

- a) Jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05, maka terdapat hubungan linier secara signifikan antara variabel X dengan variabel Y
- b) Jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 maka tidak terdapat hubungan linier secara signifikan antara variabel X dan variabel Y

36

### 4) Uji Hipotesis (Uji t)

Uji Hipotesis atau biasa disebut Uji T merupakan pengujian yang bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh parsial dari variabel independen terhadap variabel dependen (Yusuf, 2024). Dasar pengambilan keputusan dalam uji lineritas adalah sebagai berikut.

- a) Jika nilai signifikansi  $< 0.05$ , maka kesimpulannya terdapat pengaruh signifikan variabel X terhadap variabel Y, sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima.
- b) Jika nilai signifikansi  $> 0.05$  maka kesimpulannya tidak terdapat pengaruh signifikan variabel X terhadap variabel Y, sehingga  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak.

### 3. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama pelaksanaan On The Job Training di Bandar Udara Kualanamu yang dilaksanakan pada bulan Oktober 2023 hingga Januari 2024.

Tabel III.4 Waktu Pelaksanaan Penelitian

Jenis Kegiatan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul
Penentuan tema dan judul TA						
Pencarian materi						
Penyusunan proposal BAB I, II, dan III						
Sidang proposal TA						
Bimbingan dan penyusunan TA						
Pelaksanaan sidang TA						

## BAB IV

### HASIL / ANALISIS SERTA DISKUSI

#### A. Hasil Analisis dan Pembahasan

Setiap kuesioner menampilkan penilaian responden dalam deskripsi jawaban responden. Sugiyono (2019, hlm 167) menyatakan bahwa skala likert berguna untuk mengumpulkan pendapat, sikap, dan persepsi individu atau kelompok tentang fenomena sosial, menurut. Hasil survei, yang menunjukkan penilaian rata-rata dari variabel survei, diolah menggunakan model skala pengukuran yang telah ditentukan, lalu disusun menjadi beberapa interval kelas. Berikut ini adalah rumus interval kelas:

$$\text{Rentangan} = \text{Nilai tertinggi} - \text{nilai terendah} = 5 - 1 = 4$$

$$\text{Jumlah kelas} = 5 \text{ kelas}$$

$$\text{Interval} = \frac{\text{Rentangan (R)}}{\text{Jumlah kelas (K)}} = \frac{4}{5} = 0,80$$

Dalam penelitian ini skor mencapai nilai tertinggi 5 dan nilai terendah 1, sehingga kriteria pengukuran dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel IV.1 Kriteria Rata-rata Skor dan Kategori Penilaian

No	Kriteria	Pernyataan
1.	1,00 - 1,80	Sangat Tidak Setuju
2.	1,81 - 2,60	Tidak Setuju
3.	2,61 - 3,40	Kurang Setuju
4.	3,41 - 4,20	Setuju
5.	4,21 - 5,00	Sangat Setuju

Sumber: Sugiyono (2018)

Kriteria pengukuran ini menunjukkan, semakin positif tanggapan responden terhadap item atau variabel semakin tinggi nilai rata-rata tertinggi dan terendah untuk instrumen penelitian. Nilai rata-rata tertinggi dan terendah untuk instrumen penelitian semakin positif tanggapan responden terhadap item atau variabel tersebut. Nilai rata-rata tertinggi dan terendah untuk setiap instrumen dapat dilihat dalam deskripsi data untuk tiap-tiap variabel. Tanggapan responden diuraikan sebagai berikut:

#### **Pemahaman Penumpang tentang Pengelolaan Dangerous Goods (X)**

Tabel berikut menunjukkan rata-rata skor dan kategori penilaian untuk pemahaman penumpang tentang pengelolaan barang berbahaya yang terdiri dari lima indikator.

Tabel IV.2 Distribusi Frekuensi Jawaban Responden tentang Pemahaman Penumpang tentang Pengelolaan Dangerous Goods

No	Pernyataan	Frekuensi Jawaban Responden					Rata-rata	Kriteria
		1	2	3	4	5		
1.	Saya memahami apa yang dimaksud dengan Dangerous Goods dalam konteks penerbangan	52	2	0	0	43	2,79	Kurang Setuju
2.	Saya mengetahui bahwa membawa liquid, aerosol dan gel dalam jumlah tertentu dapat membahayakan keselamatan penerbangan	47	6	0	2	42	2,85	Kurang Setuju



3.	Saya sadar bahwa ada batasan tertentu untuk membawa liquid, aerosol dan gel dalam bagasi kabin	43	5	0	2	47	3,08	Kurang Setuju
4.	Saya selalu mematuhi peraturan terkait batasan jumlah liquid, aerosol dan gel yang dapat dibawa ke dalam kabin pesawat	28	3	1	10	55	3,62	Setuju
5.	Saya merasa informasi tentang pengelolaan Dangerous Goods mudah ditemukan dan dipahami	34	31	0	7	25	2,56	Kurang Setuju
Rata-rata keseluruhan							2,98	Kurang Setuju

Sumber: Pengolahan Data 2024

Dari tabel IV.2 dapat dijelaskan beberapa informasi, di antaranya:

- a) Ada lima item pernyataan dan skala likert lima poin untuk mengukur pemahaman penumpang tentang pengelolaan barang berbahaya. Rata-ratanya adalah 2,98, berada di antara kriteria 2,61 dan 3,40. Ini menunjukkan bahwa sebagian responden belum memahami tentang pengelolaan barang berbahaya.
- b) Nilai rata-rata tertinggi pada variabel Pemahaman Penumpang tentang Pengelolaan Barang Berbahaya terdapat pada pernyataan Saya selalu mematuhi peraturan terkait batasan jumlah cairan, aerosol dan gel yang dapat dibawa ke kabin pesawat yakni dengan nilai rata-rata 3,62. Hasil ini menunjukkan mayoritas responden sudah mematuhi

peraturan terkait batasan jumlah <sup>42</sup> cairan, aerosol dan gel yang diizinkan dibawa ke kabin pesawat

- c) Selanjutnya, pernyataan “Saya merasa informasi tentang pengelolaan barang berbahaya mudah ditemukan dan dipahami” dengan rata-rata terendah 2,56. Menunjukkan bahwa mayoritas responden belum mendapatkan dan menemukan informasi tentang pengelolaan *dangerous goods*.

**a. Keselamatan Penerbangan (Y)**

Tabel berikut menunjukkan kategori penilaian dan rata-rata skor untuk lima indikator Keselamatan Penerbangan.

Tabel IV.3 Distribusi Frekuensi Jawaban Responden tentang Keselamatan Penerbangan

No	Pernyataan	Frekuensi Jawaban Responden					Rata-rata	Kriteria
		1	2	3	4	5		
1.	Saya merasa bahwa ada upaya yang cukup dari maskapai untuk mengedukasi penumpang tentang keselamatan penerbangan.	49	27	0	11	11	2,04	Tidak Setuju
2.	Saya yakin bahwa pengelolaan barang berbahaya yang tepat dapat meningkatkan keselamatan penerbangan.	0	0	1	49	48	4,49	Sangat Setuju

3.	Saya yakin bahwa pengawasan terhadap barang berbahaya dilakukan dengan baik di setiap penerbangan.	18	4	0	32	44	3,81	Setuju
4.	Saya pernah melihat atau mengalami masalah terkait barang berbahaya dalam penerbangan.	50	30	0	30	14	2,01	Tidak Setuju
5.	Saya yakin bahwa pengelolaan yang baik terhadap dangerous goods oleh penumpang akan mencegah insiden di pesawat.	17	20	0	26	35	3,44	Setuju
41 Rata-rata keseluruhan							3,15	Kurang Setuju

Sumber: Pengolahan Data 2024

Dari Tabel IV.3 dapat dijelaskan beberapa informasi, diantaranya:

- a) Variabel Keselamatan Penerbangan dapat dinilai dengan lima item pernyataan dan skala likert lima poin. Nilai rata-ratanya adalah 3,15, yang berada di rentang kriteria dari 2,61 hingga 3,40. Ini menunjukkan bahwa mayoritas responden menjawab belum puas.
- b) Pernyataan “Saya yakin bahwa pengelolaan barang berbahaya yang tepat dapat meningkatkan keselamatan penerbangan”, menerima nilai rata-rata tertinggi pada variabel Keselamatan Penerbangan, dengan nilai rata-rata 4,49. Hasilnya menunjukkan bahwa sebagian besar responden yakin bahwa pengelolaan Barang Berbahaya yang tepat dapat meningkatkan keselamatan penerbangan.

- c) Pernyataan “Saya pernah melihat atau mengalami masalah terkait barang berbahaya dalam penerbangan”, dengan nilai rata-rata terendah pada variabel Keselamatan Penerbangan, dengan nilai rata-rata 2,01. Hasil menunjukkan mayoritas responden pernah melihat atau mengalami masalah terkait barang berbahaya.

## 78 I. Uji Instrumen Penelitian

### a. Uji Validitas

Pengujian ini bertujuan untuk melihat keabsahan kuesioner penelitian. Kuesioner dikatakan valid jika mampu mendeskripsikan dan mengungkapkan apa yang akan diukur (Ghozali, 2016). Dasar analisisnya, jika  $r$  hitung lebih besar dari  $r$  tabel (ditampilkan pada lampiran E) maka item pernyataan tersebut valid, dan jika  $r$  hitung lebih kecil dari  $r$  tabel maka item pernyataan tersebut tidak valid (Miftahul Janna & Pembimbing, n.d.).

5 Tabel IV.4 Hasil Uji Validitas

Variabel	Indikator	Pearson Correlation	R tabel	Keterangan
Pemahaman Penumpang tentang Pengelolaan Dangerous Goods (X)	X1	0,831	0,1996	Valid
	X2	0,861	0,1996	Valid
	X3	0,871	0,1996	Valid
	X4	0,768	0,1996	Valid
	X5	0,497	0,1996	Valid
Keselamatan Penerbangan (Y)	Y1	0,643	0,1996	Valid
	Y2	0,627	0,1996	Valid
	Y3	0,698	0,1996	Valid
	Y4	0,667	0,1996	Valid
	Y5	0,672	0,1996	Valid

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Berdasarkan hasil uji instrumen yang dilakukan pada 97 responden, peneliti melakukan uji validitas pada 97 sampel, oleh karena itu, semua indikator variabel dalam penelitian ini valid karena  $r$  hitung lebih besar dari  $r$  tabel 0,1996.

#### b. Hasil Uji Realibilitas

Uji reliabilitas merupakan pengukuran kemampuan atau konsistensi suatu alat ukur (kuesioner). Uji reliabilitas menggunakan uji *cronbach's alpha*. Jika  $\alpha$  lebih besar dari 0,60 = reliabel dan  $\alpha$  lebih kecil dari 0,60 = tidak reliabel (Ghozali, 2016).

Tabel IV.5 Uji Reliabilitas

No.	Variabel	<i>Cronbach's Alpha</i>	Keterangan
1.	Pemahaman Penumpang tentang Pengelolaan Dangerous Goods	0,832	Reliabel
2.	Keselamatan Penerbangan	0,636	Reliabel

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Semua instrumen yang ditampilkan diatas adalah reliabel, seperti yang ditunjukkan dalam tabel IV.5, karena nilai *Cronbach's Alpha* masing-masing instrumen lebih besar dari 0,60. Karena itu, instrumen-instrumen tersebut dapat dipergunakan untuk penelitian atau menguji hipotesis penelitian.

## 2. Uji Asumsi Klasik

### a. Uji Normalitas

Pengujian normalitas berguna untuk mengetahui apakah variabel independen atau dependen berdistribusi normal. Pengujian ini menggunakan uji *One Sample Kolmogorov Smirnov* dengan nilai signifikansi diatas 0,05 (5%). Data yang memiliki signifikansi lebih kecil dari 0,05 tidak berdistribusi normal.

Tabel IV.6 Uji Normalitas menggunakan *Kolmogorov-Smirnov*

Sig	Syarat Normalitas	Keterangan
0,191	>0,05	Normal

Sumber: Pengolahan data 2024

Tabel IV.6 menampilkan bahwa, model regresi telah memenuhi asumsi normalitas atau data berdistribusi normal, dengan nilai uji normalitas 0,191, lebih besar dari nilai signifikan uji normalitas 0,05.

### b. Uji Heteroskedastisitas

Menurut (Ghozali 2016), uji heteroskedastisitas digunakan untuk melihat apakah terdapat ketimpangan varians pada residu hasil pengamatan atau tidak. Suatu model regresi dikatakan baik apabila terhindar dari gejala heteroskedastisitas. Hal ini dapat dideteksi dengan uji Glejser, dimana pengujian tersebut dilakukan dengan meregresi nilai absolut residu pada seluruh variabel independen. Jika variabel independen berpengaruh signifikan terhadap tingkat kepercayaan variabel dependen (signifikansinya ditunjukkan dengan probabilitas lebih besar dari 5%), maka tidak terjadi heteroskedastisitas..

<sup>99</sup>  
Tabel IV.7 Uji heteroskedastisitas (Uji Glejser)

Sig	Syarat Heteroskedastisitas	Keterangan
0,189	>0,05	Bebas Heteroskedastisitas

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Tabel IV.7 menampilkan nilai signifikansi untuk masing-masing model <sup>71</sup> lebih besar dari 0,05 (5%). Karena variabel independen yang digunakan tidak berdampak signifikan pada variabel dependen, yaitu absolute error. Hal ini menunjukkan tidak ada gejala heteroskedastisitas pada penelitian ini. <sup>34</sup> Tujuan dari uji heteroskedastisitas adalah untuk memastikan apakah ada ketidaksamaan variansi dan residual model regresi.

<sup>37</sup>  
c. Uji Linearitas

Uji linieritas adalah alat yang dibutuhkan untuk mengetahui <sup>52</sup> bagaimana kedua variabel yang diteliti berinteraksi satu sama lain. Fokus penelitian ini adalah untuk menentukan apakah ada hubungan linier dan signifikan satu sama lain antara keduanya. Nilai signifikansi 95% ( $\alpha = 0,05$ ) diperoleh selama proses analisis. Tabel IV.8 menunjukkan hasil perhitungan statistik dengan menggunakan uji linearitas.

Tabel IV.8 Uji Linearitas

Sig.	Syarat Linearitas	Keterangan
0,042	<0,05	Linear

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Tabel IV.8 menampilkan hubungan<sup>9</sup> linier antara variabel X dan Y dengan nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 ( $0,042 > 0,05$ ).

### 3. Analisis Regresi Linier Sederhana<sup>3</sup>

Uji regresi dilakukan selain mengukur pengaruh variabel independen dan dependen, juga menunjukkan arah pengaruh variabel-variabel tersebut<sup>24</sup> (Ghozali, 2016). Persamaan regresi sederhana dapat dirumuskan sebagai berikut:  $Y = a + \beta_1 X_1$ .

Tabel IV.9 Analisis Regresi Linier Sederhana

Model	Coefficients
(Constant)	17.629
X Total	-0,122

Sumber: Pengolahan Data 2024

Oleh karena itu, berdasarkan Tabel diatas, persamaan regresi ditemukan:

$$Y = a + \beta_1 X_1$$

$$Y = 17.629 + (-0,122)$$

1. Koefisien konstanta (a) sebesar 17.629 ialah konstanta saat variabel kepuasan penumpang tidak dipengaruhi oleh variabel lainnya yaitu variabel X. Artinya apabila tidak ada perhatian terhadap variabel X, maka variabel Y tetap atau sama dengan (0).<sup>2</sup>
2. Nilai  $\beta_1 =$  sebesar -0,122 berarti, apabila ketidakpahaman penumpang tentang pengelolaan dangerous goods meningkat sebesar 1 satuan maka keselamatan penerbangan menurun sebesar -0,122. Maka meningkatnya ketidakpahaman penumpang tentang pengelolaan dangerous goods diikuti dengan menurunnya keselamatan penerbangan. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa variabel X berpengaruh positif terhadap variabel Y.



#### 4. Koefisien Determinasi R<sup>2</sup>

Menurut Yuliana, I. M (2016) menyatakan bahwa analisis ini dipergunakan untuk menentukan seberapa besar perubahan variabel X terhadap variabel Y yang ditampilkan dalam presentase. Tabel berikut menunjukkan hasil analisis koefisien determinasi R<sup>2</sup>.

Tabel IV.10 Hasil Uji Determinasi

Model Summary	
Model	R. square
X & Y	0,43

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Seperti yang ditunjukkan oleh uji determinasi pada tabel IV.10, di mana besarnya (R square) adalah 0,43, yang berarti variabel X memiliki kemampuan untuk mempengaruhi variabel Y sebesar 43%.

#### 5. Uji Hipotesis (T-test)

Pengujian ini menggunakan SPSS untuk mengevaluasi signifikan tiap-tiap koefisien untuk mengetahui Variabel X berpengaruh atau tidak terhadap Variabel Y benar-benar signifikan atau hanya hasil kebetulan.

Metode menguji statistiknya adalah sebagai berikut:

- a. Menentukan *level of significance*

Untuk menentukan tingkat signifikansi penelitian ini digunakan derajat kepercayaan 95 persen atau tingkat kesalahan 5 persen ( $\alpha = 0,05$ ).

- b. Kriteria penerimaan dan penolakan H<sub>0</sub>

- 1) H<sub>0</sub> ditolak apabila nilai sig.  $\leq 0,05$ .
- 2) H<sub>1</sub> diterima apabila nilai sig.  $\geq 0,05$ .

Tabel IV.11 Hasil Uji-t

T Hitung	Taraf Signifikansi	Keterangan
0,042	<0,05	H0 ditolak, H1 diterima

Sumber: Pengolahan Data 2024

Tabel IV.11 menunjukkan hasil uji t untuk setiap variabel. Hasil menunjukkan bahwa variabel H0 ditolak dan variabel H1 diterima dalam penelitian ini, maka nilai signifikansi Variabel X terhadap Variabel Y adalah 0,042 yang lebih rendah dari 0,05.

## B. Pembahasan

Penelitian ini menggunakan angket yang terdiri dari sepuluh pernyataan, untuk mengukur hubungan antara pemahaman penumpang tentang pengelolaan barang berbahaya dan keselamatan penerbangan. Lima pernyataan terkait dengan pemahaman penumpang tentang pengelolaan barang berbahaya, dan lima lainnya terkait dengan keselamatan penerbangan. Data dianalisis menggunakan software IBM SPSS seri 26, dan hasilnya sejalan dengan penelitian Yilmaz (2019).

Menurut uji validitas instrumen semua pernyataan memiliki nilai r hitung lebih besar dari r tabel, berarti valid. Nilai-nilai signifikan untuk pernyataan pertama hingga kesepuluh masing-masing adalah 0,00. menurut Uji reliabilitas dengan *Cronbach's Alpha* menunjukkan untuk pernyataan tentang pengelolaan barang berbahaya memiliki nilai 0,832 dan pernyataan tentang keselamatan penerbangan memiliki nilai 0,636, keduanya di atas 0,6 dan dinyatakan reliabel, sesuai dengan penelitian (Nur Fauziah et al., n.d.)

Selain itu, uji prasyarat dilakukan, termasuk uji normalitas dan uji linearitas. Menurut Usmani (2020) data memiliki distribusi normal, dengan nilai

signifikansi 0,191. Dengan menggunakan ANOVA untuk menguji linieritas, penulis menemukan nilai signifikan 0,42, yang lebih rendah dari 0,05, maka data dikatakan linear. Penelitian Nurul Ainun dan Muhammad Husni (2021) menunjukkan hal yang sama.

Setelah uji prasyarat selesai, hipotesis diuji dengan uji t. Hasilnya menunjukkan nilai signifikan 0,042, yang lebih rendah dari 0,05, sehingga hipotesis nol ditolak dan hipotesis alternatif diterima, menunjukkan adanya korelasi antara pemahaman penumpang tentang pengelolaan barang berbahaya dan keselamatan penerbangan.

Tabel IV.10 menunjukkan pengaruh variabel pemahaman penumpang tentang pengelolaan barang berbahaya terhadap keselamatan penerbangan sebesar 43%, hasil dari uji determinasi menunjukkan bahwa variabel X berpengaruh terhadap variabel Y, tetapi faktor-faktor lain yang tidak diteliti juga memengaruhi sebagian besar variabel Y.

## PENUTUP

## A. Kesimpulan

1. Hasil penyebaran kuesioner seperti ditampilkan pada lampiran menunjukkan bahwa mayoritas responden menjawab tidak setuju dari masing-masing pernyataan. Artinya sebagian besar responden belum paham mengenai pengelolaan *Dangerous Goods*.
2. Hasil analisis data seperti pada tabel IV.11 menunjukkan bahwa terdapat pengaruh tingkat pemahaman penumpang tentang pengelolaan *Dangerous Goods* bila dilihat dari uji hipotesis dengan nilai signifikansi rendah dari 0,05.
3. Hasil analisis data menunjukkan bahwa variabel x mempunyai pengaruh signifikan sebesar 43% terhadap variabel y, berdasarkan uji determinan pada tabel IV.10. Hasil dari uji determinasi, menunjukkan bahwa variabel lain diluar penelitian juga dapat mempengaruhi variabel y dan perlu dipertimbangkan dalam penelitian selanjutnya.
4. Hasil pengujian menunjukkan masih banyak responden yang kurang mengetahui tentang pengelolaan barang berbahaya tersebut. Ketidaktahuan ini dapat membahayakan keselamatan penerbangan, karena barang berbahaya berupa cairan, aerosol dan gel yang tidak dikelola dengan benar selama penerbangan dapat menimbulkan *accident*. Oleh karena itu, untuk meminimalkan risiko dan menjamin keselamatan penerbangan, penting untuk mengedukasi dan memberi informasi lebih lanjut kepada penumpang tentang pengelolaan barang berbahaya.

## **B. Saran**

Untuk meningkatkan pengelolaan dan keselamatan penerbangan terkait barang berbahaya, berikut adalah beberapa saran:

### **1. Peningkatan Sosialisasi dan Edukasi**

Pihak terkait perlu meningkatkan sosialisasi dan edukasi tentang pengelolaan Dangerous Goods kepada seluruh *stakeholder*, termasuk petugas bandara, maskapai penerbangan, dan penumpang. Informasi harus disebarluaskan dengan cara yang mudah dipahami.

### **2. Pengembangan Sistem Informasi yang Efektif**

Untuk menyebarkan informasi terkait pengelolaan barang berbahaya. Sistem informasi yang efektif dan efisien diperlukan. Sistem harus mudah diakses dan dipahami oleh semua pihak yang terlibat.

### **3. Peningkatan Pengawasan dan Pengendalian**

Peningkatan pengawasan dan pengendalian terhadap pengelolaan barang berbahaya harus terus dilakukan untuk meminimalisir risiko terjadinya insiden. Pengawasan harus mencakup seluruh proses mulai dari penerimaan, penyimpanan, hingga pengangkutan barang berbahaya. Dengan implementasi saran-saran tersebut, diharapkan dapat tercipta pengelolaan dan keselamatan penerbangan yang lebih baik terkait barang berbahaya, sehingga dapat mengurangi risiko dan meningkatkan keselamatan penerbangan secara keseluruhan.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Agustiono, RMR, Setiawan, A, & ... (2022). Sosialisasi Pentingnya Pengenalan Barang Berbahaya/Dangerous Goods dan Dampaknya Kepada Masyarakat Khususnya Bagi Journal of Public, *ejournal.poltekbangsby.ac.id* <https://ejournal.poltekbangsby.ac.id/index.php/jptc/article/view/1407> <https://doi.org/10.46491/jptc.v2i1.1407>
- Baskara, WP, Widiangga, N, Novianto, HY, & ... (2023). Peningkatan Pemahaman Terkait Muatan Barang Berbahaya (Dangerous Goods) dan Blind Spot di SMAN 7 Denpasar. *LOSARI: Jurnal ojs.losari.or.id*, <https://ojs.losari.or.id/index.php/losari/article/view/147> <https://doi.org/10.53860/losari.v5i2.147>
- Darma, B. (2021). Statistika Penelitian Menggunakan SPSS (Uji Validitas, Uji Reliabilitas, Regresi Linier Sederhana, Regresi Linier Berganda, Uji t, Uji F, R2). Guepedia.
- Fauziah, D. N., & Wulandari, D. A. N. (2018). Pengukuran kualitas layanan bukalapak.com terhadap kepuasan konsumen dengan metode webqual 4.0. *JITK (Jurnal Ilmu Pengetahuan Dan Teknologi Komputer)*, 3(2), 173-180.
- Fitriani, A, & Rachmawati, D (2023). Analysis of Knowledge Level Regarding Dangerous Goods and Their Impact on Passenger Compliance at Komodo Airport, Labuan Bajo, East Nusa Tenggara. *AURELIA: Jurnal Penelitian dan rayyanjournal.com*, <http://rayyanjournal.com/index.php/aurelia/article/view/697> DOI: 10.57235/aurelia.v2i2.697
- Ghozali, Imam. 2018. Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 25 Edisi 9. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Hafriyani, & Yune Andryani Pinem. (2022). Analisis Tingkat Pengetahuan Pengguna Jasa Pengiriman Cargo Tentang Dangerous Goods di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. *Jurnal Manajemen Bisnis, Akuntansi Dan Keuangan*, 1(1), 1–12. <https://doi.org/10.55927/jambak.v1i1.380>
- Hanggara, R., & Puspitasari, Y. A. (2023). Peran Unit Aviation Security Untuk Menunjang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan Jamaah Haji Di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali. *Jurnal Kajian dan Penelitian Umum*, 1(4), 126-138.
- Irawan, B., & Sitanggang, E. D. (2020). Analisis tingkat kepuasan pasien terhadap mutu pelayanan rumah sakit berdasarkan metode service quality (servqual). *Jurnal Keperawatan dan Fisioterapi (JKF)*, 3(1), 58-64.

- Janna, N. M., & Herianto, H. (2021, January 22). Konsep Uji Validitas Dan Reliabilitas Dengan Menggunakan SPSS. <https://doi.org/10.31219/osf.io/v9j52>
- Kusumawati, C., & Albanna, F. (2024). Pengaruh Pengetahuan Penumpang tentang Prohibited Items terhadap Kepatuhan pada Security Check Point di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali Jawa Tengah. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(2), 308-324.
- Lestari, I., & Frisnawati, E. (2022). Analisis Tingkat Pengetahuan Penumpang Terhadap Barang Bawaan Berbahaya di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. *Jurnal Publikasi Ekonomi dan eJurnal.stie-trianandra.ac.id*, <https://ejurnal.stie-trianandra.ac.id/index.php/jupea/article/view/370>, <https://doi.org/10.51903/jupea.v2i3.370>
- Maharani, N., Saputra, M. R. C., Octaviani, R. D., Hernawan, A., & Sitanggang, R. (2019). The effect of passenger knowledge on flight safety. *Advances in Transportation and Logistics Research*, 2, 274-281.
- Paryanti, Atik B., et al. "Edukasi Keamanan Penerbangan dan Prosedur yang Tepat Pengiriman Barang Menggunakan Pesawat Udara di SMAN 7 Bekasi." *Dedikasi PKM*, vol. 4, no. 2, 2023, pp. 163-173, doi:10.32493/dedikasipkm.v4i2.29649.
- Pavlicová, D., et al. (2019). Kolmogorov-Smirnov test for two samples: Exact and Monte Carlo methods. *Statistics and Computing*, 29(6), 1207-1222. doi:10.1007/s11222-019-09893-5
- Republik Indonesia. (2009). Undang Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Rosidi Syamsudin (2017). Pengkajian Kriteria Pemeriksaan Barang Bawaan di Bandar Udara Sepinggan-Balikpapan
- SKEP 43 Tahun 2007 Tentang Penanganan Cairan, Aerosol dan Gel yang dibawa Penumpang ke Dalam Kabin Pesawat Udara Pada Penerbangan Internasional
- Sohn, H., et al. (2020). Heteroskedasticity Detection in Regression Models Using Glejser's Test. *Journal of Applied Statistics*, 47(11), 2023-2038. doi:10.1080/02664763.2020.1712790
- Sugiyono penulis. (2022). Metode penelitian kuantitatif / Prof. Dr. Sugiyono. Bandung :: Alfabeta.,
- Turmidzi, I. (2021). Pengelolaan Pendidikan Bermutu Di Madrasah. *Tarbawi: Jurnal Pemikiran Dan Pendidikan Islam*, 4(2), 165-181.
- Vernandy Hanson Kelengkongan (2023). "Pemberlakuan Ketentuan Pidana Dalam Pengangkutan Barang Khusus dan Berbahaya yang Tidak Memenuhi Persyaratan, Keselamatan dan Keamanan Penerbangan"

## LAMPIRAN

Lampiran A. Surat Pengantar <sup>92</sup> Kuesioner Penelitian

### Surat Pengantar

Kepada Yth. Bapak/Ibu Penumpang  
Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang.  
di tempat

Perihal: Pengisian Kuesioner, Dengan hormat,

Saya adalah Taruna Madya dari Politeknik Penerbangan Palembang yang sedang melaksanakan penelitian di bidang Manajemen Bandar Udara dalam rangka penyelesaian studi. Topik yang diangkat dalam penelitian saya ini adalah **“Pengaruh Pemahaman Penumpang tentang Pengelolaan Dangerous Goods terhadap Keselamatan Penerbangan”**.

<sup>1</sup> Berkaitan dengan hal tersebut, saya mohon informasi secara penuh dan obyektif mengenai penilaian Bapak/Ibu terhadap pengalaman selama penerbangan di Bandar Udara Kualanamu sesuai dengan daftar isian terlampir, dan saya menjamin kerahasiaan segala informasi dan keterangan penting yang telah diberikan.


<sup>58</sup> Demikianlah surat pengantar ini disampaikan, atas perhatian dan partisipasi yang diberikan saya ucapkan terimakasih.





Deli Serdang, 24 Desember 2023  
Hormat saya,

Emmiya Karmina Primsa



Lampiran B Contoh *Dangerous Goods* yang diizinkan (*permitted dangerous goods*)

<b>Kategori</b>	<b>Barang</b>	<b>Ketentuan sesuai dengan Instruksi Teknis ICAO Doc 9284</b>
Barang-barang yang digunakan untuk berbusaa atau perawatan	Perlengkapan mandi 	Barang-barang seperti <i>hair spray, parfume, cologne</i> , dll dengan total kuantitas barang yang dibawa setiap penumpang tidak boleh melebihi 0.5 L atau 0.5 Kg.
	Pengeriting rambut 	Setiap penumpang hanya diperbolehkan membawa satu pengeriting rambut yang mengandung gas hidrokarbon, dengan syarat tutup pengaman elemen panas terpasang dengan aman.
Barang-barang yang dipakai	Minuman beralkohol 	Untuk minuman beralkohol dengan kadar alkohol lebih dari 24% dan tidak lebih dari 70% boleh diangkut dalam kemasan eceran yang tidak lebih dari 5L.
	Aerosol yang tidak mudah terbakar dan tidak beracun	Penumpang diperbolehkan membawa Aerosol untuk keperluan olahraga atau penggunaan di rumah dengan total kuantitas tidak boleh

		<p>melebihi 0.5 L atau 0.5 Kg, sebagai bagasi kabin.</p>
Korek api kayu dan pematik api		<p>Korek api kayu dan pematik api tidak diperbolehkan dibawa penumpang sebagai bagasi tercatat maupun bagasi kabin.</p>
Perlengkapan elektronik portabel yang mengandung logam litium atau baterai		<p>Perangkat elektronik seperti jam tangan, mesin penghitung, kamera, perekam video, telpon seluler, komputer laptop, dll yang mengandung baterai harus diangkut sebagai bagasi kabin.</p> <p>Tindakan pencegahan aktivasi yang tidak disengaja dapat dilakukan apabila perangkat dibawa dalam bagasi tercatat.</p>
<i>Powerbank</i>		<p>Setiap penumpang tidak diperbolehkan membawa <i>Powerbank</i> sebagai bagasi tercatat. <i>Powerbank</i> dapat dibawa penumpang sebagai bagasi kabin dengan syarat memiliki kapasitas tidak lebih dari 100 Wh. Untuk kapasitas 100-160 WH bisa dibawa penumpang dengan persetujuan</p>

Sumber: Instruksi Teknis ICAO Doc 9284

## Lampiran C Lembar pertanyaan google form

**Analisis Pemahaman Penumpang Tentang Pengelolaan Dangerous Goods Terhadap Keselamatan Penerbangan**

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh  
Perkenalkan, saya Taruna Madya Emmya Karmina Primsa Jurusan Manajemen Bandar Udara angkatan 2 Politeknik Penerbangan Palembang yang sedang melaksanakan penelitian tugas akhir yang berjudul "ANALISIS PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG PENGELOLAAN DANGEROUS GOODS TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN"

Tujuan kuesioner ini adalah untuk mengetahui tingkat pemahaman penumpang tentang pengelolaan dangerous goods terhadap keselamatan penerbangan.  
Terimakasih telah berpartisipasi dalam penelitian ini.  
Tanggapan saudara/i sangat membantu dalam mengisi kuesioner ini.  
Data yang saudara/i isi tidak akan tersebar karena di gunakan untuk keperluan penelitian ini.

**PETUNJUK PENGISIAN KUESIONER:**

1. Tulislah nama, umur dan beberapa pertanyaan lainnya pada tempat yang telah di sediakan
2. Jawablah semua pertanyaan dengan memilih salah satu dari alternatif jawaban yang telah disediakan.

**KETERANGAN:**  
penelitian ini menggunakan skala Likert 1-5 yang digunakan untuk mengukur tingkat pemahaman penumpang. adapun alternatif jawaban yang tersedia yaitu:

Untitled form ☆ All changes saved in Drive

Questions Responses Settings

Nama \*

Short-answer text

...

Saya memahami apa yang dimaksud dengan dangerous goods dalam konteks penerbangan.

1

2

3

4

5

Untitled form ☆ All changes saved in Drive

Questions Responses 17 Settings

4  
 5

Saya mengetahui bahwa membawa liquid, aerosol, dan gel dalam jumlah tertentu dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

1  
 2  
 3  
 4  
 5

Send

Untitled form ☆ All changes saved in Drive

Questions Responses 17 Settings

Saya sadar bahwa ada batasan tertentu untuk membawa liquid, aerosol, dan gel dalam bagasi kabin.

1  
 2  
 3  
 4  
 5

Send

Untitled form ☆ All changes saved in Drive

Questions Responses 17 Settings

5

Saya selalu mematuhi peraturan terkait batasan jumlah liquid, aerosol, dan gel yang dapat dibawa ke dalam kabin pesawat.

1  
 2  
 3  
 4  
 5

Send

The image displays three sequential screenshots of a Google Forms editor interface. Each screenshot shows a question being edited in a light blue-themed editor. The top navigation bar includes 'Questions', 'Responses', and 'Settings' tabs, along with a 'Send' button and a user profile icon. The question text is in Indonesian, and each question has a 5-point Likert scale.

**Question 1:** Saya merasa informasi tentang peraturan pengelolaan dangerous goods mudah ditemukan dan dipahami.

**Question 2:** Saya merasa bahwa ada upaya yang cukup dari maskapai untuk mendukung penumpang tentang keselamatan penerbangan.

**Question 3:** Saya yakin bahwa pengelolaan barang berbahaya yang tepat dapat meningkatkan keselamatan penerbangan.

Untitled form ☆ All changes saved in Drive

Questions Responses Settings

Saya yakin bahwa pengawasan terhadap barang berbahaya dilakukan dengan baik di setiap penerbangan. \*

1

2

3

4

5

Send

Untitled form ☆ All changes saved in Drive

Questions Responses Settings

5

...

Saya pernah melihat atau mengalami masalah terkait barang berbahaya dalam penerbangan. \*

1

2

3

4

5

Send

Untitled form ☆ All changes saved in Drive

Questions Responses Settings

4

5

Saya yakin bahwa pengelolaan yang baik terhadap dangerous goods oleh penumpang akan mencegah insiden di pesawat. \*

1

2

3

4

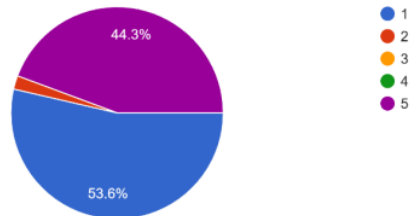
5

Send

## Lampiran D Jawaban Responden

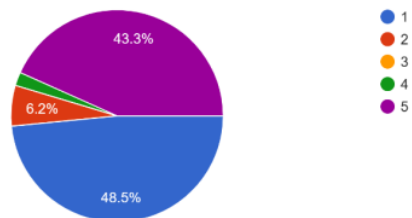
Saya memahami apa yang dimaksud dengan dangerous goods dalam konteks penerbangan.

97 responses



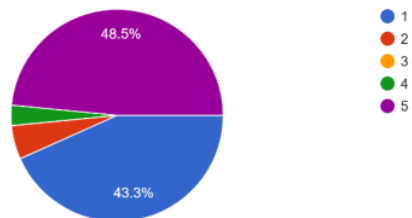
Saya mengetahui bahwa membawa liquid, aerosol, dan gel dalam jumlah tertentu dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

97 responses



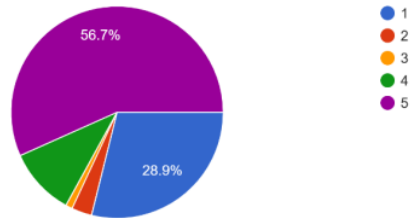
Saya sadar bahwa ada batasan tertentu untuk membawa liquid, aerosol, dan gel dalam bagasi kabin.

97 responses



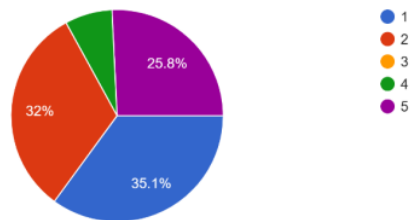
Saya selalu mematuhi peraturan terkait batasan jumlah liquid, aerosol, dan gel yang dapat dibawa ke dalam kabin pesawat.

97 responses



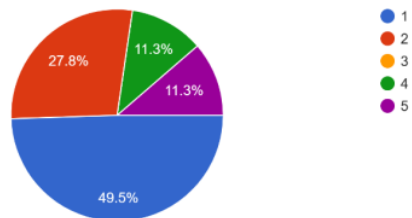
Saya merasa informasi tentang peraturan pengelolaan dangerous goods mudah ditemukan dan dipahami.

97 responses



Saya merasa bahwa ada upaya yang cukup dari maskapai untuk mengedukasi penumpang tentang keselamatan penerbangan.

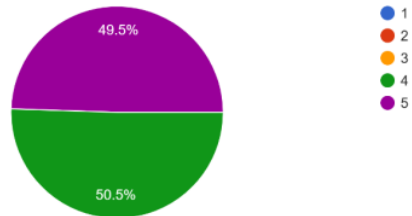
97 responses





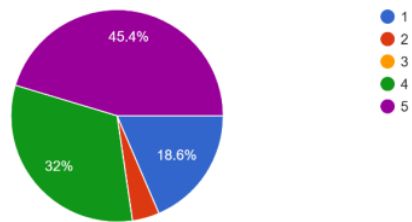
Saya yakin bahwa pengelolaan barang berbahaya yang tepat dapat meningkatkan keselamatan penerbangan.

97 responses



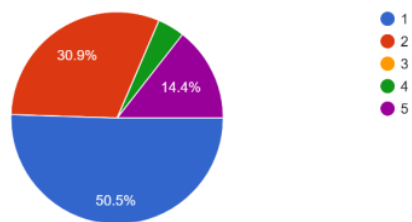
Saya yakin bahwa pengawasan terhadap barang berbahaya dilakukan dengan baik di setiap penerbangan.

97 responses



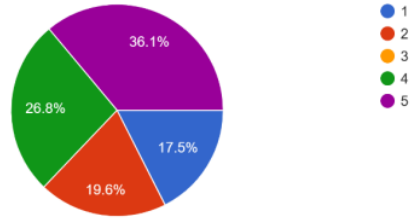
Saya pernah melihat atau mengalami masalah terkait barang berbahaya dalam penerbangan.

97 responses



Saya yakin bahwa pengelolaan yang baik terhadap dangerous goods oleh penumpang akan mencegah insiden di pesawat.

97 responses



## Lampiran E Titik Persentase Distribusi (Tabel R) (Junaidi, J. 2010)

Tabel r untuk df = 51 - 100

df= (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
51	0.2284	0.2706	0.3188	0.3509	0.4393
52	0.2262	0.2681	0.3158	0.3477	0.4354
53	0.2241	0.2656	0.3129	0.3445	0.4317
54	0.2221	0.2632	0.3102	0.3415	0.4280
55	0.2201	0.2609	0.3074	0.3385	0.4244
56	0.2181	0.2586	0.3048	0.3357	0.4210
57	0.2162	0.2564	0.3022	0.3328	0.4176
58	0.2144	0.2542	0.2997	0.3301	0.4143
59	0.2126	0.2521	0.2972	0.3274	0.4110
60	0.2108	0.2500	0.2948	0.3248	0.4079
61	0.2091	0.2480	0.2925	0.3223	0.4048
62	0.2075	0.2461	0.2902	0.3198	0.4018
63	0.2058	0.2441	0.2880	0.3173	0.3988
64	0.2042	0.2423	0.2858	0.3150	0.3959
65	0.2027	0.2404	0.2837	0.3126	0.3931
66	0.2012	0.2387	0.2816	0.3104	0.3903
67	0.1997	0.2369	0.2796	0.3081	0.3876
68	0.1982	0.2352	0.2776	0.3060	0.3850
69	0.1968	0.2335	0.2756	0.3038	0.3823
70	0.1954	0.2319	0.2737	0.3017	0.3798
71	0.1940	0.2303	0.2718	0.2997	0.3773
72	0.1927	0.2287	0.2700	0.2977	0.3748
73	0.1914	0.2272	0.2682	0.2957	0.3724
74	0.1901	0.2257	0.2664	0.2938	0.3701
75	0.1888	0.2242	0.2647	0.2919	0.3678
76	0.1876	0.2227	0.2630	0.2900	0.3655
77	0.1864	0.2213	0.2613	0.2882	0.3633
78	0.1852	0.2199	0.2597	0.2864	0.3611
79	0.1841	0.2185	0.2581	0.2847	0.3589
80	0.1829	0.2172	0.2565	0.2830	0.3568
81	0.1818	0.2159	0.2550	0.2813	0.3547
82	0.1807	0.2146	0.2535	0.2796	0.3527
83	0.1796	0.2133	0.2520	0.2780	0.3507
84	0.1786	0.2120	0.2505	0.2764	0.3487
85	0.1775	0.2108	0.2491	0.2748	0.3468
86	0.1765	0.2096	0.2477	0.2732	0.3449
87	0.1755	0.2084	0.2463	0.2717	0.3430
88	0.1745	0.2072	0.2449	0.2702	0.3412
89	0.1735	0.2061	0.2435	0.2687	0.3393
90	0.1726	0.2050	0.2422	0.2673	0.3375
91	0.1716	0.2039	0.2409	0.2659	0.3358
92	0.1707	0.2028	0.2396	0.2645	0.3341
93	0.1698	0.2017	0.2384	0.2631	0.3323
94	0.1689	0.2006	0.2371	0.2617	0.3307
95	0.1680	0.1996	0.2359	0.2604	0.3290
96	0.1671	0.1986	0.2347	0.2591	0.3274
97	0.1663	0.1975	0.2335	0.2578	0.3258
98	0.1654	0.1966	0.2324	0.2565	0.3242
99	0.1646	0.1956	0.2312	0.2552	0.3226
100	0.1638	0.1946	0.2301	0.2540	0.3211

## Lampiran F Tabulasi Data Jawaban Responden

No	45 Variabel X						Variabel Y					
	X1	X2	X3	X4	X5	X Total	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y Total
1.	1	1	1	1	1	5	5	5	4	1	5	20
2.	1	1	1	5	4	12	1	4	1	1	5	12
3.	1	1	1	5	1	9	1	4	4	1	5	15
4.	1	1	4	5	1	12	1	4	1	1	5	12
5.	1	1	1	1	1	5	1	5	4	4	5	19
6.	1	5	5	3	2	16	5	5	5	5	5	25
7.	5	5	5	5	1	21	1	5	5	1	5	17
8.	1	5	5	5	1	17	5	5	5	5	2	22
9.	5	5	4	4	2	20	4	4	1	2	2	13
10.	5	5	5	5	2	22	1	4	1	1	1	8
11.	1	4	1	4	1	11	5	5	5	5	4	24
12.	1	1	1	2	5	10	1	4	1	1	1	8
13.	1	1	1	1	1	5	4	4	5	5	4	22
14.	5	5	5	5	5	25	1	4	1	1	4	11
15.	1	1	2	2	5	11	1	5	5	1	1	13
16.	1	1	1	1	5	9	1	4	5	1	4	15
17.	5	5	5	5	5	25	1	4	4	1	2	12
18.	5	1	5	5	2	18	1	5	5	5	4	20
19.	1	5	5	4	1	16	4	4	4	1	5	18
20.	5	5	5	5	2	22	1	5	5	5	5	21
21.	5	5	5	4	1	20	1	5	5	5	5	21
22.	1	1	1	5	2	10	1	5	5	1	5	17
23.	5	2	2	5	5	19	5	5	5	1	5	21
24.	1	2	2	1	2	8	5	5	5	1	5	21
25.	5	1	1	1	2	10	2	5	1	5	5	18
26.	5	2	2	5	5	19	1	4	5	4	4	18
27.	1	1	1	1	5	9	1	4	4	1	4	14
28.	5	5	5	5	2	22	2	5	5	1	4	17
29.	5	5	5	5	1	21	1	5	4	1	4	15
30.	5	5	5	5	1	21	4	4	4	2	4	18
31.	1	1	1	1	1	5	5	5	4	1	2	17
32.	1	1	1	1	2	6	2	5	4	1	2	14
33.	1	4	5	4	1	15	1	4	4	1	2	12
34.	1	5	5	5	1	17	2	4	4	1	2	13
35.	1	1	1	5	2	10	2	5	5	1	4	17
36.	1	1	1	5	1	9	2	4	5	1	1	13
37.	1	1	1	5	1	9	1	4	5	1	2	13
38.	1	1	1	5	5	13	1	5	5	1	4	16
39.	1	1	1	1	1	5	1	4	5	1	5	16
40.	1	1	1	1	1	5	1	5	5	1	4	16
41.	5	5	5	5	5	25	1	5	5	2	2	15
42.	2	5	5	5	2	19	2	4	4	1	4	15

43.	2	2	5	5	4	18	2	4	1	2	1	10
44.	5	5	4	5	5	24	1	4	5	1	1	12
45.	5	5	5	2	1	18	1	5	5	5	5	21
46.	1	1	1	5	5	13	1	4	4	1	1	11
47.	5	5	5	5	4	24	2	5	1	1	4	13
48.	5	1	5	5	4	20	1	4	4	1	1	11
49.	1	1	1	1	2	6	4	5	5	2	5	21
50.	5	5	5	5	5	25	1	5	5	1	1	13
51.	1	1	1	5	2	10	1	5	4	2	4	16
52.	1	1	1	1	1	5	2	5	4	2	2	15
53.	1	5	5	5	5	21	1	5	4	1	1	12
54.	5	5	5	5	2	22	4	5	5	2	5	21
55.	1	1	1	1	1	5	4	5	4	1	5	19
56.	1	1	1	1	1	5	1	5	5	1	4	16
57.	5	5	5	5	5	25	1	4	1	1	4	11
58.	1	1	1	1	4	8	2	4	4	1	1	12
59.	5	5	5	5	4	24	2	4	4	2	1	13
60.	5	5	5	5	5	25	1	4	1	2	2	10
61.	1	1	1	1	2	6	1	4	4	2	5	16
62.	1	1	1	1	1	5	2	5	4	2	5	18
63.	5	5	5	5	2	22	2	4	2	1	5	14
64.	1	1	1	1	1	5	2	4	2	2	2	12
65.	1	1	1	1	2	6	1	5	4	2	2	14
66.	5	5	5	5	5	25	1	4	5	5	5	20
67.	1	1	1	1	2	6	1	4	4	2	1	12
68.	5	5	5	5	5	25	2	4	4	2	5	17
69.	1	1	1	5	1	9	1	4	4	2	5	16
70.	1	1	1	1	1	5	2	4	4	5	5	20
71.	5	5	5	5	5	25	1	5	5	1	5	17
72.	1	1	1	5	2	10	2	5	5	2	5	19
73.	5	5	5	5	5	25	2	4	4	2	1	13
74.	1	5	5	5	2	18	2	4	4	2	1	13
75.	5	5	5	5	2	22	2	5	4	2	5	18
76.	1	1	1	1	2	6	1	5	5	1	5	17
77.	5	1	5	5	2	18	1	4	2	2	2	11
78.	5	5	5	4	2	21	4	5	5	2	2	18
79.	5	5	5	5	5	25	1	4	1	1	2	9
80.	1	5	5	4	2	17	2	4	2	2	1	11
81.	5	5	5	5	5	25	1	4	1	1	1	8
82.	1	1	1	5	2	10	2	4	5	2	4	17
83.	5	5	5	4	1	20	2	5	5	2	5	19
84.	1	1	2	1	5	10	1	4	1	2	2	10
85.	5	5	5	5	2	22	2	4	5	2	5	18
86.	5	5	5	4	1	20	5	5	5	5	5	25
87.	5	2	1	5	5	18	2	4	1	1	2	10
88.	5	1	1	5	1	13	2	5	5	4	5	21
89.	1	1	1	1	1	5	5	5	5	4	4	23

90.	5	5	5	4	1	20	5	5	5	5	4	24
91.	1	1	1	1	1	5	4	5	5	5	4	23
92.	1	1	5	5	2	14	1	4	1	1	2	9
93.	5	5	5	5	4	24	2	5	5	1	4	17
94.	1	1	1	1	2	6	4	5	5	2	4	20
95.	1	2	5	1	2	11	1	4	1	1	4	11
96.	5	1	1	5	1	13	4	5	5	2	5	21
97.	5	5	5	5	5	25	1	4	1	1	4	11

18  
Lampiran G Uji Instrumen

1. Uji Validitas

		Correlations					
		x1	x2	x3	x4	x5	xtotal
x1	Pearson Correlation	1	,644**	,641**	,548**	,320**	,831**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,001	,000
	N	97	97	97	97	97	97
x2	Pearson Correlation	,644**	1	,861**	,543**	,207*	,861**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,042	,000
	N	97	97	97	97	97	97
x3	Pearson Correlation	,641**	,861**	1	,584**	,208*	,871**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,041	,000
	N	97	97	97	97	97	97
x4	Pearson Correlation	,548**	,543**	,584**	1	,284**	,768**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,005	,000
	N	97	97	97	97	97	97
x5	Pearson Correlation	,320**	,207*	,208*	,284**	1	,497**
	Sig. (2-tailed)	,001	,042	,041	,005		,000
	N	97	97	97	97	97	97
xtotal	Pearson Correlation	,831**	,861**	,871**	,768**	,497**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	97	97	97	97	97	97

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

		Correlations					
		y1	y2	y3	y4	y5	ytotal
y1	Pearson Correlation	1	,347**	,270**	,322**	,205*	,643**
	Sig. (2-tailed)		,001	,008	,001	,044	,000
	N	97	97	97	97	97	97
y2	Pearson Correlation	,347**	1	,507**	,257*	,355**	,627**
	Sig. (2-tailed)	,001		,000	,011	,000	,000
	N	97	97	97	97	97	97
y3	Pearson Correlation	,270**	,507**	1	,270**	,287**	,698**
	Sig. (2-tailed)	,008	,000		,007	,004	,000
	N	97	97	97	97	97	97
y4	Pearson Correlation	,322**	,257*	,270**	1	,282**	,667**
	Sig. (2-tailed)	,001	,011	,007		,005	,000
	N	97	97	97	97	97	97
y5	Pearson Correlation	,205*	,355**	,287**	,282**	1	,672**
	Sig. (2-tailed)	,044	,000	,004	,005		,000
	N	97	97	97	97	97	97
ytotal	Pearson Correlation	,643**	,627**	,698**	,667**	,672**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	97	97	97	97	97	97

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

## 2. Uji Realibilitas

Cronbach's Alpha	N of Items
,636	5

(Variabel X)

Cronbach's Alpha	N of Items
,832	5

(Variabel Y)

## Lampiran H Uji Prasyarat

69

### 1. Uji Normalitas

#### One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		97
Normal Parameters <sup>a, b</sup>	Mean	,0000000
	Std. Deviation	4,15193935
Most Extreme Differences	Absolute	,077
	Positive	,077
	Negative	-,061
Test Statistic		,077
Asymp. Sig. (2-tailed)		,191 <sup>c</sup>

- a. Test distribution is Normal.  
 b. Calculated from data.  
 c. Lilliefors Significance Correction.

### 2. Uji Heteroskedastisitas

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2,867	,520		5,512	,000
	xtotal	,042	,031	,135	1,324	,189

a. Dependent Variable: ABS RES



### 3. Uji Linearitas

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	74,373	1	74,373	4,269	,042 <sup>b</sup>
	Residual	1654,906	95	17,420		
	Total	1729,278	96			

a. Dependent Variable: ytotal

b. Predictors: (Constant), xtotal

## Lampiran I Analisis Regresi Sederhana

### 1. Uji t

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients		
1	(Constant)	17,629	,980		17,996	,000
	xtotal	-,122	,059	-,207	-2,066	,042

a. Dependent Variable: ytotal

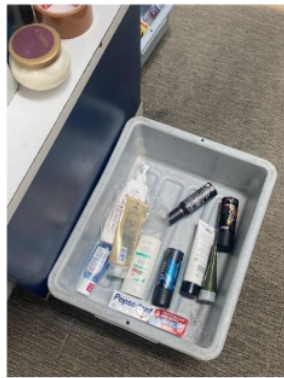
### 2. Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,207 <sup>a</sup>	,043	,033	4,174

a. Predictors: (Constant), xtotal

b. Dependent Variable: ytotal

Lampiran J Dokumentasi Penulis



# full text ver 2.docx

## ORIGINALITY REPORT

26%

SIMILARITY INDEX

25%

INTERNET SOURCES

14%

PUBLICATIONS

%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	<a href="http://repository.unhas.ac.id">repository.unhas.ac.id</a> Internet Source	1%
2	<a href="http://ejournal.poltekbangsby.ac.id">ejournal.poltekbangsby.ac.id</a> Internet Source	1%
3	<a href="http://docplayer.info">docplayer.info</a> Internet Source	1%
4	<a href="http://repo.poltekbangsby.ac.id">repo.poltekbangsby.ac.id</a> Internet Source	1%
5	<a href="http://eprints.walisongo.ac.id">eprints.walisongo.ac.id</a> Internet Source	1%
6	<a href="http://www.coursehero.com">www.coursehero.com</a> Internet Source	1%
7	<a href="http://www.scribd.com">www.scribd.com</a> Internet Source	1%
8	<a href="http://repo.itera.ac.id">repo.itera.ac.id</a> Internet Source	1%
9	<a href="http://123dok.com">123dok.com</a> Internet Source	1%

10	<a href="http://eprintslib.ummgl.ac.id">eprintslib.ummgl.ac.id</a> Internet Source	1 %
11	<a href="http://journal.pubmedia.id">journal.pubmedia.id</a> Internet Source	1 %
12	<a href="http://jurnaltarbiyah.uinsu.ac.id">jurnaltarbiyah.uinsu.ac.id</a> Internet Source	1 %
13	<a href="http://eprints.ums.ac.id">eprints.ums.ac.id</a> Internet Source	<1 %
14	<a href="http://digilibadmin.unismuh.ac.id">digilibadmin.unismuh.ac.id</a> Internet Source	<1 %
15	<a href="http://text-id.123dok.com">text-id.123dok.com</a> Internet Source	<1 %
16	<a href="http://e-journal.uajy.ac.id">e-journal.uajy.ac.id</a> Internet Source	<1 %
17	<a href="http://researchid.co">researchid.co</a> Internet Source	<1 %
18	<a href="http://id.123dok.com">id.123dok.com</a> Internet Source	<1 %
19	<a href="http://repository.uin-suska.ac.id">repository.uin-suska.ac.id</a> Internet Source	<1 %
20	<a href="http://rayyanjurnal.com">rayyanjurnal.com</a> Internet Source	<1 %
21	<a href="http://repository.unjaya.ac.id">repository.unjaya.ac.id</a> Internet Source	<1 %

22	<a href="http://ejournal.bsi.ac.id">ejournal.bsi.ac.id</a> Internet Source	<1 %
23	<a href="http://ejurnal.stie-trianandra.ac.id">ejurnal.stie-trianandra.ac.id</a> Internet Source	<1 %
24	<a href="http://eprints.uny.ac.id">eprints.uny.ac.id</a> Internet Source	<1 %
25	<a href="http://repository.radenintan.ac.id">repository.radenintan.ac.id</a> Internet Source	<1 %
26	<a href="http://repository.unibos.ac.id">repository.unibos.ac.id</a> Internet Source	<1 %
27	<a href="http://kc.umn.ac.id">kc.umn.ac.id</a> Internet Source	<1 %
28	<a href="http://jurnal.alahyansukabumi.com">jurnal.alahyansukabumi.com</a> Internet Source	<1 %
29	<a href="http://repository.unair.ac.id">repository.unair.ac.id</a> Internet Source	<1 %
30	(12-14-12) <a href="http://203.130.234.194/read/berita/direktorat-jenderal-perhubungan-udara/2192">http://203.130.234.194/read/berita/direktorat-jenderal-perhubungan-udara/2192</a> Internet Source	<1 %
31	Nengah Widiangga Gautama, Hendra Yuda Novianto, Wahyu Padma Baskara, Resza Ajie Okta Sofiana, Agung Slamet Raharjo. "Improving Understanding Regarding Dangerous Goods and Blind Spot at SMAN 7	<1 %

# Denpasar", Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Semangat Nyata Untuk Mengabdi (JKPM Senyum), 2023

Publication

32

[digilib.iainkendari.ac.id](http://digilib.iainkendari.ac.id)

Internet Source

<1 %

33

[e-repository.perpus.iainsalatiga.ac.id](http://e-repository.perpus.iainsalatiga.ac.id)

Internet Source

<1 %

34

[fekbis.repository.unbin.ac.id](http://fekbis.repository.unbin.ac.id)

Internet Source

<1 %

35

[repository.stipjakarta.ac.id](http://repository.stipjakarta.ac.id)

Internet Source

<1 %

36

Fahmi, Moh Hisyam. "Pengaruh Employee Engagement Melalui Religiosity Terhadap Job Satisfaction dan Employee Performance Aparatur Sipil Negara Kabupaten Batang", Universitas Islam Sultan Agung (Indonesia), 2024

Publication

<1 %

37

[digilib.iain-palangkaraya.ac.id](http://digilib.iain-palangkaraya.ac.id)

Internet Source

<1 %

38

[docobook.com](http://docobook.com)

Internet Source

<1 %

39

[erepository.uwks.ac.id](http://erepository.uwks.ac.id)

Internet Source

<1 %

[es.scribd.com](http://es.scribd.com)

40

Internet Source

<1 %

41

[perpus.univpancasila.ac.id](http://perpus.univpancasila.ac.id)

Internet Source

<1 %

42

[sehat-bugar.blogspot.com](http://sehat-bugar.blogspot.com)

Internet Source

<1 %

43

[vdocuments.site](http://vdocuments.site)

Internet Source

<1 %

44

[repo.uinsatu.ac.id](http://repo.uinsatu.ac.id)

Internet Source

<1 %

45

[repository.unmuhpnk.ac.id](http://repository.unmuhpnk.ac.id)

Internet Source

<1 %

46

[repository.upi.edu](http://repository.upi.edu)

Internet Source

<1 %

47

Muhamad Hasan, Ahmad Hafidzul Kahfi, Doni Purnama Alamsyah. "ANALISA PENGARUH MOBILE APPLICATION DALAM MENUNJANG KEBERHASILAN WIRAUSAHA DI KOTA BEKASI", Jurnal Informatika, 2019

Publication

<1 %

48

[digilib.uns.ac.id](http://digilib.uns.ac.id)

Internet Source

<1 %

49

[eprints.iain-surakarta.ac.id](http://eprints.iain-surakarta.ac.id)

Internet Source

<1 %

[ejurnal.unikarta.ac.id](http://ejurnal.unikarta.ac.id)

50

Internet Source

<1 %

51

[etheses.iainponorogo.ac.id](https://etheses.iainponorogo.ac.id)

Internet Source

<1 %

52

[id.scribd.com](https://id.scribd.com)

Internet Source

<1 %

53

[repository.poltekkes-tjk.ac.id](https://repository.poltekkes-tjk.ac.id)

Internet Source

<1 %

54

[swifthub.sirclo.com](https://swifthub.sirclo.com)

Internet Source

<1 %

55

Muhammad Robih Naufaleanto, Eny Sri Haryati. "Pengaruh Penanganan Bagasi yang Hilang terhadap Kepuasan Penumpang di PT Kokapura Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang", Indonesian Journal of Aviation Science and Engineering, 2024

Publication

<1 %

56

[jbasic.org](https://jbasic.org)

Internet Source

<1 %

57

[repository.uinjkt.ac.id](https://repository.uinjkt.ac.id)

Internet Source

<1 %

58

[repository.uksw.edu](https://repository.uksw.edu)

Internet Source

<1 %

59

[repository.unimus.ac.id](https://repository.unimus.ac.id)

Internet Source



<1 %

60

[repository.unisba.ac.id](https://repository.unisba.ac.id)

Internet Source

<1 %

61

Dastrianti Syarifuddin. "ANALISIS IMPLEMENTASI APLIKASI SISTEM INFORMASI MANAJEMEN DAERAH (SIMDA) DI PEMERINTAH KABUPATEN SARMI", KEUDA (Jurnal Kajian Ekonomi dan Keuangan Daerah), 2020

Publication

<1 %

62

[erepo.unud.ac.id](https://erepo.unud.ac.id)

Internet Source

<1 %

63

[repository.ub.ac.id](https://repository.ub.ac.id)

Internet Source

<1 %

64

[www.journals.segce.com](http://www.journals.segce.com)

Internet Source

<1 %

65

Bekti Susilowati, Nila Alviyatur Rochmah. "PENINGKATAN KETERAMPILAN MEMOTONG RAMBUT MENGGUNAKAN MEDIA SERBANEKA (PATUNG) PADA SEKOLAH LUAR BIASA (SLB) NEGERI METRO", JURNAL LENTERA PENDIDIKAN PUSAT PENELITIAN LPPM UM METRO, 2023

Publication

<1 %

66 Nita Andriyani, Dianing Ratna Wijayani, Sri Mulyani. "FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERTIMBANGAN TINGKAT MATERIALITAS AUDIT", Solusi, 2020  
Publication <1 %

---

67 [bachtiarjefri.blogspot.com](http://bachtiarjefri.blogspot.com)  
Internet Source <1 %

---

68 [eprints.umm.ac.id](http://eprints.umm.ac.id)  
Internet Source <1 %

---

69 [repositori.stiamak.ac.id](http://repositori.stiamak.ac.id)  
Internet Source <1 %

---

70 [repository.fe.unj.ac.id](http://repository.fe.unj.ac.id)  
Internet Source <1 %

---

71 [repository.iainkudus.ac.id](http://repository.iainkudus.ac.id)  
Internet Source <1 %

---

72 [www.researchgate.net](http://www.researchgate.net)  
Internet Source <1 %

---

73 I Nyoman Sudiarta, I Gusti Ayu Eka Suwintari. "PENGARUH PELAYANAN DAN FASILITAS HOMESTAY CANGGU TERHADAP KEPUASAN BACKPACKER", Jurnal Ilmiah Hospitality Management, 2020  
Publication <1 %

---

74 Ni Kadek Dewi Susanti, Putu Herny Susanti, Gusti Alit Suputra. "Pengaruh Lokasi, Kelengkapan Produk, Dan Kualitas Pelayanan

# Terhadap Keputusan Pembelian Pada Alfamart Blahkiuh Di Kabupaten Badung", Widya Amrita, 2021

Publication

---

75	<a href="http://economics.pubmedia.id">economics.pubmedia.id</a> Internet Source	<1 %
76	<a href="http://etheses.uin-malang.ac.id">etheses.uin-malang.ac.id</a> Internet Source	<1 %
77	<a href="http://www.slideshare.net">www.slideshare.net</a> Internet Source	<1 %
78	<a href="http://dspace.umkt.ac.id">dspace.umkt.ac.id</a> Internet Source	<1 %
79	<a href="http://jurnal.ar-raniry.ac.id">jurnal.ar-raniry.ac.id</a> Internet Source	<1 %
80	<a href="http://ojs.unud.ac.id">ojs.unud.ac.id</a> Internet Source	<1 %
81	<a href="http://repository.helvetia.ac.id">repository.helvetia.ac.id</a> Internet Source	<1 %
82	<a href="http://sindyfatikaa.blogspot.com">sindyfatikaa.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
83	<a href="http://adoc.pub">adoc.pub</a> Internet Source	<1 %
84	<a href="http://adoc.tips">adoc.tips</a> Internet Source	<1 %

---

85	<a href="https://dspace.uii.ac.id">dspace.uii.ac.id</a> Internet Source	<1 %
86	<a href="https://ejournal.unp.ac.id">ejournal.unp.ac.id</a> Internet Source	<1 %
87	<a href="https://eprints.uns.ac.id">eprints.uns.ac.id</a> Internet Source	<1 %
88	<a href="https://jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id">jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id</a> Internet Source	<1 %
89	<a href="https://media.neliti.com">media.neliti.com</a> Internet Source	<1 %
90	<a href="https://ojs.losari.or.id">ojs.losari.or.id</a> Internet Source	<1 %
91	<a href="https://repositori.buddhidharma.ac.id">repositori.buddhidharma.ac.id</a> Internet Source	<1 %
92	<a href="https://repositori.uin-alauddin.ac.id">repositori.uin-alauddin.ac.id</a> Internet Source	<1 %
93	<a href="https://repository.ar-raniry.ac.id">repository.ar-raniry.ac.id</a> Internet Source	<1 %
94	<a href="https://repository.its.ac.id">repository.its.ac.id</a> Internet Source	<1 %
95	<a href="http://www.journal.stieamkop.ac.id">www.journal.stieamkop.ac.id</a> Internet Source	<1 %
96	<a href="https://eprints.ukmc.ac.id">eprints.ukmc.ac.id</a> Internet Source	<1 %

97

[zombiedoc.com](http://zombiedoc.com)

Internet Source

<1 %

98

Rosalina, Rita. "Peran Triple Bottom Line Dalam Memediasi Hubungan Antara Good Corporate Governance Terhadap Firm Value (Studi Kasus Pada Perusahaan Indeks Saham Kompas 100 Tahun 2020-2022)", Universitas Islam Sultan Agung (Indonesia), 2024

Publication

<1 %

99

[digilib.uin-suka.ac.id](http://digilib.uin-suka.ac.id)

Internet Source

<1 %

100

[ejurnal.universitaskarimun.ac.id](http://ejurnal.universitaskarimun.ac.id)

Internet Source

<1 %

Exclude quotes  On

Exclude matches  Off

Exclude bibliography  On

# full text ver 2.docx

---

PAGE 1

---

PAGE 2

---

PAGE 3

---

PAGE 4

---

PAGE 5

---

PAGE 6

---

PAGE 7

---

PAGE 8

---

PAGE 9

---

PAGE 10

---

PAGE 11

---

PAGE 12

---

PAGE 13

---

PAGE 14

---

PAGE 15

---

PAGE 16

---

PAGE 17

---

PAGE 18

---

PAGE 19

---

PAGE 20

---

PAGE 21

---

PAGE 22

---

PAGE 23

---

PAGE 24

---

PAGE 25

---

PAGE 26

---

PAGE 27

---

PAGE 28

---

PAGE 29

---

PAGE 30

---

PAGE 31

---

PAGE 32

---

PAGE 33

---

PAGE 34

---

PAGE 35

---

PAGE 36

---

PAGE 37

---

PAGE 38

---

PAGE 39

---

PAGE 40

---

PAGE 41

---

PAGE 42

---

PAGE 43

---

PAGE 44

---

PAGE 45

---

PAGE 46

---

PAGE 47

---

PAGE 48

---

PAGE 49

---

PAGE 50

---

PAGE 51

---

PAGE 52

---

PAGE 53

---

PAGE 54

---

PAGE 55

---

PAGE 56

---

PAGE 57

---

PAGE 58

---

PAGE 59

---

PAGE 60

---

PAGE 61

---

PAGE 62

---

PAGE 63

---

PAGE 64

---

PAGE 65

---

PAGE 66

---

PAGE 67

---

PAGE 68

---

PAGE 69

---

PAGE 70

---

PAGE 71

---

PAGE 72

---

PAGE 73

---