

Pengaruh Pengetahuan Penumpang tentang *Prohibited Items* terhadap Kepatuhan pada *Security Check Point* di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali Jawa Tengah

Candra Kusumawati¹, Faiz Albanna²

^{1,2}Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta
190309107@students.sttkd.ac.id ¹, faiz@sttkd.ac.id ²

ABSTRACT

In accordance with Law No. 1 of 2009 the purpose of the implementation of flights is to realize the operation of flights that are safe, secure, fast, smooth, orderly, orderly and comfortable. Passenger concern can be in the form of knowledge and compliance with aviation security and safety procedures, especially during security checks at the Security Check Point. Therefore, this study aims to determine the effect of passenger knowledge on compliance. This study uses three independent variables, namely Analytical Thinking Knowledge (X1), Conceptual Thinking (X2) and Expertise (X3) for the dependent variable, namely Compliance (Y) using a quantitative method that uses a questionnaire to collect data that is distributed directly to 100 passengers at Adi Soemarmo airport using a non-probability sampling technique which was then assisted by using the SPSS data processing application Version 20. This research was conducted at Adi Soemarmo International Airport Boyolali, Central Java on December 5 2022 to January 5 2023. The results of this study indicate that the Analytical Thinking (X1) and Expertise (X3) variables have an influence on the Compliance variable (Y) while the Conceptual Thinking variable (X2) has no effect on the Compliance variable (Y) as evidenced by the t test. The f test shows that the effect of passenger knowledge on compliance is 40.2%.

Keywords: *Knowledge, Analytical Thinking, Conceptual Thinking, Expertise, Compliance*

ABSTRAK

Sesuai dengan UU No 1 Tahun 2009 tujuan terselenggaranya penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, dan nyaman untuk mewujudkan hal tersebut maka dibutuhkannya kerjasama antara pihak pengelola bandar udara dan juga penumpang sebagai konsumen penerbangan, bentuk kepedulian penumpang dapat berupa pengetahuan dan kepatuhan akan prosedur keamanan dan keselamatan penerbangan terutama pada saat pemeriksaan keamanan pada *Security Check Point* maka dari itu pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pengetahuan penumpang terhadap kepatuhan. Penelitian ini menggunakan tiga variabel independen yaitu Pengetahuan *Analytical Thinking* (X1), *Conceptual Thinking* (X2) dan *Expertise* (X3) untuk variabel dependen yaitu Kepatuhan (Y) dengan menggunakan metode kuantitatif yang menggunakan kuesioner untuk pengumpulan data yang disebarkan secara langsung kepada 100 orang penumpang di bandara Adi Soemarmo dengan menggunakan teknik *non probability sampling* yang kemudian dibantu menggunakan aplikasi pengolahan data SPSS Versi 20. Penelitian ini dilakukan di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali, Jawa Tengah pada tanggal 5 Desember 2022 sampai dengan 5 Januari 2023. Hasil pada penelitian ini menunjukkan bahwa variabel *Analytical Thinking* (X1) dan *Expertise* (X3) mempunyai pengaruh terhadap variabel Kepatuhan (Y) sedangkan variabel *Conceptual Thinking* (X2) tidak terdapat pengaruh terhadap variabel Kepatuhan (Y) yang dibuktikan oleh uji t. Pada uji f menunjukkan bahwa pengaruh pengetahuan penumpang terhadap kepatuhan sebesar 40,2%.

Kata kunci: Pengetahuan, *Analytical Thinking*, *Conceptual Thinking*, *Expertise*, Kepatuhan

PENDAHULUAN

Keselamatan dan keamanan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, dalam industri penerbangan juga tidak dapat mentolerir satu kesalahan sedikitpun bahkan jika hanya ada sedikit kesalahan, maka akan mengancam keselamatan seluruh orang yang berada di dalam pesawat dan sekitarnya, menurut PM 93 Tahun 2016 keselamatan merupakan tujuan utama dalam sebuah penerbangan dimana harus terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang serta fasilitas umum lainnya.

Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan menyatakan bahwa tujuan terselenggaranya penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.

Agar terwujudnya keamanan dan keselamatan penerbangan diperlukannya kerja sama antar pihak pengelola bandar udara dan juga penumpang sebagai konsumen penerbangan. Penumpang dapat berpartisipasi dalam terwujudnya keselamatan serta keamanan dengan hanya patuh terhadap setiap prosedur keamanan yang ada pada bandar udara. Terutama pada tahap *pre-flight* (sebelum masuk pesawat) atau pada saat penumpang datang di bandara untuk melapor (*check-in*), dimana setiap penumpang diharapkan mengetahui barang dilarang (*prohibited items*) seperti senjata tajam, senjata api dan barang-barang terlarang lainnya yang tidak boleh dibawa dalam bagasi kabin yang akan membahayakan keselamatan penerbangan, serta penumpang juga diharapkan patuh dan bersedia mengikuti prosedur pemeriksaan keamanan oleh petugas keamanan penerbangan (*aviation security*).

Dalam menunjang keselamatan dan keamanan penerbangan maka diperlukannya petugas keamanan penerbangan (*Aviation Security*) yang memiliki tugas untuk mencegah agar tidak terjadinya ancaman, penyelundupan, dan perusakan fasilitas penunjang keamanan dan keselamatan penerbangan untuk menghindari dari hal-hal yang tidak diinginkan dengan cara mengamankan segala jenis tindakan yang tidak wajar sebelum penumpang melakukan penerbangan terutama saat *pre-flight* (sebelum masuk pesawat).

Dalam *pre-flight* (sebelum masuk pesawat) ada beberapa proses pemeriksaan keamanan seperti pemeriksaan pada HBS (*Handling Baggage System*) yaitu untuk pemeriksaan bagasi penumpang dan pemeriksaan terakhir pada SCP (*Security Check Point*) untuk memeriksa keamanan bagasi kabin serta penumpang. Pada SCP (*Security Check Point*) merupakan gerbang keamanan terakhir pada proses pemeriksaan pada bandar udara yang dimana pada area ini menentukan keselamatan penerbangan, pada area ini akan diperiksa barang bawaan penumpang serta bagasi kabin yang dimana

semua barang bawaan serta bagasi kabin penumpang akan diperiksa terutama semua hal yang mengandung unsur logam, yang dimana penumpang akan dihimbau oleh petugas AVSEC (*Aviation Security*) untuk melepaskan semua benda berbahan logam dan juga bagasi kabin untuk diperiksa melewati X-ray dan juga penumpang akan diperintahkan untuk melewati WTMD (*Walk Through Metal Detector*) jika lampu sirine terdengar dari WTMD tersebut maka badan penumpang masih terdapat unsur logam, setelah itu akan dilakukan pemeriksaan manual oleh petugas AVSEC menggunakan HHMD (*Hand Held Metal Detector*), jika penumpang dan bagasi kabin sudah lolos pada pemeriksaan SCP (*Security Check Point*) maka penumpang diperbolehkan masuk ke ruang tunggu bandar udara.

Selama penulis melaksanakan pra penelitian pada tanggal 6 juni sampai 31 juli 2022 di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali, Jawa Tengah Penulis mendapati beberapa penumpang yang masih belum mengetahui tentang barang apa saja yang dilarang dibawa pada bagasi kabin, seperti penumpang masih saja membawa barang dilarang (*Prohibited Items*) seperti korek api, alat pertukangan ataupun benda tajam seperti pisau dapur, pisau lipat, silet, gunting dan lainnya, dimana dengan membawa barang dilarang (*prohibited items*) dapat membahayakan penerbangan. Peneliti juga masih saja mendapati penumpang yang tidak patuh akan prosedur pemeriksaan keamanan, penumpang sebenarnya mengetahui tentang prosedur pemeriksaan keamanan dan mendengar petugas AVSEC menghimbau tentang prosedur keamanan namun masih saja terjadi ketidakpatuhan dan menghiraukan arahan dari petugas AVSEC tersebut, seperti penumpang mengetahui jika wajib melepas jaket, mantel, topi, ikat pinggang, ponsel, arloji, kunci, dan barang-barang yang mengandung unsur logam dan mengeluarkan barang-barang elektronik pada tas seperti laptop atau handphone karena akan menghalangi pemeriksaan x-ray. Penumpang masih saja didapati mengindahkan peraturan tersebut karena beralaskan ingin segera memasuki pesawat dan tidak ingin repot untuk hal tersebut.

TINJAUAN LITERATUR

Bandar Udara

Bandar udara atau bandara merupakan prasarana utama bagi pesawat udara untuk beroperasi. Menurut Kepmenhub KM 48 tahun 2002 Bandar udara adalah lapangan terbang yang digunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan / atau kargo dan / atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi. Sedangkan Bandar Udara Umum adalah Bandar udara yang dipergunakan untuk melayani kepentingan umum. Adapun fasilitas bandar udara yang terpenting adalah sebagai berikut

Airside

Air Side adalah kawasan atau area bandara yang berhubungan langsung dengan pesawat terbang dan pergerakan serta operasionalnya seperti kegiatan *take off* (lepas

landas) maupun *landing* (pendaratan). *Air side* memiliki beberapa area yaitu *runway*, *apron* dan *taxiway*.

Landside

Sisi Darat (*Land Side*) adalah suatu wilayah di sebuah bandara yang merupakan sisi luar bangunan terminal, terbuka untuk umum (*Public Area*) dan di dalam bangunan terminal yang terbatas untuk umum (*Restricted Public Area*). *Land side* dapat berupa terminal bandara, *Curb*/ tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal Parkir kendaraan, untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput, termasuk taksi.

Penumpang

Menurut Damadjati (1995) penumpang yakni setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut. Pengertian Penumpang juga dijelaskan dalam Peraturan Menteri (PM) No. 49 Tahun 2012 Bab 1 ayat 5 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal, dimana dalam peraturan tersebut ditegaskan bahwa Penumpang adalah Seseorang yang namanya tercantum dalam Tiket yang dibuktikan dengan Dokumen identitas diri yang Sah serta memiliki Pas masuk Pesawat (*Boarding Pass*). Sedangkan Pengertian Penumpang menurut PM 38 Tahun 2015 adalah orang yang menggunakan jasa angkutan udara dan namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah dan memiliki pas masuk pesawat (*Boarding Pass*). Penumpang udara terdiri dari 3 kategori, yaitu penumpang biasa, penumpang khusus dan penumpang bermasalah.

Aviation Security

Petugas keamanan penerbangan atau *Aviation Security* (AVSEC) adalah personil yang telah wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (SKTP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010). Dalam keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2010 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional dijelaskan bahwa personel keamanan penerbangan memiliki tugas melakukan pengamanan dalam aktivitas penerbangan. Personel keamanan penerbangan wajib tersebar di seluruh penjuru bandar udara, baik di sisi darat maupun udara. Jadi pelayanan yang diberikan oleh petugas keamanan adalah untuk menghindarkan dari hal-hal yang tidak diinginkan dengan cara mengamankan segala jenis tindakan yang tidak wajar di suatu penerbangan sebelum penumpang melakukan penerbangan.

Security Check Point (SCP)

Security Check Point menurut SKEP/2765/XII/2010 adalah tempat pemeriksaan keamanan bagi penumpang, orang, personel pesawat udara yang akan masuk ke daerah keamanan terbatas atau ruang tunggu terminal di bandar udara. *Security Check Point* ini

terdapat alat pemeriksaan keamanan, yaitu gawang detector logam (*Walk Through Metal Detector / WTMD*) dan *X-Ray Conveyer Belt*. Setiap penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan wajib melepas jaket, mantel, topi, ikat pinggang, ponsel, arloji, kunci, dan barang-barang yang mengandung unsur logam mengeluarkan benda elektronik yang ada pada tas dan meletakkan kedalam wadah (*tray*) yang sudah disediakan dan diperiksa melalui mesin x-ray dan diatur oleh personel keamanan bandar udara yang bertugas sebagai pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan.

Bagasi kabin

Bagasi kabin adalah barang bawaan penumpang yang dibawa bersama dengan penumpang ke dalam kabin pesawat udara, yang dimana penumpang hanya dapat membawa barangbawaan terbatas yang diatur oleh setiap maskapai. Biasanya bagasi kabin ini berisikan barang berharga penumpang dan barang-barang yang akan dibutuhkan selama perjalanan berlangsung.

Pengetahuan

Menurut Prasetyo dalam Maspriyadi (2019) pengetahuan adalah segala sesuatu yang ada di kepala kita, kita dapat mengetahui sesuatu berdasarkan pengalaman yang kita miliki. Pengetahuan seseorang tidak secara mutlak dipengaruhi oleh pendidikan karena pengetahuan juga dapat diperoleh dari pengalaman masa lalu, namun tingkat pendidikan turut menentukan mudah tidaknya seseorang memahami informasi yang diterima yang kemudian menjadi dipahami (Notoatmodjo:2020).

Pada penelitian ini menggunakan populasi penumpang bandar udara atau juga bisa disebut dengan pengguna jasa atau konsumen jasa. Menurut Suwarman (2002) pengetahuan konsumen adalah informasi yang dimiliki konsumen mengenai berbagai macam produk dan jasa serta pengetahuan lainnya yang terkait dengan produk dan jasa tersebut dan informasi yang berhubungan dengan fungsinya sebagai konsumen. Penelitian ini menggunakan indikator pengetahuan menurut Spencer dalam Sutoto (2004), cluster pengetahuan meliputi kompetensi *analytical thinking* (AT), *conceptual thinking* (CT), *technical/ professional/managerial expertise* (EXP).

Kepatuhan

Definisi patuh menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Online Edisi IV tahun 2008 adalah suka menurut (perintah), taat (kepada perintah, aturan), Sedangkan kepatuhan memiliki definisi sifat patuh, ketaatan. Kepatuhan adalah suatu bentuk perilaku manusia yang taat pada aturan, perintah yang sudah ditetapkan, prosedur dan disiplin yang harus dijalankan (Rosa,2018). Kepatuhan merupakan perilaku yang tertuju terhadap intruksi atau petunjuk yang diberikan dalam menaati peraturan yang ada. Kepatuhan berasal dari dasar patuh yang berarti taat, suka menurut perintah.

Menurut Bastable (2009), terdapat lima tipe kepatuhan, yaitu :

1. *Otoritarian*. Suatu kepatuhan tanpa *reserve*, kepatuhan yang “ikut- ikutan” atau sering disebut “bebekisme”.

2. *Conformist*. Kepatuhan tipe ini mempunyai 3 bentuk meliputi (1) *conformist* yang *directed*, yaitu penyesuaian diri terhadap masyarakat atau orang lain, (2) *conformist hedonist*, kepatuhan yang berorientasi pada “untung-ruginya” bagi diri sendiri, dan (3) *conformist integral*, adalah kepatuhan yang menyesuaikan kepentingan diri sendiri dengan kepentingan masyarakat.
3. *Compulsive deviant*. Kepatuhan yang tidak konsisten, atau apa yang sering disebut “plinplan”.
4. *Hedonic psikopatic*. Kepatuhan pada kekayaan tanpa memperhitungkan kepentingan orang lain.
5. *Supra moralist*. Kepatuhan karena keyakinan yang tinggi terhadap nilai-nilai moral.

Barang Dilarang (*Prohibited Items*)

Prohibited items adalah barangdilarang yang digunakan untuk melumpuhkan, melukai dan menghilangkan nyawa orang lain serta untuk melakukan tindakan melawan hukum yang meliputi alat peledak, barang berbahaya, alat-alat berbahaya dan senjata. Pada barang bawaan yang teridentifikasi dan tergolong dalam barang bawaan dilarang (*prohibited items*) berdasarkan PM 80 Tahun 2017 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional Bab VI, harus ditahan/disita oleh personel keamanan bandar udara dan selanjutnya diproses sesuai ketentuan yang berlaku. Penanganan penumpang pesawat udarayang membawa barang dilarang (*Prohibited Items*) berupa senjata (*Weapons*) atau alat-alat berbahaya (*Dangerous Articles*) harus diproses sebagai bagasi tercatat atau *Security Item* sesuai ketentuan.

METODE PENELITIAN

Metode Penelitian Kuantitatif, menurut Sugiyono (2017) adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positifisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang ditetapkan. Sedangkan menurut Sujarweni (2014) penelitian kuantitatif adalah jenis penelitian yang menghasilkan penemuan-penemuan yang dapat dicapai (diperoleh) dengan menggunakan prosedur-prosedur statistik atau cara lain dari kuantifikasi (pengukuran). Pada penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dikarenakan data yang akan diolah merupakan data rasio dan yang menjadi fokus dari penelitian ini adalah untuk mengetahui besarnya pengaruh antar variabel yang diteliti

Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu dan tempat penelitian dilaksanakan di ruang tunggu keberangkatan domestik pada Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali yang dilaksanakan pada tanggal 5 Desember 2022 hingga 5 Januari 2023 yang berlokasi di Kecamatan Ngemplak, Kabupaten Boyolali, Provinsi Jawa Tengah.

Populasi dan Sampel

Populasi

Populasi merupakan keseluruhan dari subjek penelitian, Menurut Handayani (2020) populasi adalah totalitas dari setiap elemen yang akan diteliti yang memiliki ciri sama, bisa berupa individu dari suatu kelompok, peristiwa, atau sesuatu yang akan diteliti. Populasi pada penelitian ini adalah penumpang di ruang tunggu keberangkatan domestik pada Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali, Jawa Tengah. Sebuah populasi dengan jumlah individu tertentu dinamakan populasi finit sedangkan jika jumlah individu dalam kelompok tidak mempunyai jumlah yang tetap, atau jumlahnya tidak terhingga disebut populasi infinit (Nazir:2013), karena populasi dalam penelitian ini adalah penumpang pesawat udara yang dimana populasinya akan berbeda setiap harinya dan tidak diketahui dengan pasti maka termasuk dalam kategori infinit populasi.

Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang diambil penelitian yang dapat mewakili keseluruhan populasi. Menurut Sugiyono, (2017) sampel adalah bagian dari populasi yang menjadi sumber data dalam penelitian, dimana populasi merupakan bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Sampel pada penelitian ini adalah sebagian penumpang di ruang tunggu keberangkatan domestik pada Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali, Jawa Tengah. Maka dari itu sampel dari populasi yang diambil harus benar-benar representative, yaitu sampel yang memiliki karakteristik yang hampir sama dengan yang dimiliki populasi. Teori Roscoe yang dikutip dari Sekaran (2011) memberikan acuan umum untuk menentukan ukuran sampel sebagai berikut :

1. Ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah 30 sampai dengan 500
2. Bila sampel dibagi dalam kategori (misalnya: pria-wanita, pegawai negeri-swasta, dan lain-lain), maka jumlah sampel setiap kategori minimal 30
3. Bila dalam penelitian akan melakukan analisa dengan multibivariat (korelasi atau regresi berganda), maka jumlah anggota sampel minimal 10 kali jumlah variabel yang diteliti. Pada penelitian ini terdapat 4 variabel (3 variabel independen + 1 variabel dependen), maka jumlah anggota sampel adalah $10 \times 4 = 40$ penumpang.
4. Untuk penelitian eksperimen sederhana, yang menggunakan kelompok eksperimen dan kelompok kontrol, maka jumlah anggota sampel masing-masing antara 10 sampai dengan 20.

Berdasarkan teori Roscoe tersebut jumlah minimal sampel pada penelitian ini adalah 40 sampel, namun karena peneliti menghindari jumlah response rate yang rendah, maka dari itu jumlah sampel yang akan digunakan adalah 100 orang responden.

Teknik Pengumpulan Data

Sumber Data

Data Primer

Pada penelitian ini, data yang digunakan adalah sumber data primer, data primer yaitu memperoleh sumber data yang didapat secara langsung dari responden.

Kuesioner (Angket)

Menurut Sugiyono (2017) angket atau kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini merupakan kuesioner tertutup maksudnya peneliti sudah menyediakan pilihan jawaban dan responden hanya memilih alternatif jawaban yang sudah tersedia yang diisi sesuai dengan pendapat atau kondisi yang dialami, responden akan diberikan pertanyaan-pertanyaan yang sudah dalam bentuk pilihan ganda, jadi responden tidak diberikan kesempatan untuk mengeluarkan pendapat, maka pada kuesioner ini menggunakan penerapan skala likert.

Uji Instrumen Penelitian

Uji Validitas

Menurut Sugiyono (2017) menunjukkan derajat ketepatan antara data yang sesungguhnya terjadi pada objek dengan data yang dikumpulkan oleh peneliti. Uji validitas ini dilakukan untuk mengukur apakah data yang telah didapat setelah penelitian merupakan data yang valid atau tidak, dengan menggunakan alat ukur yang digunakan (kuesioner). Pengujian penelitian ini dihitung menggunakan program SPSS (*Statistical Product and Service Solution*). Data yang dinyatakan valid bila nilai signifikansi 2 tailed $< 0,05$. Selain itu juga dapat dilihat dari *Pearson Correlation* jika nilai r hitung $> r$ tabel maka data tersebut valid.

Uji Reliabilitas

Menurut Sugiyono (2017) menyatakan bahwa uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Pengujian reliabilitas ini dengan menggunakan pertanyaan yang telah dinyatakan valid dalam uji validitas dan akan ditentukan reliabilitasnya.

Teknik Analisa Data

Teknik analisis data merupakan upaya peneliti untuk mengolah data yang telah didapatkan dari hasil penelitian yang digunakan sebagai alat pembuktian hipotesis yang bertujuan untuk menentukan atau mendapatkan simpulan secara keseluruhan yang berasal dari data-data penelitian yang telah dikumpulkan. Pada penelitian menggunakan teknik analisis data kuantitatif, yaitu data berupa angka yang perhitungannya menggunakan rumus-rumus statistik.

Uji Normalitas

Uji normalitas adalah sebuah uji yang dilakukan dengan tujuan untuk menilai sebaran data pada sebuah kelompok data atau variabel, apakah sebaran data tersebut berdistribusi normal atau tidak. Uji normalitas berguna untuk menentukan data yang telah dikumpulkan berdistribusi normal atau diambil dari populasi normal.

Pada uji normalitas penelitian ini uji normalitas menggunakan *One Sample Kolmogorov Smirnov* pada ketentuan yang harus dipenuhi jika melakukan uji *One Sample Kolmogorov-Smirnov* yaitu, jika nilai signifikansi $> 0,05$ maka data yang

digunakan dalam penelitian memiliki distribusi yang normal. Namun, sebaliknya jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka data yang digunakan tidak memiliki distribusi yang normal. Jika nilai di atas $0,05$ maka distribusi data dinyatakan memenuhi asumsi normalitas, dan jika nilai di bawah $0,05$ maka diinterpretasikan sebagai tidak normal.

Persamaan regresi linear berganda

Analisis Regresi adalah analisis yang mengukur pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Pengukuran pengaruh variabel yang melibatkan lebih dari satu variabel bebas ($X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$), digunakan analisis regresi linier berganda, disebut linier karena setiap estimasi atas nilai diharapkan mengalami peningkatan atau penurunan mengikuti garis lurus. Berikut ini estimasi regresi linier berganda :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \dots + b_nX_n$$

Keterangan :

- Y : variabel terikat (dependen)
- X (1,2,3,..) : variabel bebas (independen)
- a : nilai konstanta
- b (1,2,3,...) : nilai koefisien regresi

Uji Hipotesis

Uji T (Uji Parsial)

Uji t merupakan salah satu merupakan uji hipotesis penelitian dalam analisis regresi linear sederhana ataupun analisis regresi linear multiples (berganda). Uji t bertujuan untuk mengetahui apakah variabel bebas atau variabel independen (X) secara parsial (sendiri-sendiri) berpengaruh terhadap variabel terikat atau variabel dependen (Y). Pengambilan keputusan dilakukan dengan melihat nilai signifikansi pada tabel *Coefficients*. Biasanya dasar pengujian hasil regresi dilakukan dengan tingkat kepercayaan sebesar 95% atau dengan taraf signifikannya sebesar 5% ($\alpha = 0,05$).

Uji F (Simultan)

Menurut (Meiryani:2021) uji F bertujuan untuk mencari apakah variabel independen secara bersama-sama (simultan) mempengaruhi variabel dependen. Uji F dilakukan untuk melihat pengaruh dari seluruh variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat. Tingkatan yang digunakan adalah sebesar 0.5 atau 5%, jika nilai signifikan $F < 0.05$ maka dapat diartikan bahwa variabel independen secara simultan mempengaruhi variabel dependen ataupun sebaliknya (Ghozali:2016). Pengambilan keputusan dilihat dari pengujian ini dilakukan dengan melihat nilai F yang terdapat di dalam tabel ANOVA, tingkat signifikansi yang digunakan yaitu sebesar 0,05.

Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa baik garis regresi sesuai dengan data aktualnya (*goodness of fit*). Koefisien Determinasi (R^2) bertujuan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel independen

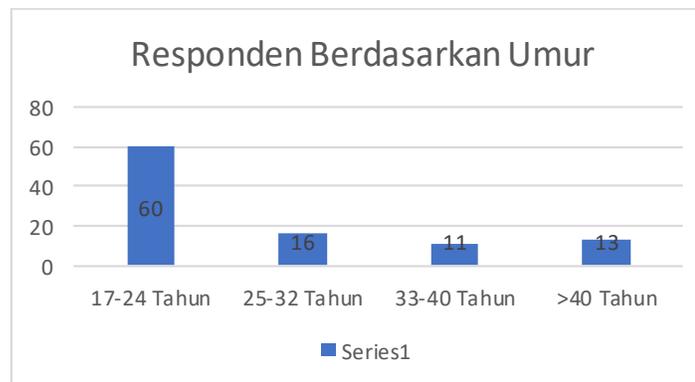
menjelaskan variabel dependen. Nilai *R square* berada diantara 0 – 1, semakin dekat nilai *R square* dengan 1 maka garis regresi yang digambarkan menjelaskan 100% variasi dalam Y. Sebaliknya, jika nilai *R square* sama dengan 0 atau mendekatinya maka garis regresi tidak menjelaskan variasi dalam Y. Koefisien determinasi merupakan besarnya kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Semakin tinggi koefisien determinasi, semakin tinggi kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variasi perubahan pada variabel terikatnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Penyebaran kuesioner pada penelitian ini menggunakan sampel sebanyak 100 orang penumpang di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo, Boyolali Jawa Tengah pada kuesioner penelitian ini terdapat data karakteristik penumpang yang diisi secara langsung oleh responden yang telah melewati pemeriksaan keamanan pada Security Check Point yang berada di ruang tunggu keberangkatan domestic Bandara Adi Soemarmo. Diketahui bahwa hasil dari penyebaran kuesioner karakteristik responden relatif berbeda, data dari karakteristik responden pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

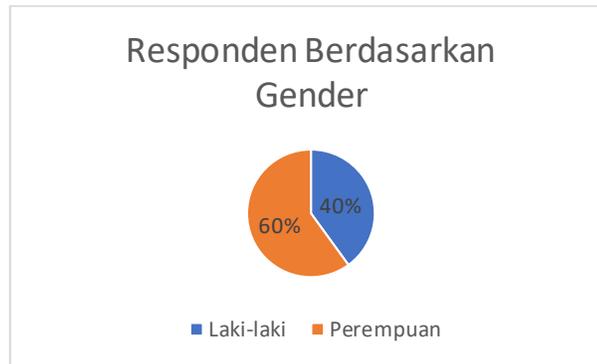


Gambar 1 Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Sumber: Data primer diolah peneliti (2023)

Karakteristik penumpang berdasarkan umur dari 100 orang penumpang yang berada di ruang tunggu keberangkatan domestik di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo, Boyolali Jawa Tengah menunjukkan data dari tabel diatas bahwa, umur 17 - 24 tahun mendominasi sebesar 60 responden diikuti oleh umur 25 -32 tahun sebanyak 16 orang, untuk umur > 40 tahun sebanyak 13 orang dan responden yang berumur 33 - 40 tahun sebanyak 11 orang penumpang.

Karakteristik Responden Berdasarkan Gender

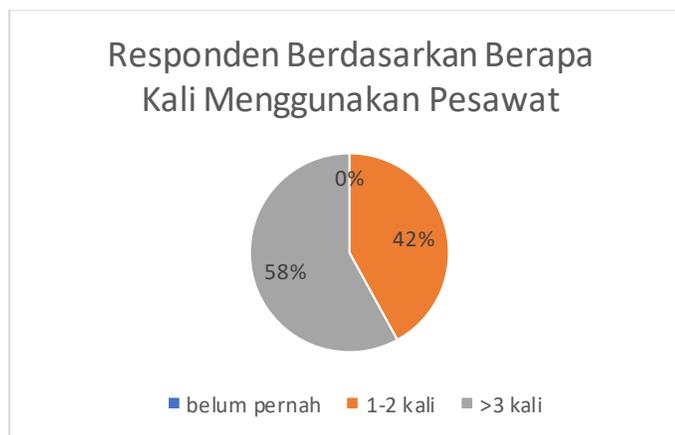


Gambar 2 Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Gender

Sumber: Data primer diolah peneliti (2023)

Karakteristik penumpang berdasarkan gender atau jenis kelamin dari 100 orang penumpang yang berada di ruang tunggu keberangkatan domestik di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo, Boyolali Jawa Tengah menunjukkan data dari tabel di atas bahwa, sebanyak 60 orang dengan persentase 60% responden mayoritas perempuan, sedangkan sisanya sebanyak 40 orang dengan persentase 40% responden berjenis kelamin laki-laki.

Karakteristik Responden Berdasarkan Persentase Berapa Kali Menggunakan Pesawat Udara



Gambar 3 Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Persentase Berapa Kali Menggunakan Pesawat Udara

Sumber: Data primer diolah peneliti (2023)

Karakteristik penumpang berdasarkan persentase berapa kali menggunakan pesawat udara dari 100 orang penumpang yang berada di ruang tunggu keberangkatan domestik di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo, Boyolali Jawa Tengah menunjukkan data dari tabel di atas, bahwa sebanyak 58 orang dengan persentase 58%

responden mayoritas sudah >3 kali menggunakan pesawat udara dan diikuti sebanyak 42 orang dengan persentase 42% responden pernah menggunakan pesawat udara sebanyak 1-2 kali sedangkan untuk yang belum pernah menggunakan pesawat udara sebesar 0% penumpang.

Pengujian Hipotesis

Uji T (Parsial)

Tabel 1 Hasil Uji T (Parsial)

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	38.721	3.492		11.090	.000
1 Analytical Thinking (X1)	1.232	.292	.462	4.215	.000
Conceptual Thinking (X2)	.253	.253	.116	1.002	.319
Expertise (X3)	.519	.239	.188	2.172	.032

Sumber: Data primer diolah peneliti (2023)

a. Dependen Variabel: Kepatuhan (Y)

1. Pengaruh X1 Terhadap Y (H1)

Diketahui hasil uji t (parsial) menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh Pengetahuan Analytical Thinking (X1) terhadap Kepatuhan (Y) adalah sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai t hitung $4,215 >$ nilai t tabel $1,984$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya terdapat pengaruh antara variabel X1 terhadap variabel Y.

2. Pengaruh X2 Terhadap Y (H2)

Diketahui hasil uji t (parsial) menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk pengaruh Pengetahuan Conceptual Thinking (X2) terhadap Kepatuhan (Y) adalah sebesar $0,319 > 0,05$ dan nilai t hitung $1,002 <$ t tabel $1,984$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak yang artinya tidak terdapat pengaruh antara variabel X2 terhadap variabel Y.

3. Pengaruh X3 Terhadap Y (H3)

Diketahui hasil uji t (parsial) menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk pengaruh Pengetahuan Expertise (X3) terhadap Kepatuhan (Y) adalah sebesar $0,032 < 0,05$ dan nilai t hitung $2,172 >$ t tabel $1,984$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya terdapat pengaruh antara variabel X3 terhadap variabel Y.

Uji F (Simultan)

Tabel 2 Hasil Uji F (Simultan)
Sumber: Data primer diolah peneliti (2023)

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1762.890	3	587.630	21.538	.000 ^b
1 Residual	2619.220	96	27.284		
Total	4382.110	99			

a. Dependen Variabel: Kepatuhan (Y)

b. Predictors: (Constant), Expertise (X3), Analytical Thinking (X1), Conceptual Thinking (X2)

1. Pengaruh X1, X2 dan X3 Terhadap Y (H4)

Diketahui hasil uji f (simultan) menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk pengaruh Pengetahuan Analytical Thinking (X1), Conceptual Thinking (X2) dan Expertise (X3) terhadap Kepatuhan (Y) adalah sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai f hitung $21,538 > \text{nilai } f \text{ tabel } 2,70$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti terdapat pengaruh secara simultan antara variabel X1, X2 dan X3 terhadap variabel Y.

Koefisien Determinasi (R^2)

Tabel 3 Hasil uji koefisien determinasi (R^2)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.634	.402	.384	5.22337

Sumber: Data primer diolah peneliti (2023)

a. Predictors: (Constant), Expertise (X3), Analytical Thinking (X1), Conceptual Thinking (X2)

Berdasarkan output diatas diketahui bahwa nilai R Square sebesar 0,402 atau 40,2% yang menyatakan bahwa variabel independen yaitu Pengetahuan Analytical Thinking (X1), Conceptual Thinking (X2) dan Expertise (X3) mempunyai pengaruh secara simultan terhadap variabel Kepatuhan (Y) sebesar 40,2% sedangkan 59,8% dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak diteliti.

Pembahasan

Hasil penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh Pengetahuan Penumpang tentang Prohibited Items Terhadap Kepatuhan Pada Security Check Point di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo, Boyolali Jawa Tengah. Yang mendapatkan hasil sebagai berikut :

Pengujian hipotesis pada uji t (Parsial) digunakan untuk menguji pengaruh secara parsial terhadap setiap variabel, yang dimana untuk variabel *Analytical Thinking* (X1) dan *Expertise* (Y) mempunyai pengaruh terhadap variabel Kepatuhan (Y) yang ditunjukkan dari nilai t hitung variabel X1 sebesar 4,215 dan variabel X3 sebesar 2,172 > t tabel 1,984 yang berarti H0 ditolak dan Ha diterima. Sedangkan untuk variabel *Conceptual Thinking* (X2) tidak terdapat pengaruh terhadap variabel Kepatuhan (Y) hal ini dibuktikan pada nilai t hitung sebesar 1,002 < t tabel 1,984 yang berarti H0 diterima dan Ha ditolak.

Pengujian hipotesis pada uji F digunakan untuk menguji pengaruh secara simultan atau bersama-sama variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y), hasil uji f pada penelitian ini dapat disimpulkan bahwa variabel Pengetahuan *Analytical Thinking* (X1), *Conceptual Thinking* (X2) dan *Expertise* (X3) terdapat pengaruh secara simultan terhadap variabel Kepatuhan (Y) yang ditunjukkan pada f hitung 21,538 > f tabel 2,70 yang berarti H0 ditolak dan Ha diterima.

Hasil uji dari persamaan linear berganda menunjukkan bahwa variabel *Analytical Thinking* (X1) mempunyai pengaruh positif terhadap variabel Kepatuhan (Y) yang dimana setiap kenaikan satuan variabel X1 akan mempengaruhi variabel Y sebesar 1,232, untuk variabel *Conceptual Thinking* (X2) mempunyai pengaruh positif terhadap variabel Kepatuhan (Y) yang dimana setiap kenaikan satuan X2 akan mempengaruhi variabel Y sebesar 0,253, dan untuk variabel *Expertise* juga mempunyai pengaruh positif terhadap Kepatuhan Penumpang (Y) yang dimana setiap kenaikan satuan variabel X3 akan mempengaruhi variabel Y sebesar 0,519 begitu juga sebaliknya.

Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen menggunakan uji koefisien determinasi (R^2) yang dimana variabel independen yaitu *Analytical Thinking* (X1), *Conceptual Thinking* (X2) dan *Expertise* (X3) berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen yaitu Kepatuhan (Y) sebesar 40,2%.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka kesimpulan yang diperoleh adalah sebagai berikut:

Pengetahuan penumpang *Analytical Thinking* tentang *Prohibited Items* terdapat pengaruh terhadap Kepatuhan pada *Security Check Point* yang dibuktikan pada uji t (parsial) menunjukkan bahwa nilai signifikansi adalah sebesar 0,000 < 0,05 dan nilai t hitung 4,215 > nilai t tabel 1,984, sehingga dapat disimpulkan bahwa H0 ditolak dan Ha diterima yang artinya terdapat pengaruh antara variabel Pengetahuan *Analytical Thinking* (X1) terhadap variabel Kepatuhan (Y).

Pengetahuan penumpang *Conceptual Thinking* tentang *Prohibited Items* tidak terdapat pengaruh terhadap Kepatuhan pada *Security Check Point* yang dibuktikan pada uji t (parsial) menunjukkan bahwa nilai signifikansi adalah sebesar $0,319 > 0,05$ dan nilai t hitung $1,002 < t$ tabel $1,984$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak yang artinya tidak terdapat pengaruh antara variabel Pengetahuan *Conceptual Thinking* (X2) terhadap variabel Kepatuhan (Y).

Pengetahuan penumpang *Expertise* tentang *Prohibited Items* terdapat pengaruh terhadap Kepatuhan pada *Security Check Point* yang dibuktikan pada uji t (parsial) menunjukkan bahwa nilai signifikansi adalah sebesar $0,032 < 0,05$ dan nilai t hitung $2,172 > t$ tabel $1,984$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya terdapat pengaruh antara Pengetahuan *Expertise* (X3) terhadap Kepatuhan (Y).

Pengaruh pengetahuan penumpang *Analytical Thinking*, *Conceptual Thinking* dan *Expertise* tentang *Prohibited Items* terdapat pengaruh Kepatuhan pada *Security Check Point* yang dibuktikan pada uji f (simultan) menunjukkan bahwa nilai signifikansi adalah sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai f hitung $21,538 >$ nilai f tabel $2,70$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti terdapat pengaruh secara simultan antara variabel Pengetahuan *Analytical Thinking* (X1), *Conceptual Thinking* (X2) dan *Expertise* (X3) terhadap Kepatuhan (Y).

Pengaruh Pengetahuan penumpang *Analytical Thinking*, *Conceptual Thinking* dan *Expertise* tentang *Prohibited Items* terhadap Kepatuhan pada *Security Check Point* mempunyai pengaruh sebesar $40,2\%$, dan sisanya sebesar $59,8\%$ dipengaruhi oleh variabel lain diluar penelitian ini.

Berdasarkan kesimpulan diatas maka terdapat beberapa saran yang penulis harapkan dapat membangun efek positif dan diharapkan dapat membawa perubahanyang baikkedepannya antara lain:

Bagi Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo

Pengaruh Pengetahuan Penumpang Tentang *Prohibited Items* Terhadap Kepatuhan Pada *Security Check Point* di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo, Boyolali Jawa Tengah mempunyai pengaruh sebesar $40,2\%$, hal tersebut diharapkan untuk PT.Angkasa Pura sebagai pengelola bandar udara Adi Soemarmo untuk memberikan edukasi ataupun sosialisasi terhadap masyarakat dan penumpang akan barang dilarang dalam penerbangan (*Prohibited Items*) dan juga agar menambahkan lagi layar informasi mengenai rambu-rambu tentang barang *Prohibited Items* pada bandara Adi Soemarmoterutama pada pintu keberangkatan. Pada *Security Check Point* selain diarahkan oleh petugas AVSEC diharapkan agar dapat memasang *sound system* mengenai informasi prosedur pemeriksaan keamanan hal ini diharapkan agar penumpang dapat mengetahui dan mendengar secara langsung yang kemudian diharapkan penumpang menjadi patuh pada peraturan yang berakibat dapat mempercepat proses pemeriksaan keamanan dan mempermudah petugas AVSEC sehingga dapat terciptanya penerbangan yang aman, selamat, nyaman serta efisien.

Bagi Peneliti Selanjutnya

Saran untuk peneliti selanjutnya agar dapat meneliti Kembali tentang variable *Conceptual Thinking* (X2) yang tidak berpengaruh terhadap variable Kepatuhan(Y).

DAFTAR PUSTAKA

Arikunto, Suharsimi. 2013. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.

Damardjati. R.S. 1995. *Istilah-istilah Dunia Pariwisata*. Penerbit Pradnya Paramita. Jakarta.

Dinas Perhubungan.2002. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 48 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum*.

Notoatmodjo, Soekidjo. 2012. *Pendidikan dan perilaku kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta
Ozali, I., Arubusman, D. A., & Prasidi, A. 2018. *Tingkat Pemahaman Kepatuhan Dalam Penerbangan Domestik Di Indonesia*. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 5(1), 11-18.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. 2010. *Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang Udara dan Orang Perseorangan NOMOR : SKEP / 2765 / XII /2010*.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2015. *PM 38.tahun Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Dalam Negeri*. Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2016. *Tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional Nomor Pm 93 Tahun 2016*.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2017. *Program Keamanan Penerbangan Nasional PM 80 Tahun 2017*.

Peraturan Menteri Perhubungan. 2012. *Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri No.49*.

Siregar, Syofian. 2012. *Statistik Untuk Parametrik untuk Penelitian Kuantitatif*. PT Bumi Aksara. Jakarta.

Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi (Mix Methods)*. Alfabeta. Bandung.

Triwibawa, P.2018. *Hubungan tingkat pendidikan dengan kepatuhan diit pada pasien penyakit ginjal kronis yang menjalani hemodialisa di ruang rajawali rsup dr*.

Kariadi Semarang. Doctoral dissertation. Universitas Muhammadiyah Semarang).

Undang-Undang Republik Indonesia. 2009. Tentang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009.