

PENGARUH TINGKAT PENGETAHUAN PENUMPANG TERHADAP DANGEROUS GOODS DI BANDAR UDARA SULTAN MUHAMMAD SALAHUDDIN BIMA

Siti Rahmawati¹, Faiz Albanna²

sitirahmawatibima21@gmail.com¹, faiz@sttkd.ac.id²

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

ABSTRAK

Menjamin keamanan penerbangan adalah suatu kewajiban bagi semua personil keamanan penerbangan Aviation Security, terutama yang bertugas di Screening Check-Point (SCP) untuk melaksanakan tugasnya dengan benar dan konsisten sesuai petunjuk yang tercantum pada aturan yang berlaku. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh analytical thinking terhadap dangerous goods di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, mengetahui pengaruh conceptual thinking terhadap dangerous goods di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, mengetahui pengaruh expertise terhadap dangerous goods di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, mengetahui analytical thinking, conceptual thinking, dan expertise berpengaruh simultan terhadap dangerous goods di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, mengetahui pengaruh tingkat pengetahuan terhadap dangerous goods di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif yang dilaksanakan pada bulan Agustus-September 2023. Peneliti juga menggunakan kuesioner sebagai teknik pengumpulan data dan regresi linear berganda sebagai teknik analisis data. Sampel pada penelitian ini yaitu penumpang di bandara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. Berdasarkan hasil pada penelitian ini bahwa variabel Analytical Thinking (X1), Conceptual Thinking (X2) dan Expertise (X3) berpengaruh signifikan terhadap Dangerous Goods (Y) di bandara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. Uji F menandakan gabungan dari variabel pengetahuan (X1, X2, X3) secara signifikansi terdapat pengaruh pada variabel Dangerous Goods (Y). Untuk nilai F-hitung lebih besar dari nilai F-tabel ($150.490 > 2.141$). Koefisien determinasi menandakan variabel (X1, X2, X3) secara simultan mempengaruhi variabel Dangerous Goods (Y) dengan nilai Adjusted R Square yaitu 81.9%, dan sisanya 18,1% mendapatkan pengaruh pada variabel lain yang tidak diteliti.

Kata Kunci: Pengetahuan, Penumpang, Dangerous Goods.

ABSTRACT

Ensuring aviation security is there an obligation for all Aviation Security flight security personnel, especially those on duty at the Screening Check-Point (SCP) to carry out their duties correctly and consistently according to the instructions stated in the applicable regulations. This research aims to determine the influence of analytical thinking on dangerous goods at Sultan Muhammad Salahuddin Bima Airport, determine the influence of conceptual thinking on dangerous goods at Sultan Muhammad Salahuddin Bima Airport, determine the influence of expertise on dangerous goods at Sultan Muhammad Salahuddin Bima Airport, determine analytical thinking, conceptual thinking, and expertise have a simultaneous influence on dangerous goods at Sultan Muhammad Salahuddin Bima Airport, knowing the influence of the level of knowledge on dangerous goods at Sultan Muhammad Salahuddin Bima Airport. The research method used in this research is quantitative which was carried out in August-September 2023. Researchers also used questionnaires as a data collection technique and multiple linear regression as a data analysis technique. The sample in this study was passengers at Sultan Muhammad Salahuddin Bima

airport. Based on the results of this research, the variables Analytical Thinking (X1), Conceptual Thinking (X2) and Expertise (X3) have a significant effect on Dangerous Goods (Y) at Sultan Muhammad Salahuddin Bima airport. The F test indicates that the combination of knowledge variables (X1, X2, X3) has a significant influence on the Dangerous Goods variable (Y). The F-calculated value is greater than the F-table value (150,490 > 2,141). The coefficient of determination indicates that the variables (X1, X2).

Keywords: Knowledge, Passengers, Dangerous Goods.

PENDAHULUAN

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang sangat cepat serta semakin luas maka kebutuhan akan sarana transportasi yang nyaman, aman dan cepat sangat dibutuhkan oleh pengguna transportasi umum. Transportasi yang populer bagi masyarakat tentunya membutuhkan efisiensi waktu, keamanan dan kenyamanan yaitu seperti transportasi udara melalui pesawat terbang. Oleh sebab itu, perkembangan industri penerbangan di Indonesia sekarang ini berkembang cukup pesat, karena di tandai menggunakan banyaknya penerbangan domestik, internasional, dan banyaknya maskapai perusahaan penerbangan baru.

Bandar Udara Muhammad Sultan Salahuddin Bima sebagai penyedia jasa penerbangan selalu berusaha memberikan kenyamanan yang terbaik kepada para penumpang pesawat terbang untuk memehuni harapan penumpangnya. Bandar Udara Muhammad Sultan Salahuddin Bima dituntut tidak hanya sekedar menyediakan fasilitas-fasilitas di bandara tetapi juga memperbaiki kualitas keamanan dengan selalu memperhatikan apa yang menjadi kebutuhan dan harapan dari penumpang pesawat terbang.

Menjamin keamanan penerbangan adalah suatu kewajiban bagi semua personil keamanan penerbangan Aviation security, terutama yang bertugas di Screening Check-Point (SCP) untuk melaksanakan tugasnya dengan benar dan konsisten sesuai petunjuk yang tercantum pada aturan yang berlaku. Untuk menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan, salah satu unit dan sumber daya manusia yang sangat berperan penting pada hal ini adalah petugas AVSEC.

Berkaitan dengan pelaksanaan tugas Avsec di SCP 1 Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, peneliti telah melakukan observasi untuk mengetahui bagaimana kinerja petugas Avsec dalam pemeriksa barang berbahaya. Berdasarkan hasil penelitian terdapat kejadian yang terdeteksi di SCP 1 pada tanggal 12 september 2023, terdapat penumpang yang membawa gas portable untuk kompor menurut keterangan pemiliknya, benda tersebut adalah benda pribadi yang tidak dipergunakan untuk hal negatif ataupun berbahaya, melainkan untuk simpanan pribadi, namun penumpang tersebut tidak terima dan meminta barang nya untuk di loloskan saja tetapi, sesuai dengan peraturan yang berlaku bahwa barang berbahaya tidak diperbolehkan masuk ke dalam kabin pesawat. Karena penumpang tersebut kurang pengetahuannya terkait barang apa saja yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam kabin pesawat maka terjadilah perdebatan antara penumpang dengan petugas Aviation Security. Demi pencegahan dari kejadian yang tidak diinginkan, akhirnya petugas Avsec mempertimbangkan barang tersebut dimasukkan ke dalam security item.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini berupa angka-angka dan analisis menggunakan statistic untuk mengukur serta mendapatkan hasil penelitian melalui kuesioner. Penelitian kuantitatif memuat banyak angka-angka mulai dari pengolahan serta hasil yang mendominasi angka.

Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu dan tempat penelitian di laksanakan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima pada tanggal 1 Agustus sampai 29 September 2023 yang berlokasi di Kecamatan Palibelo Kabupaten Bima Nusa Tenggara Barat.

Populasi dan Sampel

1) Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi (suatu kelompok) yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk di pelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian menentukan gambaran populasinya adalah semua penumpang pengguna jasa penerbangan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. Saat keberangkatan dari bulan Agustus sampai bulan September 2023 terdapat 12.672 penumpang.

2) Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Menurut Handayani (2020), teknik pengambilan sampel atau biasa disebut dengan sampling adalah proses menyeleksi sejumlah elemen dari populasi yang diteliti untuk dijadikan sampel, dan memahami berbagai sifat atau karakter dari subjek yang dijadikan sampel, yang nantinya dapat dilakukan generalisasi dari elemen populasi.

Berdasarkan perhitungan sampel pada rumus solvin $n = N/(1+Ne^2)$, dimana N merupakan jumlah populasi dan e merupakan presentase batas toleransi kesalahan (10%) sehingga menghasilkan responden sebanyak 99,03 atau dibulatkan menjadi 100 responden.

Teknik Pegumpulan Data

Sumber Data

Data Primer

Sumber data primer, yaitu data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti dari sumber pertama yang didapatkan secara langsung dari responden seperti kuesioner (angket) dan observasi

Data Sekunder

Sumber data sekunder dalam penelitian ini adalah eksternal yang di dapat dari luar tempat penelitian seperti jurnal, penelitian terdahulu, internet, perpustakaan, studi pustaka, dan dokumentasi.

Uji Instrumen Penelitian

Uji Validitas

Uji Validitas adalah tingkat kendala dan kesalahan alat ukur yang digunakan. Instrument dikatakan valid berarti menunjukkan alat-alat ukur yang dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Penguji penelitian ini dihitung menggunakan program SPSS (Statistica Product and Service Solution).

Data yang dinyatakan valid bila nilai signifikansi 2 tailed $< 0,1$ (10%). Jika item pertanyaan yang di teliti menghasilkan valid maka rhitung $> r$ tabel, tetapi jika item pertanyaan yang diteliti tidak valid maka rhitung $< r$ tabel.

Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas instrumen penelitian ini akan menggunakan teknik Cronbach Alpha. Menurut Sugiyono (2018) suatu instrumen dinyatakan reliabel bila koefisien reliabilitas minimal 0,6. Jika instrumen alat ukur memiliki nilai Cronbach Alpha < 0,6 maka alat ukur tersebut tidak reliabel.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan proses pengolahan, penyajian, interpretasi dan analisis yang diperoleh dari lapangan, dengan tujuan agar data yang disajikan mempunyai makna, sehingga pembaca dapat mengetahui hasil penelitian. Hasil pengumpulan data akan dihimpun setiap variabel sebagai suatu nilai dari setiap responden dan dapat dihitung melalui program SPSS.

Uji Normalitas

Pada pengujian menggunakan Kolmogorov-Smirnov, data atau variabel yang dapat dikatakan berdistribusi secara normal adalah ketika nilai signifikansi lebih dari atau sama dengan 0,1. Sebaliknya jika nilai signifikansi kurang atau lebih kecil dari 0,1 maka dapat dikatakan tidak berdistribusi secara normal.

Analisis Regresi Linear Berganda

Persamaan Regresi Linear Berganda

Penelitian ini, penulis menggunakan persamaan regresi linear berganda karena variabel bebas dalam penelitian lebih dari satu. Adapun persamaan regresi linear berganda menurut Sugiyono (2017) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + e$$

Keterangan:

Y = Subjek dalam variabel dependen yang diprediksikan

a = Konstanta

b₁, b₂, b₃ = koefisien regresi variabel independen

X₁ = variabel Analytical Thinking

X₂ = Variabel Conceptual Thinking

X₃ = Variabel Expertise

e = Standar error

Variabel bebas dalam penelitian ini yaitu Analytical Thinking (X₁), Conceptual Thinking (X₂), Expertise (X₃) sedangkan variabel terikatnya adalah Bawaan Barang Berbahaya (Y).

Uji Hipotesis

Uji T (Uji Parsial)

Uji hipotesis dalam penelitian ini berfungsi untuk mengetahui apakah ada pengaruh variabel X₁ (Analytical Thinking) X₂ (Conceptual thinking) X₃ (Expertise) terhadap variabel Y (Dangerous Goods) di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.

Kaidah dalam pengujian hipotesis pada pengaruh tingkat pengetahuan penumpang terhadap bawaan barang berbahaya di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai probabilitas signifikansi > 0,1, maka hipotesis (H₀) ditolak. Hipotesis ditolak mempunyai arti bahwa variabel independen tidak berpengaruh signifikan

terhadap variabel dependen.

2. Jika nilai probabilitas signifikansi $< 0,1$, maka hipotesis (H_a) diterima. Hipotesis tidak dapat ditolak mempunyai arti bahwa variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

Uji F Simultan

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 0,1 atau 10%, jika nilai signifikan $< 0,1$ maka dapat diartikan bahwa variabel independent secara simultan mempengaruhi variabel dependen ataupun sebaliknya (Ghozali, 2016). Uji simultan F (Uji Simultan) digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh secara bersama – sama atau simultan antara variabel independen terhadap variabel dependen.

Koefisien Determinasi (R^2)

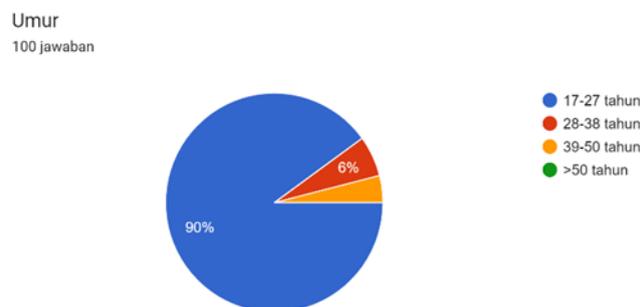
Menurut Sugiyono (2013), untuk menilai seberapa besar pengaruh variabel X terhadap Y maka digunakan koefisiensi determinasi (KD) yang merupakan koefisien korelasi yang biasanya dinyatakan dengan presentase (%), bertujuan untuk mengukur dan mengetahui besarnya pengaruh variabel X terhadap variabel Y.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Penyebaran pada penelitian ini menggunakan sampel sebanyak 100 orang penumpang di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. Pada kuesioner penelitian ini terdapat karakteristik penumpang yang diisi secara online melalui google form oleh responden yang telah melewati pemeriksaan keamanan pada Security Check Point yang berada di ruang tunggu keberangkatan domestik di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. Di ketahui bahwa hasil dari penyebaran kuesioner karakteristik responden relatif berbeda, data dari karakteristik responden pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Karakteristik Berdasarkan Umur



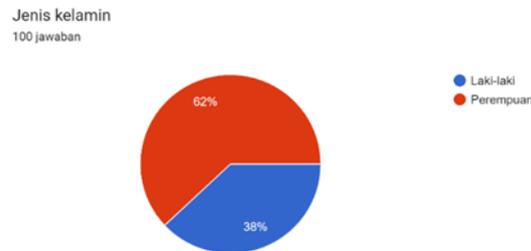
Gambar 4.1 Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Sumber: Data Primer Diolah Peneliti (2024)

Gambar tersebut menunjukkan responden berusia 17-27 tahun sebesar 90%, 28-38 tahun sebesar 6%, 39-50 tahun sebesar 4% dan >50 tahun sebesar 0%. Hal ini dikarenakan

penumpang dengan rentan usia tersebut memiliki aktivitas dan jadwal yang padat sehingga mengharuskan mereka untuk bepergian menggunakan pesawat. Selain itu rentan usia tersebut juga masih tergolong produktif untuk bepergian jauh.

Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin



Gambar 4.2 Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Sumber: Data Primer Diolah Peneliti (2024)

Berdasarkan gambar di atas, jumlah perempuan sebesar 62% dan laki-laki 38%. Hal ini menunjukkan bahwa presentase terbanyak yaitu pada penumpang perempuan, karena dari pengambilan data mayoritas penumpang lebih banyak yang mengisi kuesioner adalah responden perempuan. Pengguna jasa penrbangan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima cenderung lebih dominan terhadap perempuan, dapat di lihat dari hasil pengisian kuesioner di atas yang dipaparkan dalam bentuk diagram.

Karakteristik Berdasarkan Presentase Berapa Kali Menggunakan Pesawat Udara



Gambar 4.3 Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Persentase Berapa kali Menggunakan Pesawat Udara

Sumber: Data Primer Diolah Peneliti (2024)

Pada gambar karakteristik responden di atas, jumlah responden yang menggunakan pesawat udara yang paling dominan adalah 1-2 kali sebanyak 57 dengan persentase 57% sedangkan yang menggunakan >3 sebanyak 43 dengan persentase 43%. Hal ini menunjukkan bahwa lebih banyak penumpang yang menggunakan pesawat 1-2 kali karena kebanyakan yang masuk ke daerah bima hanya untuk para wisatawan yang datang berkunjung untuk menikmati liburan..

Uji Hipotesis

Uji T (Parsial)

Tabel 1 Uji T (Parsial)
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	8.051	4.448		1.810	.073
<i>ANALYTICAL THINKING</i>	.431	.461	.098	.933	.353
<i>CONCEPTUAL THINKING</i>	2.166	.416	.521	5.207	.000
<i>EXPERTISE</i>	1.284	.367	.326	3.498	.001

a. Dependent Variable: *DANGEROUS GOODS*

Sumber : Data Primer Diolah Peneliti (2024)

1. Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan program SPSS 22 seperti dilihat pada tabel 4.11 diatas, variabel Analytical Thinking memiliki nilai T-hitung sebesar 0.933 dan nilai signifikansi sebesar 0.353. Kemudian untuk menentukan nilai T-tabel dengan rumus $t = \{a;(df = n - k)$ dimana $t = 0,1 (100 - 4) = 0,1 (96)$ dan menghasilkan nilai T-tabel yaitu 1.661. Ketentuan pengambilan keputusan hipotesis diterima atau ditolak berdasarkan pada besarnya nilai signifikansi. Jika nilai signifikansi lebih kecil 0.1 (<0.1) dan nilai T-hitung lebih besar dari nilai T-tabel 1.661 (>1.661) maka diterima. Jadi hasil peneliti yang diperoleh dari nilai signifikansi sebesar $0.353 > 0.1$ dan nilai T-hitung lebih kecil dari nilai T-tabel ($0.933 < 1.661$) ditolak. Maka disimpulkan bahwa Hipotesis (H1) yang berbunyi “Analytical Thinking tidak ada pengaruh terhadap Dangerous Goods”.
2. Variabel Conceptual Thinking memiliki nilai T-hitung sebesar 5.207 dan nilai signifikansi 0.000. Kemudian untuk menentukan nilai T-tabel dengan rumus $t = \{a;(df = n - k)$ dimana $t = 0,1 (100 - 4) = 0,1 (96)$ dan menghasilkan nilai T-tabel yaitu 1.661. Ketentuan pengambilan keputusan hipotesis diterima atau ditolak berdasarkan pada besarnya nilai signifikansi. Jika nilai signifikansi lebih kecil 0.1 (<0.1) dan nilai T-hitung lebih besar dari nilai T-tabel 1.661 (>1.661) maka diterima. Dapat disimpulkan bahwa $0.000 < 0.1$ dengan nilai T-hitung lebih besar dari nilai T-tabel ($5.207 > 1.661$) di terima. Maka Hipotesis (H2) yang berbunyi “Conceptual Thinking berpengaruh positif terhadap Dangerous Goods.”
3. Variabel Exoertise memiliki nilai T-hitung sebesar 3.498 dan nilai signifikansi 0.001. Kemudian untuk menentukan nilai T-tabel dengan rumus $t = \{a;(df = n - k)$ dimana $t = 0,1 (100 - 4) = 0,1 (96)$ dan menghasilkan nilai T-tabel yaitu 1.661. Ketentuan pengambilan keputusan hipotesis diterima atau ditolak berdasarkan pada besarnya nilai signifikansi. Jika nilai signifikansi lebih kecil 0.1 (<0.1) dan nilai T-hitung lebih besar dari nilai T-tabel 1.661 (>1.661) maka diterima. Dapat disimpulkan bahwa $0.000 < 0.1$ dengan nilai T-hitung lebih besar dari nilai T-tabel ($3.498 > 1.661$) di terima. Maka Hipotesis (H2) yang berbunyi “Conceptual Thinking berpengaruh positif terhadap Dangerous Goods.”

Uji F (Simultan)

Tabel 2 Uji F Simultan

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	66350.032	3	22116.677	150.490	.000 ^b
Residual	14108.608	96	146.965		
Total	80458.640	99			

a. *Dependent Variable: DANGEROUS GOODS*

b. *Predictors: (Constant), EXPERTISE, CONCEPTUAL THINKING, ANALITYCALTHINKING*

Sumber : Data Primer Diolah Peneliti (2024)

Tabel tersebut menandakan nilai F-hitung sebesar 150.490. Kemudian untuk mencari nilai F-tabel yaitu $df N1 = K - 1 = 3$ dan $df N2 = n - k = 96$, jadi ditemukan nilai F-tabel sebesar 2.141 dari distribusi F-tabel. Dengan nilai F-hitung lebih besar dari nilai F-tabel ($150.490 > 2.141$) dan nilai signifikansi 0.000 yang lebih kecil dari nilai 0.1, maka ada pengaruh yang signifikansi antara Analytical Thinking, Conceptual Thinking, dan Expertise terhadap Dangerous Goods.

Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Tabel 3 Koefisien Determinasi (R^2)

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.908 ^a	.825	.819	12.123

a. *Predictors: (Constant), EXPERTISE, CONCEPTUAL THINKING, ANALYTICAL THINKING*

Sumber : Data Primer Diolah Peneliti (20024)

Sumber : Data Primer Diolah Peneliti (20024)

Tabel tersebut menandakan bahwa koefisien diperoleh sebesar 0.819, yang setara dengan 81.9% dalam bentuk persentase. Artinya, variabel bebas (X1, X2, dan X3) secara bersama-sama memberikan pengaruh sebesar 81.9% terhadap variabel terikat (Y), dan sisanya 18,1 % untuk variabel lain yang tidak diteliti.

Pembahasan

Hasil penelitian ini bertujuan untuk menguji Pengaruh Tingkat Pengetahuan Penumpang Terhadap Dangrous Goods Di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. Terdapat hasil pengujian pada penelitian ini sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil analisis data uji T (parsial) dengan menggunakan SPSS menunjukkan bahwa nilai signifikansi variabel Analytical Thinking (X1) sebesar $0,353 > 0,1$ dan T-hitung kurang dari T-tabel $0,933 < 1.661$. Jadi Analytical Thinking tidak ada pengaruh yang signifikan terhadap Dangerous Goods. Dari keseluruhan responden menunjukkan bahwa variabel Analytical Thinking (X1) seperti masih banyak penumpang yang belum mengetahui barang apa saja yang diperbolehkan untuk masuk ke kabin pesawat, dengan adanya peraturan di bandara tersebut maka penumpang akan cenderung untuk mematuhi peraturan barang apa saja yang diperbolehkan dan barang apa saja yang tidak diperbolehkan untuk masuk ke kabin pesawat. Hal tersebut dapat didukung melalui pengujian hipotesis menggunakan uji T (parsial) pada variabel Analytical Thinking (X1), yang menunjukkan bahwa nilai T-hitung lebih kecil dari T-tabel ($0,933 < 1.661$) dan nilai signifikansi lebih dari nilai yang ditetapkan ($0,353 > 0,1$). Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan H_0 di tolak bahwa Analytical Thinking (X1) tidak ada pengaruh terhadap Dangerous Goods (Y).
2. Berdasarkan hasil analisis data dengan uji T (parsial) menggunakan SPSS menunjukkan bahwa Conceptual Thinking (X2) terdapat pengaruh yang signifikan terhadap Dangerous Goods (Y) dengan nilai signifikan sebesar $0.000 < 0,1$ dan nilai T-hitung lebih besar dari nilai T-tabel ($5.207 > 1.661$). Dari keseluruhan responden menunjukkan bahwa Conceptual Thinking (X2) yaitu penumpang dilarang untuk membawa barang bawaan yang tidak diperbolehkan untuk masuk ke kabin pesawat, namun berdasarkan dari hasil penelitian ini masih ada beberapa penumpang yang belum mengetahui barang apa saja yang diperbolehkan masuk ke kabin pesawat. Hasil pengujian pada hipotesis dengan uji T (parsial) pada variabel Conceptual Thinking (X2) menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0.000 lebih kecil dari nilai yang telah ditentukan $0,1$ dan nilai T-hitung sebesar 5.207 lebih besar dari nilai T-tabel 1.661 . maka dapat disimpulkan H_a di terima yang berarti ada pengaruh yang signifikan antara Conceptual Thinkin (X2) terhadap Dangerous Goods (Y).
3. Berdasarkan hasil analisis data dengan uji T (parsial) menggunakan SPSS menyatakan bahwa Expertise (X3) terdapat pengaruh yang signifikan terhadap variabel Dangerous Goods (Y). Untuk nilai signifikansi lebih kecil dari yang telah ditentukan $0.001 < 0.1$ dan nilai T-hitung lebih besar dari nilai T-tabel ($3.498 > 1.661$). dari keseluruhan responden menunjukkan bahwa variabel Expertise yaitu petugas AVSEC harus memberikan informasi yang lebih dalam kepada penumpang yang belum mengetahui barang-barang yang tidak diperbolehkan masuk ke kabin pesawat, contohnya seperti memberikan informasi melalui sosial media dan memberikan informasi melalui benner tentang barang berbahaya. Pengujian hipotesis dengan menggunakan uji T (parsial) pada variabel Expertise (X3) menunjukkan nilai T-hitung lebih besar dari nilai T-tabel ($3.498 > 1.661$) dan nilai signifikan lebih kecil dari nilai yang telah ditentukan ($0.001 < 0.1$). sehingga dapat disimpulkan bahwa (H_a) diterima yang berarti ada pengaruh yang signifikan antara variabel Expertise (X3) terhadap variabel Dangerous Goods (Y).
4. Dari hasil analisis data dengan uji F (simultan) menunjukkan bahwa variabel Analytical Thinking (X1), Conceptual Thinking (X2), dan Expertise (X3) terdapat pengaruh yang signifikan terhadap Dangerous Goods (Y) dengan nilai signifikansi sebesar 0.000 lebih dari nilai yang telah ditentukan 0.1 dan nilai F-hitung lebih besar

dari nilai F-tabel ($150.490 > 2.141$). Berdasarkan hasil dari penyebaran kuesioner di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, Nusa Tenggara Barat menyatakan variabel Analytical Thinking (X1), Conceptual Thinking (X2), dan Expertise (X3) bahwa penumpang mengetahui tentang barang apa saja yang diperbolehkan masuk ke kabin pesawat dan penumpang mematuhi peraturan sesuai yang telah ditetapkan. Dengan nilai F-hitung (150.490) secara signifikansi melebihi nilai F-tabel (2.141) dan nilai signifikansi lebih kecil dari nilai yang telah ditentukan ($0,000 < 0.1$). Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh yang signifikansi antara variabel Analytical Thinking (X1), Conceptual Thinking (X2), dan Expertise (X3) terhadap Dangerous Goods (Y) yang artinya (H_a) diterima. Hasil pada penelitian ini sejalan dengan penelitian.

5. Berdasarkan hasil analisis data dengan uji koefisien determinasi (R^2) memiliki arti bahwa pengaruh variabel bebas (X1, X2, dan X3) terhadap variabel terikat (Y) sebesar $0,819$ atau $0,819 \times 100 = 81,9\%$ dan selebihnya $18,1\%$ dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti. Pengujian koefisien determinasi (R^2) berguna untuk mengukur pengaruh variabel independen pada variabel dependen. Hasilnya menunjukkan bahwa Tingkat Pengetahuan Penumpang Terhadap Dangerous Goods sebesar $81,9\%$ di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, sisanya sebesar $18,1\%$ dari variabel lainnya yang tidak diteliti.

KESIMPULAN

1. Tingkat pengetahuan penumpang mengenai Analytical Thinking (X1) yang tidak mempengaruhi Dangerous Goods (Y). Berdasarkan hasil uji T (parsial) memberikan jawaban dengan nilai signifikansi sebesar $0,353 > 0,1$ dan nilai T-hitung lebih kecil dari nilai T-tabel ($0.933 < 1.661$). Oleh karena itu (H_0) di tolak dan menyimpulkan bahwa Analytical Thinkin (X1) tidak ada pengaruh terhadap Dangerous Goods (Y).
2. Pengetahuan penumpang mengenai Conceptual Thinking (X2) yang mempengaruhi Dangerous Goods (Y). Berdasarkan hasil uji T (parsial) menunjukkan bahwa nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,1$ dan nilai T-hitung lebih besar dari nilai T-tabel ($5.207 > 1.661$). jadi dapat disimpulkan bahwa (H_a) di terima yang berbunyi bahwa Conceptual Thinking dapat berpengaruh terhadap Dangerous Goods.
3. Pengetahuan penumpang mengenai Expertise (X3) yang mempengaruhi Dangerous Goods (Y). Berdasarkan hasil uji T menunjukkan nilai signifikansi sebesar $0,001 < 0,1$ dan nilai T-hitung lebih besar dari nilai T-tabel ($3,498 > 0,1$). Jadi dapat disimpulkan bahwa (H_a) diterima ini menunjukkan bahwa Expertise (X3) berpengaruh terhadap Dangerous Goods (Y).
4. Pengaruh tingkat pengetahuan penumpang terkait Analytical Thinking, Conceptual Thinking dan Expertise terhadap Dangerous Goods. Dari hasil uji F (simultan), signifikansi mencapai nilai $0,000$ yang lebih kecil dari batas nilai yang ditetapkan, yaitu $0,1$. Selain itu nilai F-hitung sebesar $150,490$ lebih besar dari nilai F-tabel yaitu $2,141$. Oleh karena itu, (H_0) ditolak dan (H_a) diterima. Ini menunjukkan bahwa ada pengaruh secara simultan antara Analytical Thinking (X1), Conceptual Thinking (X2) dan Expertise (X3) terhadap Dangerous Goods (Y) di bandar udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.
5. Berdasarkan hasil pengujian hipotesis koefisien determinasi menggunakan SPSS

versi 22 dapat diperoleh nilai koefisien determinasi sebesar 0,819. Hal tersebut menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan penumpang terhadap Dangerous Goods sebesar 819%.

DAFTAR PUSTAKA

- Amirudin, S. S., & Widagdo, D. (2023). Penanganan Dangerous Goods Classification 6 Menurut Annex 18 Di Bandar Udara Sultan Badullah Tertane. *Ground Handling Dirgantara*, 5(01), 99-107.
- Anshori, M., & Iswati, S. (2019). *Metodologi penelitian kuantitatif: edisi 1*. Airlangga University Press.
- Chaniago, M. R., & Prakosawati, E. E. (2023). Peran Aviation Security dalam Pelayanan Pemeriksaan Penumpang dan Bagasi di Screening Check Point pada Masa Pandemi Bandar Udara Abdurachman Saleh Malang. *JETISH: Journal of Education Technology Information Social Sciences and Health*, 1(1), 16-23.
- Dharmawan, M. S. (2021). Implementasi Kebijakan Rapid Test Sebagai Syarat Perjalanan Udara Pada Era New Normal Di Provinsi Lampung.
- Domo, E. R., & Tamara, A. P. (2023). Analisis Kinerja Aviation Security Dalam Melakukan Pengawasan Keamanan Bandar Udara Sultan Babullah Ternate. *JLEB: Journal of Law, Education and Business*, 1(2), 657-664.
- Eko, F. S. (2021). Analisis Pengawasan Penanganan Muatan Barang Berbahaya Di Pelabuhan Dan Kapal (Studi kasus Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa). *SKRIPSI*.
- Hafriyani, H. (2022). Analisis Tingkat Pengetahuan Pengguna Jasa Cargo Tentang Dangerous Goods Di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo (Doctoral dissertation, DIV Manajemen Transportasi Udara Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta).
- Hendra, F. R., & Astutik, S. P. (2022). Analisis Proses Kerja Petugas Aviation Security (Avsec) dalam Meningkatkan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(3), 5991-5995.
- Lestari, I., & Frisnawati, E. (2022). Analisis Tingkat Pengetahuan Penumpang Terhadap Barang Bawaan berbahaya Di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. *Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi (JUPEA)*, 2(3), 325-333.
- Nurchaliza, N., Rumani, D. D., & Wicaksono, A. W. (2023). Pengaruh Penggunaan Alat Praktikum Dangerous Goods (Dg) Terhadap Prestasi Belajar Pada Program Studi Operasi Pesawat Udara Di Api Banyuwangi. *SKYHAWK: Jurnal Aviasi Indonesia*, 3(2), 244-252.
- Putri, N. P. E. N., Budiarta, I. N. P., & Putra, I. M. A. M. (2023). Pengaturan Hukum Badan Usaha Bandar Udara Terhadap Penumpang Dan Barang Bawaan. *Jurnal Analogi Hukum*, 5(1), 28-33.
- Setiani, B. (2015). Prinsip-Prinsip Manajemen Pengelolaan Bandar Udara. *Jurnal Ilmiah WIDYA*, 3(1), 25-32.
- Susanto, P. C., & Hermawan, M. A. (2019). Personel Aviation Security Menjaga Keamanan Di Bandar Udara. *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16(2), 14-21.