

Pengaruh *Situation Awareness* terhadap Kinerja Petugas *Airside* di Bandar Udara

^{1,*}Syifa Fauziah, ²Yosefina Delvina Marleny Rubi

^{1,*}Jurusan Manajemen Transportasi Udara
Sekolah Tinggi Teknologi Kedingantaraan Yogyakarta
syifa.fauziah@sttkd.ac.id

²⁾ Jurusan Manajemen Transportasi Udara
Sekolah Tinggi Teknologi Kedingantaraan Yogyakarta
lenyrubileny@gmail.com

Article history:

Received December 1, 2024

Revised December 17, 2024

Accepted December 20, 2024

Abstract

Situation Awareness (SA) is a person's perception or response to be able to understand conditions or circumstances in the surrounding environment. This research aims to find out whether there is an influence of Situation Awareness on the performance of Airside officers and to find out if there is an influence, how much influence Situation Awareness has on the performance of Airside officers at the airport. This research uses a quantitative approach with the variables Situation Awareness (X) and Airside Officer Performance (Y). The population of PT Airside officers. There are 50 people at El Tari Kupang Airport's Angkasa Gate, including 15 AMC officers and 35 Ground Handling officers. Then samples were taken from the total population as a whole and analyzed using Simple Linear Regression using SPSS. The research results show that based on the test results obtained, it can be seen that Situation Awareness (X) influences the performance of Airside Officers (Y) at El Tari Kupang International Airport with the test results obtained with a calculated T value of 15.645 and a significant value of $0.01 < 0.05$. The result of the coefficient of determination R^2 is 0.836 so it can be concluded that Situation Awareness (X) has an influence on the performance of Airside Officers (Y) at El Tari Kupang Airport by 83.6%.

Keywords: AMC officers, ground handling officers, performance, situation awareness.

Pendahuluan

Bandar Udara Internasional El Tari Kupang merupakan salah satu Bandara yang menjadi pintu masuk wisatawan ke Nusa Tenggara Timur. Bandar Udara Internasional El Tari Kupang yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I ini memiliki panjang landasan pacu 3.000 m dan melayani sekitar 17 penerbangan domestik dan 1 penerbangan Internasional dengan 9 airlines yang beroperasi. Bandar Udara Internasional El Tari Kupang akan menyambut wisatawan yang mau liburan di tempat wisata yang ada di Nusa Tenggara Timur seperti Pulau Komodo, Pulau Padar, Pulau Rinca, Danau Tiga Warna dan lainnya. Pada setiap Bandar Udara banyak kegiatan yang dilakukan, untuk melakukan tugas dan fungsi dari kegiatan yang ada di Bandar Udara, pihak pengelola Bandar Udara membentuk beberapa divisi, maupun unit pelayanan untuk mengelola suatu Bandar Udara. Salah satu unit pelayanan Bandar Udara tersebut adalah Ground Service dan Apron Movement Control (AMC).

Ground Service adalah aktivitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang, begasi, kargo, mail, pos, peralatan membantu pergerakan pesawat di darat dan pesawat selama di bandara, untuk keberangkatan (departure) maupun kedatangan (arrival). Perusahaan pelaksanaanya disebut Ground Handling seperti PT. Garuda Angkasa yang merupakan perusahaan patungan yang didirikan pada tanggal 26 Januari 1998 oleh tiga Badan Usaha Milik Negara yaitu PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero). Perseroan ini bergerak dalam bidang usaha jasa *Ground Handling* dan kegiatan usaha lainnya yang menunjang usaha penerbangan di bandar udara. *Ground Handling* berasal dari kata "*Ground*" dan "*Handling*". *Ground* artinya darat atau di darat, yang dalam hal ini di bandara (airport). *Handling* berasal dari kata *hand* atau *handle* yang artinya tangan atau tangani. *To handle* berarti menangani, melakukan suatu pekerjaan tertentu dengan penuh kesadaran. *Handling* berarti penanganan atau pelayanan (*Service to Service*), sehingga pada banyak kesempatan kita sering menjumpai pemakaian kata "*Ground Service*". Dan dalam banyak kasus, kita juga sering menemukan

kata “*Ground Operation*”. Baik “*Ground Handling*”, “*Ground Service*”, “*Ground Operation*”, maupun “*Airport Service*”, pada dasarnya mengandung maksud dan pengertian yang sama, yaitu merujuk kepada “suatu aktivitas”.

Ground Handling adalah suatu aktivitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang, bagasi, kargo, mail, pos, peralatan pembantu pergerakan pesawat di darat dan pesawat selama berada di bandara, untuk keberangkatan (Departure) maupun untuk kedatangan (Arrival). Secara umum pelayanan yang diberikan perusahaan yaitu *Ground Handling Technical* dan *Ground Handling Passenger*. *Ground Handling Technical* merupakan pelayanan yang bersifat teknis untuk keperluan pesawat terbang seperti bahan bakar, membersihkan pesawat termasuk *Laundry*, kursi dan *Pantry*. *Ground Handling Passenger* merupakan proses penanganan dan pelayanan terhadap penumpang pada saat di terminal Bandar Udara keberangkatan maupun kedatangan. Kegiatan *Passenger Handling* terdiri dari beberapa unit yaitu *Check-In Counter*, *Boarding Gate*, *Customer Service*, *Lost And Found*, *Loading and Unloading*.

Kemudian adanya Petugas *Apron Movement Control* (AMC) yang merupakan personil Bandar Udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di Apron. Pengawasan yang dilakukan oleh AMC bertujuan salah satu untuk menciptakan kedisiplinan dari pengguna jasa yang dapat berpengaruh terhadap aktivitas di sisi udara [1]. Secara umum, AMC merupakan unit airport service yang berperan dalam pengawasan segala pergerakan lalu lintas di apron yang meliputi pelayanan penempatan Parking Stand pesawat, lalu lintas orang, kendaraan dan pengaturan Ground Handling, serta administrasi data penerbangan wilayah airside (sisi udara) juga perizinan kendaraan yang beroperasi di apron.

Berdasarkan Standar Operational Procedure kegiatan harian AMC di Bandar Udara memiliki fungsi kerja dan tanggung jawab, yaitu:

1. Fungsi kerja Unit *Apron Movement Control*:
 - a. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari terjadinya tabrakan antara pesawat udara dan antara pesawat udara dengan obstacle.
 - b. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari apron.
 - c. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan juga pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya
2. Tugas dan Tanggung jawab Pelayanan Unit *Apron Movement Control*:
 - a. Menyiapkan aircraft parking stand allocation terlebih dahulu, untuk memudahkan pemarkiran dan handling pesawat udara bersangkutan.
 - b. Pengawasan terhadap engine run up, aircraft towing, memonitor start up clearance yang diberikan control tower untuk meningkatkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di apron.
 - c. Menyediakan marshaller dan follow me service.
 - d. Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung dan berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di apron.
 - e. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan emergency.
 - f. Mengadakan kontrol terhadap disiplin di apron dengan mengeluarkan ketentuan/aturan yang

berkaitan dengan pengemudi dan kendaraan yang beroperasi di apron.

- g. Menjamin kebersihan apron dengan melaksanakan dan menetapkan suatu program inspeksi agar menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di apron selalu dalam keadaan baik setiap saat.

Untuk menunjang tugas dan tanggung jawab tersebut dibutuhkan sikap atau kesadaran terhadap elemen lingkungan sekitar yang sering kali disebut dengan Situation Awareness oleh Endsley dalam [2]. Menurut Endsley, SA mencerminkan sejauh mana operator mengetahui apa yang terjadi di lingkungannya dan merupakan produk dari proses mental termasuk perhatian, persepsi, memori, dan harapan. Secara lebih formal, SA didefinisikan sebagai “persepsi elemen-elemen dalam lingkungan dalam volume waktu dan ruang, pemahaman maknanya, dan proyeksi statusnya dalam waktu dekat”. Model SA Endsley terdiri dari tiga tingkat menaik. Level 1 menunjukkan proses persepsi dalam lingkungan dinamis, Level 2 berkaitan dengan pemahaman elemen-elemen yang dirasakan dari Level 1, dan Level 3 SA adalah proyeksi status masa depan. Sehingga kesimpulan SA menurut (Endsley, 1995) dalam [3] *Situation Awareness* adalah Kesadaran situasional sangat penting dalam konteks pengambilan keputusan dan tindakan penerbangan, terutama bagi mereka yang bekerja dalam sistem yang kompleks dan lingkungan yang dinamis. Kesadaran akan situasi mungkin saja hilang karena kelelahan, gangguan, situasi stres, beban kerja yang tinggi, kegagalan kewaspadaan, informasi yang disajikan dengan buruk. Akibat dari hilangnya kesadaran akan situasi (atau kurangnya kesadaran) dapat berupa pengambilan keputusan yang buruk, pengambilan risiko, dan perilaku tidak aman lainnya yang berdampak pada kinerja petugas.

Faktor lingkungan maupun individual yang berpengaruh terhadap situation awareness yang diterjemahkan dan dirangkum dari berbagai sumber oleh [4] sebagai berikut:

1. Pengamatan elemen-elemen lingkungan (SA level 1)

Langkah pertama mencapai SA yang berhubungan dengan pengamatan terhadap status, atribut-atribut, dan dinamika dari semua elemen dalam lingkungan yang relevan.

2. Memahami situasi terkini (SA level 2)

Memahami secara menyeluruh situasi berdasarkan sintesa dari elemen-elemen yang diamati pada level 1 SA dan level 2 secara sederhana diartikan sebagai “menyadari” (*being aware*) adanya elemen-elemen lingkungan, untuk mengartikan elemen-elemen yang signifikan dengan tujuan (goal) setiap unit.

3. Memproyeksikan status kedepan (SA 3)

Merupakan kemampuan memproyeksikan ke depan tindakan yang akan diambil berdasarkan elemen-elemen lingkungan. Level ini dicapai melalui pengetahuan tentang status dan dinamika elemen serta pemahaman secara komprehensif situasinya (SA level 1 dan level 2). Hal ini menunjukkan pentingnya pengetahuan (dan waktu) untuk memutuskan tindakan yang tepat sesuai tujuan.

Faktor individu yang mempengaruhi Situation Awareness dari kajian [4] adalah sebagai berikut:

1. *Spatial*, Merupakan suatu rekayasa untuk memanipulasikan objek-objek yang ada yang kemudian nantinya akan merekayasakan terhadap pengenalan objek baru. Kemampuan spatial ini juga dibutuhkan untuk tujuan navigasi.
2. *Attention*, Untuk memperoleh SA, sangat dibutuhkan perhatian langsung untuk melihat dan mendengarkan informasi dari lingkungan penerbangan untuk dapat mengetahui tindakan yang tepat yang nantinya akan dilakukan di lapangan. Tantangan yang akan dihadapi ketika berada di lapangan nantinya yakni dengan sumber informasi yang terbatas dan sempit yang dimana hal ini

harus segera ditangani.

3. *Memory*, Bahwa SA berhubungan dengan kapasitas daya ingat kerja (*working memory*) dan kuantitas serta kualitas daya ingat jangka panjang (*long-term memory*). *Working memory* sangat berperan penting dalam kegiatan pengambilan keputusan dan pelaksanaan tugas-tugas penerbangan yang akan terus berlanjut.

Selain itu terdapat beberapa dampak dan faktor eksternal terhadap *Situation Awareness* menurut Mustopo [4]. Beberapa faktor dan dampak ini menjadi salah satu tantangan untuk penerbangan dalam mencapai dan mempertahankan SA yang baik dalam segala kondisi dan situasi. Beberapa faktor eksternal, meliputi:

1. Stres, Beberapa faktor stres yang memberikan dampak pada SA, antara lain:
 - a. Stresor fisik-bising (*noise*), vibrasi, kondisi dingin/panas, cahaya, kondisi atmosfer, jenuh (*boredom*) fatigue, perubahan siklus, gaya graviatsi.
 - b. Stresor Sosial/Psikologis - takut atau cemas, kondisi yang tidak memungkinkan, konsekuensi atau resiko dari situasi yang terjadi, *self-esteem*, progres atau perkembangan karir, beban mental, dan tekanan waktu.

Jumlah stres yang besar dapat memberikan konsekuensi atau resiko negatif, sejalan dengan meningkatnya fungsi otonom fisiologis dan aspek stresor (pengalaman atau situasi yang penuh dengan tekanan) yang menuntut perhatian individu untuk menanganinya. Stresor dapat mempengaruhi SA, karena dapat memperkecil pusat perhatian, mengurangi masuknya informasi dan mengurangi kapasitas *working memory*, kemudian untuk penurunan *working memory* dapat memberikan dampak pada SA tergantung dari sumber daya.

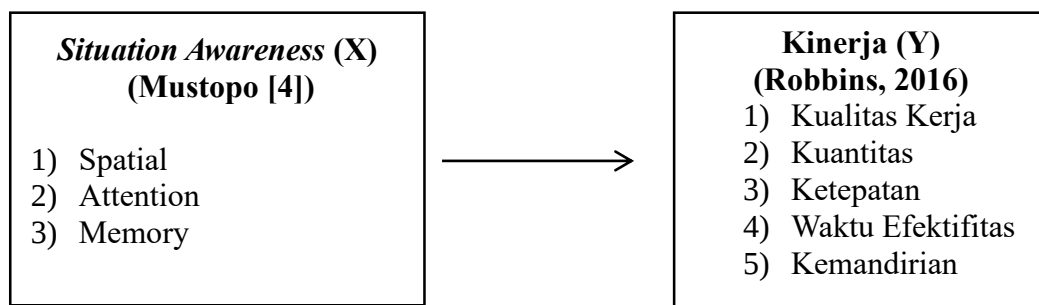
2. System Design, Kurangnya informasi secara pasti dan nyata dapat menimbulkan masalah terhadap SA, akan tetapi terlalu banyak juga informasi dapat menimbulkan masalah yang sama halnya. Rangkaian sistem yang terkait dengan sistem informasi dapat memberikan informasi yang lebih baik tentang situasi yang sepenuhnya. Begitupun sebaliknya, sistem dapat menurunkan tampilan informasi sesuai dengan kebutuhan yang ada.
 - a. Kompleksitas Sistem, Faktor terbesar yang menimbulkan tantangan bagi SA adalah kompleksitas berbagai sistem yang harus dijalankan oleh penerbangan. Kompleksitas sistem dapat memberikan dampak negatif bagi beban kerja maupun SA sejalan dengan jumlah komponen yang harus dikelola.
 - b. Automation, Operator sistem yang bekerja secara automation dilaporkan dapat memperlambat kemampuan untuk mendeteksi kesalahan sistem dan kadang operator jarang sekali mau menerapkan tugas secara manual ketika dihadapkan pada kegagalan automation. beberapa hasil analisis terhadap beberapa kecelakaan penerbangan menunjukkan bahwa umumnya ketika penerbang mengalami kegagalan automation.

Kinerja (*performance*) pada dasarnya adalah apa yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh karyawan. Kinerja juga merupakan hasil kerja, kualitas dan kuantitas yang dicapai seseorang karyawan dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. [5] menyatakan bahwa “kinerja adalah prestasi kerja, efektivitas kerja, hasil kerja, pencapaian tujuan, produktivitas kinerja”. Seseorang karyawan dalam melaksanakan tugas sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya”. Kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Kinerja adalah hasil dari suatu proses yang mengacu dan diukur selama periode waktu tertentu berdasarkan ketentuan atau kesepakatan yang telah ditetapkan sebelumnya kinerja merupakan kuantitas atau kualitas hasil kerja individu atau sekelompok di dalam organisasi dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi yang berpedoman pada norma, standar operasional prosedur,

kriteria dan ukuran yang telah ditetapkan atau yang berlaku dalam organisasi.

Menurut Robbins (2016) dalam [5] Indikator kinerja adalah alat untuk mengukur sejauh mana pencapaian kinerja karyawan. Berikut beberapa indikator untuk mengukur kinerja karyawan adalah: Kualitas Kerja, Kuantitas, Ketepatan Waktu, Efektifitas, dan Kemandirian. Untuk mengoptimalkan kinerja tersebut dibutuhkan kesadaran akan tugas dan tanggung jawab sesuai jobdesknya masing-masing. Akan tetapi selama studi pendahuluan masih ditemukan kurangnya kesadaran atau kepekaan pada petugas unit AMC dan Ground Handling dalam menjalankan tugasnya. Hal tersebut dapat dilihat bawasannya masih terdapat petugas Ground Handling yang mengendarai kendaraan GSE tidak sesuai dengan kecepatan yang di tentukan, masih terdapat petugas GSE yang merokok pada wilayah Airside. Selain itu petugas unit AMC sering kali terlambat dalam melakukan pelayanan *Aviobridge* tidak sesuai dengan prosedur pengoperasian *Aviobridge*. Dimana petugas AMC harus tiba paling lambat 5 menit sebelum rencana kedatangan pesawat dan 5 menit sebelum pintu pesawat ditutup harus sudah standby di *Aviobridge* guna melakukan undocking dan memeriksa keadaan di sekitar area pergerakan *Aviobridge*.

Hal tersebut hendaknya tidak terjadi secara terus-menerus karena akan berdampak pada kelancaran dan keselamatan penerbangan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh *Situation Awareness* terhadap kinerja petugas *Airside* dan mengetahui apa bila terdapat pengaruh seberapa besar pengaruh *Situation Awareness* terhadap kinerja petugas *Airside* di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.



Gambar 1. Kerangka berpikir operasional

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, Hipotesis/ pernyataan dalam bentuk dugaan sementara yang harus dibuktikan kebenarannya terlihat pada Gambar 1 dirumuskan sebagai berikut:

H1: Ada pengaruh *Situation Awareness* (X) terhadap Kinerja Petugas *Airside* (Y) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.

H0: Tidak adanya pengaruh *Situation Awareness* (X) terhadap Kinerja Petugas *Airside* (Y) di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.

Metode Penelitian

Pendekatan penelitian menggunakan metode kuantitatif, dimana subjek penelitian Petugas di Area *Airside* dibatasi hanya 2 peran petugas dari Apron Movement Control (AMC) dan Ground Handling. Sedangkan objek penelitiannya merupakan 2 variabel yang dipilih untuk menguji pengaruh *Situation Awareness* (X) terhadap Kinerja Petugas *Airside* (Y). Populasi dalam penelitian ini adalah Petugas di Area *Airside* Bandar Udara Internasional El-Tari Kupang yang berjumlah. Namun dengan batasan subjek penelitian, terdapat petugas Apron Movement Control berjumlah 14 Orang dan petugas Ground Handling PT. Garuda Angkasa berjumlah 36 Orang. Menurut [7] "Sampling jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel". Dengan kata lain sampling jenuh bisa disebut dengan sensus, dimana seluruh anggota populasi dijadikan sebagai sampel. Sehingga sampel dari penelitian ini yaitu orang petugas AMC dan Ground Handling di Bandar

Udara Internasional El Tari Kupang sebagai sampel terdiri dari 50 orang.

Teknik pengumpulan data menggunakan angket atau kuesioner yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Pernyataan tersebut dapat dipilih dengan skala likert rentang:

1. Sangat Tidak Setuju (STS) dengan skor 1
2. Tidak Setuju (TS) dengan skor 2
3. Netral (N) dengan skor 3
4. Setuju (S) dengan skor 4
5. Sangat Setuju (ST) dengan skor 5

Tabel 1. Desain kuesioner

Kode	Indikator	Pernyataan
Situation Awareness (X)		
X1.1	Spatial	Petugas Airside menerapkan SOP dalam penanganan pesawat dan penumpang
X1.2		Petugas Airside mentaati aturan yang ada di bandar udara
X1.3		Petugas Airside melakukan briefing shift sebelum memulai pekerjaan
X2.1	Attention	Petugas Airside peka terhadap kebutuhan penumpang dan pesawat
X2.2		Hubungan baik terjalin antar petugas AMC dan Ground Handling dalam hal berkoordinasi
X2.3		Petugas AMC dan Ground Handling melakukan koordinasi dalam melayani penumpang dan pesawat
X3.1	Memory	Petugas Airside memiliki lisensi yang sah dari authority
X3.2		Petugas Air mendapatkan Refreshing Course atau training dari masing-masing unit
X3.3		Petugas Airside memiliki sertifikat kompetensi
X3.4		Petugas Airside memahami kondisi darurat saat penanganan penumpang
Kinerja (Y)		
Y1.1	Kualitas Kerja	Petugas Airside mampu menyelesaikan tugas dalam penanganan penumpang dan pesawat
Y1.2		Petugas Airside memenuhi syarat sebagai petugas di airside
Y2.1	Kuantitas	Jumlah Petugas Airside sesuai dengan kebutuhan dalam menjalankan operasional bandar udara
Y2.2		Jumlah Petugas Airside dalam satu shift sesuai kebutuhan
Y3.1	Ketepatan	Petugas Airside berprinsip on time performance dalam pelayanan pesawat
Y3.2		System kehadiran/absensi unit AMC dan Ground Handling yang efektif
Y4.1	Waktu Efektivitas	Petugas Airside memiliki Jumlah jam kerja dan istirahat yang cukup
Y4.2		Petugas Airside efisien dalam waktu penanganan pesawat dan penumpang
Y5.1	Kemandirian	petugas Airside bertanggung jawab dalam pelayanan pesawat dan juga penumpang
Y5.2		Petugas Airside dapat bertanggung jawab terhadap penumpang dan

pesawat yang ditangani

Sumber: Kajian Pustaka, 2023

Setelah kuesioner disebar, dilakukan Uji Instrumen yang terdiri dari uji validitas, uji reliabilitas, dan Uji Normalitas. Ketika semua respon memenuhi syarat analisis, dilanjutkan dengan Teknik analisis deskriptif, regresi linear sederhana, uji T, serta uji koefisien determinasi (R^2). Dari hasil uji analisis regresi linear sederhana, akan diketahui besaran tingkat pengaruh dari tiap variabel independen (bebas) terhadap variabel dependen (terikat). Sedangkan untuk menyimpulkan makna dari analisis regresi tersebut didukung oleh rekap karakteristik responden dan hasil analisis deskriptif. Analisis Deskriptif, bertujuan untuk membantu menjabarkan atau mengurai data agar mudah dipahami. [8] Pengukuran Responden terhadap variabel yang menggunakan metode rata-rata (mean) dan tabel frekuensi. Selanjutnya dihitung juga skala interval jawaban responden yang bertujuan untuk memudahkan interpretasi seperti pada tabel berikut:

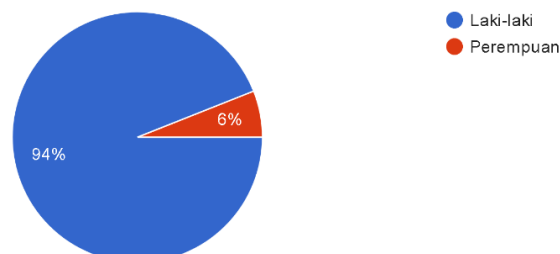
Tabel 2. Pedoman kategori rata-rata skor penilaian responden

Rata- rata skor	Kriteria
1,00 - 1,80	Sangat buruk
1,81 - 2,60	Buruk
2,61 - 3,40	Cukup
3,41 - 4,20	Baik
4,21 - 5,00	Sangat baik

Sumber: [8]

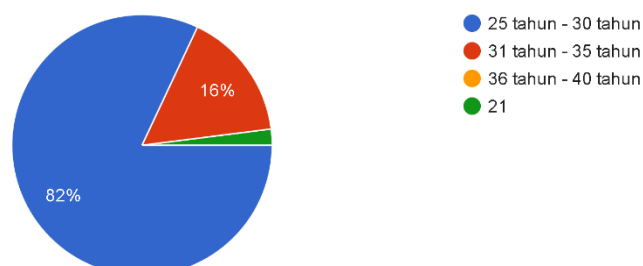
Hasil dan Pembahasan

Jenis Kelamin
50 jawaban

**Gambar 2. Karakteristik berdasarkan jenis kelamin**

Sumber: Data primer yang diolah (2024)

Usia
50 jawaban

**Gambar 3. Karakteristik berdasarkan usia**

Sumber: Data primer yang diolah (2024)

Berdasarkan Karakteristik Responden Pada Gambar 2 dan Gambar 3, responden didominasi oleh petugas Laki – laki usia produktif 21-35 tahun. Dari isian kuesioner responden tersebut didapat hasil Uji Instrumen penelitian dan analisis regresi linear sederhana sebagai berikut.

Tabel 3. Hasil uji validitas *Situation Awareness*

Kode Pernyataan	R hitung	R tabel	Nilai signifikasi	keterangan
X1.1	0,883	0,278	0,000	Valid
X1.2	0,854	0,278	0,000	Valid
X1.3	0,883	0,278	0,000	Valid
X2.1	0,931	0,278	0,000	Valid
X2.2	0,875	0,278	0,000	Valid
X2.3	0,908	0,278	0,000	Valid
X3.1	0,781	0,278	0,000	Valid
X3.2	0,846	0,278	0,000	Valid
X3.3	0,900	0,278	0,000	Valid
X3.4	0,908	0,278	0,000	Valid

Sumber: Data yang diolah oleh (2024)

Tabel 4. Hasil uji validitas kinerja

Butir pertanyaan	R hitung	R tabel	Nilai signifikasi	keterangan
Y1.1	0,663	0,278	0,000	Valid
Y1.2	0,877	0,278	0,000	Valid
Y2.1	0,919	0,278	0,000	Valid
Y2.2	0,890	0,278	0,000	Valid
Y3.1	0,917	0,278	0,000	Valid
Y3.2	0,859	0,278	0,000	Valid
Y4.1	0,893	0,278	0,000	Valid
Y4.2	0,887	0,278	0,000	Valid
Y5.1	0,580	0,278	0,000	Valid
Y5.2	0,586	0,278	0,000	Valid

Sumber: Data yang diolah oleh (2024)

Berdasarkan Tabel 3 dan 4 di atas, maka dapat diketahui hasil isian instrumen penelitian menunjukkan nilai $r \text{ tabel} \leq r \text{ hitung}$ bahwa setiap item pernyataan Valid.

Tabel 5. Hasil uji reliabilitas

No	Variabel	Nilai Cronbach Alpha	keterangan
1.	Situation Awareness (X)	0,962	Reliabel
2.	Kinerja (Y)	0,967	Reliabel

Sumber: Data yang diolah oleh (2024)

Sedangkan dari Uji realibilitas, di ketahui *Cronbrach's Alpha* masing – masing $> 0,6$. Sehingga berdasarkan hasil tersebut maka instrumen penelitian ini reliable/ handal dan dapat dilanjutkan ke tahap uji Normalitas.

Tabel 6. Hasil uji normalitas

		One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test				
		Situation awarness	penaruh kinerja petuas	Unstandardized Residual	Unstandardized Residual	Unstandardized Predicted Value
N		50	50	50	50	50
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	45.3800	45.4800	.0000000	.0000000	45.4800000
	Std. Deviation	3.96870	2.84454	2.84318101	2.84318101	.08803573
Most Extreme Differences	Absolute	.218	.263	.249	.249	.218
	Positive	.132	.137	.124	.124	.218
	Negative	-.218	-.263	-.249	-.249	-.132
Test Statistic		.218	.263	.249	.249	.218
Asymp. Sig. (2-tailed)		.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

Sumber: Olah data Peneliti (2024)

Hasil uji Kolmogorov Sminov, menunjukan nilai signifikan sebesar 0,249 untuk normalitas. Ini menunjukan bahwa tingkat signifikasn lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa varialbel residual memiliki distribusi yang mendekati normal. Dengan diterimanya semua syarat uji regresi linear sederhana, dapat dilanjutkan tahap berikutnya yakni Analsis regresi linear sederhana dengan hasil sebagai berikut.

Tabel 7. Analisis output regresi linier sederhana

		Coefficients ^a				Collinearity Statistics	
		Unstandardized Coefficients	Std. Error	Standardized Coefficients	t	Sig.	
Model	B			Beta			Tolerance
1 (Constant)	7.091	1.779			3.986	.000	
Situation awarness	.811	.052		.914	15.645	.000	1.000
							VIF

a. Dependent Variable: penaruh kinerja petuas

Sumber: Olah data Peneliti (2024)

Tabel di atas disajikan koefisien dari persamaan regresi. Oleh karena itu, persamaan regresinya dapat dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = a + bx$$

$$Y = 7,091 + 0,811x$$

Persamaan tersebut dapat diterjemahkan :

- Konstanta a sebesar 7,091, mengandung arti bahwa nilai konsisten variabel peningkatan pengawasan (Y) adalah sebesar 7,091
- Koefisien regresi x sebesar 0,811 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 nilai Situation Awareness, maka nilai Kinerja meningkat juga sebesar 0,811. Koefisien regresi tersebut bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa arah Pengaruh Situation Awareness terhadap kinerja Petugas Airside adalah Positif.

Sedangkan untuk Uji T, penetapan kriteria T tabel untuk taraf signifikan 5% adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned} T \text{ tabel} &= (a/2; n-k-1) \\ &= (0,05/2; 50-1-1) \\ &= (0,025; 48) \\ &= 1.920 \end{aligned}$$

Berdasarkan Tabel 7, keputusan diambil bahwa hasil uji menunjukkan nilai signifikan Pengaruh *Situation Awareness* Terhadap Kinerja Petugas *Airside* adalah $0,000 < 0,05$, dan nilai T hitung sebesar 15,654 lebih besar dari T tabel yaitu 1.920. oleh karena itu, H1 diterima dan H0 ditolak, yang berarti terdapat Pengaruh *Situation Awareness* Terhadap Kinerja Petugas *Airside*. Uji T merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah, yaitu yang menanyakan hubungan antara dua variabel atau lebih. Rancangan pengujian hipotesis digunakan untuk mengetahui korelasi dari kedua variabel yang diteliti.

Tabel 8. Hasil uji koefisien determinasi (R square)

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.914 ^a	.836	.833	2.91450
a. Predictors: (Constant), <i>Situation awarness</i>				
b. Dependent Variable: penaruh kinerja petuas				

Sumber: Hasil analisis (2024)

$$\begin{aligned} KD &= R^2 \times 100\% \\ &= (0,914)^2 \times 100\% \\ &= 83,6\% \end{aligned}$$

Koefisien determinasi nilai R square sebesar 0,836 berdasarkan tabel 8. Sehingga dapat disimpulkan variabel independen *Situation Awareness* (X) pada desain kuesioner ini dapat dinilai pengaruhnya terhadap Kinerja (Y) sebesar 83,6%. Besar pengaruh tersebut dapat dijelaskan dari analisis deskriptif, yakni kecenderungan responden mengisi tiap pernyataan kuesioner sebagai berikut.

Tabel 9. Rekap hasil analisis deskriptif

Kode	Indikator	Mean	Kategori	Kode	Indikator	Mean	Kategori
Situation Awareness (X)				Kinerja (Y)			
X1.1	Spatial	3,54	Baik	Y1.1	Kualitas	3,92	Baik
X1.2		3,54	Baik	Y1.2	Kerja	3,5	Baik
X1.3		3,4	Baik	Y2.1	Kuantitas	2,8	Cukup
X2.1	Attention	2,86	Cukup	Y2.2		3,18	Cukup
X2.2		3,5	Baik	Y3.1	Ketepatan	3,38	Cukup
X2.3		3,5	Baik	Y3.2		3	Cukup
X3.1	Memory	3,48	Baik	Y4.1	Waktu	3,18	Cukup
X3.2		3,38	Cukup	Y4.2	Efektivitas	3,26	Cukup
X3.3		3,42	Baik	Y5.1	Kemandirian	4,06	Baik
X3.4		2,98	Cukup	Y5.2		4,08	Baik
Rata - rata		3,36	Cukup	Rata - rata		3,436	Baik

Sumber: Hasil analisis, 2024

Berdasarkan tabel hasil rekap analisis deskriptif diatas, terlihat kecenderungan responden menilai Situation Awareness dari petugas di Area Airside rata – rata cukup. Dimana sub indikator yang berkategori Cukup diharapkan dapat ditingkatkan seperti:

X2.1 = Perhatian lebih dalam kepekaan Petugas Airside terhadap kebutuhan penumpang dan pesawat

X3.2 = Mengingat teori/ standar lewat Refreshing Course atau training yang didapatkan Petugas Airside dari masing-masing unit

X3.4 = Mengingat teori/ standar normal kondisi di Airside, agar dalam kondisi darurat Petugas Airside paham alur penanganan penumpang

Sedangkan kecenderungan responden menilai Kinerja Petugas Airside Bandar Udara Internasional El Tari Kupang rata -rata Baik. Namun ada lebih banyak sub indikator yang perlu ditingkatkan untuk hasil kerja di Airside lebih baik lagi, yakni:

Y2.1 = Kuantitas/ Jumlah Petugas Airside yang sesuai dengan kebutuhan operasional bandar udara

Y2.2 = Kuantitas/ Jumlah Petugas Airside dalam satu shift yang sesuai kebutuhan

Y3.1 = Ketepatan penerapan prinsip On Time Performance dalam pelayanan pesawat oleh Petugas Airside

Y3.2 = Ketepatan efektifitas sistem kehadiran/absensi unit AMC dan Ground Handling

Y4.1 = Waktu efektif Petugas Airside dalam jumlah jam kerja dan istirahat yang cukup

Y4.2 = Waktu efektif Petugas Airside dalam efisiensi penanganan pesawat dan penumpang

Perpaduan hasil olahan data karakteristik responden, analisis regresi linear, dan analisis deskriptif, didapatkan pembahasan yang dapat menjelaskan temuan Situation Awareness yang mempengaruhi kinerja Petugas di Area *Airside* Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Dimana Sebagian besar populasi laki-laki berusia produktif 21 – 35 tahun sangat memahami pengaruh kesadaran situasional terhadap penilaian kinerja petugas di area airside sebesar 83,6%. Pengaruh tersebut dapat terlihat dari kepedulian responden untuk mendorong Perhatian (*Attention*), dan Mengingat (*Memory*) situasi pada saat kondisi dinamis di Area Airside lebih baik lagi. Hal ini dapat dilakukan dengan cara meningkatkan kinerja Petugas Airside, mulai dari penempatan jumlah petugas yang proporsional, pemenuhan standar *On Time Performance*, disiplin petugas, manajemen waktu penanganan pesawat & penumpang, hingga manajemen waktu jam kerja & istirahat petugas lebih efektif.

Pembahasan diatas masih terbatas pada subjek, objek, dan waktu penelitian, diperlukan subjek penelitian yang lebih lengkap antar unit dan lintas perusahaan yang beroperasi di area airside seperti *Avsec*, *Ramp Dispatcher*, *Marshaller*, PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran), dst. Objek penelitian juga perlu dispesifikasi antara area airside terminal penumpang dan kargo. Serta waktu penelitian juga perlu dibandingkan antara *low season* (saat volume penumpang/ kargo sedikit) dan *high season* (saat volume penumpang/ kargo tinggi), agar penilaian kinerja yang dinilai oleh responden lebih akurat dan handal untuk dipertimbangkan kebijakannya.

Kesimpulan

Responden penelitian yang didominasi laki-laki berusia produktif 21-35 tahun yang Sebagian besar berperan sebagai Petugas Ground Handling PT Garuda Angkasa dan Sebagian kecil dari Petugas AMC (*Apron Movement Control*) PT Angkasa Pura 1, memahami pengaruh *Situation Awareness* terhadap kinerja petugas di area *airside* Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. Didapatkan hasil analisis regresi linear sederhana bahwa dengan desain kuesioner penelitian ini, sebesar 83,6% mewakili faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja petugas area airside hanya dari variabel Kesadaran Situasional. Sedangkan sisanya sebesar 16,4% dipengaruhi faktor lain.

Pengaruh tersebut mendeskripsikan bahwa pada faktor kesadaran situasional, terdapat kemampuan *spatial* petugas *airside* yang perlu dipertahankan dan beberapa indikator pada kemampuan *Attention* dan *Memory* perlu ditingkatkan melebihi standar operasional di *airside*. Agar capaian kinerja petugas *airside* khususnya kuantitas, ketepatan, dan waktu efektivitas dapat proporsional dan tertib melebihi

standar prosedur operasional *airside*, demi menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan.

Daftar Pustaka

- [1] Kementerian Perhubungan. 2017. *KP 038 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service*. Indonesia Paten 38.
- [2] Winter, J. C., Eisma, Y. B., Cabrall, C. D., Hancock P. A., Stanton, N. A. 2019. Situation awareness based on eye movements in relation to the task environment. *Cognition, Technology and Work*, vol. 21, no. 1, pp. 99-111.
- [3] Jumlad, W. 2021. Situation Awareness Pada Aktivitas Kerja Petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (Pkp-Pk) Bandar Udara Adi Soemarmo. *Jurnal Manajemen Dirgantara*, vol. 14, no. 2, pp. 275-282.
- [4] Mustopo, W. I. 2017. FAKTOR LINGKUNGAN, DAN PSIKOLOGIS DALAM MEMAHAMI SITUATION AWARENESS PENERBANG. Available: <https://himpsijaya.org/artikel/psikologis-dalam-memahami-situation-awareness-penerbang/> [diakses 25 November 2024].
- [5] Sinambela L. P., Sinambela, S. 2019. *Manajemen Kinerja: Pengelolaan, Pengukuran, dan Implikasi Kinerja*. PT Rajagrafindo Persada, Depok.
- [6] Bintoro, dan Daryanto. 2017. *Manajemen Penilaian Kinerja Karyawan*. Gava Media, Yogyakarta.
- [7] Sugiono. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Alfabeta, Bandung.
- [8] Siregar, S. 2018. *Statistika deskriptif untuk penelitian : dilengkapi perhitungan manual dan aplikasi SPSS versi 17*. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- [9] Ferdinand, A. 2014. *Metode Penelitian Manajemen*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.