

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkonomian indonesia tumbuh dan berkembang di dalam tren prekonomian dunia yang cenderung stagnan dan bahkan menurun. Hal ini disebabkan karena alur jasa dan barang di indonesia yang terus terjadi dan cenderung besar menyebabkan likuiditas di masyarakat terus terjadi. Salah satu unsur yang menjamin terus berkembangnya perekonomian indonesia yang lancar adalah transportasi, terutama transportasi barang dan jasa. Namun bukanlah indonesia jika tidak memiliki kekurangan atau ketidaksempurnaan dalam proses perekonomian. Perekonomian indonesia selain tumbuh diatas tingkat konsumsi yang tinggi juga tumbuh dari ketidak-siapan dan ketidakterediaan sarana dan prasarana yang kurang memadai dalam menampung segala permintaan pasar.

Transportasi menciptakan guna tempat dan guna waktu, karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal, selain dari itu barang tersebut diangkut cepat sehingga sampai di tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan. Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan, jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu, jasa transportasi itu dikatakan *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya

permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat.

Salah satu jalur transportasi yang paling diminati dan memiliki mobilitas tinggi bagi perekonomian Indonesia tentunya adalah transportasi udara. Transportasi jenis ini menjadi primadona di Indonesia karena wilayah Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau yang terpisah oleh perairan baik laut maupun sungai.

Morlok (1988) mengemukakan bahwa akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumber daya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Dari dasar tersebut dapat ditarik sebuah penjelasan bahwa antara satu wilayah dan wilayah lain memiliki ketergantungan atas suatu hal. Pertukaran yang terjadi diawali dengan proses penawaran dan permintaan atas suatu barang ataupun jasa.

Menurut James D. Thompson (Handoko, 2003:196) hubungan antar suatu wilayah akan menimbulkan, Saling ketergantungan timbal balik (reciprocal interdependence), merupakan hubungan memberi dan menerima antar satuan organisasi. Pada kenyataannya, perkembangan sarana transportasi udara ini kurang diikuti oleh kewaspadaan dari para regulator (Pemerintah) karena kepentingan dan pengaruh kuat dari pengusaha bisnis penerbangan (Wiradipradja, 2006). Keselamatan industri penerbangan bukanlah hanya dipengaruhi oleh satu jenis individu, namun di pengaruhi oleh otoritas penerbangan, maskapai bahkan

ground handling sekalipun. Salah satu asas dalam penyelenggaraan penerbangan secara universal adalah asas adil dan merata yang dimaksudkan agar penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata tanpa diskriminasi kepada segenap lapisan masyarakat.

Jika melihat pada Pasal 37 Chicago Convention 1944 maka dapat dijelaskan bahwa salah satu standar keselamatan penerbangan adalah adanya komunikasi antara Pilot dengan petugas air traffic control. *Air Traffic Control* memiliki tugas utama sebagai pemandu lalu lintas udara yang tercantum di dalam Annex 2 dan Annex 11 Chicago Convention 1944, yaitu mencegah tabrakan antar pesawat udara, mencegah tabrakan pesawat udara dengan obstacle, mengatur arus lalu lintas pesawat udara yang aman, cepat dan teratur.

Pengatur lalu lintas udara atau yang lebih dikenal dengan istilah *Air Traffic Controller (ATC)* merupakan sebuah jenis pekerjaan yang hanya bisa dilakukan oleh ahli yang sebelumnya telah memperoleh pendidikan khusus setara Diploma 2. Seperti halnya dengan akuntan publik, ATC juga mengalami proses sertifikasi yang berjalan ketat dan akan terus dicek dalam kurun waktu tertentu. Posisi ATC saat ini menjadi semakin berat karena minimnya sumber daya untuk mempermudah kerja mereka. Mulai dari sumber daya manusia berupa kurangnya petugas ATC hampir di seluruh Indonesia yang mencapai 800 orang hingga minimnya sistem navigasi yang terdapat di bandara-bandara yang tentunya akan menyebabkan peluang terjadinya kecelakaan tersebut menjadi meningkat.

Masih segar di ingatan kita ketika radar Bandara Adisutripto Yogyakarta yang tidak berfungsi selama sejam, sontak hal tersebut membuat heboh pemberitaan di televisi nasional hari itu, seketika langsung kejadian tersebut membuat beberapa pesawat terbang terpaksa harus dipandu menggunakan visual manual menggunakan mata manusia. Hal tersebut tentunya sebuah resiko yang tetap harus diambil oleh ATC, padahal geografis disekitar Bandara Adisutripto Yogyakarta terhitung extreme karena dikelilingi oleh gunung Merapi di sebelah utara dan perbukitan Wonosari disebelah timur dan tenggaranya. Hal selanjutnya yang menjadi tanggapan serius adalah ketika jalur penerbangan di langit Yogyakarta benar-benar sudah terlampau padat karena banyaknya pesawat latih milik TNI Angkatan Udara yang sedang mengitari bandara untuk melakukan pelatihan kepada para kadet muda mereka, disaat yang sama pesawat komersial yang rata-rata berpenumpang sekurang kurangnya 200 orang tiap pesawatnya mengantri dan melakukan manuver dengan berputar diatas langit kawasan Kulon Progo. Waktu yang ditempuh pun menjadi lama dan membuat tiap pesawat komersial untuk menunggu lebih dari 15 menit untuk dapat mendarat. Hal ini tentunya membuat mobilitas penumpang dan barang menjadi terhambat, yang menjadi sorotan dan tentunya makian bagi para penumpang adalah kinerja daripada para pengatur lalu lintas ini, karena mereka selalu membiarkan para penumpang yang secara jumlah dan prioritas lebih penting daripada pesawat latih.

Sistem Pengendalian Manajemen atau SPM merupakan topik yang lumrah bagi dunia perekonomian terutamanya dalam dunia keuangan, banyak perusahaan yang berusaha meningkatkan kapabilitas maupun prestasi perusahaan dengan cara

meningkatkan proses dibalik kegiatan perusahaan tersebut. Namun hal berbeda jika merujuk pada responden peneliti, profesi ATC merupakan profesi yang menuntut tingkat kewaspadaan dan tingkat kesiapsiagaan yang tinggi karena berhubungan dengan nyawa manusia di dalamnya, ditambah lagi semenjak berpisahnya Perum LPPNPI AirNav Indonesia dari induk sebelumnya yaitu Angkasa Pura dalam 3 tahun kebelakang. Hal itu dianggap menjadi suatu pertanda belum sempurnanya sistem pengendalian manajemen di perusahaan yang peneliti saat ini.

Kinerja merupakan isu yang menjadi perhatian terhadap ATC saat ini. Kinerja mereka dituntut untuk selalu melakukan penilaian dan keputusan yang tepat disaat semua keterbatasan dan tekanan yang terjadi dilingkungan sekitar terhadap pekerjaan mereka. Kinerja ATC merupakan suatu sistem formal dan terstruktur yang mengukur, menilai, dan mempengaruhi sifat-sifat yang berkaitan dengan pekerjaan, perilaku, dan hasil termasuk tingkat ketidakhadiran. Fokusnya adalah untuk mengetahui seberapa produktif seorang karyawan dan apakah ia bisa berkinerja sama atau lebih efektif pada masa yang akan datang, sehingga karyawan, organisasi, dan masyarakat semuanya memperoleh manfaat. Menurut Robbins (1996) menyatakan bahwa ada tiga kriteria dalam melakukan penilaian kinerja individu yaitu: (a) tugas individu. (b) perilaku individu. (c) dan ciri individu.

Menurut data yang dihimpun oleh penulis, setidaknya 3 hingga 4 error maupun kesalahan dapat terjadi di dunia penerbangan Indonesia ditarik dari jumlah bandara yang begitu banyak di Indonesia. Namun hal tersebut masih

tergolong tinggi karena industri penerbangan adalah industri dimana tidak boleh terjadinya kecelakaan sekecil apapun itu karena berkaitan dengan keselamatan manusia.

Penelitian ini terinspirasi dari penelitian yang dilakukan oleh Budiman, dkk (2013). Dalam menguji analisis beban kerja para Air Traffic Controller untuk mengurangi stress kerja. Kontribusi penelitian ini yaitu untuk mengetahui seberapa besar tuntutan pekerjaan yang dialami ATC serta mengetahui probabilitas terjadinya error kerja. Kemudian dilakukan identifikasi analisis risiko bahaya yang ada pada pekerjaan ATC berdasarkan hasil pengamatan. Berdasarkan penelitian sebelumnya yang telah disebutkan diatas bahwa pengaruh terbesar pada pekerjaan ATC adalah kebutuhan mental, dan performansi, sedangkan kebutuhan fisik bernilai sangat kecil dibandingkan dimensi lainnya. Sehingga diketahui bahwa pekerjaan ATC memiliki beban kerja mental yang cukup besar. Hal ini membuktikan bahwa profesi ATC memiliki tingkat resiko dan tanggung jawab yang besar.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Sistem Pengendalian Manajemen dan Kecerdasan Emosional terhadap Kinerja Staff ATC di Perum LPPNPI AirNav Indonesia dengan Locus of Control sebagai Variabel Pemoderasi “**. Dengan penelitian ini peneliti berharap dapat memperoleh hasil yang sebenarnya mengenai kondisi SDM khususnya dalam profesi ATC di Indonesia. Selanjutnya hal yang menjadi harapan bagi penulis adalah untuk terus mengembangkan ilmu Akuntansi Manajemen secara lebih luas, terutama pada perusahaan jasa yang saat

ini masih jarang di temukan. Variabel yang digunakan oleh peneliti juga terbilang baru dalam akuntansi manajemen serta menggunakan Locus Of Control sebagai variabel pemoderasi agar ditemui keyakinan mengenai hubungan yang pasti apakah variabel independent dan dependen saling memperlemah ataukah memperkuat hubungan keduanya. Hal yang menjadi keunikan sendiri dalam penelitian ini adalah penggunaan sample yang tersebar tetapi dalam ciri yang relatif sama karena sample yang peneliti pilih adalah daerah penyangga yang menjadi penghubung ke daerah yang lebih kurang fasilitasnya. Peneliti menggunakan sample yang bersumber dari ATC di 3 bandara di indonesia yaitu Perum LPPNPI AirNav distrik Bandara Adisutcipto Yogyakarta, Perum LPPNPI AirNav cabang Bandara SAMS Sepinggan Balikpapan dan PT AirNav distrik Bandara Ahmad Yani Semarang. Peneliti menganggap dengan penggunaan sample dari 3 bandara tersebut sudah dapat mencerminkan kondisi kinerja ATC di indonesia secara umum, karena mayoritas Bandara di Indonesia menggunakan peralatan navigasi udara yang serupa dengan bandara diatas.

B. Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, penulis tidak akan membahas terlalu jauh untuk menghindari meluasnya permasalahan dalam penelitian ini. Oleh karena itu permasalahan dalam penelitian ini dibatasi pada sistem pengendalian manajemen, kecerdasan emosional serta *locus of control* yang berhubungan dengan kinerja.

C. Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang penelitian tersebut, maka dapat ditarik permasalahan-permasalahan sebagai berikut :

1. Apakah Sistem Pengendalian Manajemen berpengaruh positif terhadap kinerja Staff ATC di Perum LPPNPI Airnav Indonesia ?
2. Apakah Kecerdasan Emosional berpengaruh positif terhadap kinerja Staff ATC di Perum LPPNPI Airnav Indonesia ?
3. Adakah Locus of Control mempengaruhi sistem pengendalian manajemen terhadap kinerja ATC?
4. Adakah Locus of Control memengaruhi Kecerdasan Emosional terhadap kinerja ATC?

D. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan dari penelitian ini adalah memberikan bukti empiris :

1. Pengaruh positif sistem pengendalian manajemen terhadap kinerja ATC
2. Pengaruh kecerdasan emosional terhadap kinerja ATC
3. Pengaruh positif *Locus of Control* terhadap kinerja petugas ATC
4. Mengetahui apakah Locus of Control dapat berperan sebagai penghubung antara Emotional Intelligence, SPM terhadap kinerja ATC

E. MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, diantaranya :

1. Bagi peneliti, penelitian ini merupakan salah satu langkah dalam mengembangkan, menerapkan serta melatih berpikir secara ilmiah berbasis kejadian yang sedang terjadi di lingkungan sekitar, serta membuat peneliti menjadi pribadi yang senantiasa peka terhadap permasalahan dan berusaha untuk menyelesaikan atau paling tidak memberikan gagasan agar dapat terselesaikan. Hal kedua adalah membuat peneliti mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja karyawan secara umum agar kedepannya peneliti dapat mengimplementasikannya di dunia kerja.
2. Bagi dunia penerbangan nasional khususnya Departemen Perhubungan atau Perum LPPNPI Airnav Indonesia menjadi motivasi untuk dapat meningkatkan pelayanannya kepada seluruh pengguna jasa tanpa adanya batasan atau kesalahan. Kemudian dapat menjadi rujukan yang nyata mengenai kondisi yang terjadi dan dapat dicari jalan keluarnya sebelum mengeluarkan investasi yang tidak tepat sasaran.