

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Desember 2019 adalah awal perubahan besar bagi seluruh warga dunia, dimana virus SARS-CoV-2 mulai ditemukan pertama kali dan menjadi wabah dikota Wuhan propinsi Hubei, China. Penyebaran terjadi sangat cepat menuju luar wilayah China, dimulai dari Thailand, Jepang dan dilanjutkan hampir merata diseluruh negara. Indonesia melaporkan kasus ini pertama kali pada bulan Maret 2020, yang kemudian pada bulan April sudah menyebar ke 34 propinsi. Virus SARS-CoV-2 yang kemudian dikenal dengan Covid-19 menginfeksi bagian system pernafasan pada manusia. Infeksinya menyebabkan berbagai keluhan kesehatan bahkan tidak sedikit angka kematian yang ditimbulkan. WHO melaporkan sampai dengan Agustus 2021 jumlah korban jiwa diseluruh bagian dunia mencapai 4,490 juta akibat virus ini (WHO 2021).

Virus Covid-19 menjadi pandemi yang cukup menakutkan, selain perang dingin antar beberapa negara yang berlangsung sampai dengan saat ini. Masing masing negara melakukan berbagai kebijakan dan langkah pencegahan serta perluasan jangkauan virus sampai dengan saat ini. Istilah *lockdown* menjadi hal yang biasa didengar dalam pelaporan selama pandemi berlangsung. Lockdown dibeberapa negara dilakukan dengan cara menutup akses masuk antar negara dan pergerakan orang antar wilayah. Indonesia sendiri melakukan banyak bentuk pertahanan secara internal, mulai dari belajar dan bekerja dari rumah yang dikenal

sebagai *work from home*, Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (*PPKM*), sampai dengan program vaksin dan *booster* diberikan bagi seluruh warga negara tanpa kecuali.

Adanya kebijakan dari masing masing negara selama pandemi Covid-19 ini, menimbulkan dampak yang besar, mulai dari sektor pendidikan, politik sampai yang terbesar adalah disektor ekonomi, dimana terjadi penurunan produk domestik bruto -5,32 pada laju Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan II 2020 (Statistik, bps.go.id 2021). Transportasi adalah penunjang utama dalam perkembangan perdagangan dan dan juga laju perputaran ekonomi. Penutupan akses masuk antar negara, menyebabkan penurunan jumlah ekspor dan impor barang, perdagangan, angka perjalanan dan pariwisata. Industri transportasi udara adalah salah satu industri yang terdampak cukup besar. Laporan *International Civil Aviation Safety Organization* menuliskan penurunan *revenue* sampai dengan 300 USD Miliar dan 2.703 Miliar jumlah penumpang pada tahun 2020 dialami oleh airlines didunia (ICAO, Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation 2022). Dampak besar ini dapat dilihat dari beberapa airline yang harus melakukan pemutusan hubungan kerja para pegawai, mengurangi dan menutup sejumlah rute penerbangan, sampai dengan menutup total operasional karena *bankrupt* seperti Thai Airways, Norwegian Air dan Virgin Atlantic.

Pergerakan yang menuju arah positif selama Covid-19 mulai terlihat pada awal tahun 2022. Terselenggaranya pertemuan KTT G20 dengan fokus utama "*Recover Together, Recover Stronger*" membuka peluang yang besar bagi pertumbuhan dan pergerakan ekonomi dunia dalam upaya memulihkan keadaan pasca pandemi. Semua elemen masyarakat yang ada di Indonesia dan juga dunia

mulai untuk bangkit dengan memperbaiki lingkungan sekitar yang terdampak. Putaran ekonomi yang cukup signifikan ditandai dengan dibukanya akses antar daerah dan juga negara. Hal ini membawa dampak yang begitu sangat besar pada industri transportasi udara yang terpuruk selama ini.

Pergerakan orang dalam menggunakan transportasi udara mulai mengalami kenaikan, meski dikatakan tidak signifikan, karena harus melewati adaptasi dengan protokol kesehatan yang cukup ketat didalam dan luar negeri. Pada tahun 2022 ini jumlah penumpang pesawat udara didunia mengalami kenaikan 32% sampai 34% daripada tahun 2020 yang mengalami penurunan 60% dari jumlah penumpang pesawat udara sebelum pandemi berlangsung (ICAO, Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis 2022). Data lebih spesifik di Indonesia didapatkan dari Badan Pusat Statistik, selama Januari-Agustus 2023 terdapat kenaikan jumlah penumpang pesawat udara pada penerbangan domestik sampai dengan 41,6 juta dan penerbangan internasional 9,9 juta orang, yang mengalami kenaikan 22,46% dan 212,55% dari pada tahun 2022. (Statistik, Badan Pusat Statistik 2023) Kenaikan pengguna transportasi udara ini masih bersifat fluktuatif, karena masih beriringan dengan perang yang terjadi antara Rusia-Ukraina dan yang terbaru adalah Israel-Palestina, yang akan berdampak pada perubahan rute dan jalur penerbangan internasional. Kenaikan harga bahan bakar pesawat yang berdampak pada harga tiket, serta inflasi di beberapa negara juga menjadi penyumbang terbesar naik turunnya pengguna transportasi udara. Prediksi kestabilan penerbangan didunia *International Air Transport Assosiation* menuliskan bahwa, penerbangan domestik dimasing masing negara akan pulih

keseluruhan pada tahun 2024 dan penerbangan internasional baru akan pulih pada tahun 2025. (IATA 2022)

Kegiatan dalam industri transportasi udara yang bisa dikatakan belum stabil ini, ternyata tidak menurunkan jumlah pencari kerja bagi para peminatnya. Berbeda dengan pergerakan ekonomi didunia penerbangan pasca pandemi yang perlahan, berbanding terbalik dengan para peminat lapangan kerjanya yang masih cukup tinggi. Sebagai contoh; profesi awak kabin atau yang dikenal dengan pramugari dan pramugara menjadi urutan kedua setelah profesi penerbang masih menjadi target paling tinggi. Ini dapat dilihat dari bertambahnya jumlah penerbitan sertifikat awak kabin pada tahun 2019 sampai dengan 2022 oleh negara. Buletin tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menuliskan adanya penerbitan sertifikat baru bagi awak kabin ditahun 2020 sekitar 0,80%, tahun 2021 1,80% dan pada tahun 2022 0,52%. Hal ini menunjukkan bahwa, meski dengan persentase rendah, proses penerimaan awak kabin masih tetap berlangsung selama ini, terlebih lagi pada tahun 2021 dan 2022 Indonesia mendapat tambahan 5 Airlines baru pada penerbangan berjadwal dan 4 airlines baru pada penerbangan tidak berjadwal (*charter*), selain itu proses penerimaan awak kabin di Indonesia juga lebih diwarnai oleh beberapa airlines asing seperti Singapore Airlines, Emirates dan Qatar Airways yang melakukan proses rekrutmen semenjak awal tahun 2022 sampai dengan sekarang.

Awak kabin dikatakan sebuah profesi yang menarik dan menjanjikan, mulai dari *travelling* sambil bekerja sampai dengan *take home pay* yang cukup tinggi, membuat cukup banyak persaingan dan seleksi dalam proses penerimaannya. Menjadi seorang awak kabin dikatakan bukan hal yang mudah. Pendidikan dan

pelatihan menjadi tahapan yang harus dilalui untuk mendapatkan lembar sertifikat layak dan valid terbang.

Peluang ini dibaca dengan seksama oleh para pemilik modal, untuk mendirikan lembaga diklat yang memfasilitasi para peminat kerja sebagai awak kabin. Dengan memperoleh ijin dan akreditasi oleh Dinas Pendidikan atau Dinas Tenaga Kerja banyak lembaga diklat didirikan oleh pihak umum atau swasta. Pada umumnya lembaga diklat yang memberikan pelatihan bagi calon awak kabin hanya mampu menyampaikan 70% sampai dengan 80% lulusan diterima bekerja sesuai pengharapan yang ada. Dicontohkan dikota Yogyakarta tiga dari empat lembaga diklat yang memberikan pelatihan yang sama, menyatakan bahwa lulusan sudah banyak bekerja di Airlines besar sebagai bentuk promosi untuk menarik peserta didik disetiap tahun ajaran baru yang akan berlangsung.

Adanya kenyataan ini, lembaga pendidikan dan pelatihan memiliki tantangan baru, dalam menarik peminat dan juga berusaha lebih ekstra dalam upaya mencetak lulusan yang memiliki kompetensi cukup dan memiliki modal dasar sebagai calon awak kabin. Lulusan yang dihasilkan diharapkan mampu bersaing dalam mengisi kebutuhan industri transportasi udara, yang nantinya mampu menjadi awak kabin yang profesional. Tenaga kerja yang profesional adalah apabila seseorang mampu mempraktikkan keahliannya secara teori ataupun aktual, dimana keahlian tersebut diperoleh melalui pendidikan yang panjang dan intensif. (Bertens 2020, 13). Berbicara tentang diklat yang diterima oleh calon tenaga kerja yang *professional*, tidak akan terlepas dari program pelatihan atau *training* program yang telah diperolehnya. Apakah pendidikan dan pelatihan yang telah dilakukan, dapat menunjang disaat berada didunia kerja atau tidak.

Pada dasarnya bahwa lembaga diklat yang banyak berdiri ini, hanya sedikit membantu dalam mencetak calon awak kabin. Hal ini dikarenakan disaat proses *recruitment* yang dilakukan salah satu Airlines contohnya, memiliki *standart* sesuai dengan yang menjadi target *company profile* masing masing. Disaat Airlines mendapatkan calon awak kabinnya untuk bekerja pada perusahaannya, pendidikan dan pelatihan akan diberikan langsung oleh Airlines yang sudah sesuai dengan ICAO *Document* atau Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Indonesia. Kenyataan yang ada, tidak menyurutkan para pemilik lembaga diklat untuk tetap berlomba lomba menarik peserta pelatihan. Lembaga diklat berusaha memenuhi persyaratan untuk memberikan pendidikan terbaik yang sudah tertuang di ICAO *Document* atau CASR 121 *Subpart N*. Sebagai tambahannya, lembaga diklat menggunakan Standar Kompetensi Nasional yang dimiliki Republik Indonesia untuk menyesuaikan kurikulum yang digunakan sebagai acuan dari hasil kegiatan pendidikan dan pelatihan yang dilakukan. Selanjutnya banyaknya lembaga diklat yang berada diluar Airlines ini, akhirnya berfungsi sebagai sarana pembantu untuk mempersiapkan pondasi dasar, yang kemudian menyalurkan para pesertanya menjadi seorang awak kabin.

Karena memang pada dasarnya belum ada kolaborasi sendiri dari pemerintah atas penerbitan sertifikat kompetensi seorang awak kabin. Penerbitan *Flight Attendant Certificate* atau biasa disebut dengan FAC di Indonesia, sampai dengan saat ini masih dipegang oleh Dirjen Perhubungan Udara, sedangkan diketahui bahwa ijin terselenggaranya kegiatan lembaga diklat *non Airlines* ini diberikan oleh Dinas Pendidikan dan Dinas Tenaga Kerja, secara tidak langsung

diketahui bahwa pendidikan yang dilakukan pada lembaga diklat non Airlines ini sebenarnya tidak begitu diperlukan.

Lembaga diklat dalam promosi menarik peserta, menawarkan kurikulum pelatihan yang dikemas dalam satu kesatuan *training program*. Kurikulum sebagai calon awak kabin akan diberikan dalam serangkaian kegiatan yang akan dilakukan sama persis dengan pendidikan dan pelatihan yang dilakukan Airlines, yang mana membutuhkan biaya cukup tinggi yang akan dibebankan pada peserta. Persaingan antar lembaga diklat ini, tidak bisa dianggap hal yang mudah, sehingga dapat dikatakan bahwa lembaga akan berusaha semaksimal mungkin untuk menjaga eksistensi dan akreditasi yang telah diperoleh.

Pandemi Covid-19 ini membawa dampak yang luar biasa pada beberapa lembaga diklat calon awak kabin yang berada di beberapa kota di Indonesia. Penurunan jumlah peminat atau peserta cukup dirasakan selama beberapa tahun terakhir ini. Dampak yang signifikan juga dirasakan oleh lembaga diklat P3NUSANTARA. Pada tahun 2021-2022 lembaga ini mendapatkan peserta diangka 24, dan berurutan ditahun 2022-2023 menurun lebih jauh hanya berada diangka 21 peserta. Keadaan ini berbanding terbalik pada tiga tahun yang lalu, dimana P3NUSANTARA pada setiap angkatannya mendapatkan jumlah peserta sampai dengan minimal 60 disetiap tahunnya.

Penurunan jumlah peserta diklat masih dirasakan sampai dengan tahun 2023-2024 oleh P3NUSANTARA, peserta diklat pada *batch* 76 ini hanya berjumlah 32. Kendala lain juga sedang dialami oleh P3NUSANTARA, diperoleh data bahwa jumlah alumni dari angkatan dua tahun terakhir masih cukup banyak yang belum

mendapatkan pekerjaan sebagai awak kabin atau bekerja didunia pelayanan jasa lainnya. Dicontohkan alumni peserta diklat *batch* 74 yang lulus ditahun 2022, terdapat 8 alumni belum tersalurkan dan mendapatkan pekerjaan yang sesuai diharapkan, dan *batch* 75 terdapat 6 alumni peserta masih dalam kondisi yang sama.

P3NUSANTARA selama beroperasi dalam dunia pendidikan dan pelatihan ini, mengimplementasikan Kurikulum Awak Kabin Berbasis Kompetensi yang dikemas dalam sebuah *training* program, sehingga peserta akan mendapatkan bekal cukup untuk menjadi calon awak kabin. Kurikulum yang diimplementasikan ini, telah menjembatani kurang lebih 1123 alumninya bekerja ditempat yang sesuai. Melihat fenomena penurunan yang dialami oleh P3NUSANTARA ini, membuat penulis ingin menganalisa lebih jauh atas permasalahan yang ada dengan tetap fokus pada peserta diklat yang telah belajar dengan menggunakan Kurikulum Awak Kabin Berbasis Kompetensi dihasilkan. Oleh karena itu evaluasi kurikulum dalam rangkaian *training program* yang dimiliki oleh lembaga ini, menurut penulis perlu dilakukan pengukuran dan analisa yang lebih jauh, agar diharapkan nantinya dapat membantu mengatasi permasalahan yang terjadi.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang dituliskan diatas, secara umum penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah, yaitu:

- 1) Adanya persaingan yang cukup ketat pasca pandemi Covid-19 antar lembaga diklat dalam menarik minat dan mempersiapkan peserta didiknya dalam usaha memenuhi kebutuhan lapangan kerja sebagai calon awak kabin



- 2) Penurunan jumlah peserta diklat pada setiap tahun angkatan, yang dimulai dari tahun 2021 sampai dengan 2024
- 3) Belum terukurnya Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi dalam rangkaian training program yang dimiliki P3NUSANTARA
- 4) Belum terukurnya kepuasan peserta diklat yang telah mengikuti dan belajar menggunakan Kurikulum Awak Kabin Berbasis Kompetensi
- 5) Belum terukurnya hasil belajar peserta diklat yang telah mengikuti dan belajar menggunakan Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi
- 6) Belum terukurnya hasil belajar dalam bentuk perubahan perilaku peserta diklat yang telah mengikuti dan belajar menggunakan Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi, dan
- 7) Masih tingginya angka peserta atau alumni diklat yang belum tersalurkan untuk bekerja

### **1.3 Batasan Masalah**

Penelitian ini akan dibatasi pada kegiatan *evaluasi implementasi kurikulum pelatihan berbasis kompetensi* pada *training* program yang dimiliki dengan menggunakan model evaluasi empat tahap Kirkpatrick pada *Lembaga Diklat Awak Kabin P3NUSANTARA* yang terletak dikota Yogyakarta.

#### 1.4 Rumusan Masalah

Dari latar belakang masalah yang ada mengenai penelitian “Evaluasi Implementasi Kurikulum Awak Kabin Berbasis Kompetensi Diklat Awak Kabin P3 Nusantara Yogyakarta” diperoleh rumusan masalah sebagai berikut:

- 1) Bagaimana reaksi peserta diklat angkatan 76 terhadap Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi pada *training* program Lembaga Diklat P3NUSANTARA yang telah dilakukan?
- 2) Bagaimana pembelajaran peserta diklat angkatan 76 di Lembaga Diklat P3NUSANTARA setelah belajar menggunakan Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi?
- 3) Bagaimana perubahan perilaku peserta diklat angkatan 76 di Lembaga Diklat P3NUSANTARA setelah belajar menggunakan Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi?
- 4) Bagaimana hasil peserta diklat angkatan 76 di Lembaga Diklat P3NUSANTARA yang telah menggunakan Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi?

## 1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini merupakan bentuk jawaban dari rumusan masalah yang disampaikan sebelumnya. Diperoleh tujuan penelitian yang akan dilakukan adalah:

- 1) Menganalisa reaksi peserta diklat angkatan 76 terhadap Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi pada *training program* Lembaga Diklat P3NUSANTARA yang telah dilakukan
- 2) Menganalisa pembelajaran peserta diklat angkatan 76 yang telah mengikuti *training program* menggunakan Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi di Lembaga Diklat P3NUSANTARA
- 3) Menganalisa perubahan perilaku peserta diklat angkatan 76 yang telah mengikuti *training program* menggunakan Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi di Lembaga Diklat P3NUSANTARA
- 4) Mengetahui dan menganalisa hasil peserta diklat angkatan 76 yang telah mengikuti dan belajar menggunakan Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi

## 1.6 Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat yang diperoleh dari kegiatan penelitian akan didapatkan dalam bentuk teoretis dan praktis. Berikut manfaat bagi keduanya:

#### Manfaat teoretis

- 1) Hasil penelitian ini mampu untuk menyumbangkan pemikiran sekaligus pembaharuan kurikulum bagi awak kabin yang dimiliki oleh lembaga-lembaga diklat
- 2) Hasil penelitian ini mampu memberikan sumbangan ilmiah dalam ilmu pendidikan dan pelatihan bagi calon awak kabin
- 3) Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi penelitian berikutnya

#### Manfaat praktis

- 1) Bagi lembaga diklat P3NUSANTARA dapat bermanfaat untuk menemukenali permasalahan yang ada saat implementasi Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi dilakukan
- 2) Lembaga diklat P3NUSANTARA mengetahui implementasi Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi dalam rangkaian training program yang selama ini
- 3) Bagi penulis adalah menambah ilmu dan pengalaman terhadap evaluasi kurikulum dalam sebuah rangkaian *training program*

### **1.7 Sistematika Penulisan**

Penulisan laporan tesis berjudul “Evaluasi Implementasi Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi Diklat Awak Kabin P3 Nusantara Yogyakarta” memiliki sistematika yang sesuai dengan pedoman penulisan tugas akhir di Universitas Pelita Harapan. Penulisan tugas akhir dalam bentuk penelitian

kualitatif ini terdiri dari enam bab yang dilengkapi dengan beberapa halaman pelengkap dalam bentuk daftar referensi beserta lampiran.

Bab I adalah bagian pendahuluan dari tesis yang berisi awal dari latar belakang yang menjadi permasalahan dalam penelitian. Berdasarkan latar belakang masalah yang ada, teridentifikasi masalah yang kemudian menjadi fokus dari penelitian ini. Batasan masalah dituliskan untuk tetap menjaga jangkauan penelitian agar tetap terjaga sesuai dengan koridor penelitian kualitatif. Pada bab pertama penulis juga menyertakan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta ditutup dengan sistematika penyusunan dari penelitian yang telah dilakukan.

Bab Kedua merupakan dasar dan semua bentuk teori yang digunakan untuk menjadi landasan penelitian yang dilakukan. Teori berkaitan tentang hakikat, implementasi sampai dengan evaluasi kurikulum dalam rangkaian training program dituliskan beserta capaian yang menjadi target. Evaluasi empat tahap Kirkpatrick yang telah banyak digunakan oleh beberapa peneliti sebelumnya, menjadi pelengkap alur secara teori penelitian ini dilakukan.

Jenis penelitian yang dipilih oleh peneliti dituliskan didalam bab tiga, yang juga dilengkapi dengan tempat, waktu dan apa yang menjadi sumber atau subjek dari penelitian. Pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti didapatkan melalui wawancara, observasi, dokumentasi dan juga pengisian kuisisioner oleh sumber data. Data yang diperoleh akan dianalisis oleh peneliti menggunakan teknik dari Miles dan Hubermann, sehingga mendapatkan hasil untuk menjawab identifikasi masalah yang tertulis pada bab satu.

Bab empat berisi tentang paparan dan hasil temuan yang diperoleh selama kegiatan diklat. Hasil dari proses analisa data, oleh penulis akan disajikan dalam bentuk grafik, tabel jawaban wawancara dan foto, yang kemudian dipaparkan secara teori. Hasil dari penelitian nantinya akan dituliskan didalam bab kelima. Bab enam menjadi bagian terakhir dari penelitian ini, dimana pada bab enam tersebut akan berisi kesimpulan beserta saran yang dapat digunakan sebagai perbaikan dari impelentasi Kurikulum Pelatihan Awak Kabin Berbasis Kompetensi.

