

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan menunjukkan adanya dinamika hubungan antara *anxiety*, *decision making*, dan *safety performance* pada berbagai tingkat kompleksitas simulasi pelayaran. Temuan-temuan tersebut menjadi dasar dalam merumuskan kesimpulan penelitian serta rekomendasi yang diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan keselamatan pelayaran dan penelitian di bidang ergonomi kognitif.

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai pengaruh *anxiety* terhadap *safety performance* melalui mediasi *decision making* pada tim anjungan kapal penumpang menggunakan metode SEM-PLS, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil pengukuran menunjukkan bahwa seluruh responden memiliki tingkat *trait anxiety* yang relatif rendah dan homogen. Namun, tingkat *state anxiety* mengalami peningkatan seiring bertambahnya kompleksitas skenario simulasi. Kondisi baseline menunjukkan tingkat kecemasan terendah, sedangkan skenario 2 menunjukkan tingkat kecemasan tertinggi. Temuan ini mengindikasikan bahwa peningkatan tuntutan operasional dan kompleksitas situasi navigasi berpotensi meningkatkan kecemasan situasional yang dialami pelaut.
2. *Anxiety* tidak berpengaruh signifikan terhadap *decision making* pada kondisi *baseline*. Namun, pada skenario 1 dan skenario 2 ditemukan pengaruh negatif dan signifikan antara *anxiety* dan *decision making*. Hasil ini menunjukkan bahwa peningkatan tingkat kecemasan dapat menurunkan kualitas pengambilan keputusan pelaut, terutama ketika dihadapkan pada kondisi operasional yang lebih kompleks dan menuntut.

3. *Decision making* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *safety performance* pada skenario 1 dan skenario 2. Hasil tersebut menunjukkan bahwa semakin baik kemampuan pelaut dalam mengevaluasi situasi, mempertimbangkan alternatif tindakan, dan menentukan keputusan yang tepat, maka semakin baik pula *safety performance* yang ditunjukkan selama menjalankan tugas navigasi.
4. *Decision making* terbukti berperan sebagai variabel mediasi dalam hubungan antara *anxiety* dan *safety performance* pada skenario 1 dan skenario 2, tetapi tidak berperan sebagai mediator pada kondisi *baseline*. Pada skenario 1, pengaruh *anxiety* terhadap *safety performance* terjadi melalui jalur *decision making*, sedangkan pada skenario 2 pengaruh tersebut terjadi baik secara langsung maupun tidak langsung melalui *decision making*. Temuan ini menunjukkan bahwa peningkatan *anxiety* berpotensi menurunkan *safety performance* melalui penurunan kualitas pengambilan keputusan, sehingga faktor psikologis dan kemampuan *decision making* perlu menjadi perhatian dalam upaya peningkatan keselamatan pelaut.

5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diperoleh, maka disusun beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi institusi pelatihan pelayaran, perusahaan pelayaran, maupun peneliti selanjutnya dalam upaya meningkatkan keselamatan pelayaran serta mengembangkan penelitian pada bidang ergonomi dan keselamatan kerja.

5.2.1. Saran Praktis

Saran praktis disusun berdasarkan temuan penelitian yang menunjukkan pentingnya peran *anxiety* dan *decision making* dalam memengaruhi *safety performance*. Oleh karena itu, rekomendasi berikut ditujukan kepada institusi pelatihan pelayaran dan pihak terkait yang terlibat dalam pengembangan kompetensi pelaut.

1. Lemdiklat POLAIR maupun institusi pelatihan pelayaran disarankan untuk tidak hanya berfokus pada peningkatan kemampuan teknis navigasi, tetapi juga mengembangkan

program pelatihan yang mampu meningkatkan kemampuan pengambilan keputusan dalam kondisi bertekanan tinggi.

2. Pelaksanaan simulasi navigasi perlu dilengkapi dengan mekanisme evaluasi terstruktur seperti *Structured After Action Review* (AAR) agar peserta dapat merefleksikan keputusan yang diambil, faktor yang memengaruhi keputusan tersebut, serta dampaknya terhadap keselamatan operasi.
3. Instruktur simulator disarankan memberikan variasi skenario yang merepresentasikan kondisi operasional nyata, seperti gangguan peralatan navigasi, penurunan visibilitas, cuaca buruk, maupun situasi lalu lintas kapal yang padat, sehingga peserta dapat mengembangkan kemampuan pengambilan keputusan dalam berbagai tingkat tekanan.
4. Perusahaan pelayaran dan lembaga pelatihan disarankan untuk memberikan perhatian terhadap aspek psikologis pelaut, khususnya yang berkaitan dengan pengelolaan kecemasan dan kesiapan mental, karena faktor tersebut terbukti memengaruhi kualitas pengambilan keputusan dan performa keselamatan.

5.2.2. Saran Teoretis

Selain memberikan implikasi praktis, penelitian ini juga masih memiliki beberapa keterbatasan yang dapat menjadi peluang pengembangan bagi penelitian selanjutnya. Oleh karena itu, beberapa saran berikut dapat dipertimbangkan untuk memperluas dan memperdalam kajian mengenai hubungan antara *anxiety*, *decision making*, dan *safety performance*.

1. Penelitian selanjutnya disarankan menggunakan jumlah responden yang lebih besar sehingga hasil penelitian memiliki tingkat generalisasi yang lebih baik.
2. Penelitian berikutnya dapat dilakukan pada jenis kapal, wilayah operasi, atau kelompok pelaut yang berbeda untuk

memperoleh pemahaman yang lebih luas mengenai hubungan antara *anxiety*, *decision making*, dan *safety performance*.

3. Penelitian selanjutnya dapat menambahkan variabel lain yang berpotensi memengaruhi *safety performance*, seperti *situational awareness*, *fatigue*, *workload*, *stress*, maupun *bridge resource management*, sehingga model penelitian menjadi lebih komprehensif.
4. Penelitian mendatang dapat mengembangkan desain penelitian longitudinal atau eksperimen dengan variasi tingkat kompleksitas skenario yang lebih beragam untuk memperoleh gambaran yang lebih mendalam mengenai perubahan kondisi psikologis dan perilaku keselamatan pelaut dari waktu ke waktu.