

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET DAN  
KUALITAS PELAYANAN KAPAL TERHADAP KINERJA  
PEGAWAI PADA KANTOR OTORITAS PELABUHAN  
UTAMA TANJUNG PRIOK JAKARTA**

Oleh :

**TEGUH PINUJI YULIARKO**

**NRP. 461189749**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET DAN  
KUALITAS PELAYANAN KAPAL TERHADAP KINERJA  
PEGAWAI PADA KANTOR OTORITAS PELABUHAN  
UTAMA TANJUNG PRIOK JAKARTA**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :**

**TEGUH PINUJI YULIARKO**

**NRP. 461189749**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

Nama : TEGUH PINUJI YULIARKO  
NRP : 461189749  
Program Pendidikan : DIPLOMA IV  
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN  
Judul : PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET DAN KUALITAS PELAYANAN KAPAL TERHADAP KINERJA PEGAWAI PADA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK JAKARTA

JAKARTA, 16 JULI 2022

Pembimbing I

Pembimbing II

**Drs. Warsono, M.M**

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19570407 197903 1 001

**Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

Mengetahui,

Ketua Jurusan KALK

**Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002



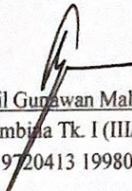
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



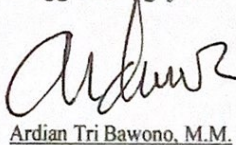
**TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI**

NAMA : TEGUH PINUJI YULIARKO  
NRP : 461189749  
PROGRAM PENDIDIKAN : DIPLOMA IV  
JUDUL : PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET  
DAN KUALITAS PELAYANAN KAPAL  
TERHADAP KINERJA PEGAWAI PADA KANTOR  
OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG  
PRIOK JAKARTA

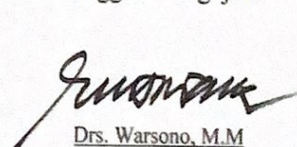
Ketua Penguji

  
Dr. April Gunawan Malau, S.Si, M.M.  
Pembina Tk. I (III/d)  
NIP. 19720413 199803 1 005

Anggota Penguji I

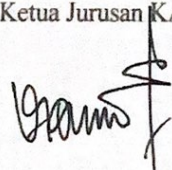
  
Ardian Tri Bawono, M.M.

Anggota Penguji II

  
Drs. Warsono, M.M.  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19570407 197903 1 001

Mengetahui,

Ketua Jurusan KALK

  
Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas karunia, kuasa dan kehendak-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang merupakan suatu kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sesuai dengan yang ditetapkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sebagai salah satu syarat kelulusan program D-IV tahun ajaran 2022.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di Instansi Pemerintah, serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur - litelatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah:

**“PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET DAN KUALITAS PELAYANAN KAPAL TERHADAP KINERJA PEGAWAI PADA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK JAKARTA”**

Dalam penyusunan skripsi ini, banyak yang sangat membantu Penulis dalam berbagai hal. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Penulis sampaikan rasa terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Bapak Capt. Sudiono, M.Mar., selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini., M.MTr., selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Ibu Sari Kusumaningrum,SS, M.Hum, selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
4. Bapak Drs. Warsono, M.M selaku dosen pembimbing I yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu dan pikirannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Ibu Meilinasari N.H., S.Si.T., M.M.Tr selaku dosen pembimbing II yang selalu memberikan saran dan nasehat pada proses penulisan skripsi ini, maupun koreksi yang sangat bermanfaat bagi Penulis dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Kepada ibu tersayang dan tercinta, Ibu Ety Royati dan ayah saya Bapak Eko Sugiharto yang setiap waktu selalu memberikan semangat dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.

8. Kepada nenek saya Murida yang selalu mendoakan saya dalam setiap langkah saya
9. Kepada saudara saya Dias Putri Amdani yang sudah membantu dan memberikan support dalam penyusunan skripsi ini
10. Teman-teman angkatan LXI Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, terimakasih atas suka-dukanya selama ini, khususnya KALK VIII E & KALK IV C terimakasih untuk cerita indahny.
11. Seluruh penghuni dormitory M Lt.2 khususnya penghuni M203 (Yonas, Amin, Rubiansyah, Zulfan, Zona, Verrel) terimakasih atas segala bantuan, motivasi, kebersamaan dan cerita indahny.
12. Kepada seluruh karyawan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, terutama Senior Lister Martupa Gurning Angkatan XLVIII, Reza Angkatan LI, Yaumul Purba Angkatan LII, dan Riandana Cindy angkatan LV serta rekan praktik saya yang sudah memberikan banyak ilmu serta pelajaran yang sangat berharga selama penulis melaksanakan Praktik Darat (PRADA).
13. Semua pihak yang telah banyak membantu baik secara langsung maupun tidak langsung, yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu

Terlepas dari semua itu, penulis menyadari sepenuhnya bahwa ada kekurangan baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasanya, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati Penulis menerima saran dan kritik yang bersifat membangun dan berguna dalam kesempurnaan skripsi ini.

Semoga skripsi ini dapat menambah wawasan pengetahuan dan menjadi sumbangsih bagi siapapun terhadap kemajuan dunia maritime di masa yang akan datang.

Jakarta, ... Juli 2022

Penulis

**TEGUH PINUJI YULIARKO**

**NRP. 4 61 189749**

## DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi

### BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	7
C. BATASAN MASALAH .....	7
D. RUMUSAN MASALAH.....	7
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN .....	8
F. SISTEMATIKA PENULISAN .....	9

### BAB II LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL .....	11
B. TEORI .....	13
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	27
D. HIPOTESIS .....	28

### BAB III METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN .....	29
B. METODE PENDEKATAN .....	29
C. SUMBER DATA.....	30
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA .....	30
E. POPULASI DAN SAMPEL .....	33
F. TEKNIK ANALISIS DATA .....	34

### BAB IV ANALISIS PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA.....	42
B. ANALISIS DATA .....	45
C. PEMBAHASAN .....	74
D. PEMECAHAN MASALAH .....	76

### BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN .....	78
B. SARAN .....	79

### DAFTAR PUSTAKA

### LAMPIRAN



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 .....	44
------------------	----

## DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1.....	4
Tabel 1. 2.....	5
Tabel 1. 3.....	6
Tabel 3. 1.....	31
Tabel 3. 2.....	31
Tabel 3. 3.....	32
Tabel 3. 4.....	33
Tabel 3. 5.....	37
Tabel 4. 1.....	45
Tabel 4. 2.....	45
Tabel 4. 3.....	46
Tabel 4. 4.....	46
Tabel 4. 5.....	47
Tabel 4. 6.....	47
Tabel 4. 7.....	48
Tabel 4. 8.....	48
Tabel 4. 9.....	49
Tabel 4. 10.....	49
Tabel 4. 11.....	50
Tabel 4. 12.....	50
Tabel 4. 13.....	51
Tabel 4. 14.....	53
Tabel 4. 15.....	53
Tabel 4. 16.....	54
Tabel 4. 17.....	54
Tabel 4. 18.....	55
Tabel 4. 19.....	55
Tabel 4. 20.....	56
Tabel 4. 21.....	56
Tabel 4. 22.....	57
Tabel 4. 23.....	57
Tabel 4. 24.....	58
Tabel 4. 25.....	59
Tabel 4. 26.....	60
Tabel 4. 27.....	60
Tabel 4. 28.....	61
Tabel 4. 29.....	61
Tabel 4. 30.....	62
Tabel 4. 31.....	62
Tabel 4. 32.....	63
Tabel 4. 33.....	63
Tabel 4. 34.....	64
Tabel 4. 35.....	64
Tabel 4. 36.....	66
Tabel 4. 37.....	66
Tabel 4. 38.....	67

<b>Tabel 4. 39</b> .....	67
<b>Tabel 4. 40</b> .....	68
<b>Tabel 4. 41</b> .....	68
<b>Tabel 4. 42</b> .....	69
<b>Tabel 4. 43</b> .....	70
<b>Tabel 4. 44</b> .....	70
<b>Tabel 4. 45</b> .....	71
<b>Tabel 4. 46</b> .....	72
<b>Tabel 4. 47</b> .....	72
<b>Tabel 4. 48</b> .....	73
<b>Tabel 4. 49</b> .....	73
<b>Tabel 4. 50</b> .....	74

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 .....	81
Lampiran 2 .....	82
Lampiran 3 .....	83
Lampiran 4 .....	84
Lampiran 5 .....	86
Lampiran 6 .....	87
Lampiran 7 .....	90
Lampiran 8 .....	94
Lampiran 9 .....	95
Lampiran 10 .....	96

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Indonesia adalah negara kepulauan yang mempunyai aneka macam jenis kekayaan alam yang sangat banyak serta mempunyai luas perairan yang lebih besar di bandingkan dengan luas daratannya. Ini merupakan bukti bahwa, Indonesia disebut sebagai negara Maritim. Kekayaan laut di negara Indonesia sangat beraneka ragam, mulai dari kekayaan berbagai jenis biodata laut, terumbu karang hingga dengan keindahan pulau yang berada di negara Indonesia.

Berkembangnya jaman, untuk membuat negara Indonesia bisa bersaing di dunia Internasional maka, Indonesia bisa memajukan usaha industri pelayaran yang sedang berkembang saat ini supaya bisa terwujudnya menjadi negara poros maritim dunia. Pelayaran adalah industri jasa yang mana usahanya merupakan pengiriman barang. Jenis barang tersebut seperti curah kering, curah cair, gas serta hewan. saat ini pengiriman barang dengan memakai kontainer masih jadi pilihan utama dikarenakan bisa menjamin keamanan barang dan bisa menurunkan biaya logistik.

Penggunaan kontainer bisa terbilang praktis penanganannya, karena hampir di semua pelabuhan pada Indonesia telah mempunyai alat bongkar muat yang memadai serta lengkap. Bila di pelabuhan tersebut masih belum memiliki alat bongkar muat yang memadai maka, aktivitas bongkar muat menggunakan crane kapal. Pelabuhan utama Tanjung Priok saat ini sedang mengembangkan sistem digitalisasi kepelabuhan. namun, hal tersebut masih belum mampu berjalan secara menyeluruh. kondisi ini yang membuat Indonesia tertinggal dengan pelabuhan lainnya di dunia. Pengguna jasa mengharapkan layanan satu portal atau sistem yang terintegrasi sehingga masing-masing terminal bisa terukur kinerjanya.



untuk menaikkan daya saing Indonesia, maka wajib memberikan pelayanan secara cepat, tepat, akurat serta murah. Pelayanan yang cepat serta mudah ini bisa menurunkan biaya logistik kapal, mulai dari *Stevedoring* hingga *Receiving/Delivery*. untuk mewujudkan semua ini maka dibuatkan suatu sistem digitalisasi yang bisa memangkas waktu untuk perizinan kapal dari kedatangan kapal hingga keberangkatan kapal di pelabuhan.

Otoritas Pelabuhan utama Tanjung Priok (OP) adalah unit pelaksana teknis serta koordinator tertinggi di pelabuhan, memiliki peran penting terhadap percepatan aktivitas di pelabuhan. Otoritas Pelabuhan berada di lingkungan Kementerian Perhubungan serta bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan laut. Fungsi dari Otoritas Pelabuhan tadi meliputi pengaturan, pengendalian serta pengawasan kegiatan kepelabuhanan. untuk bisa mengintegrasikan layanan sistem di pelabuhan, maka Kementerian Perhubungan menerapkan suatu sistem yaitu sistem Inaportnet.

*Inaportnet* merupakan sistem layanan secara elektronik berbasis *internet* untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal secara fisik dari seluruh instansi serta pemangku kepentingan di pelabuhan. Inaportnet menjadi solusi terdepan terhadap layanan pada pelabuhan, dimana percepatan pertukaran data antar pemangku kepentingan di pelabuhan dapat di lakukan secara cepat, demi meminimalisasi waktu serta berdampak pada pecepatan pelayanan kapal pada pelabuhan. Pelayanan kapal dengan memakai sistem Inaportnet bisa diakses dengan <https://inaportnet.dephub.go.id> diberlakukan pada bulan Oktober 2015, pada bulan Desember tahun itu, jumlah pelabuhan target direvisi dari 6 pelabuhan (Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, Tanjung Emas, Bitung) menjadi 16 pelabuhan (Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 192 Tahun 2015).

Mengenai pembentukan sistem untuk digitalisasi prosedur yang terkait dengan pelabuhan, pada Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan laut nomor HK.103/3/11/DJPL-15 yang menetapkan prosedur terkait pelabuhan dengan menggunakan *Inaportnet* diundangkan pada bulan September 2015. Surat Edaran DJPL dikeluarkan di bulan November 2016 dengan tujuan untuk

menjamin kepastian penggunaan *Inaportnet* (Surat Edaran DJPL nomor UM003/87/17/DJPL-16 tentang SLS). menggunakan Inaportnet untuk Pelayanan Kapal dan Barang pada Pelabuhan. ketika agen kapal memasukan data kapal, mulai dari informasi kapal serta informasi keagenan, maka secara otomatis data tersebut langsung masuk kedalam sistem Inaportnet yang berada di Otoritas Pelabuhan utama Tanjung Priok sebagai PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal) merupakan laporan yang di sampaikan oleh angkutan laut nasional untuk rencana kedatangan kapal. Sistem dari Kesyahbandaran utama Tanjung Priok juga akan membaca kedatangan kapal melalui Inaportnet sebagai SPM (Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan) surat yang di keluarkan oleh Kesyahbandaran utama bahwa kapal tersebut sudah memenuhi syarat administratif dan kelaiklautan kapal. setelah PKK dari kantor Otoritas Pelabuhan utama di verifikasi/disetujui maka, sistem dari Pelindo juga akan membaca kedatangan kapal sebagai PPKB Kedatangan (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) untuk permintaan pelayanan jasa pada Pelabuhan (Labuh, Pandu, Tunda, Kepil serta Tambat) sampai dengan jumlah barang yang akan di bongkar/muat di Pelabuhan. Perizinan kapal tersebut akan terus berlangsung secara berkala, sampai kapal meninggalkan pelabuhan. pada sistem Inaportnet yang telah di terapkan, terdapat permasalahan yang bisa terjadi terutama pada sistem internet yang seringkali mengalami gangguan sehingga mengakibatkan pertukaran data dari agen pelayaran kepada instansi pelabuhan menjadi terganggu. sebagai akibatnya perizinan dilakukan secara manual yang dapat memakan waktu sampai berjam-jam. Jika ini sudah terjadi sandar nya kapal ke dermaga menjadi terhambat serta mengakibatkan biaya lebih yang harus di keluarkan. Berikut terlampir hasil rekapan gangguan Sistem Inaportnet di Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

**Tabel 1. 1**

**Hasil rekapan gangguan Sistem Inaportnet di Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok**

Bulan	Mengalami Gangguan	Tanggal Gangguan
Jan	3 kali	8 Jan, 14 Jan, dan 22 Jan
Feb	2 kali	17 Feb & 26 Feb
Mar	2 kali	9 Mar & 23 Mar
Apr	4 kali	7 Apr, 12 Apr, 22 Apr, dan 30 Apr
Mei	2 kali	7 Mei & 20 Mei
Jun	3 kali	3 Jun, 9 Jun, dan 18 Jun
Jul	4 kali	1 Jul, 7 Jul, 13 Jul, dan 22 Jul
Agu	2 kali	6 Agu & 16 Agu
Sep	2 kali	9 Sep & 17 Sep
Okt	4 kali	1 Okt, 7 Okt, 15 Okt, dan 21 Okt
Nov	3 kali	2 Nov, 8 Nov, dan 17 Nov
Des	3 kali	3 Des, 9 Des, dan 22 Des

*Sumber : Data Sekunder OP Tanjung Priok*

Dari tabel diatas menunjukan data hasil rekapan Sistem Inaportnet yang ada di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok selama Satu tahun terhitung dari bulan Januari sampai Desember yang mengalami gangguan. Perlu banyak optimalisasi yang wajib di lakukan pada setiap pelabuhan agar sistem Inaportnet ini bisa berkembang dan sempurna, agar kegiatan di pelabuhan bisa dilakukan secara cepat, tepat dan akurat.

Penyempurnaan sistem *Inaportnet* ini akan terus berjalan sehingga tidak terdapat lagi kesalahan di setiap pengoperasiannya. kantor Otoritas Pelabuhan utama Tanjung Priok, berusaha memberikan pelayanan sesuai dengan harapan pelanggan dengan sebaik mungkin untuk mempertahankan kualitas pelayanan kapal. sebab pelayanan yang berkualitas memiliki peran yang sangat krusial untuk menghindari terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan oleh semua pihak baik pelabuhan maupun agen pelayaran. dengan memberi pelayanan yang sebaik mungkin berarti dapat memenuhi kebutuhan pelanggan yang berdampak pada kepuasan pelanggan. Pelayanan kapal di Pelabuhan utama Tanjung Priok mempunyai waktu pelayanan 1x24 jam dalam 7 hari. Berikut terlampir data hasil rekapan Pelayanan Kapal di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

**Tabel 1. 2**  
**Hasil rekapan Pelayanan Kapal di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok**

Bulan	Jumlah Kapal	Waktu Pelayanan
Jan	153	114 Jam
Feb	167	111 Jam
Mar	145	90 Jam
Apr	186	139 Jam
Mei	172	119 Jam
Jun	136	100 Jam
Jul	197	147 Jam
Agu	188	109 Jam
Sep	155	103 Jam
Okt	176	102 Jam
Nov	165	110 Jam
Des	201	100 Jam

*Sumber : Data Sekunder OP Tanjung Priok*

Dari tabel diatas menunjukan data hasil rekapan yaitu Jumlah lamanya waktu Pelayanan Kapal yang terdapat di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok selama Satu tahun mengalami penurunan pada bulan Mei sampai Juni.

Kinerja pegawai di kantor Otoritas Pelabuhan utama adalah tindakan nyata dalam melaksanakan pekerjaan yang sudah di berikan oleh instansi pemerintah. Setiap instansi pemerintah selalu mengharapkan pegawainya mempunyai prestasi kerja yang nantinya akan memberikan sumbangan yang optimal bagi instansi pemerintah. Selain memberikan sumbangan yang optimal, maka akan meningkatkan kinerja dari instansi pemerintah. Secara garis besar kelangsungan suatu instansi pemerintah dipengaruhi dari kinerja pegawainya. Kinerja pegawai memiliki peran yang sangat penting di dalam menjalankan organisasi. Kinerja pegawai di tuntutan untuk bekerja secara sungguh-sungguh dengan kemampuan yang dimilikinya untuk mencapai hasil kerja yang baik. Tanpa adanya kinerja dari pegawai, maka keberhasilan akan sulit dihasilkan. Kinerja pada dasarnya meliputi sikap mental serta perilaku yang memiliki pandangan bahwa, pekerjaan yang dilaksanakan nya ini harus lebih berkualitas dari pekerjaannya yang masa lalu. Berikut terlampir data hasil rekapan kinerja pegawai dalam pelayanan kapal di kantor otoritas pelabuhan utama tanjong priok selama 1 tahun.

**Tabel 1. 3**  
**Hasil rekapan kinerja pegawai dalam pelayanan kapal di kantor otoritas pelabuhan utama tanjong priok**

Bulan	Target Pelayanan Kapal	Realisasi
Jan	40 Kapal	21 kapal
Feb	50 Kapal	26 Kapal
Mar	47 Kapal	22 Kapal
Apr	30 Kapal	21 Kapal
Mei	56 Kapal	39 Kapal
Jun	60 Kapal	49 Kapal
Jul	100 Kapal	84 Kapal
Agu	55 Kapal	48 Kapal
Sep	67 Kapal	58 Kapal
Okt	49 Kapal	38 Kapal
Nov	51 Kapal	45 Kapal
Des	90 Kapal	40 Kapal

*Sumber : Data Sekunder OP Tanjung Priok*

Dari tabel diatas menunjukan data hasil rekapan Kinerja Pegawai yang terdapat di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terutama dalam Pelayanan kapal selama satu tahun yang dimana kinerja pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok belum sesuai dengan target yang ditentukan.

Untuk masa yang akan datang, kinerja pegawai harus lebih berkualitas dari pada kinerja masa sekarang. berdasarkan uraian yang di atas, maka peneliti akan mengkaji serta memahami lebih dalam lagi mengenai permasalahan serta optimalisasi Inaportnet dengan menuangkannya ke dalam skripsi atau karya ilmiah dengan judul: **“PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET DAN KUALITAS PELAYANAN KAPAL TERHADAP KINERJA PEGAWAI PADA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK JAKARTA”**.



## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka penulis mengidentifikasi beberapa hal yang menjadi pokok permasalahan yang terdapat di dalam skripsi ini,yaitu:

1. Sistem Inaportnet di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sering mengalami gangguan.
2. Pelayanan kapal di Pelabuhan Utama Tanjung Priok masih memerlukan waktu yang lama.
3. Kinerja pegawai di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok masih belum tepat waktu.
4. Persetujuan Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3), perusahaan pelayaran masih harus tatap muka dengan petugas Otoritas Pelabuhan Utama.

## **C. BATASAN MASALAH**

1. Sistem Inaportnet di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sering mengalami gangguan.
2. Pelayanan kapal di Pelabuhan Utama Tanjung Priok masih memerlukan waktu yang lama.
3. Kinerja pegawai di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok masih belum tepat waktu.

## **D. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan batasan masalah tersebut diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh sistem Inaportnet terhadap Kinerja Pegawai ?
2. Bagaimana pengaruh kualitas pelayanan kapal terhadap kinerja pegawai?
3. Bagaimana pengaruh sistem inaportnet dan kualitas pelayanan kapal secara bersamaan terhadap kinerja pegawai?

## **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui pengaruh penerapan sistem Inaportnet terhadap kinerja pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok
- b. Untuk mengetahui pengaruh kualitas pelayanan kapal terhadap kinerja pegawai di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.
- c. Untuk mengetahui pengaruh penerapan sistem Inaportnet dan kualitas pelayanan kapal terhadap kinerja pegawai di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

### **2. Manfaat Penelitian**

Selain memiliki maksud dan tujuan penelitian ini juga memiliki manfaat, yaitu sebagai berikut :

#### **a. Secara Teoritis**

##### **1) Bagi Penulis**

Penelitian ini dibuat guna mendapatkan manfaat, wawasan dan pengetahuan yang lebih luas khususnya permasalahan yang diteliti yaitu pengaruh penerapan sistem Inaportnet dan kualitas pelayanan kapal terhadap kinerja pegawai juga dapat mengaplikasikan secara langsung teori-teori yang sudah didapatkan baik disaat belajar di kampus maupun pada saat kegiatan Prada (Praktek Darat).

##### **2) Bagi Perusahaan**

Diharapkan dengan adanya penelitian ini, dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan pengembangan atas dasar untuk menjadi lebih baik lagi dan permasalahan yang muncul pada sistem Inaportnet dapat di minimalisir agar tidak terjadi kesalahan yang berdampak pada penerapan sistem Inaportnet dan kualitas pelayanan kapal terhadap kinerja pegawai.

#### **b. Secara Praktis**

Dengan adanya penelitian ini diharapkan perusahaan akan memperoleh manfaat serta saran sebagai masukan untuk ke tingkat yang lebih baik.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Dalam sistematika penulisan skripsi ini untuk memudahkan pembaca supaya dapat mengerti tentang uraian dan analisis permasalahan yang dibahas, sistematika ini dibagi dalam lima bab dan masing-masing bab terdiri dari beberapa subbab yang keseluruhan materinya merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan.

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pendahuluan berisi hal-hal yang berkaitan dengan Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan. Latar belakang berisi tentang kondisi nyata, kondisi seharusnya yang terjadi serta alasan pemilihan judul. Perumusan masalah adalah uraian masalah yang diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian ini. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian. Sistematika penulisan berisi susunan bagian skripsi dimana bagian yang satu dengan bagian yang lain saling berkaitan dalam satu runtutan pikir.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini dikemukakan tentang pengertian atau definisi operasional yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variable yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara yang diperoleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Mengenai metodologi penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan, sumber data, Teknik pengumpulan data dengan mengungkapkan cara yang dilakukan untuk pengumpulan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang

menjadi fokus penelitian,serta Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

#### **BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini membahas pokok masalah penelitian.penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data ,alternatif pemecahan masalah, evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah, pemecahan masalah dan pengujian hipotesis, laporan mengenai hasil-hasil yang diperoleh yaitu bagian pertama berisi uraian mengenai karakteristik tiap-tiap variable dan bagian kedua memuat uraian tentang hasil pengujian hipotesis.

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL**

Pengertian dan definisi operasional yang dituliskan dalam skripsi ini adalah pengertian definisi yang digunakan lebih dari 1 (satu) kali, yang memerlukan penjelasan agar tidak menimbulkan penafsiran yang berbeda. Pengertian dan definisi operasional yang sudah menjadi kelaziman secara umum dan tidak menimbulkan perbedaan persepsi tidak perlu dimasukkan di dalam skripsi.

##### **1. Penerapan Sistem Inaportnet**

Inaportnet adalah sistem layanan tunggal berbasis internet atau web untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan.

##### **2. Kualitas Pelayanan Kapal**

Kualitas Pelayanan kapal adalah kualitas pada pelayanan kapal yang diberikan untuk melayani kapal yang ingin memasuki pelabuhan. Pelayanan kapal dengan kualitas yang baik yaitu dapat mampu melayani kapal dengan tepat waktu, aman dan dapat melakukan kegiatan bongkar/muat sesuai dengan perjanjian yang sudah dibuat.

##### **3. Kinerja Pegawai**

Kinerja Pegawai merupakan prestasi kerja, yakni perbandingan antara hasil kerja yang dapat dilihat secara nyata dengan standar kerja yang telah ditetapkan.

##### **4. RPK-RO**

Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang diusulkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada Penyelenggara Pelabuhan untuk memperoleh penetapan



5. **PKK**

Pemberitahuan Kedatangan Kapal adalah laporan rencana kedatangan kapal yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus dan perusahaan angkutan laut rakyat kepada Penyelenggara Pelabuhan.

6. **PPKB**

Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang adalah permintaan pelayanan jasa di pelabuhan (Labuh, Pandu, Tunda, Kepil, Tambat dan jasa lainnya) dan jenis barang serta jumlah barang yang akan di bongkar/muat oleh agen pelayaran yang diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP).

7. **SPB**

Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah memenuhi persyaratan kelaik lautan kapal dan kewajiban lainnya.

8. **LKK**

Laporan Keberangkatan Kapal adalah Laporan rencana keberangkatan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan

9. **SPOG**

Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administrative telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan pergerakan di pelabuhan

10. **LK3**

Laporan kedatangan dan Keberangkatan Kapal adalah Laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan tentang realisasi kegiatan kapal yang berisikan tanggal kapal tiba dan kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (Bongkar dan/ atau Muat).

#### **11. SPK**

Surat Perintah Kerja adalah Dokumen yang berisi perintah untuk melaksanakan pelayanan kapal yang dikeluarkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang meliputi kegiatan pemanduan, penundaan, dan tambat kapal.

#### **12. PNBP**

Penerimaan Negara Bukan Pajak adalah istilah dari bentuk pendapatan negara di Indonesia yang tidak bersumber dari pajak.

### **B. TEORI**

Pada bab ini penulis memaparkan beberapa pengertian yang diambil dari beberapa referensi maupun pendapat-pendapat para ahli untuk memudahkan dan memahami penulisan dalam skripsi ini, diantaranya adalah :

#### **1. Pelabuhan**

##### **a. Pengertian Pelabuhan**

- 1) Menurut Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
- 2) Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, ketertiban arus lalu lintas kapal dan tempat perpindahan antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
- 3) Menurut Lasse (2014:4) Pelabuhan diartikan juga sebagai area tempat kapal dapat melakukan kegiatan pemuatan atau pembongkaran kargo, termasuk dalam area dimaksud suatu lokasi di mana kapal dapat antri menunggu giliran atau tunggu perintah aktivitas.

Lokasi perairan tempat menunggu yang disebut sebagai lokasi labuh jangkar (*anchorage area*).

b. Fungsi dan peran pelabuhan

- 1) Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan memiliki peran sebagai :
  - a) Jaringan Transportasi sesuai dengan hirarkinya.
  - b) Pintu gerbang kegiatan perekonomian
  - c) Penunjang kegiatan Industri atau Perdagangan
  - d) Tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan dan barang.
  - e) Tempat alih moda transportasi.
- 2) Menurut Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, fungsi sebuah pelabuhan memiliki 4 fungsi yaitu sebagai tempat Pertemuan (*Interface*), Pintu Gerbang (*Gateway*), Entitas Industri (*Industri Entity*) :
  - a) *Interface* (Pertemuan) yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua moda/sistem transportasi darat dan laut sehingga pelabuhan harus dapat menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk perpindahan barang/penumpang ke angkutan darat seperti truk atau kereta api atau sebaliknya. Barang-barang yang sudah memasuki area pelabuhan maka, barang tersebut di muat ke kapal. Didalam pelabuhan banyak bertemu setiap kepentingan maupun keperluan dan di setiap kepentingan tersebut akan ada transaksi maka dari itu didalam pelabuhan juga terdapat bank untuk melakukan transaksi tersebut. Di dalam pelabuhan juga terdapat kegiatan pemerintahan seperti Syahbandar sebagai pemeriksa keselamatan pelayaran, Bea dan Cukai memungut bea masuk, Otoritas Pelabuhan sebagai pengaturan, pengendalian dan pengawas kegiatan di pelabuhan dan Karantin memeriksa kesehatan pada hewan.
  - b) *Link* (mata rantai) yaitu pelabuhan merupakan mata rantai dari sistem transportasi, sehingga pelabuhan sangat mempengaruhi kegiatan transportasi keseluruhan.
  - c) *Gateway* (Pintu Gerbang) yaitu pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang perekonomian suatu negara/daerah. Peredaran barang yang berada di Indonesia sangat besar jumlahnya yang di angkut melalui

kapal maka, pelabuhan merupakan pintu terdepan perekonomian suatu negara. Barang yang berasal dari dalam negeri maupun dari luar negeri dikirim melalui pelabuhan sehingga dapat memegang peranan penting bagi perekonomian suatu negara atau daerah.

## 2. Penerapan Sistem Inaportnet

### a. Pengertian Sistem Inaportnet

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomer PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, Inaportnet adalah sistem layanan tunggal berbasis internet atau web untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan. Inaportnet merupakan portal elektronis yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data pemangku kepentingan di pelabuhan dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait.

#### 1) Pengguna Sistem Inaportnet

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. HK 103/3/11/DJPL-15 tentang tata cara pelayanan kapal dan barang menggunakan inaportnet di pelabuhan. Pengguna sistem Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang terdiri dari instansi pemerintah dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan meliputi :

- a) Kantor Otoritas Pelabuhan Utama
- b) Kantor Kesyahbandaran Utama
- c) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
- d) Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan
- e) Kantor Pabean
- f) Kantor Kesehatan Pelabuhan
- g) Kantor Karantina Pertanian
- h) Kantor Pertanian dan Pengawasan Mutu Ikan
- i) Kantor Imigrasi
- j) Badan Usaha Pelabuhan
- k) Perusahaan angkutan laut nasional di Pelabuhan

l) Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan

Pelayanan kapal dan barang menggunakan sistem Inaportnet di pelabuhan, tidak berlaku untuk :

- a) Kapal Pelayaran Rakyat
- b) Kapal Yang berukuran 35 GT kebawah
- c) Kapal Yang Pelayarannya Kurang dari 6 jam
- d) Kapal Perikanan

2) Cara Memperoleh Akses sistem Inaportnet

a) Pengajuan permohonan hak akses dapat dilakukan dengan cara :

- (1) Pemohon dapat mendaftar secara elektronik/online melalui portal Inaportnet <http://inaportnet.dephub.go.id> dengan cara mengisi formulir pendaftaran dan mengunggah dokumen yang sudah di persyaratkan.
- (2) Dokumen yang di persyaratkan harus masih berlaku dan sesuai aslinya, yang terdiri dari :
  - (a) SIUPAL (Surat Izin Usaha Angkutan Laut) atau SIUPBM (Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat.
  - (b) NPWP (Nomot pokok wajib pajak).
  - (c) KTP Pemohon (Kartu Tanda Penduduk)
  - (d) Surat kuasa dari pimpinan perusahaan, jika pemohon dikuasakan untuk untuk pengurusan Inaportnet
  - (e) KTP (Kartu Tanda Penduduk) pimpinan perusahaan yang member kuasa dan yang nerima kuasa
- (3) Dalam waktu paling lama 1 (satu) hari setelah menerima permohonan secara elektronik/online, maka Kantor Otoritas Pelabuhan Utama atau Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, melakukan pemeriksaan kelengkapan dan kebenaran dalam pengisian formulir pendaftaran secara elektronik/online.
- (4) Dalam waktu paling lama 2 (dua) hari setelah pengisian formulir pendaftaran secara elektronik/online, pemohon menyampaikan dokumen asli ke Kantor Otoritas Pelabuhan Utama dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan untuk melakukan tahap verifikasi terhadap dokumen nya tersebut.

- (5) Jika dokumen tidak sesuai dengan dokumen aslinya, maka akan dilakukan penolakan dan dikirimkan kepada e-mail pemohon.
- (6) Apabila dokumen yang telah diverifikasi sesuai dengan aslinya maka, akan menyampaikan notifikasi melalui e-mail kepada pemohon bahwa dokumen telah lengkap dan benar. Selanjutnya pemohon akan dilanjutkan ke sistem Inaportnet dan diberikan hak akses.
- (7) Hak akses tersebut berisikan tentang nama pengguna dan kata sandi serta salinannya kepada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama atau Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

### 3) Proses kedatangan kapal melalui Sitem Inaportnet

- a) Mengajukan permohonan kedatangan kapal paling lambat 1 x 24 jam sebelum kapal tiba oleh perusahaan pelayaran nasional, yang akan di verifikasi oleh Otoritas Pelabuhan setelah itu akan berubah status menjadi warta kapal. Pada proses ini perusahaan pelayaran nasional akan mengisi dokumen kapal berupa RPK-RO/PKKA/PPKB, dokumen kesehatan kapal, manifest, daftar muatan berbahaya, dokumen karantina pada warta kedatangan kapal dan selanjutnya warta akan di kirimkan ke Otoritas Pelabuhan sebagai PKK.
- b) Dalam waktu pelayaran kurang dari 1x24 jam, Syahbandar akan menerima informasi kedatangan kapal tersebut sebagai SPB yang di keluarkan oleh Syahbandar bahwa kapal sudah memenuhi kelaiklautan kapal, dan pelindo juga menerima sebagai PPKB kedatangan.
- c) Setelah PKK dan SPB di setujui maka baru bisa mengajukan RKBM dari data PKK yang telah di setujui dan untuk selanjutnya di verifikasi RKBM yaitu sebagai pengawasan kegiatan bongkar muat dan penarikan PNB (Penerimaan Negara Bukan Pajak) pengawasan bongkar muat sebesar 1%. Pembayaran PNB 1% hanya untuk kapal yang mangangkut cargo curah, tidak dikenakan PNB jika menggunakan kapal container. Untuk kapal curah tarif/ton nya sebesar Rp 64.655 kapal tongkah tarif/ton Rp 27.770.

- d) Selanjutnya Pelindo mengirimkan data RPK-RO dari PPKB kedatangan yang di ajukan perusahaan pelayaran nasional. Ini merupakan dokumen untuk lokasi penambatan kapal dan rencana kegiatan bongkar muat barang.
  - e) Otoritas Pelabuhan Utama akan menerima data tersebut sebagai PPK untuk penyandaran kapal.
  - f) Pelindo akan menerbitkan SPK untuk kegiatan pemanduan, penundaan dan tambat kapal. Setelah PPK di verifikasi oleh Otoritas Pelabuhan.
  - g) Setelah itu Syahbandar akan menerima informasi dan akan mengeluarkan SPOG bahwa kapal siap melakukan pergerakan di Pelabuhan.
- 4) Keberangkatan Kapal Melalui Inaportnet
- a) Pelayanan keberangkatan kapal, dalam waktu paling lama 6 (enam) jam sebelum keberangkatan kapal, perusahaan pelayaran nasional akan mengajukan informasi keberangkatan kapal melalui Inaportnet kepada Otoritas Pelabuhan berupa LKK.
  - b) Setelah LKK di verifikasi oleh Otoritas Pelabuhan, secara langsung Simponi akan merespon dan melakukan penerbitan kode billing yang harus di bayarkan oleh perusahaan pelayaran nasional untuk PNBP labuh dari kode billing yang sudah di dapat.
  - c) PNBP apabila sudah di bayarkan oleh perusahaan pelayaran nasional, maka LK3 sudah dapat dilakukan verifikasi oleh Otoritas Pelabuhan dan data akan masuk ke Syahbandar untuk melakukan verifikasi data agar SPB dapat di terbitkan oleh Syahbandar.
  - d) Penerbitan SPK Pandu dapat di dikeluarkan oleh Pelindo paling lambat 1 (satu) jam untuk melayani kapal keluar dari pelabuhan setelah SPB di dikeluarkan oleh Syahbandar.
  - e) SPOG akan di dikeluarkan oleh Syahbandar paling lambat 1 (Satu) jam setelah SPK Pandu di terbitkan oleh Pelindo.
- 5) Sistem Inaportnet memiliki 5 (lima) indikator antara lain :
- a) Permintaan pelayanan kapal dan barang.

Perusahaan pelayaran yang kapalnya ingin bersandar di pelabuhan maka, memerlukan perizinan dari berbagai instansi yang berada di pelabuhan. Perizinan tersebut berupa dokumen kapal maupun jenis muatan yang berada di atas kapal

b) Permintaan pelayanan kapal dan barang.

Perusahaan pelayaran yang kapalnya ingin bersandar di pelabuhan maka, memerlukan perizinan dari berbagai instansi yang berada di pelabuhan. Perizinan tersebut berupa dokumen kapal maupun jenis muatan yang berada di atas kapal

c) Minimalisir kesalahan pemasukan dokumen atau data.

Pada saat memasukan data kapal, terjadinya kesalahan memasukan data dapat di minimalisirkan, untuk kapal dapat memasuki pelabuhan secara cepat.

d) Monitoring kapal dan muatannya.

Kapal selama berada di pelabuhan, tidak bisa di pantau/monitoring dengan kondisi jarak jauh. Ini membuat pemilik kapal maupun pemilik barang tidak bisa secara pasti mendapatkan informasi terbaru tentang aktifitas apa yang sedang di lakukan di pelabuhan.

e) Meningkatkan daya saing pelaku industri.

Dengan adanya pelayanan secara cepat, maka pelayanan untuk kapal dapat terus di jalankan bagi kapal yang ingin memasuki pelabuhan

### 3. Kualitas Pelayanan Kapal

Menurut Tjiptono (2016:113) Kualitas merupakan suatu kondisi dinamis yang berhubungan dengan produk, jasa, manusia dan proses, dan lingkungan yang memenuhi atau melebihi harapan. Kualitas jasa atau layanan (*service quality*) berkontribusi signifikan bagi penciptaan diferensiasi, positioning, dan strategi bersaing setiap organisasi, baik perusahaan manufaktur maupun penyedia jasa. Pengukuran kualitas dapat dikelompokkan menjadi dua jenis yaitu internal dan eksternal. Kualitas berdasarkan internal diartikan sebagai zero defect(“doing it right the first time” atau kesesuaian dengan persyaratan). Sedangkan eksternal memahami kualitas berdasarkan persepsi pelanggan, ekspektasi pelanggan, kepuasan pelanggan, sikap pelanggan dan customer delight. Pengukuran kualitas dapat dikelompokkan menjadi dua jenis : internal dan eksternal. Kualitas



berdasarkan internal diartikan sebagai *zero defect* (“*doing it right the first time*” atau kesesuaian dengan persyaratan). Sedangkan eksternal memahami kualitas berdasarkan persepsi pelanggan, ekspektasi pelanggan, kepuasan pelanggan, sikap pelanggan dan *customer delight*.

Menurut Moenir (2014:47) Pelayanan merupakan sebuah proses dari pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain secara langsung. Dalam penekanan arti dari suatu pelayanan adalah pelayanan yang diberikan adalah menyangkut tentang segala usaha yang dilakukan oleh seseorang dalam rangka mencapai tujuan guna dapat memperoleh kepuasan dalam hal pemenuhan kebutuhan..

Menurut Mangkunegara (2007:67) kualitas pelayanan adalah standar tingkat pelayanan yang diberikan kepada pihak yang membutuhkan pelayanan berdasarkan yang telah ditetapkan dan pihak yang dilayani merasa puas dan memberikan respon positif

Pelayanan di pelabuhan dikategorikan sebagai kegiatan jasa karena didalam perusahaan pelabuhan terdapat beberapa kegiatan maupun fungsi dari pelabuhan yaitu menunjang kelancaran, keamanan, ketertiban, arus lalu lintas atau trafik (kapal, barang dan penumpang), menjaga keselamatan berlayar dimana perpindahan tersebut tidak menghasilkan produk yang berwujud fisik. Maka dari itu, kinerja di pelabuhan diukur berdasarkan aspek kualitas jasa. Kualitas jasa dimulai dari kebutuhan pelanggan yang nantinya berakhir pada kepuasan dari setiap pelanggan.

Menilai kualitas pelayanan jasa, maka di gunakan dimensi kualitas jasa. terdapat 5 (lima) indikator yang sering digunakan untuk mengukur kualitas pelayanan adalah sebagai berikut :

- a) *Reliability* (kehandalan), yaitu kemampuan untuk memberikan pelayanan yang diinginkan dengan segera, akurat dan memuaskan. Kinerja harus sesuai dengan harapan pelanggan yang berarti ketepatan waktu, pelayanan yang sama untuk semua pelanggan tanpa ada kesalahan, sikap simpatik dan akurasi yang tinggi.

- b) *Responsiveness* (daya tanggap), yaitu kemampuan untuk membantu dan memberikan pelayanan yang cepat (*responsif*) dan tepat kepada para pelanggan dengan penyampaian informasi yang jelas. Membiarkan pelanggan menunggu tanpa ada suatu alasan yang jelas menyebabkan persepsi yang negatif terhadap kualitas pelayanan.
- c) *Assurance* (jaminan), adanya kepastian yaitu pengetahuan, kesopan santunan dan kemampuan para pegawai untuk menumbuhkan rasa percaya para pelanggan kepada pelayan perusahaan yang memiliki beberapa komponen antara lain :
- (1) *Communication* (komunikasi), yaitu secara terus menerus membiarkan informasi kepada pelanggan dalam bahasa dan penggunaan kata yang jelas sehingga para pelanggan dapat dengan mudah mengerti disamping itu perusahaan hendaknya dapat secara cepat dan tanggap dalam menyikapi keluhan yang dilakukan oleh pelanggan.
  - (2) *Credibility* (kredibilitas), perlunya jaminan atas suatu kepercayaan yang diberikan kepada pelanggan atau sifat kejujuran. Menanamkan kepercayaan, memberikan kredibilitas yang baik bagi perusahaan pada masa yang akan datang.
  - (3) *Security* (keamanan), adanya suatu kepercayaan yang tinggi dari pelanggan akan pelayanan yang akan diterima. Tentunya pelayanan yang diberikan memberikan suatu jaminan kepercayaan yang maksimal.
  - (4) *Competence* (kompetensi), yaitu keterampilan yang dimiliki dan dibutuhkan agar dalam memberikan pelayanan kepada para pelanggan dapat dilaksanakan dengan optimal (sopan santun), dalam pelayanan adanya suatu nilai moral yang dimiliki oleh perusahaan dalam memberikan pelayanan kepada pelanggan. Jaminan akan sopan santun yang diberikan kepada pelanggan sesuai dengan kondisi dan situasi yang ada.
- d) *Empathy* (empati), yaitu memberikan perhatian yang tulus dan bersifat individu atau pribadi yang diberikan kepada para pelanggan dengan berupaya memahami keinginan konsumen. Dimana suatu perusahaan diharapkan memiliki suatu pengertian dan pengetahuan tentang pelanggan, memahami kebutuhan pelanggan secara spesifik, serta memiliki waktu pengorganisasian yang nyaman bagi pelanggan.

e) *Tangibles* (bukti fisik), yaitu kemampuan dalam menunjukkan eksistensinya kepada pihak eksternal perusahaan. Penampilan dan kemampuan sarana dan prasarana fisik perusahaan dan keadaan lingkungan sekitarnya adalah bukti nyata dari pelayanan yang diberikan pihak perusahaan.

a. Pelayanan Kapal di Pelabuhan

Kualitas pelayanan kapal dijadikan sebagai cerminan instansi pemerintahan pada kegiatan kepelabuhanan. Pelayanan diberikan pada 1x24 jam dalam 7 (tujuh) hari, ini membuktikan bahwa, kapanpun dan jam berapapun dapat dilayani dengan baik sesuai dengan kebutuhan setiap kapal yang ingin dilayani baik pelayanan pada kapal maupun barang. Pegawai yang berkompeten akan melayani pengguna jasa dengan sepenuh hati dan segala keluhan apapun akan dicarikan solusinya tanpa mengharapkan imbalan apapun. Menurut PM No.84 Tahun 2018 Bab IV Pasal 7 Ayat (2) Pelayanan jasa kapal di pelabuhan meliputi :

1) Pelayanan jasa labuh

Pelayanan yang diberikan terhadap kapal agar dapat berlabuh dengan aman dan menunggu pelayanan berikutnya. Dilakukan labuh bertujuan untuk agar instansi terkait dapat memeriksa kapal tersebut, kapal tidak mengalami kandas dan tidak mengganggu alur pelayaran.

2) Pelayanan jasa pandu

Pelayanan jasa pemanduan bertujuan untuk kapal keluar masuk menuju dermaga melalui alur pelabuhan, agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan selamat.

3) Pelayanan jasa tunda

Pelayanan jasa kapal yang diberikan oleh kapal tunda untuk mendorong atau menarik kapal menuju atau keluar dermaga.

4) Pelayanan jasa tambat

Pelayanan jasa untuk kapal dapat bertambat pada tambatan secara teknis didalam kondisi yang aman dan kapal melakukan kegiatan bongkar muat dengan lancar dan aman.

Menurut PM 121 Tahun 2018, tentang Jenis, Struktur, Golongan dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan:

- 1) Pelayanan jasa labuh, dihitung berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per kunjungan Kapal.
- 2) Pelayanan jasa pandu, dihitung berdasarkan ukuran Kapal yang dipandu dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per gerakan.
- 3) Pelayanan jasa penundaan, dihitung berdasarkan ukuran Kapal yang ditunda dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per jam.
- 4) Pelayanan jasa tambat, dihitung berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per etmal.
- 5) Penggunaan alur-pelayaran yang diusahakan, dihitung dengan ketentuan :
  - a) Untuk Kapal kosong berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per sekali lewat.
  - b) Untuk Kapal isi muatan berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per sekali lewat atau berdasarkan muatan Kapal dengan satuan ton/m<sup>3</sup>/box per kunjungan.
- 6) Pelayanan jasa kepil (mooring Services), dihitung berdasarkan satuan per gerakan.
- 7) Pelayanan tambahan, terdiri atas :
  - a) biaya administrasi nota, dihitung berdasarkan satuan per nota
  - b) biaya administrasi IT system untuk e-payment, dihitung berdasarkan satuan per nota.

Sebuah kapal yang hendak memasuki pelabuhan tujuan, kapal tersebut harus berlabuh di area luar pelabuhan, lalu syahbandar memeriksa kelengkapan dokumen kapal tersebut yang bertujuan untuk menentukan apakah kapal tersebut layak laut dan telah memenuhi ketentuan keselamatan pelayaran. Selain itu petugas bea cukai, imigrasi, serta dinas kesehatan dan karantina melakukan tugasnya. Sambil menunggu pemeriksaan dari petugas yang bersangkutan, serta menunggu informasi dari pelabuhan berkaitan dengan bisakah bersandar di dermaga, maka kapal tersebut dikenakan biaya jasa labuh. Bila informasi dari dermaga menyatakan ada tempat kosong untuk kapal dapat bersandar, maka kapal tersebut segera berangkat menuju pelabuhan dan dermaga. Untuk menjaga keselamatan awak dan keamanan kapal, maka mesin kapal dimatikan, karena kedalaman lautnya akan berkurang. Kapal berjalan dengan mesin mati yang terikat tambang di antara

dua kapal tunda yang berada di depan dan di belakang. Orang yang memandu kapal untuk masuk dan keluar pelabuhan dinamakan jasa pandu. Perjalanan kapal barang masuk ke pelabuhan menuju dermaga ini dikenakan biaya jasa tunda dan jasa pandu. Ketika mendekat dermaga, posisi diambil alih kapal kepil untuk membantu menambatkan kapal di dermaga. Di sini dikenakan biaya jasa kepil dan jasa tambat. Begitu pula sebaliknya saat kapal barang berangkat dari dermaga menuju laut lepas, dikenakan biaya jasa kepil, jasa pandu, dan jasa tunda.

Pada saat kapal ingin meninggalkan pelabuhan, maka kapal tersebut harus membayar kewajibannya atas pelayanan kapal yang diberikan pada kapalnya tersebut. Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok pengguna jasa harus memabayarkan pelayanan jasa labuh atas kapal yang sedang diageninnya. Pembayaran jasa pandu, tunda dan tambat di bayarkan kepada BUP dan nantinya setiap bulan BUP akan membayarkan uang jasa pelayanan kapal tersebut ke negara melalui Kantor Otoritas Palabuhan Utama Tanjung Priok.

#### 4. Kinerja Pegawai

Istilah kinerja berasal dari kata Job Performance atau Actual Performance (Prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang di capai oleh seseorang). Menurut Anwar (2017:5) pengertian kinerja (prestasi kerja) adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang di capai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang di berikan kepadanya.

##### a. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja (Prestasi Kerja)

Menurut Mangkunegara (2017:67) faktor yang mempengaruhi pencapaian kinerja adalah faktor kemampuan (ability) dan faktor motivasi (motivation).

##### 1) Faktor Kemampuan

Secara psikologis, kemampuan (ability) pegawai terdiri dari kemampuan potensi (IQ) dan kemampuan reality (knowledge + skill). Artinya, pegawai yang memiliki IQ di atas rata-rata (IQ 110-120) dengan Pendidikan yang memadai untuk jabatannya dan terampil dalam mengerjakan pekerjaan sehari-hari, makai ia akan lebih mudah mencapai

kinerja yang diharapkan. Maka dari itu, pegawai perlu di tempatkan pada pekerjaan yang sesuai dengan keahliannya.

## 2) Faktor Motivasi

Motivasi terbentuk dari sikap (attitude) seorang pegawai dalam menghadapi situasi (situation) kerja. Motivasi merupakan kondisi yang menggerakkan diri pegawai yang terarah untuk mencapai tujuan organisasi (tujuan kerja).

### b. Penilaian Prestasi Pegawai

Menurut Anwar (2017:67) yaitu penilaian pegawai merupakan evaluasi yang sistematis dari pekerjaan pegawai dan potensi yang dapat di kembangkan. Berdasarkan penilaian di atas prestasi pegawai adalah suatu proses penilaian prestasi kerja pegawai yang di lakukan pemimpin perusahaan secara sistematis berdasarkan pekerjaan yang ditugaskan kepadanya.

Menurut Hasibuan (2012:118) menyatakan penilaian dalam kinerja adalah menilai rasio dalam standar kualitas yang di hasilkan oleh setiap karyawan/pegawai. Terdapat 7 Indikator dalam Penilaian Kinerja yaitu :

#### 1) Loyalitas

Setiap pegawai yang memiliki tingkat loyalitas yang tinggi, dimana mereka akan di berikan posisi yang baik. Hal ini dapat dilihat melalui tingkat absensi, pendidikan ataupun kinerja yang mereka miliki

#### 2) Semangat Kerja

Kantor harus menciptakan suasana dan lingkungan kerja yang kondusif. Hal ini akan meningkatkan semangat kerja pegawai dalam menjalankan tugasnya

#### 3) Kepemimpinan

Pimpinan merupakan leader bagi setiap bawahannya, bertanggung jawab dan memegang peranan penting dalam mencapai suatu tujuan. Pimpinan harus mengikutsertakan pegawai dalam mengambil keputusan sehingga pegawai memiliki peluang untuk mengeluarkan ide-ide, pendapat dan gagasan

#### 4) Kerja sama

Perlu membina dan menanamkan hubungan kekeluargaan antara pegawai sehingga memungkinkan pegawai untuk bekerja sama dalam lingkungan kantor.

5) Prakarsa

Prakarsa perlu dibina dan dimiliki baik itu dalam diri pegawai ataupun dalam lingkungan kantor

6) Tanggung Jawab

Tanggung jawab harus dimiliki oleh setiap pegawai baik mereka yang berada pada level jabatan yang tinggi maupun level jabatan yang rendah

7) Pencapaian target

Dalam mencapai targetnya biasanya perusahaan memiliki strategi - strategi tertentu.

Kinerja pegawai adalah ukuran seberapa baik kinerja organisasi. pegawai yang profesional adalah mereka yang dapat bekerja dengan benar dan tepat waktu. Hal ini menjadi nilai plus bagi jerih payah jika diimbangi dengan prestasi yang diraih. Peningkatan kinerja pegawai dapat dilakukan dengan berbagai cara, antara lain dengan memberikan beasiswa pendidikan, memberikan motivasi kerja, menciptakan lingkungan kerja yang nyaman, serta memberikan pendidikan dan pelatihan. Akibatnya, karyawan diharapkan memaksimalkan tanggung jawab mereka untuk pekerjaan yang mereka lakukan.

Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok merupakan satu kesatuan pelaksana teknis pelayanan kapal dan barang di Pelabuhan berbasis internet/website. Layanan kapal dan barang masih menggunakan bantuan manusia untuk dapat mengoperasikan sistem inaportnet. Setiap pegawai Otoritas Pelabuhan wajib mampu mengoperasikan sistem Inaportnet, karena untuk melayani kapal. Jika ingin masuk ke pelabuhan, pengguna layanan diharuskan menggunakan sistem Inaportnet untuk memasukkan data kapal dan barang yang akan dibongkar muat. Seorang pegawai di suatu instansi pemerintah akan memiliki rasa kebanggaan dan kepuasan diri, jika di dalam bekerja untuk mendapatkan suatu prestasi atas pekerjaan yang dilakukannya.

Karyawan yang profesional akan melaksanakan semua pekerjaannya tanpa melihat kapan dan di mana tugas diberikan.

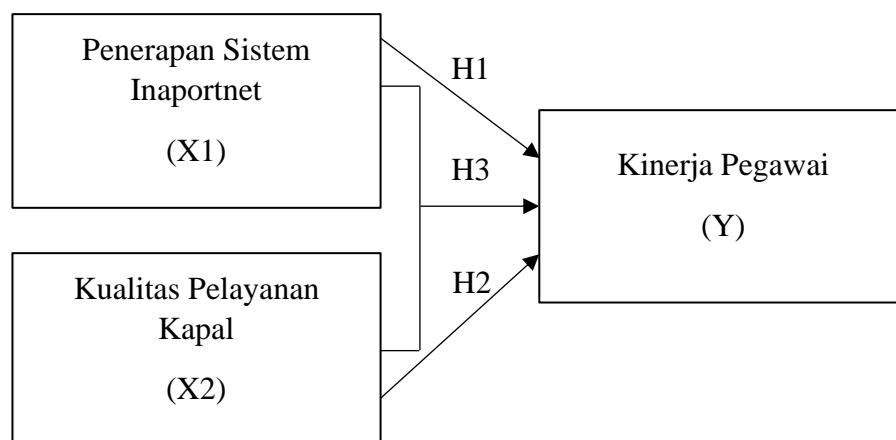
Tingkat kinerja yang tinggi akan sangat mempengaruhi penilaian terhadap instansi yang bersangkutan. Kinerja pegawai harus memiliki tingkat kedisiplinan dan motivasi yang cukup tinggi agar dapat bekerja melayani kedatangan dan keberangkatan kapal di Pelabuhan.

Perputaran barang di pelabuhan cepat atau tidaknya berdasarkan kinerja pegawai di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama. Jika bisa bekerja dengan cepat, tepat dan akurat, perizinan dapat diperoleh dilakukan dengan cepat yang nantinya akan mempercepat perputaran barang di Pelabuhan.

### C. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk pembahasan skripsi ini secara sistematis, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok-pokok yang terjadi untuk Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet dan Kualitas Pelayanan Kapal Terhadap Kinerja Pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta. Dalam kerangka pemikiran ini penulis juga mencoba membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal yang menjadi pokok masalah.

**Bagan 2.1**  
**Kerangka Pemikiran**





#### **D. HIPOTESIS**

Menurut Sugiyono (2013:69) menyatakan hipotesis merupakan jawaban terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan dinyatakan dalam bentuk kalimat pernyataan.

- 1)  $H_1$  : Diduga terdapat pengaruh yang signifikan antara Penerapan Sistem Inaportnet Terhadap Kinerja Pegawai.
- 2)  $H_2$  : Diduga terdapat pengaruh yang signifikan antara Kualitas Pelayanan Kapal Terhadap Kinerja Pegawai.
- 3)  $H_3$  : Diduga terdapat pengaruh yang signifikan antara Penerapan Sistem Inaportnet dan Kualitas Pelayanan Kapal Terhadap Kinerja Pegawai.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

##### **1. Waktu Penelitian**

Penulis melakukan Penelitian di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jln Palmas No.1 Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta 14310 selama kurang lebih dari 6 bulan terhitung sejak 17 Februari 2021 sampai dengan 6 Agustus 2021.

##### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilaksanakan pada :

- c. Nama Perusahaan : Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok
- d. Alamat : Jln Palmas No.1 Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta 14310
- e. Telp : (021) 43910256
- f. Email : [optanjungpriok@dephub.go.id](mailto:optanjungpriok@dephub.go.id)

#### **B. METODE PENDEKATAN**

Menurut Sugiyono (2017:5) metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Pada penelitian ini, pendekatan yang digunakan asosiatif kuantitatif. Penelitian asosiatif kuantitatif adalah penelitian yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh ataupun juga hubungan antara dua variabel atau lebih. Penelitian kuantitatif adalah penelitian dengan memperoleh data yang berbentuk angka atau data kualitatif yang diangkakan. Jadi pemecahan masalahnya didominasi oleh peran statistik. Pendekatan kuantitatif adalah penelitian yang identik dengan pendekatan deduktif, yaitu berangkat dari persoalan umum (teori) ke hal khusus sehingga penelitian ini harus ada landasan teorinya. Menurut Sugiyono (2017:8) Metode

kuantitatif adalah suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat menganalisis keterangan mengenai apa yang ingin diketahui. Menurut Sugiyono (2017:8) Metode kuantitatif adalah penelitian ilmiah yang sistematis terhadap bagian-bagian dan fenomena serta hubungan-hubungannya. Berdasarkan penjelasan sebelumnya, maka menurut penulis metode pendekatan yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif ini berfungsi untuk memahami konteks sosial secara lebih luas dan mendalam dengan menggunakan pengembangan deskriptif, artinya penulis mencoba menggambarkan potret permasalahan yang ada di lapangan.

### **C. SUMBER DATA**

Menurut Suharsimi Arikunto (2013:172) sumber data yang dimaksud dalam penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh. Sumber data dibagi menjadi 2 (dua) yaitu sumber data primer dan sumber data sekunder.

Menurut Sugiyono (2017:187) definisi sumber data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalkan dari pihak lain atau lewat dokumen. Sehingga berdasarkan definisi tersebut dapat dikatakan bahwa data sekunder merupakan data berdasarkan sumber yang tidak dikumpulkan peneliti secara langsung dari objek pertama yang diteliti. Berdasarkan penjelasan diatas sumber data yang digunakan peneliti berupa sumber data sekunder yang berasal dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok

### **D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

Menurut Sugiyono (2017:80) teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Dalam membahas dan meneliti suatu masalah yang akan peneliti bahas membutuhkan data-data yang berhubungan dengan masalah yang akan di bahas oleh peneliti, kemudian setelah itu akan disusun dan dianalisa, sehingga dapat diperolehnya gambaran yang lebih jelas dan memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah. Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi penulis ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data dengan menggunakan metode sebagai berikut:

### 1. Kuesioner

Menurut Sugiyono (2017:142) yaitu merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk di jawabnya. Peneliti menggunakan rumus Slovin untuk mengetahui jumlah responden yang di butuhkan. Responden yang dibutuhkan sebanyak 30 pegawai di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

**Tabel 3. 1**

#### **Skala Likert**

No.	Keterangan	Bobot
1.	Sangat Setuju (SS)	5
2.	Setuju (S)	4
3.	Ragu-ragu (RG)	3
4.	Tidak Setuju (TS)	2
5.	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

*Sumber Sugiyono (2017:94)*

**Tabel 3. 2**

#### **Instrumen Pertanyaan Penerapan Sistem Inaportnet (X1)**

Dimensi/Indikator	Pertanyaan	No.Soa
Permintaan pelayanan kapal dan barang	1. Kebutuhan pelayanan kapal dan barang melalui sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat segera di penuhi dengan tanggap. 2. Pelayanan sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, memasukan data kapal dengan cara <i>single submission</i> .	1,2
Sistem <i>online</i> yang dapat menghemat waktu dan biaya	3. Fasilitas penunjang seperti komputer pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sudah memadai dan lengkap. 4. Pelayanan kapal dan barang melalui sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat memangkas waktu kapal untuk bersandar.	3,4
Minimalisir kesalahan pemasukan dokumen atau data	5. Jaringan internet di loket Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sangat baik. 6. Dengan adanya sistem Inaportnet, pengguna jasa tidak perlu tatap muka dengan petugas loket Inaportnet di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.	5,6

Monitoring kapal dan muatannya	7. Sistem Inaportnet di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat mempercepat perputaran arus barang di Pelabuhan. 8. Sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat memonitoring kapal selama di pelabuhan.	7,8
Meningkatkan daya saing pelaku insudtri	9. Menekan biaya logistic. 10. Permintaan logistik menjadi meningkat.	9,10

**Tabel 3. 3**

**Instrumen Pertanyaan Kualitas Pelayanan Kapal (X2)**

Dimensi/Indikator	Pertanyaan	No.SoaI
<i>Reliability</i> (kehandalan)	1. Pelayanan untuk keberangkatan kapal dilayani dengan tepat dan handal. 2. Pelayanan untuk kedatangan kapal direspon dengan cepat. 3. Pembayaran jasa labuh di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama tanjung Priok dilayani dengan tanggap.	1,2,4
<i>Responsiveness</i> (daya tanggap)	4. Kegiatan bongkar/muat barang dilaksanakan secara akurat. 5. Kualitas pelayanan kapal yang diberikan sesuai dengan yang diharapkan.	4,5
<i>Assurance</i> (jaminan)	6. Memberikan informasi pelayanan kapal kepada pengguna jasa dengan jelas. 7. Di proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah.	6,7
<i>Empathy</i> (empati)	8. Pengguna jasa sering mengeluhkan tarif untuk pelayanan jasa labuh. 9. Pelayanan kapal dan barang yang diberikan, tidak pernah dikeluhkan oleh pengguna jasa.	8,9
<i>Tangibles</i> (bukti fisik)	10. Permintaan pelayanan kapal dan barang harus di ajukan 1x24 jam sebelum kapal tiba	10

**Tabel 3. 4**  
**Instrumen Pertanyaan Kinerja Pegawai (Y)**

Dimensi/Indikator	Pertanyaan	No.SoaI
Loyalitas	1. Tingkat absensi pegawai yang datang tepat waktu.	1
Semangat Kerja	2. Hasil kinerja pegawai dicapai melebihi rata-rata yang ditentukan. 3. Pimpinan selalu memberikan motivasi kerja kepada pegawainya.	2,3
Kepemimpinan	4. Pegawai memiliki hubungan baik dengan rekan kerja, di instansi pemerintah lainnya di pelabuhan. 5. Pegawai dapat mempertanggung jawabkan semua pekerjaannya.	4,5
Kerjasama	6. Sikap inisiatif selalu ditonjolkan pegawai dalam melaksanakan pekerjaannya.	6
Prakarsa/Tindakan Inisiatif	7. Pegawai mampu menyelesaikan semua masalah pada pekerjaannya.	7
Tanggungjawab	8. Pegawai bekerjasama dalam menyelesaikan pekerjaannya. 9. Tingkat prestasi pegawai yang baik, diimbangi pencapaian target yang ditetapkan.	8,9
Pencapaian Target	10. Pimpinan mengambil keputusan atau tindakan secara cepat dan tepat.	10

## 2. Studi Pustaka

Memperoleh data-data melalui studi kepustakaan yang berupa jurnal, buku dan media cetak lainnya yang berhubungan dengan masalah yang sedang diteliti.

## E. POPULASI DAN SAMPEL

### 1. Populasi

Menurut Sugiyono (2017:80) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya, pupulasi dalam penelitian ini.

Dalam hal ini, penulis menggunakan populasi dalam penelitian ini yaitu jumlah karyawan di Kantor Ototritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok yang berjumlah 101 orang.

## 2. Sampel

Menurut Sugiyono (2017:81) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Dari banyaknya populasi yang tersedia di lapangan maka, peneliti dalam melakukan pengambilan sampel dengan menggunakan rumus **Slovin** sehingga dalam menentukan sampel sebagai berikut:

$$n = N (1 + (N \times e^2))$$

*Sumber : (Lasse 2018)*

Keterangan :

n = Ukuran sampel

N = Jumlah populasi

e = Toleransi signifikansi (1%, 5% atau 10%)

$$n = 101 / (1 + (100 \times 0.0025))$$

$$n = 101 / (1 + 2,5)$$

$$n = 101 / 3,5$$

$$n = 28,85 \text{ bulatkan menjadi } 30$$

jadi, untuk sampel dalam penelitian ini menurut rumus Slovin sebesar 30 pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok

## F. TEKNIK ANALISIS DATA

### 1. Statistik Deskriptif

Menurut Sugiyono (2017:147) adalah teknik statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

#### a. Ukuran Sentral

##### 1) Mean

Menurut Lasse (2018:287) adalah nilai rata-rata atau rerata data dan dihitung dengan total data-value dibagi dengan banyaknya data dilengkapi dengan rumus :

$$x = \frac{\sum x}{n}$$

## 2) Median

Menurut Lasse (2018:288) adalah nilai tengah yang membagi seluruh data skor yang telah disusun teratur dari skor terendah sampai skor tertinggi menjadi dua bagian yang sama.

$$\text{Median} = 1 + i \cdot \frac{\left(\frac{n}{2} - f\right)}{F}$$

Dimana :

1 : Batas bawah.

i : Panjang kelas.

n : Banyak data.

F : Jumlah semua frekuensi di bawah median.

f : Frekuensi kelas median.

## 3) Modus

Menurut Lasse (2018:288) Modus adalah nilai skor yang terbanyak muncul.

## 2. Statistik Inferensial

Menurut Sugiyono (2017:148) statistik inferensial, (sering juga disebut statistik induktif atau statistik probabilitas), adalah teknik statistik yang digunakan untuk menganalisis data sampel dan hasilnya diberlakukan untuk populasi.

### a. Uji Asumsi Klasik

#### 1) Uji normalitas

Menurut Lasse (2018:293) pengujian homogenitas sebaran data ditujukan untuk mengukur nilai Chi Kuadrat-hitung dibandingkan dengan nilai Chi Kuadrat-tabel. Jika  $\chi^2$  hitung <  $\chi^2$  tabel pada taraf 0,05 maka hipotesis nol ( $H_0$ ) diterima sehingga disimpulkan bahwa data dari populasi homogen.

#### 2) Analisis Regresi Linear Sederhana

Rumus :

$$\hat{Y} = a + bX$$



$$\alpha = \frac{\sum x^2 \cdot \sum Y - \sum x \cdot \sum xY}{n \cdot \sum x^2 - (\sum x)^2}$$

$$b = \frac{n \cdot \sum XY - \sum X1 \cdot \sum Y}{n \cdot \sum x^2 - (\sum x)^2}$$

Persamaan regresi adalah :  $Y = \alpha + \beta_1 \cdot X_1 + \beta_2 \cdot X_2$

Sumber : Lasse (2018:299)

Keterangan :

$Y$  = Variabel Dependen (Kinerja pegawai)

$X_1$  = Variabel Independen (Penerapan sistem inaportnet)

$X_2$  = Kualitas Pelayanan Kapal

$\alpha$  = Kostanta (nilai  $Y$ , bila  $X_1, X_2$ )

$\beta_2 \cdot X_2$  = Koefisien regresi variabel independen ( $X_1, X_2$ )

### 3) Analisa Korelasi

Menurut Lasse (2018:304) koefisien korelasi adalah angka  $r$  yang menunjukkan arah serta kekuatan hubungan antara variable  $X$  dan variable  $Y$ . Koefisien  $r$  bernilai positif artinya jika suatu variabel mengalami peningkatan, maka variabel lain juga mengalami peningkatan, perubahan jenis ini disebut searah. Sebaliknya, jika koefisien  $r$  bernilai negatif, maka perubahan tidak searah berlangsung antara variabel tersebut. Koefisien Korelasi dapat dirumuskan sebagai berikut ini :

$$R_{X_1 X_2 Y} = \frac{\sqrt{r^2 X_1 Y + r^2 X_2 Y + 2 \cdot r X_1 Y \cdot r X_2 Y \cdot r \cdot X_1 Y_2}}{1 - r^2 x_1 x_2}$$

Keterangan :

$R_{X_1 X_2 Y}$  = Koefisien Korelasi antara variabel  $X_1$  dan  $X_2$

$r_{X_1 Y}$  = Koefisien Korelasi  $X_1$  terhadap  $Y$

$r_{X_2 Y}$  = Koefisien Korelasi  $X_2$  terhadap  $Y$

$r_{X_1 X_2}$  = Koefisien Korelasi  $X_1$  terhadap  $X_2$

$$r_{X_1 Y} = \frac{n \cdot \sum x_1 y - (\sum x_1) \cdot (\sum y)}{\sqrt{[n \cdot \sum x_1^2 - (\sum x_1)^2] \cdot [n \cdot \sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

$$r_{X_2 Y} = \frac{n \cdot \sum x_2 y - (\sum x_2) \cdot (\sum Y)}{\sqrt{[n \cdot \sum x_2^2 - (\sum x_2)^2] \cdot [n \cdot \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

**Tabel 3. 5**  
**Interprestasi Koefisien Korelasi**

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,000 – 0,1999	Sangat Rendah
0,200 – 0,399	Rendah
0,400 – 0,599	Sedang
0,600 – 0,799	Kuat
0,800 – 1,000	Sangat Kuat
0,000 – 0,1999	Sangat Rendah

*Sumber : Sugiyono (2017:184)*

#### 4. Uji Linearitas

Yaitu bertujuan untuk mengetahui apakah 2 (dua) variabel mempunyai hubungan yang linier atau tidak secara signifikan. Uji ini biasanya digunakan sebagai persyaratan dalam analisis korelasi atau regresi linier. Pengujian ini menggunakan aplikasi SPSS dengan signifikansi 0,05. Setiap variabel nya akan dikatakan mempunyai hubungan yang linier bila signifikansi (*linierity*) besar dari 0,05.

#### 5) Analaisis Koefisien Berganda

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, dengan rumus :

$$Kd = r^2xy. 100\%$$

Keterangan :

Kd : Koefisien Determinasi

$r^2x$  : Koefisien kuadrat korelasi berganda

#### b. Uji Hipotesis

##### 1) Uji Parsial (Uji t)

Uji t (t-test) melakukan pengujian terhadap koefisien regresi secara parsial, pengujian ini di lakukan untuk mengetahui signifikasi peran secara parsial antara variabel independen terhadap variabel dependen dengan mengasumsikan bahwa variabel idependen lain di anggap konstan. Menurut Sugiyono (2017:187) menggunakan rumus :

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

Keterangan :

t : Distribusi t

r : Koefisien korelasi parsial

r<sup>2</sup> : Koefisien determinasi

n : Jumlah data

Hasil perhitungan selanjutnya dibandingkan dengan t table dengan menggunakan tingkat kesalahan 0,05. Kriteria yang digunakan adalah sebagai berikut :

- a)  $H_0$  diterima jika nilai  $t_{hitung} < t_{tabel}$  atau nilai  $sig > \alpha$
- b)  $H_0$  ditolak jika nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  atau nilai  $sig < \alpha$

Bila terjadi penerimaan  $H_0$ , maka kesimpulannya adalah tidak terdapat pengaruh yang signifikan, sedangkan bila  $H_0$  ditolak berarti terdapat pengaruh yang signifikan. Rancangan pengujian hipotesis ini untuk menguji ada tidaknya pengaruh antara variabel independen yaitu Penerapan Sistem Inaportnet (X1), Kualitas Pelayanan Kapal (X2) Terhadap Kinerja Pegawai.

## 2) Uji F (Simultan)

Pengujian yang dilakukan ini adalah dengan uji parameter b (uji korelasi) dengan menggunakan uji F statistik. Untuk menguji variabel bebas secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel terikat digunakan uji F. Menurut Sugiyono (2017, p. 192), dirumuskan sebagai berikut :

$$F_h = \frac{r^2 / K}{(1-r^2) / (n-k-1)}$$

Keterangan :

R = Koefisien korelasi ganda

K = Jumlah variabel independen

N = Jumlah anggota sampel

Distribusi F ini ditentukan oleh derajat kebebasan pembilang dan penyebut, yaitu k dan (n-k-1). Untuk Uji F, kriteria yang di pakai adalah:

- a)  $H_0$  diterima,  $H_a$  ditolak Jika  $F_{hitung} < F_{tabel}$ , artinya variabel independen secara bersama-sama tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.
- b)  $H_0$  ditolak,  $H_a$  diterima jika  $F_{hitung} > F_{tabel}$ , artinya variabel independen secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.

### 3. Pengujian Instrumen

#### a. Uji Validitas

Validitas menurut Sugiyono (2017:126) menunjukkan derajat ketepatan antara data yang sesungguhnya terjadi pada objek dengan data yang dikumpulkan oleh peneliti untuk mencari validitas sebuah item, kita mengkorelasikan skor item dengan total item-item tersebut. Jika koefisien antara item dengan total item sama atau diatas 0,3 maka item tersebut dinyatakan valid, tetapi jika nilai korelasinya dibawah 0,3 maka item tersebut dinyatakan tidak valid. Untuk mencari nilai koefisien, maka peneliti menggunakan rumus pearson product moment sebagai berikut :

$$r_{xy} = \frac{N(XY) - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{(N(\sum X^2) - (\sum X)^2)(N(\sum Y^2) - (\sum Y)^2)}}$$

*Sumber : Lasse (2018:254)*

Keterangan :

$r_{xy}$	: Koefisien korelasi antara variabel X dan Y
X	: Skor yang diperoleh subjek dari seluruh item
Y	: Skor total yang diperoleh dari seluruh item
$\sum X$	: Jumlah skor dalam distribusi X
$\sum Y$	: Jumlah skor dalam distribusi Y
$\sum X^2$	: Jumlah kuadrat dalam skor dalam distribusi X
$\sum Y^2$	: Jumlah kuadrat dalam skor dalam distribusi Y
N	: Jumlah subjek atau banyaknya responde

#### b. Uji Reabilitas

Menurut Sugiyono (2017:130) yaitu pengujian reliabilitas instrument dapat dilakukan secara eksternal maupun internal. Secara eksternal pengujian dapat di lakukan dengan test-retest (stability), equivalent, dan gabungan keduanya. Secara internal reliabilitas instrument dapat di uji dengan menganalisis konsistensi butir-butir yang ada pada instrument teknik tertentu. Peneliti melakukan reabilitas dengan menghitung koefisien Cronbach alpha dari masingmasing variabel. Instrumen yang

pakai dalam variabel tersebut dapat dikatakan reliable apabila memiliki cronch alpha lebih dari 0,60

$$\alpha = \left(\frac{k}{k-1}\right)\left(1 - \frac{\sum si^2}{St^2}\right)$$

*Sumber : Lasse (2018:272)*

Keterangan :

$\alpha$  = Koefisien keandalan Alpha

$k$  = Jumlah butir instrument

$\sum si$  = Jumlah varians skor per butir

$St$  = Varian total

#### 4. Hipotesis Statistik

Menurut Sugiyono (2017:63) merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru di katakan pada teori yang relavan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang di peroleh melalui pengumpulan data. Hipotesis dalam penelitian ini yaitu :

##### a. Hipotesis Pertama

$H_0 : \beta_{yx1} \leq 0$  tidak terdapat pengaruh positif yang signifikan antara penerapan sistem Inaportnet dengan kinerja pegawai di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

$H_1 : \beta_{yx1} > 0$  terdapat pengaruh positif yang signifikan antara penerapan sistem Inaportnet dan kinerja pegawai di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

##### b. Hipotesis kedua

$H_0 : \beta_{yx2} \leq 0$  tidak terdapat pengaruh positif yang signifikan antara kualitas pelayanan kapal dan kinerja pegawai di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

$H_1 : \beta_2 > 0$  terdapat pengaruh positif yang signifikan antara kualitas pelayanan kapal dan kinerja pegawai di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

c. Hipotesis ketiga

$H_0 : \beta_{yx1x2} \leq 0$  tidak berpengaruh positif yang signifikan antara penerapan sistem Inaportnet dan kualitas pelayanan kapal secara bersama-sama terhadap kinerja pegawai.

$H_1 : \beta_{yx1x2} > 0$  terdapat pengaruh positif yang signifikan antara penerapan sistem Inaportnet dan kualitas pelayanan kapal secara bersama-sama terhadap kinerja pegawai.

## **BAB IV**

### **ANALISIS PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

##### **1. Deskripsi Perusahaan**

Usulan pembentukan Otoritas Pelabuhan (OP), sebagaimana diamanatkan Undang-undang Pelayaran No.17 tahun 2008, telah di setujui pemerintah melalui Kementerian Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi, dengan menerbitkan surat persetujuan bernomor B/2237/M.PAN-RB/10/2010 tertanggal 7 Oktober 2010 dan diresmikan oleh Menteri Perhubungan Freddy Numberi.

Kelembagaan baru di pelabuhan ini merupakan upaya nyata Kementerian Perhubungan khususnya Direktur Jendral Perhubungan Laut untuk meningkatkan kompetensi yang sehat dan efisiensi kinerja di pelabuhan sesuai UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

##### **2. Informasi Perusahaan**

Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah (*regulator*) di pelabuhan yang mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial yang bertujuan untuk meningkatkan kompetensi yang sehat dan efisiensi kinerja seluruh pelabuhan di tanah air.

Sedangkan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP). Sedangkan Kantor Kesyahbandaran merupakan Unit Pelaksana Teknis yang melaksanakan fungsi keselamatan dan ketertiban pelayaran serta pengawasan dan penegakan hukum bidang pelayaran.

Peran Otoritas Pelabuhan antara lain sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi dan bentuk lainnya yang di tuangkan dalam perjanjian

kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan dan menyediakan jasa pelabuhan yang tidak disediakan oleh BUP, maka pihak-pihak yang akan menjalankan kegiatan pengelolaan terminal khusus akan melakukan kontrak kerja sama dengan Otoritas Pelabuhan, sebelumnya kontrak dilakukan dengan pengelola pelabuhan (PT. Pelabuhan Indonesia I-IV). Pembentukan kelembagaan baru di pelabuhan dibentuk di 4 lokasi, yaitu Kantor Otoritas Pelabuhan Utama di Belawan Medan, Tanjung Priok Jakarta, Tanjung Perak Surabaya, Makassar. Dengan adanya Kantor Otoritas Pelabuhan, maka posisi Pemerintah sebagai regulator di pelabuhan. Dan pengelola pelabuhan (PT. Pelabuhan Indonesia I-IV) sebagai operator sangat jelas.

a. Tempat Kedudukan Formal

Nama perusahaan : Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok  
 Alamat : Jln Palmas No. 1 Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta 14310  
 Telepon : (021) 43910256  
 E-mail : [optanjungpriok@dephub.go.id](mailto:optanjungpriok@dephub.go.id)  
 Website : <https://oppriok.dephub.go.id>

b. Visi Dan Misi Perusahaan

Visi : Terselenggaranya Tata Kelola pelabuhan yang memiliki daya saing tinggi dalam rangka menunjang perekonomian nasional di era globalisasi.  
 Misi : Untuk mewujudkan visi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok tersebut, telah ditetapkan Misi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

c. Struktur Organisasi

Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok mempunyai struktur organisasi yang mempunyai tugas wewenang masing – masing, dan tanggung jawab memberikan kemudahan dalam pelayanan dan kepuasan konsumen guna meningkatkan produktivitas perusahaan. Bentuk struktur organisasi yang digunakan fungsional dimana kekuasaan pimpinan dilimpahkan kepada para pejabat yang memimpin satuan di bawahnya dalam satuan bidang atau



departemen pekerjaan tertentu dan dalam proses kerja setiap bidang berada dalam pengawasan Kepala Bidang.



*Gambar 4. 1*

### Struktur Organisasi Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok

#### 3. Karakteristik Responden

Gambaran umum responden ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik-karakteristik dari pegawai yang terpilih menjadi responden berkaitan dengan objek penelitian. Penggolongan terhadap pegawai didasarkan pada pekerjaan, jenis kelamin dan tingkat pendidikan. Dari penggolongan ini akan diperoleh suatu kesimpulan mengenai keadaan responden. Penggolongan tersebut akan disajikan dalam tabel masing-masing sebagai berikut :

**Tabel 4. 1**  
**Deskripsi Responden**

Keterangan		Jumlah	Presentase
Jenis Kelamin	Laki-Laki	25	83%
	Perempuan	5	17%
Total		30	100%
Kelompok Usia	<25	2	7%
	25-30	25	83%
	>30	3	10%
Total		30	100%
Pekerjaan/Pendidikan	Mahasiswa	2	7%
	Karyawan	25	83%
	Swasta	3	10%
Total		30	100%

*Sumber : Data Primer, di olah 2022*

## B. ANALISIS DATA

Deskripsi penelitian adalah tanggapan responden mengenai pengaruh penerapan sistem inaportnet dan kualitas pelayan kapal terhadap kinerja pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta, yang diberikan kepada 30 responden dengan menggunakan metode kuesioner maka penulis dapat memberikan data hasil penelitian berupa tabel hasil perhitungan untuk variabel x1, x2 dan tabel untuk variabel y dengan data terlampir.

### 1. Uji Statistik Deskriptif

Deskriptif data yang akan digambarkan pada tabel 4.2 yakni mengenai nilai-nilai yang terdiri dari nilai maksimum, minimum, rata-rata, standar deviasi, sum atas setiap variabel. Berikut hasil pengujian statistik deskriptif yang diperoleh:

**Tabel 4. 2**  
**Deskriptif Statistik Data**

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Penerapan Sistem Inaportnet	30	40	50	47.13	2.945
Kualitas Pelayanan Kapal	30	34	50	46.60	3.645
Kinerja Pegawai	30	34	53	49.73	3.841
Valid N (listwise)	30				

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

2. Penerapan Sistem Inaportnet Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok (X1)
  - a. Kebutuhan pelayanan kapal dan barang melalui sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat segera di penuhi dengan tanggap?

**Tabel 4. 3**

**Pendapat responden tentang kebutuhan pelayanan kapal dan barang melalui sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat segera di penuhi dengan tanggap**

Questioner 1					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	5	16.7	16.7	16.7
	Sangat Setuju	25	83.3	83.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan abahwa, terdapat 5 orang atau (16.7%) menjawab setuju, 25 orang atau (83.3%) menjawab Sangat setuju.

Dapat dikatakan bahwa, pedapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 25 orang atau (83.3%)

- b. Pelayanan sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, memasukan data kapal dengan cara single submission?

**Tabel 4. 4**

**Pendapat Responden tentang Pelayanan sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, memasukan data kapal dengan cara single submission**

Questioner 2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu-ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	5	16.7	16.7	20.0
	Sangat Setuju	24	80.0	80.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 5 orang atau (16.7%) menjawab setuju, 24 orang atau (80.0%) menjawab Sangat setuju dan Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 24 orang atau (80.0%).

- c. Fasilitas penunjang seperti komputer pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sudah memadai dan lengkap?

**Tabel 4. 5**

**Pendapat Responden tentang Fasilitas penunjang seperti komputer pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sudah memadai dan lengkap**

Questioner 3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	9	30.0	30.0	30.0
	Sangat Setuju	21	70.0	70.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 9 orang atau (30.0%) menjawab setuju, 21 orang atau (70.0%) menjawab Sangat setuju.

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 21 orang atau (70.0%).

- d. Pelayanan kapal dan barang melalui sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat memangkas waktu kapal untuk bersandar?

**Tabel 4. 6**

**Pendapat Responden tentang Pelayanan kapal dan barang melalui sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat memangkas waktu kapal untuk bersandar**

Question 4					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	7	23.3	23.3	23.3
	Sangat Setuju	23	76.7	76.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 7 orang atau (23.3%) menjawab setuju, 23 orang atau (76.7%) menjawab Sangat setuju.

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 23 orang atau (76.7%).

- e. Jaringan internet di loket Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sangat baik?

**Tabel 4. 7**

**Pendapat Responden tentang Jaringan internet di loket Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sangat baik**

Question 5					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	10	33.3	33.3	36.7
	Sangat Setuju	19	63.3	63.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 19 orang atau (63.3%) menjawab setuju, 10 orang atau (33.3%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Tidak Setuju 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 19 orang atau (63.3%).

- f. Dengan adanya sistem Inaportnet, pengguna jasa tidak perlu tatap muka dengan petugas loket Inaportnet di Kantor OtoritasPelabuhan Utama Tanjung Priok?

**Tabel 4. 8**

**Pendapat Responden tentang Dengan adanya sistem Inaportnet, pengguna jasa tidak perlu tatap muka dengan petugas loket Inaportnet di Kantor OtoritasPelabuhan Utama Tanjung Priok**

Question 6					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	8	26.7	26.7	26.7
	Sangat Setuju	22	73.3	73.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 8 orang atau (26.7%) menjawab setuju, 22 orang atau (73.3%) menjawab Sangat setuju.

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 22 orang atau (73.3%).

- g. Sistem Inaportnet di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat mempercepat perputaran arus barang di pelabuhan?

**Tabel 4. 9**

**Pendapat responden tentang Sistem Inaportnet di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat mempercepat perputaran arus barang di pelabuhan**

Question 7					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	7	23.3	23.3	23.3
	Sangat Setuju	23	76.7	76.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 7 orang atau (23.3%) menjawab setuju, 23 orang atau (76.7%) menjawab Sangat setuju.

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 23 orang atau (76.7%).

- h. Sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat memonitoring kapal selama di pelabuhan?

**Tabel 4. 10**

**Pendapat responden tentang Sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat memonitoring kapal selama di pelabuhan**

Question 8					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	10	33.3	33.3	33.3
	Sangat Setuju	20	66.7	66.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 10 orang atau (33.3%) menjawab setuju, 20 orang atau (66.7%) menjawab Sangat setuju.

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 20 orang atau (66.7%).

- i. Menekan biaya logistik?

**Tabel 4. 11**

**Pendapat responden tentang Menekan biaya logistik**

Question 9					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu-ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	7	23.3	23.3	26.7
	Sangat Setuju	22	73.3	73.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 7 orang atau (23.3%) menjawab setuju, 22 orang atau (73.3%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Tidak Setuju 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 22 orang atau (73.3%).

- j. Permintaan logistik menjadi maningkat?

**Tabel 4. 12**

**Pendapat responden tentang Permintaan logistik menjadi maningkat**

Question 10					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	11	36.7	36.7	36.7
	Sangat Setuju	19	63.3	63.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 11 orang atau (36.7%) menjawab setuju, 19 orang atau (63.3%) menjawab Sangat setuju.

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 19 orang atau (63.3%).

**Tabel 4. 13**

**Rekapitulasi variabel Penerapan Sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan  
Utama Tanjung Priok (X1)**

No	PERNYATAAN	SS	S	RG	TS	STS	TOTAL RESP	BOBOT	RATA- RATA
1.	Kebutuhan pelayanan kapal dan barang melalui sistem <i>Inaportnet</i> pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat segera dipenuhi dengan tanggap.	25	5	0	0	0	30	145	4,83
2.	Pelayanan sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, memasukan data kapal dengan cara <i>single submission</i> .	24	5	1	0	0	30	143	4,76
3.	Fasilitas penunjang seperti komputer pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sudah memadai dan lengkap.	21	9	0	0	0	30	141	4,70
4.	Pelayanan kapal dan barang melalui sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat memangkas waktu kapal untuk bersandar.	23	7	0	0	0	30	143	4,76
5.	Jaringan internet di loket Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sangat baik	19	10	1	0	0	30	138	4,60



6	Dengan adanya sistem Inaportnet, pengguna jasa tidak perlu tatap muka dengan petugas loket Inaportnet di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok	22	8	0	0	0	30	142	4,73
7.	Sistem Inaportnet di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat mempercepat perputaran arus barang di pelabuhan	23	7	0	0	0	30	143	4,76
8.	Sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat memonitoring kapal selama di pelabuhan	20	10	0	0	0	30	140	4,66
9.	Menekan biaya logistik	22	7	1	0	0	30	141	4,70
10.	Permintaan logistik menjadi meningkat	19	11	0	0	0	30	139	4,63
JUMLAH		218	79	3	0	0	30	1.415	47.16

*Sumber : Data diolah melalui Ms. Excel*

Berdasarkan rekapitulasi variabel Penerapan Sistem Inaportnet (X1), pernyataan yang memiliki nilai terbesar yaitu “Kebutuhan pelayanan kapal dan barang melalui sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat segera di penuhi dengan tanggap” dengan nilai rata-rata tertinggi sebesar 4.83. Pernyataan yang memiliki nilai terendah yaitu “Jaringan internet di loket Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sangat baik” dengan nilai rata-rata terendah sebesar 4.60.

3. Kualitas Pelayanan Kapal pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok (X2)
  - a. Pelayanan untuk keberangkatan kapal dilayani dengan tepat dan handal?

**Tabel 4. 14**

**Pendapat responden tentang Pelayanan untuk keberangkatan kapal dilayani dengan tepat dan handal**

Question 11					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	12	40.0	40.0	40.0
	Sangat Setuju	18	60.0	60.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 12 orang atau (40.0%) menjawab setuju, 18 orang atau (60.0%) menjawab Sangat setuju.

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 18 orang atau (60.0%).

- b. Pelayanan untuk kedatangan kapal direspon dengan cepat?

**Tabel 4. 15**

**Pendapat responden tentang Pelayanan untuk kedatangan kapal direspon dengan cepat**

Question 12					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu - ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	9	30.0	30.0	33.3
	Sangat Setuju	20	66.7	66.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 9 orang atau (30.0%) menjawab setuju, 20 orang atau (66.7%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 20 orang atau (66.7%).

- c. Pembayaran jasa labuh di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dilayani dengan tanggap?

**Tabel 4. 16**

**Pendapat responden tentang Pembayaran jasa labuh di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dilayani dengan tanggap**

Question 13					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu-ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	6	20.0	20.0	23.3
	Sangat Setuju	23	76.7	76.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 6 orang atau (20.0%) menjawab setuju, 23 orang atau (76.7%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 23 orang atau (76.7%).

- d. Kegiatan bongkar/muat barang dilaksanakan secara akurat?

**Tabel 4. 17**

**Pendapat responden tentang Kegiatan bongkar/muat barang dilaksanakan secara akurat**

Question 14					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu – ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	13	43.3	43.3	46.7
	Sangat Setuju	16	53.3	53.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 13 orang atau (43.3%) menjawab setuju, 16 orang atau (53.3%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 16 orang atau (53.3%).

- e. Kualitas pelayanan kapal yang diberikan sesuai dengan yang diharapkan?

**Tabel 4. 18**

**Pendapat responden tentang Kualitas pelayanan kapal yang diberikan sesuai dengan yang diharapkan**

Question 15					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	11	36.7	36.7	36.7
	Sangat Setuju	19	63.3	63.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 11 orang atau (36.7%) menjawab setuju, 19 orang atau (63.3%) menjawab Sangat setuju

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 19 orang atau (63.3%).

- f. Memberikan informasi pelayanan kapal kepada pengguna jasa dengan jelas?

**Tabel 4. 19**

**Pendapat responden tentang Memberikan informasi pelayanan kapal kepada pengguna jasa dengan jelas**

Question 16					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu - ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	7	23.3	23.3	26.7
	Sangat Setuju	22	73.3	73.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 7 orang atau (23.3%) menjawab setuju, 22 orang atau (73.3%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 22 orang atau (73.3%).

- g. Di proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah?

**Tabel 4. 20**

**Pendapat responden tentang proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah**

Question 17					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu - ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	5	16.7	16.7	20.0
	Sangat Setuju	24	80.0	80.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 5 orang atau (16.7%) menjawab setuju, 24 orang atau (80.0%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 24 orang atau (80.0%).

- h. Pengguna jasa sering mengeluhkan tarif untuk pelayanan jasa labuh?

**Tabel 4. 21**

**Pendapat responden tentang Pengguna jasa sering mengeluhkan tarif untuk pelayanan jasa labuh**

Question 18					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu - ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	9	30.0	30.0	33.3
	Sangat Setuju	20	66.7	66.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 9 orang atau (30.0%) menjawab setuju, 20 orang atau (66.7%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 20 orang atau (66.7%).

- i. Pelayanan kapal dan barang yang diberikan, tidak pernah dikeluhkan oleh pengguna jasa?

**Tabel 4. 22**

**Pendapat responden tentang Pelayanan kapal dan barang yang diberikan, tidak pernah dikeluhkan oleh pengguna jasa**

Question 19					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu - ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	7	23.3	23.3	26.7
	Sangat Setuju	22	73.3	73.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 7 orang atau (23.3%) menjawab setuju, 22 orang atau (73.3%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 22 orang atau (66.7%).

- j. Permintaan pelayanan kapal dan barang harus di ajukan 1x24 jam sebelum kapal tiba?

**Tabel 4. 23**

**Pendapat responden tentang Permintaan pelayanan kapal dan barang harus di ajukan 1x24 jam sebelum kapal tiba**

Question 20					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu - ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	7	23.3	23.3	26.7
	Sangat Setuju	22	73.3	73.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 7 orang atau (23.3%) menjawab setuju, 22 orang atau (73.3%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 22 orang atau (66.7%).

**Tabel 4. 24**

**Rekapitulasi variable Kualitas Pelayanan Kapal pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama  
Tanjung Priok (X2)**

<b>No</b>	<b>PERNYATAAN</b>	<b>SS</b>	<b>S</b>	<b>RG</b>	<b>TS</b>	<b>STS</b>	<b>TOTAL RESP</b>	<b>BOBOT</b>	<b>RATA- RATA</b>
1.	Pelayanan untuk keberangkatan kapal dilayani dengan tepat dan handal	18	12	0	0	0	30	138	4.60
2.	Pelayanan untuk kedatangan kapal direspon dengan cepat	20	9	1	0	0	30	139	4.63
3.	Pembayaran jasa labuh di Kantor OtoritasPelabuhan Utama tanjung Priok dilayani dengan tanggap	16	13	1	0	0	30	135	4.50
4.	Kegiatan bongkar/muat barang dilaksanakan secara akurat	16	13	1	0	0	30	135	4.50
5.	Kualitas pelayanan kapal yang diberikan sesuai dengan yang diharapkan	19	11	0	0	0	30	139	4.63
6.	Memberikan informasi pelayanan kapal kepada pengguna jasa dengan jelas	22	7	1	0	0	30	141	4.70
7.	Di proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah	24	5	1	0	0	30	143	4.76

8.	Pengguna jasa sering mengeluhkan tarif untuk pelayanan jasa labuh	20	9	1	0	0	30	139	4.63
9.	Pelayanan kapal dan barang yang diberikan,tidak pernah dikeluhkan oleh pengguna jasa	22	7	1	0	0	30	141	4.70
10.	Permintaan pelayanan kapal dan barang harus di ajukan 1x24 jam sebelum kapal tiba	22	7	1	0	0	30	141	4.70
JUMLAH		199	93	8	0	0	30	1.391	46.36

*Sumber : Data diolah melalui Ms. Excel*

Berdasarkan rekapitulasi variabel Kualitas Pelayanan Kapal (X2), pernyataan yang memiliki nilai terbesar yaitu “proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah” sebesar 4.76. Pernyataan yang memiliki nilai terendah yaitu “Pembayaran jasa labuh di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dilayani dengan tanggap” dan “Kegiatan bongkar/muat barang dilaksanakan secara akurat” dengan nilai rata-rata terendah sebesar 4.50

4. Kinerja Pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok (Y)
  - a. Tingkat absensi pegawai yang datang tepat waktu?

**Tabel 4. 25**

**Pendapat responden tentang Tingkat absensi pegawai yang datang tepat waktu**

Question 21					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	2	6.7	6.7	6.7
	Ragu-ragu	3	10.0	10.0	16.7
	Setuju	9	30.0	30.0	46.7
	Sangat Setuju	16	53.3	53.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*



Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 9 orang atau (30.0%) menjawab setuju, 16 orang atau (66.7%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 3 orang atau (10.0%), dan 2 orang atau (6.7%) menjawab Tidak Setuju

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 16 orang atau (66.7%).

b. Hasil kinerja pegawai dicapai melebihi rata-rata yang ditentukan?

**Tabel 4. 26**

**Pendapat responden tentang Hasil kinerja pegawai dicapai melebihi rata-rata yang**

Question 22					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu-ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	6	20.0	20.0	23.3
	Sangat Setuju	23	76.7	76.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

**ditentukan**

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 6 orang atau (20.0%) menjawab setuju, 23 orang atau (76.7%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 23 orang atau (76.7%).

c. Pimpinan selalu memberikan motivasi kerja kepada pegawainya?

**Tabel 4. 27**

**Pendapat responden tentang Pimpinan selalu memberikan motivasi kerja kepada pegawainya**

Question 23					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu-ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	8	26.7	26.7	30.0
	Sangat Setuju	21	70.0	70.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 8 orang atau (26.7%) menjawab setuju, 21 orang atau (70.0%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 21 orang atau (70.0%).

- d. Pegawai memiliki hubungan baik dengan rekan kerja, di instansi pemerintah lainnya di pelabuhan?

**Tabel 4. 28**

**Pendapat responden tentang Pegawai memiliki hubungan baik dengan rekan kerja, di**

Question 24					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu-ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	7	23.3	23.3	26.7
	Sangat Setuju	22	73.3	73.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

**instansi pemerintah lainnya di pelabuhan**

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 7 orang atau (23.3%) menjawab setuju, 22 orang atau (73.7%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 22 orang atau (73.3%).

- e. Pegawai dapat mempertanggungjawabkan semua pekerjaannya?

**Tabel 4. 29**

**Pendapat responden tentang Pegawai dapat mempertanggungjawabkan semua pekerjaannya**

Question 25					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu-ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	7	23.3	23.3	26.7
	Sangat Setuju	22	73.3	73.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 7 orang atau (23.3%) menjawab setuju, 22 orang atau (73.7%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 22 orang atau (73.3%).

f. Sikap inisiatif selalu di tonjolkan pegawai dalam melaksanakan pekerjaannya?

**Tabel 4. 30**

**Pendapat responden tentang Sikap inisiatif selalu di tonjolkan pegawai dalam melaksanakan pekerjaannya**

Question 26					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu-ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	8	26.7	26.7	30.0
	Sangat Setuju	21	70.0	70.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 8 orang atau (26.7%) menjawab setuju, 21 orang atau (70.0%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 21 orang atau (70.0%).

g. Pegawai mampu menyelesaikan semuamasalah pada pekerjaannya?

**Tabel 4. 31**

**Pendapat responden tentang Pegawai mampu menyelesaikan semuamasalah pada pekerjaannya**

Question 27					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	8	26.7	26.7	26.7
	Sangat Setuju	22	73.3	73.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 8 orang atau (26.7%) menjawab setuju, 22 orang atau (73.3%) menjawab Sangat setuju

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 22 orang atau (73.3%).

- h. Pegawai bekerjasama dalam menyelesaikan pekerjaannya?

**Tabel 4. 32**

**Pendapat responden tentang Pegawai bekerjasama dalam menyelesaikan pekerjaannya**

Question 28					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu-ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	9	30.0	30.0	33.3
	Sangat Setuju	20	66.7	66.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 9 orang atau (30.0%) menjawab setuju, 20 orang atau (66.7%) menjawab Sangat setuju, dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 20 orang atau (66.7%).

- i. Tingkat prestasi pegawai yang baik, diimbangi pencapaian target yang ditetapkan?

**Tabel 4. 33**

**Pendapat responden tentangTingkat prestasi pegawai yang baik, diimbangi pencapaian target yang ditetapkan**

Question 29					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ragu-ragu	1	3.3	3.3	3.3
	Setuju	4	13.3	13.3	16.7
	Sangat Setuju	25	83.3	83.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 4 orang atau (13.3%) menjawab setuju, 25 orang atau (83.3%) menjawab Sangat setuju dan menjawab Ragu-ragu 1 orang atau (3.3%)

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 25 orang atau (83.3%).

- j. Pimpinan mengambil keputusan atau tindakan secara cepat dan tepat?

**Tabel 4. 34**

**Pendapat responden tentang Pimpinan mengambil keputusan atau tindakan secara cepat dan tepat**

Question 30					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	6	20.0	20.0	20.0
	Sangat Setuju	24	80.0	80.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Tabel diatas menunjukkan bahwa, terdapat 6 orang atau (20.0%) menjawab setuju, 24 orang atau (80.0%) menjawab Sangat setuju

Dapat dikatakan bahwa, pendapat responden yang dominan untuk pernyataan ini adalah Sangat setuju, dengan total responden sebanyak 24 orang atau (80.0%).

**Tabel 4. 35**

**Rekapitulasi Variabel Kinerja Pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok (Y)**

No	PERNYATAAN	SS	S	RG	TS	STS	TOTAL RESP	BOBOT	RATA-RATA
1.	Tingkat absensi pegawai yang datang tepat waktu	16	9	3	2	0	30	129	4.30
2.	Hasil kinerja pegawai dicapai melebihi rata-rata yang ditentukan	23	6	1	0	0	30	142	4.73
3.	Pimpinan selalu memberikan motivasi kerja kepada pegawainya	21	8	1	0	0	30	140	4.66
4.	Pegawai memiliki hubungan baik dengan rekan kerja, di instansi pemerintah lainnya di pelabuhan	22	7	1	0	0	30	141	4.70
5.	Pegawai dapat mempertanggungjawabkan semua pekerjaannya	22	7	1	0	0	30	141	4.70

6.	Sikap inisiatif selalu di tonjalkan pegawai dalam melaksanakan pekerjaannya	21	8	1	0	0	30	140	4.66
7.	Pegawai mampu menyelesaikan semuamasalah pada pekerjaannya	22	8	0	0	0	30	142	4.73
8.	Pegawai bekerjasama dalam menyelesaikan pekerjaannya	16	9	3	2	0	30	129	4.63
9.	Tingkat prestasi pegawai yang baik, diimbangi pencapaian target yang ditetapkan	20	9	1	0	0	30	144	4.80
10.	Pimpinan mengambil keputusan atau tindakan secara cepat dan tepat	24	6	0	0	0	30	144	4.80
JUMLAH		216	72	10	2	0	30	1.402	46.7

*Sumber : Data diolah melalui Ms. Excel*

Berdasarkan rekapitulasi variabel Kinerja Pegawai (Y), pernyataan yang memiliki nilai terbesar yaitu “Tingkat prestasi pegawai yang baik, diimbangi pencapaian target yang ditetapkan” dan “Pimpinan mengambil keputusan atau tindakan secara cepat dan tepat” yaitu sebesar 4.80. Pernyataan yang memiliki nilai terendah yaitu “Tingkat absensi pegawai yang datang tepat waktu” dengan nilai rata-rata terendah sebesar 4.30

## 5. Uji Validitas

Validitas asal kata validity berarti keabsahan. Uji validitas di artikan sebagai tes seberapa akuratnya suatu instrument pengukuran menjalankan fungsinya sesuai kebutuhan periset, Lasse (2018:254) Pernyataan di katakan valid atau tidak jika memiliki  $r$ hitung lebih besar dari  $r$ tabel dengan mengacu pada tabel korelasi berdasarkan sampel (n) dan tingkat kesalahan (0,05) dengan menggunakan  $r$ tabel Product Moment Person. Pengujian validitas ini menggunakan software SPSS versi 26. Kriteria pengujian validitas melalui software SPSS yaitu :

Valid : Corrected Item Total Correlation > 0.361

Tidak Valid : Corrected Item Total Correlation < 0.361

**a. Penerapan Sistem Inaportnet (X1)**

**Tabel 4. 36**

**Uji Validitas Penerapan Sistem Inaportnet (X1)**

Pertanyaan	<i>r</i> hitung ( <i>Corrected item-total</i> ) Korelasi	<i>r</i> Tabel	Keterangan
Pertanyaan 1	0,422	0,361	Valid
Pertanyaan 2	0,649	0,361	Valid
Pertanyaan 3	0,734	0,361	Valid
Pertanyaan 4	0,488	0,361	Valid
Pertanyaan 5	0,573	0,361	Valid
Pertanyaan 6	0,470	0,361	Valid
Pertanyaan 7	0,515	0,361	Valid
Pertanyaan 8	0,814	0,361	Valid
Pertanyaan 9	0,651	0,361	Valid
Pertanyaan 10	0,680	0,361	Valid

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Dari hasil pengolahan data diatas, semua butir pernyataan mempunyai nilai *r*hitung (Correlated Item Total Correlation) lebih besar dari pada *r*tabel (0.361), maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan variabel X1 valid.

**b. Kualitas Pelayanan Kapal (X2)**

**Tabel 4. 37**

**Kualitas Pelayanan Kapal (X2)**

Pertanyaan	<i>r</i> hitung ( <i>Corrected item-total</i> ) Korelasi	<i>r</i> Tabel	Keterangan
Pertanyaan 1	0,592	0,361	Valid
Pertanyaan 2	0,742	0,361	Valid
Pertanyaan 3	0,815	0,361	Valid
Pertanyaan 4	0,529	0,361	Valid
Pertanyaan 5	0,707	0,361	Valid
Pertanyaan 6	0,697	0,361	Valid
Pertanyaan 7	0,680	0,361	Valid
Pertanyaan 8	0,674	0,361	Valid
Pertanyaan 9	0,714	0,361	Valid
Pertanyaan 10	0,732	0,361	Valid

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Dari hasil pengolahan data diatas, semua butir pernyataan mempunyai nilai *r*hitung (Correlated Item Total Correlation) lebih besar dari pada *r*tabel (0.361), maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan variabel X2 valid.

### c. Kinerja Pegawai (Y)

**Tabel 4. 38**

**Kinerja Pegawai (Y)**

Pertanyaan	<i>r</i> hitung ( <i>Corrected item-total</i> ) Korelasi	<i>r</i> Tabel	Keterangan
Pertanyaan 1	0,647	0,361	Valid
Pertanyaan 2	0,825	0,361	Valid
Pertanyaan 3	0,761	0,361	Valid
Pertanyaan 4	0,816	0,361	Valid
Pertanyaan 5	0,715	0,361	Valid
Pertanyaan 6	0,810	0,361	Valid
Pertanyaan 7	0,536	0,361	Valid
Pertanyaan 8	0,622	0,361	Valid
Pertanyaan 9	0,768	0,361	Valid
Pertanyaan 10	0,472	0,361	Valid

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Dari hasil pengolahan data diatas, semua butir pernyataan mempunyai nilai *r*hitung (Correlated Item Total Correlation) lebih besar dari pada *r*tabel (0.361), maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan variabel Y valid.

### 6. Uji Reabilitas

Suatu instrumen dikatakan *reliable* apabila butir instrument walaupun berulang-ulang dipakai menguji pada waktu dan situasi yang berbeda. Namun, memiliki keterandalan atau hasilnya tetap konsisten dan stabil,(Lasse 2018). Uji reabilitas dilakukan dengan mengacu pada alpha crombach. Uji reabilitas berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan aplikasi SPSS 26, hasil uji reabilitas untuk masing-masing variabel diringkas pada tabel berikut ini:

**Tabel 4. 39**

**Hasil Cronchbach's Alpha Reliability Statistics**

No	Variabel	Cronbach's Alpha	N of items
1	Penerapan Sistem Inaportnet	0.803	10
2	Kualitas Pelayanan Kapal	0.875	10
3	Kinerja Pegawai	0.871	10

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Dari data tabel output hasil uji reabilitas di atas, nilai Cronchbach's Alpha untuk ketiga variabel diatas digunakan dalam penelitian ini lebih besar dari 0,60 sehingga dapat disimpulkan bahwa seluruh variabel dalam penelitian ini X1, X2 dan Y reliable.



## 7. Uji Normalitas

**Tabel 4. 40**  
**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.86994912
Most Extreme Differences	Absolute	.159
	Positive	.159
	Negative	-.154
Test Statistic		.159
Asymp. Sig. (2-tailed)		.051 <sup>c</sup>
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Berdasarkan hasil pengujian diatas dengan menggunakan aplikasi SPSS, diperoleh mendapat nilai signifikansi  $0.051 > 0.05$ , dengan demikian dapat disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

## 8. Analisis Regresi Linier Berganda

**Tabel 4. 41**  
**Analisis Regresi Linier Berganda**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.100	5.775		.364	.719
	PENERAPAN SISTEM INAPORTNET	.297	.194	.228	1.531	.137
	KUALITAS PELAYANAN KAPAL	.722	.157	.685	4.609	.000
a. Dependent Variable: KINERJA PEGAWAI						

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Model persamaan regresi hasil perhitungan di atas yaitu  $Y = 2.100 + 0.297 + 0.722$  Keterangan :

a. Kostanta  $a$  yaitu : 2.100

Artinya bahwa variabel bebas diabaikan, atau jika tidak ada variabel Penerapan Sistem Inaportnet dan Kualitas Pelayanan Kapal, maka Kinerja Pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok akan bernilai 2.101.

b. Nilai koefisien  $b_1 = 0.297$

Hal ini menunjukkan bahwa setiap perubahan satu-satuan pada pengaruh penerapan sistem inaportnet dengan kualitas pelayanan kapal sebagai konstan, maka kinerja pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok akan mengalami peningkatan sebesar 0.297

c. Nilai koefisien  $b_2 = 0.722$

Hal ini menunjukkan bahwa setiap perubahan satu-satuan pada kualitas pelayanan kapal dengan asumsi penerapan sistem inaportnet konstan, maka kinerja pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok akan mengalami peningkatan sebesar 0.722

#### 9. Analisis Korelasi

Uji korelasi ini bertujuan untuk menyatakan derajat dan arah hubungan linear antara dua variabel. Ketika terdapat hubungan linear sempurna, setiap perubahan pada variabel Y. Korelasi antara dua variabel dinyatakan dengan koefisien korelasi yang dihitung dengan  $r$  (*Pearson's correlation*).

**Tabel 4. 42**  
**Analisis Korelasi**

Correlations				
		PENERAPAN SISTEM INAPORTNET	KUALITAS PELAYANAN KAPAL	KINERJA PEGAWAI
PENERAPAN SISTEM INAPORTNET	Pearson Correlation	1	.776**	.759**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000
	N	30	30	30
KUALITAS PELAYANAN KAPAL	Pearson Correlation	.776**	1	.862**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000
	N	30	30	30
KINERJA PEGAWAI	Pearson Correlation	.759**	.862**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	
	N	30	30	30

\*\*. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0

Dari hasil analisis korelasi di atas, menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi antara pengaruh penerapan sistem inaportnet ( $X_1$ ) dengan variabel kinerja pegawai ( $Y$ ) diperoleh hasil perhitungan korelasi di atas sebesar 0,759 ini menunjukkan mempunyai pengaruh yang sangat kuat yaitu berada pada interval (0,70 – 0,90), dan untuk nilai koefisien korelasi antara kualitas pelayanan kapal

(X2) dengan variabel kinerja pegawai (Y) maka di peroleh hasil perhitungan 0,862 hal ini terdapat pengaruh yang sangat kuat berada pada interval (0.70 – 0.90), berdasarkan koefisien korelasi di atas, kedua variabel mempunyai pengaruh yang signifikan pada taraf (Alpha) yaitu Penerapan Sistem Inaportnet sebesar 0,000 dan kualitas pelayanan kapal nilai signifikan 0,000. Dapat disimpulkan bahwa variabel penerapan sistem Inaportnet dan kualitas pelayanan kapal memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel kinerja pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

#### 10. Koefisien Determinasi Berganda

Koefisien determinasi berganda bertujuan untuk dapat mengetahui besarnya kontribusi atau perubahan yang diberikan pada variabel independen terhadap variabel dependen.

**Tabel 4. 43**

**Koefisien Determinasi variabel X1 terhadap variabel Y**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.759 <sup>a</sup>	.577	.561	2.544
a. Predictors: (Constant), PENERAPAN SISTEM INAPORNET				

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Berdasarkan perhitungan diatas, dapat dilihat nilai koefisien determinasi (R Square) sebesar 0.577 atau (57.7%). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang positif antara penerapan sistem Inaportnet (X1) terhadap kinerja pegawai (Y) sebesar 57.7% pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, sedangkan sisanya yaitu sebesar 42.3% merupakan faktor lain yang tidak di teliti oleh penulis.

**Tabel 4. 44**

**Koefisien Determinasi variabel X2 terhadap variabel Y**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.862 <sup>a</sup>	.742	.733	1.984
a. Predictors: (Constant), KUALITAS PELAYANAN KAPAL				

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Berdasarkan perhitungan diatas, dapat dilihat nilai koefisien determinasi berganda (R Square) sebesar 0,742 atau (74,2%). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang positif antara kualitas pelayanan kapal (X2) terhadap kinerja pegawai (Y) sebesar 74.2% pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, sedangkan sisanya yaitu sebesar 25.8% merupakan faktor lain yang tidak di teliti oleh penulis.

**Tabel 4. 45**  
**Koefisien Determinasi Berganda**

<b>Model Summary</b>				
<b>Model</b>	<b>R</b>	<b>R Square</b>	<b>Adjusted R Square</b>	<b>Std. Error of the Estimate</b>
<b>1</b>	<b>.873<sup>a</sup></b>	<b>.763</b>	<b>.745</b>	<b>1.938</b>
<b>a. Predictors: (Constant), KUALITAS PELAYANAN KAPAL, PENERAPAN SISTEM INAPORTNET</b>				

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Berdasarkan perhitungan diatas, dapat dilihat nilai koefisien determinasi berganda (R Square) sebesar 0,763 atau (76,3%). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang positif antara penerapan sistem Inaportnet (X1) dan kualitas pelayanan kapal (X2) terhadap kinerja pegawai (Y) sebesar 76,3% pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, sedangkan sisanya yaitu sebesar 23.7% merupakan faktor lain yang tidak di teliti oleh penulis.

#### 11. Uji Linearitas

Uji linearitas bertujuan untuk mengetahui apakah dua variabel independen mempunyai hubungan linear yang signifikan terhadap variabel dependen dengan ketentuan sebagai berikut : Jika terdapat nilai signifikansi  $> 0,05$  maka terdapat hubungan linear secara signifikan antar variabel independent terhadap variabel dependen. Jika nilai signifikansi  $< 0,05$  maka tidak terdapat hubungan linear secara signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen.

**Tabel 4. 46**  
**Uji Linearitas**

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
KINERJA PEGAWAI * PENERAPAN SISTEM INAPORTNET	Between Groups	(Combined)	384.317	8	48.040	23.165	.000
		Linearity	246.690	1	246.690	118.955	.000
		Deviation from Linearity	137.627	7	19.661	9.481	.000
	Within Groups		43.550	21	2.074		
	Total		427.867	29			

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Berdasarkan hasil pada tabel diatas, diperoleh hasil singnifikansi variabel penerapan sistem Inaportnet terhadap variabel kinerja pegawai sebesar  $0,000 < 0,05$  artinya terdapat hubungan linear secara signifikan antara variabel penereapan sistem Inaportnet terhadap kinerja pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

**Tabel 4. 47**  
**Uji Linieritas**

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
KINERJA PEGAWAI * KUALITAS PELAYANAN KAPAL	Between Groups	(Combined)	365.800	7	52.257	18.523	.000
		Linearity	317.653	1	317.653	112.595	.000
		Deviation from Linearity	48.147	6	8.024	2.844	.033
	Within Groups		62.067	22	2.821		
	Total		427.867	29			

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Berdasarkan hasil pada tabel diatas, diperoleh hasil singnifikansi variabel Kualitas Pelayanan Kapal terhadap variabel kinerja pegawai sebesar  $0,000 < 0,05$  artinya terdapat hubungan linear secara signifikan antara variabel penereapan sistem Inaportnet terhadap kinerja pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

## 12. Uji Hipotesis

### a. Uji T

Uji T di gunakan untuk mengetahui pengaruh parsial variabel independen terhadap variabel dependen.

### 1) Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet (X1) terhadap kinerja Pegawai (Y)

**Tabel 4. 48**

**Uji T Variabel X1**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.050	7.575		.403	.690
	PENERAPAN SISTEM INAPORTNET	.990	.160	.759	6.175	.000
a. Dependent Variable: KINERJA PEGAWAI						

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Berarti Tabel diatas hasil uji t didapatkan pada pengujian SPSS variable PENERAPAN SISTEM INAPORTNET diperoleh nilai t hitung sebesar 6,175 dengan Sig 0,00 < 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa PENERAPAN SISTEM INAPORTNET berpengaruh secara signifikan terhadap KINERJA PEGAWAI.

### 2) Kualitas Pelayanan (X2) terhadap Kinerja Pegawai (Y)

**Tabel 4. 49**

**Uji T Variabel X2**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7.416	4.725		1.570	.128
	KUALITAS PELAYANAN KAPAL	.908	.101	.862	8.983	.000
a. Dependent Variable: KINERJA PEGAWAI						

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Berarti Tabel diatas hasil uji t didapatkan pada pengujian SPSS variable KUALITAS PELAYANAN KAPAL diperoleh nilai t hitung sebesar 8,983 dengan Sig 0,00 < 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa KUALITAS PELAYANAN KAPAL berpengaruh secara signifikan terhadap KINERJA PEGAWAI.

b. Uji F

Uji F digunakan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh secara bersama-sama (Simultan) antara variabel independent terhadap variabel dependen.

- a.  $H_0 : \rho = 0$ , artinya jika nilai  $\text{sig} < 0,005$  atau  $F_{\text{hitung}} < F_{\text{tabel}}$  maka tidak terdapat pengaruh variabel  $X_1$  dan  $X_2$  secara simultan terhadap variabel  $Y$ .
- b.  $H_a : \rho \neq 0$ , artinya nilai  $\text{sig} > 0,005$  atau  $F_{\text{hitung}} > F_{\text{tabel}}$  maka terdapat pengaruh variabel  $X_1$  dan  $X_2$  secara simultan terhadap variabel  $Y$ .

**Tabel 4. 50**

**Uji F**

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	326.462	2	163.231	43.462	.000 <sup>b</sup>
	Residual	101.405	27	3.756		
	Total	427.867	29			
a. Dependent Variable: KINERJA PEGAWAI						
b. Predictors: (Constant), KUALITAS PELAYANAN KAPAL, PENERAPAN SISTEM INAPORTNET						

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS di atas, maka :

- a.  $0,000 < 0,05$ , maka dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  di tolak atau  $H_a$  diterima.
- b. Diperoleh nilai  $f$  hitung diatas menggunakan SPSS dengan  $F_{\text{hitung}}$  yaitu sebesar  $43.462 > F_{\text{tabel}}$  sebesar 3.34, maka hasilnya adalah  $H_0$  ditolak,  $H_a$  diterima

### C. PEMBAHASAN

Hasil analisis Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet dan Kualitas Pelayanan Kapal terhadap Kinerja Pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dengan menggunakan tabel maupun menggunakan analisis statistik, maka penulis jelaskan sebagai berikut :

1. Pembahasan Hasil Hipotesis Pertama : Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) terhadap Kinerja Pegawai ( $Y$ )  
Terbukti berpengaruh positif dan signifikan antara Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) terhadap Kinerja Pegawai ( $Y$ ) dimana Koefisien regresi ( $r$ ) sebesar 0,759 dan  $t_{\text{hitung}} = 6,175 > t_{\text{table}} = 1,697$  maka  $H_1$  diterima dan  $H_0$  ditolak, Adapun indikator yang paling dominan mempengaruhi Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) adalah “Kebutuhan pelayanan kapal dan barang melalui sistem *Inaportnet* pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat segera di penuhi dengan

tanggap.” Dan indikator paling dominan pada Kinerja Pegawai (Y) adalah “Pimpinan mengambil keputusan atau tindakan secara cepat dan tepat”

2. Pembahasan Hasil Hipotesis Kedua : Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) terhadap Kinerja Pegawai (Y)  
Terbukti berpengaruh positif dan signifikan antara Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) terhadap Kinerja Pegawai (Y) dimana Koefisien regresi ( $r$ ) sebesar 0,862 dan  $t_{hitung} = 8,983 > t_{table} = 1,697$  maka  $H_1$  diterima dan  $H_0$  ditolak, Adapun indikator yang paling dominan mempengaruhi Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) adalah “Di proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah” Dan indikator paling dominan pada Kinerja Pegawai (Y) adalah “Tingkat prestasi pegawai yang baik, diimbangi pencapaian target yang ditetapkan”
3. Pembahasan Hasil Hipotesis ketiga : Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet dan Kualitas Pelayanan Kapal secara bersama-sama terhadap Kinerja Pegawai  
Terdapat Pengaruh antara Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) dan Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) secara bersama dengan Koefisien Regresi sebesar 0,873 dan  $t_{hitung} = 43,462 > F_{table} = 3,34$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima dengan Kontribusi Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) dan Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) sebesar 76,3% terhadap Kinerja Pegawai (Y). Adapun indikator yang paling dominan mempengaruhi Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) adalah “Kebutuhan pelayanan kapal dan barang melalui sistem *Inaportnet* pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat segera di penuhi dengan tanggap.” Kemudian variabel yang dominan dalam variabel Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) adalah “Di proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah.” Dan indikator paling dominan pada Kinerja Pegawai (Y) adalah “Pimpinan mengambil keputusan atau tindakan secara cepat dan tepat” dan “Tingkat prestasi pegawai yang baik, diimbangi pencapaian target yang ditetapkan.”



#### D. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dalam masalah ini mungkin dapat juga melakukan uji coba dengan pemecahan masalah yang terbaik untuk mengatasi permasalahan dalam Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet Dan Kualitas Pelayanan Kapal Terhadap Kinerja Pegawai Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta. Pada umumnya pengambilan keputusan akan menggunakan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan mana yang paling baik digunakan untuk memecahkan masalah.

Adapun pemecahan masalah setelah menganalisis data diatas antara lain :

1. Bahwa Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) terhadap Kinerja Pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok (Y) dipengaruhi oleh pernyataan “Kebutuhan pelayanan kapal dan barang melalui sistem *Inaportnet* pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat segera dipenuhi dengan tanggap.” Dengan Nilai tertinggi sebesar 4,83 dan “Pimpinan mengambil keputusan atau tindakan secara cepat dan tepat” Dengan Nilai tertinggi yaitu 4,80. Sedangkan untuk nilai terendah dalam variabel Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) yaitu pada pernyataan “Jaringan internet di loket Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sangat baik” dengan nilai sebesar 4,60 dan variabel Kinerja Pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok (Y) yaitu pada pernyataan “Tingkat absensi pegawai yang datang tepat waktu” dengan nilai sebesar 4,30.
2. Bahwa Pengaruh Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) terhadap Kinerja Pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok (Y) dipengaruhi oleh “Di proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah” Dengan Nilai tertinggi sebesar 4,76 dan “Tingkat prestasi pegawai yang baik, diimbangi pencapaian target yang ditetapkan” Dengan Nilai tertinggi yaitu 4,80. Sedangkan untuk nilai terendah dalam variabel Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) yaitu pada pernyataan “Kegiatan bongkar/muat barang dilaksanakan secara akurat” dengan nilai sebesar 4,50 dan variabel Kinerja Pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok (Y) yaitu pada pernyataan “Tingkat absensi pegawai yang datang tepat waktu” dengan nilai sebesar 4,30.

3. Bahwa Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) dan Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) terhadap Kinerja Pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok (Y) dipengaruhi oleh pernyataan “Kebutuhan pelayanan kapal dan barang melalui sistem *Inaportnet* pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat segera dipenuhi dengan tanggap.” Dengan Nilai tertinggi sebesar 4,83, pernyataan “Di proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah” Dengan Nilai tertinggi sebesar 4,76, serta “Pimpinan mengambil keputusan atau tindakan secara cepat dan tepat” dan “Tingkat prestasi pegawai yang baik, diimbangi pencapaian target yang ditetapkan” Dengan Nilai tertinggi yaitu 4,80. Sedangkan untuk nilai terendah dalam variabel Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) yaitu pada pernyataan “Jaringan internet di loket Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sangat baik” dengan nilai sebesar 4,60, untuk variabel Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) yaitu pada pernyataan “Kegiatan bongkar/muat barang dilaksanakan secara akurat” dengan nilai sebesar 4,50, dan variabel Kinerja Pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok (Y) yaitu pada pernyataan “Tingkat absensi pegawai yang datang tepat waktu” dengan nilai sebesar 4,30.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Analisis yang penulis lakukan mengenai Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet Dan Kualitas Pelayanan Kapal Terhadap Kinerja Pegawai Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta, maka pada akhir ini penulis mencoba memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan variabel Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) terhadap Kinerja Pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok ( $Y$ ), dan Koefisien regresi ( $r$ ) sebesar 0,759 dengan  $t_{hitung} = 6,175 > t_{table} = 1,697$ . Dan berdasarkan rekapitulasi variabel  $X_1$  dengan nilai tertinggi yaitu sebesar 4.83 “menunjukkan bahwa Penerapan Sistem Inaportnet sudah dipenuhi dengan baik.”
2. Terdapat pengaruh yang signifikan dan positif variabel Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) terhadap Kinerja Pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok ( $Y$ ), dan Koefisien regresi ( $r$ ) sebesar 0,862 dengan  $t_{hitung} = 8,983 > t_{table} = 1,697$ . Dan berdasarkan hasil rekapitulasi variabel  $X_2$  dengan nilai tertinggi 4.76 menunjukkan bahwa Kualitas Pelayanan Kapal sudah tepat dan handal.
3. Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan variabel Penerapan Sistem Inaportnet ( $X_1$ ) dan Kualitas Pelayanan Kapal ( $X_2$ ) terhadap Kinerja Pegawai pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok ( $Y$ ) dengan Koefisien Regresi sebesar 0,873 dan  $t_{hitung} = 43,462 > F_{tabel} = 3,34$ . Adapun variabel yang dominan ( $X_2$ ) adalah “Di proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah.” Dengan nilai sebesar 4,76

## **B. SARAN**

Berdasarkan pembahasan yang telah penulis kemukakan, maka pada bab terakhir ini penulis akan memberikan saran – saran sebagai berikut:

1. Melakukan pembaruan dalam program inaportnet dan memperbaiki jaringan internet khususnya diloket Inaportnet. Agar pengguna sistem inaportnet tidak mengalami keterlambatan dalam pelayanan pelabuhan maka sistem inaportnet harus melakukan pembaruan dan perbaikan yang dilakukan untuk program inaportnet akan membuat jaringan inaportnet menuju ke tahap yang lebih sempurna sehingga dapat mempercepat perputaran arus kapal dan barang dipelabuhan.
2. Menerapkan manajemen waktu dengan baik. Dalam mengatasi masalah lamanya waktu pelayanan kapal, Agar tidak terjadinya pelayanan yang dapat mengulur waktu karena gangguan sistem maka hal yang perlu diperhatikan adalah dengan menerapkan manajemen waktu diharapkan untuk proses kegiatan di pelabuhan baik proses bongkar muat barang, keluar masuknya kapal menjadi lebih cepat dan akurat sehingga tidak terjadinya gangguan dalam proses pelayanan di pelabuhan.
3. Memperhatikan kinerja pegawai dan memberikan peringatan atas kesalahan kinerjanya. Sebagai pimpinan harus mengawasi dan memperhatikan setiap kinerja pegawainya yang ada serta memberikan sanksi atau peringatan kepada pegawai yang kurang disiplin dalam waktu dengan memberikan pelatihan kerja ke pegawainya sendiri dan memberikan reward kepada pegawai yang memiliki kinerja baik. Tujuannya adalah untuk memotivasi pegawai guna meningkatkan kualitas kinerjanya mengingat semua pelayanan kapal dipelabuhan masih harus dibantu dengan tenaga manusia seperti dalam pengoperasian sistemnya agar dalam pelaksanaanya berjalan dengan baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anwar. 2017. *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*.
- Hasibuan, Malayu SP. 2012. *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*.
- Lasse, David A. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan*. PT Rajarafindo Persada.
- Lasse, David A. 2018. *Shipping Research Method*. Depok: PT Rajagrafindo Persada.
- Mangkunegara. 2017. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Moenir. 2014. *Manajemen Pelayanan Umum Di Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan, (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Bandung: alfabeta.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: alfabeta.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: alfabeta.
- Suharsimi, Arikunto. 2013. *Prosedur Pendekatan Suatu Pendekatan Praktik*. Semarang: Rineka Cipta.
- Tjiptono. 2016. *Service, Quality Dan Satisfactiom*. Edisi keenam.

# LAMPIRAN

## Lampiran 1

### Hasil rekapitan gangguan sistem inapornet di Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok

Bulan	Mengalami Gangguan	Tanggal Gangguan
Jan	3 kali	8 Jan, 14 Jan, dan 22 Jan
Feb	2 kali	17 Feb & 26 Feb
Mar	2 kali	9 Mar & 23 Mar
Apr	4 kali	7 Apr, 12 Apr, 22 Apr, dan 30 Apr
Mei	2 kali	7 Mei & 20 Mei
Jun	3 kali	3 Jun, 9 Jun, dan 18 Jun
Jul	4 kali	1 Jul, 7 Jul, 13 Jul, dan 22 Jul
Agu	2 kali	6 Agu & 16 Agu
Sep	2 kali	9 Sep & 17 Sep
Okt	4 kali	1 Okt, 7 Okt, 15 Okt, dan 21 Okt
Nov	3 kali	2 Nov, 8 Nov, dan 17 Nov
Des	3 kali	3 Des, 9 Des, dan 22 Des

*Sumber : Data Sekunder OP Tanjung Priok*

## **Lampiran 2**

### **Hasil rekapan pelayanan kapal di Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok**

Bulan	Jumlah Kapal	Waktu Pelayanan
Jan	153	114 Jam
Feb	167	111 Jam
Mar	145	90 Jam
Apr	186	139 Jam
Mei	172	119 Jam
Jun	136	100 Jam
Jul	197	147 Jam
Agu	188	109 Jam
Sep	155	103 Jam
Okt	176	102 Jam
Nov	165	110 Jam
Des	201	100 Jam

*Sumber : Data Sekunder OP Tanjung Priok*

### **Lampiran 3**

#### **Hasil kinerja pegawai dalam pelayanan kapal di kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok**

Bulan	Target Pelayanan Kapal	Realisasi
Jan	40 Kapal	21 kapal
Feb	50 Kapal	26 Kapal
Mar	47 Kapal	22 Kapal
Apr	30 Kapal	21 Kapal
Mei	56 Kapal	39 Kapal
Jun	60 Kapal	49 Kapal
Jul	100 Kapal	84 Kapal
Agu	55 Kapal	48 Kapal
Sep	67 Kapal	58 Kapal
Okt	49 Kapal	38 Kapal
Nov	51 Kapal	45 Kapal
Des	90 Kapal	40 Kapal

*Sumber : Data Sekunder OP Tanjung Priok*



## Lampiran 4

### Indikator Pernyataan Kuisioner

#### Variabel Independen : Penerapan Sistem Inaportnet (X1)

NO	PERNYATAAN	SS	S	RG	TS	STS
1	Kebutuhan pelayanan kapal dan barang melalui sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat segera di penuhi dengan tanggap.					
2	Pelayanan sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, memasukan data kapal dengan cara <i>single submission</i> .					
3	Fasilitas penunjang seperti komputer pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sudah memadai dan lengkap.					
4	Pelayanan kapal dan barang melalui sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat memangkas waktu kapal untuk bersandar.					
5	Jaringan internet di loket Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sangat baik.					
6	Dengan adanya sistem Inaportnet, pengguna jasa tidak perlu tatap muka dengan petugas loket Inaportnet di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.					
7	Sistem Inaportnet di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dapat mempercepat perputaran arus barang di Pelabuhan.					
8	Sistem Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, dapat memonitoring kapal selama di pelabuhan.					
9	Menekan biaya logistic.					
10	Permintaan logistik menjadi meningkat.					

**Variabel Independen : Kualitas Pelayanan Kapal (X2)**

NO	PERNYATAAN	SS	S	RG	TS	STS
1	Pelayanan untuk keberangkatan kapal dilayani dengan tepat dan handal.					
2	Pelayanan untuk kedatangan kapal direspon dengan cepat.					
3	Pembayaran jasa labuh di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dilayani dengan tanggap.					
4	Kegiatan bongkar/muat barang dilaksanakan secara akurat.					
5	Kualitas pelayanan kapal yang diberikan sesuai dengan yang diharapkan.					
6	Memberikan informasi pelayanan kapal kepada pengguna jasa dengan jelas.					
7	Di proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok untuk pelayanan kapal pindah.					
8	Pengguna jasa sering mengeluhkan tarif untuk pelayanan jasa labuh.					
9	Pelayanan kapal dan barang yang diberikan, tidak pernah dikeluhkan oleh pengguna jasa					
10	Permintaan pelayanan kapal dan barang harus di ajukan 1x24 jam sebelum kapal tiba					

**Variabel Dependen : Kinerja Pegawai (Y)**

NO	PERNYATAAN	SS	S	RG	TS	STS
1	Tingkat absensi pegawai yang datang tepat waktu.					
2	Hasil kinerja pegawai dicapai melebihi rata-rata yang ditentukan.					
3	Pimpinan selalu memberikan motivasi kerja kepada pegawainya.					
4	Pegawai memiliki hubungan baik dengan rekan kerja, di instansi pemerintah lainnya di pelabuhan.					
5	Pegawai dapat mempertanggung jawabkan semua pekerjaannya.					
6	Sikap inisiatif selalu ditonjolkan pegawai dalam melaksanakan pekerjaannya.					
7	Pegawai mampu menyelesaikan semua masalah pada pekerjaannya.					
8	Pegawai bekerjasama dalam menyelesaikan pekerjaannya.					
9	Tingkat prestasi pegawai yang baik, diimbangi pencapaiantarget yang ditetapkan.					
10	Pimpinan mengambil keputusan atau tindakan secara cepat dan tepat.					

**Lampiran 5**  
**Data Responden**

<b>Nama</b>	<b>Jenis Kelamin</b>	<b>Usia</b>	<b>Pekerjaan</b>
Hanif Azis Imami	Laki - laki	25-30	Karyawan
Titto Ardhie Nugroho	Laki - laki	25-30	Karyawan
Bayu Rimbang	Laki - laki	25-30	Karyawan
Aditya Swastika Widodo	Laki - laki	25-30	Karyawan
Ainun Diah Kusuma Wardani	Perempuan	25-30	Karyawan
Abby Satya Amridzan	Laki - laki	25-30	Karyawan
Wahyu Pambudy	Laki - laki	25-30	Karyawan
Arya Dwipa Damar Jati	Laki - laki	25-30	Karyawan
Muhammad Nur Mubin	Laki - laki	25-30	Karyawan
Muhammad Sakti Wahyu Nugraha	Laki - laki	30	Swasta
Shely Faurizkha	Perempuan	25-30	Karyawan
Renaldi Adi Putra	Laki - laki	25-30	Karyawan
Erwin Dwi	Laki - laki	25-30	Karyawan
M.Luckiy Amansyah	Laki - laki	25-30	Karyawan
Mohammad Rafli Aditya Wijaya	Laki - laki	25-30	Karyawan
Revi Baston Makruf	Laki - laki	25-30	Karyawan
Ragil Ilham Zaqymullah	Laki - laki	<25	Mahasiswa
Riyan Saputra	Laki - laki	30	Swasta
Yuliantari	Laki - laki	25-30	Karyawan
Angelika Widyasari	Perempuan	25-30	Karyawan
Livia Kusuma Astuti Dirga Putri	Perempuan	30	Swasta
Siska	Perempuan	25-30	Karyawan
Sunaryo	Laki - laki	25-30	Karyawan
Ade Bagus Setiawan	Laki - laki	25-30	Karyawan
Andre Siam Nurrohman	Laki - laki	25-30	Karyawan
Muhammad Luthfi Hidayatullah	Laki - laki	25-30	Karyawan
Aryo Dava Prasetyo	Laki - laki	25-30	Karyawan
Mohammad Adam Arif Ramdani	Laki - laki	25-30	Karyawan
Rifki Haikal	Laki - laki	25-30	Karyawan
Bagas Dwi Ramadhan	Laki - laki	<25	Mahasiswa

## Lampiran 6

### Skor Kuesioner Penerapan Sistem Inaportnet (X1)

[illegible]

### Skor Kuerioner Kualitas pelayanan kapal (X2)

[illegible]

### Skor Kuesioner Kinerja pegawai (Y)

Responden	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	TOTAL
R1	5	5	4	5	5	5	5	8	5	4	51
R2	5	5	5	5	5	5	5	8	5	5	53
R3	4	4	5	5	5	5	4	7	5	5	49
R4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	48
R5	4	4	5	5	5	5	5	7	4	4	48
R6	5	5	5	5	5	5	5	8	5	5	53
R7	5	5	4	4	5	5	4	8	5	4	49
R8	4	5	5	5	5	5	5	8	5	5	52
R9	5	5	4	5	5	5	5	7	5	5	51
R10	5	5	5	5	5	5	5	8	5	5	53
R11	5	5	4	4	5	4	4	6	4	5	46
R12	5	5	5	5	5	5	5	6	5	5	51
R13	4	5	5	5	5	4	4	7	5	5	49
R14	5	5	5	5	5	5	5	8	5	5	53
R15	5	5	5	5	5	5	4	8	5	5	52
R16	4	5	5	4	5	5	5	8	5	5	51
R17	4	5	5	5	5	4	5	7	4	5	49
R18	4	4	5	4	4	4	5	7	5	5	47
R19	4	4	4	4	4	4	5	8	4	5	46
R20	5	4	4	4	4	4	4	7	5	4	45
R21	5	5	5	5	5	5	5	6	5	5	51
R22	5	5	5	5	4	4	5	8	5	5	51
R23	5	5	5	5	5	5	5	8	5	5	53
R24	5	5	5	5	4	5	5	7	5	4	50
R25	5	5	5	5	4	5	5	7	5	5	51
R26	5	4	4	4	4	4	4	8	5	5	47
R27	5	5	5	5	5	5	5	8	5	5	53
R28	3	3	3	3	3	3	4	5	3	4	34
R29	5	5	5	5	5	5	5	8	5	5	53
R30	5	5	5	5	5	5	5	8	5	5	53

## Lampiran 7

### Hasil Olah Data

#### Uji Analisis Deskriptif

##### Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Penerapan Sistem Inaportnet	30	4	5	4,71	0,2945
Kualitas Pelayanan Kapal	30	3	5	4,66	0,3645
Kinerja Pegawai	30	3	5	4,97	0,3841
Valid N (listwise)	30				

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

#### Uji Validitas

##### Penerapan Sistem Inaportnet (X1)

Pertanyaan	<i>r</i> hitung ( <i>Corrected item-total</i> ) Korelasi	<i>r</i> Tabel	Keterangan
Pertanyaan 1	0,422	0,361	Valid
Pertanyaan 2	0,649	0,361	Valid
Pertanyaan 3	0,734	0,361	Valid
Pertanyaan 4	0,488	0,361	Valid
Pertanyaan 5	0,573	0,361	Valid
Pertanyaan 6	0,470	0,361	Valid
Pertanyaan 7	0,515	0,361	Valid
Pertanyaan 8	0,814	0,361	Valid
Pertanyaan 9	0,651	0,361	Valid
Pertanyaan 10	0,680	0,361	Valid

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

##### Kualitas Pelayanan Kapal (X2)

Pertanyaan	<i>r</i> hitung ( <i>Corrected item-total</i> ) Korelasi	<i>r</i> Tabel	Keterangan
Pertanyaan 1	0,592	0,361	Valid
Pertanyaan 2	0,742	0,361	Valid
Pertanyaan 3	0,815	0,361	Valid
Pertanyaan 4	0,529	0,361	Valid
Pertanyaan 5	0,707	0,361	Valid
Pertanyaan 6	0,697	0,361	Valid
Pertanyaan 7	0,680	0,361	Valid
Pertanyaan 8	0,674	0,361	Valid
Pertanyaan 9	0,714	0,361	Valid
Pertanyaan 10	0,732	0,361	Valid

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

### Kiner Pegawai (Y)

Pertanyaan	<i>r</i> hitung ( <i>Corrected item-total</i> ) Korelasi	<i>r</i> Tabel	Keterangan
Pertanyaan 1	0,647	0,361	Valid
Pertanyaan 2	0,825	0,361	Valid
Pertanyaan 3	0,761	0,361	Valid
Pertanyaan 4	0,816	0,361	Valid
Pertanyaan 5	0,715	0,361	Valid
Pertanyaan 6	0,810	0,361	Valid
Pertanyaan 7	0,536	0,361	Valid
Pertanyaan 8	0,622	0,361	Valid
Pertanyaan 9	0,768	0,361	Valid
Pertanyaan 10	0,472	0,361	Valid

Sumber : Data diolah oleh SPSSversi 26.0

### Uji Reabilitas

#### Hasil Cronbach's Alpha Reliability Statistics

No	Variabel	Cronbach's Alpha	N of items
1	Penerapan Sistem Inaportnet	0.803	10
2	Kualitas Pelayanan Kapal	0.875	10
3	Kinerja Pegawai	0.871	10

Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0

### Uji Normalitas

#### One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.86994912
Most Extreme Differences	Absolute	.159
	Positive	.159
	Negative	-.154
Test Statistic		.159
Asymp. Sig. (2-tailed)		.051 <sup>c</sup>
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		

Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0



## Uji Regresi Linier Berganda

### Analisis Regresi Linier Berganda

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.100	5.775		.364	.719
	PENERAPAN SISTEM INAPORTNET	.297	.194	.228	1.531	.137
	KUALITAS PELAYANAN KAPAL	.722	.157	.685	4.609	.000
a. Dependent Variable: KINERJA PEGAWAI						

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

### Uji Analisis Korelasi

Correlations				
		PENERAPAN SISTEM INAPORTNET	KUALITAS PELAYANAN KAPAL	KINERJA PEGAWAI
PENERAPAN SISTEM INAPORTNET	Pearson Correlation	1	.776**	.759**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000
	N	30	30	30
KUALITAS PELAYANAN KAPAL	Pearson Correlation	.776**	1	.862**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000
	N	30	30	30
KINERJA PEGAWAI	Pearson Correlation	.759**	.862**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	
	N	30	30	30
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).				

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

### Uji Determinasi

#### Koefisien Determinasi Berganda

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.873 <sup>a</sup>	.763	.745	1.938
a. Predictors: (Constant), KUALITAS PELAYANAN KAPAL, PENERAPAN SISTEM INAPORTNET				

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

### Uji Linearitas

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
KINERJA PEGAWAI * PENERAPAN SISTEM INAPORTNET	Between Groups	(Combined)	384.317	8	48.040	23.165	.000
		Linearity	246.690	1	246.690	118.955	.000
		Deviation from Linearity	137.627	7	19.661	9.481	.000
	Within Groups		43.550	21	2.074		
	Total		427.867	29			

*Sumber : Data diolah oleh SPSS versi 26.0*

### Lampiran 8

R table ( $df = N - 2 = 30 - 2 = 28$ )

#### NILAI-NILAI r PRODUCT MOMENT

N	Taraf Signifikan		N	Taraf Signifikan		N	Taraf Signifikan	
	5%	1%		5%	1%		5%	1%
3	0,997	0,999	27	0,381	0,487	55	0,266	0,345
4	0,950	0,990	28	0,374	0,478	60	0,254	0,330
5	0,878	0,959	29	0,367	0,470	65	0,244	0,317
6	0,811	0,917	30	0,361	0,463	70	0,235	0,306
7	0,754	0,874	31	0,355	0,456	75	0,227	0,296
8	0,707	0,834	32	0,349	0,449	80	0,220	0,286
9	0,666	0,798	33	0,344	0,442	85	0,213	0,278
10	0,632	0,765	34	0,339	0,436	90	0,207	0,270
11	0,602	0,735	35	0,334	0,430	95	0,202	0,263
12	0,576	0,708	36	0,329	0,424	100	0,195	0,256
13	0,553	0,684	37	0,325	0,418	125	0,176	0,230
14	0,532	0,661	38	0,320	0,413	150	0,159	0,210
15	0,514	0,641	39	0,316	0,408	175	0,148	0,194
16	0,497	0,623	40	0,312	0,403	200	0,138	0,181
17	0,482	0,606	41	0,308	0,398	300	0,113	0,148
18	0,468	0,590	42	0,304	0,393	400	0,098	0,128
19	0,456	0,575	43	0,301	0,389	500	0,088	0,115
20	0,444	0,561	44	0,297	0,384	600	0,080	0,105
21	0,433	0,549	45	0,294	0,380	700	0,074	0,097
22	0,423	0,537	46	0,291	0,376	800	0,070	0,091
23	0,413	0,526	47	0,288	0,372	900	0,065	0,086
24	0,404	0,515	48	0,284	0,368	1000	0,062	0,081
25	0,396	0,505	49	0,281	0,364			
26	0,388	0,496	50	0,279	0,361			

Sumber: Sugiyono.2008. *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta. Hal. 373

**Lampiran 9**  
**T table (df = N-2 = 30-2 = 28)**

$\alpha$ untuk Uji Satu Pihak ( <i>one tail test</i> )						
dk	0,25	0,10	0,05	0,025	0,01	0,005
	$\alpha$ untuk Uji Dua Pihak ( <i>two tail test</i> )					
	0,50	0,20	0,10	0,05	0,02	0,01
1	1,000	3,078	6,314	12,706	31,821	63,657
2	0,816	1,886	2,920	4,303	6,965	9,925
3	0,765	1,638	2,353	3,182	4,541	5,841
4	0,741	1,533	2,132	2,776	3,747	4,604
5	0,727	1,476	2,015	2,571	3,365	4,032
6	0,718	1,440	1,943	2,447	3,143	3,707
7	0,711	1,415	1,895	2,365	2,998	3,499
8	0,706	1,397	1,860	2,306	2,896	3,355
9	0,703	1,383	1,833	2,262	2,821	3,250
10	0,700	1,372	1,812	2,228	2,764	3,169
11	0,697	1,363	1,796	2,201	2,718	3,106
12	0,695	1,356	1,782	2,179	2,681	3,055
13	0,692	1,350	1,771	2,160	2,650	3,012
14	0,691	1,345	1,761	2,145	2,624	2,977
15	0,690	1,341	1,753	2,131	2,602	2,947
16	0,689	1,337	1,746	2,120	2,583	2,921
17	0,688	1,333	1,740	2,110	2,567	2,898
18	0,688	1,330	1,734	2,101	2,552	2,878
19	0,687	1,328	1,729	2,093	2,539	2,861
20	0,687	1,325	1,725	2,086	2,528	2,845
21	0,686	1,323	1,721	2,080	2,518	2,831
22	0,686	1,321	1,717	2,074	2,508	2,819
23	0,685	1,319	1,714	2,069	2,500	2,807
24	0,685	1,318	1,711	2,064	2,492	2,797
25	0,684	1,316	1,708	2,060	2,485	2,787
26	0,684	1,315	1,706	2,056	2,479	2,779
27	0,684	1,314	1,703	2,052	2,473	2,771
28	0,683	1,313	1,701	2,048	2,467	2,763
29	0,683	1,311	1,699	2,045	2,462	2,756
30	0,683	1,310	1,697	2,042	2,457	2,750
40	0,681	1,303	1,684	2,021	2,423	2,704
60	0,679	1,296	1,671	2,000	2,390	2,660
120	0,677	1,289	1,658	1,980	2,358	2,617
$\infty$	0,674	1,282	1,645	1,960	2,326	2,576

## Lampiran 10

*F Tabel* ( $df = N-2 = 30-2 = 28$ )

**Tabel Uji F**

$\alpha =$ <b>0,05</b>	$df_1 = (k-1)$							
$df_2 = (n-k-1)$	1	2	3	4	5	6	7	8
1	161,44 8	199,500	215,70 7	224,583	230,162	233,98 6	236,768	238,883
2	18,513	19,000	19,164	19,247	19,296	19,330	19,353	19,371
3	10,128	9,552	9,277	9,117	9,013	8,941	8,887	8,845
4	7,709	6,944	6,591	6,388	6,256	6,163	6,094	6,041
5	6,608	5,786	5,409	5,192	5,050	4,950	4,876	4,818
6	5,987	5,143	4,757	4,534	4,387	4,284	4,207	4,147
7	5,591	4,737	4,347	4,120	3,972	3,866	3,787	3,726
8	5,318	4,459	4,066	3,838	3,687	3,581	3,500	3,438
9	5,117	4,256	3,863	3,633	3,482	3,374	3,293	3,230
10	4,965	4,103	3,708	3,478	3,326	3,217	3,135	3,072
11	4,844	3,982	3,587	3,357	3,204	3,095	3,012	2,948
12	4,747	3,885	3,490	3,259	3,106	2,996	2,913	2,849
13	4,667	3,806	3,411	3,179	3,025	2,915	2,832	2,767
14	4,600	3,739	3,344	3,112	2,958	2,848	2,764	2,699
15	4,543	3,682	3,287	3,056	2,901	2,790	2,707	2,641
16	4,494	3,634	3,239	3,007	2,852	2,741	2,657	2,591
17	4,451	3,592	3,197	2,965	2,810	2,699	2,614	2,548
18	4,414	3,555	3,160	2,928	2,773	2,661	2,577	2,510
19	4,381	3,522	3,127	2,895	2,740	2,628	2,544	2,477
20	4,351	3,493	3,098	2,866	2,711	2,599	2,514	2,447
21	4,325	3,467	3,072	2,840	2,685	2,573	2,488	2,420
22	4,301	3,443	3,049	2,817	2,661	2,549	2,464	2,397
23	4,279	3,422	3,028	2,796	2,640	2,528	2,442	2,375
24	4,260	3,403	3,009	2,776	2,621	2,508	2,423	2,355
25	4,242	3,385	2,991	2,759	2,603	2,490	2,405	2,337
26	4,225	3,369	2,975	2,743	2,587	2,474	2,388	2,321
27	4,210	3,354	2,960	2,728	2,572	2,459	2,373	2,305
28	4,196	3,340	2,947	2,714	2,558	2,445	2,359	2,291
29	4,183	3,328	2,934	2,701	2,545	2,432	2,346	2,278