

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



**SKRIPSI
PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET
TERHADAP PELAYANAN KAPAL DAN BARANG DI
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS I PANJANG**

Oleh:

TOMMY OKTAVIANUS DABUKKE

NRP: 4 61 189651

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2022

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



**SKRIPSI
PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET
TERHADAP PELAYANAN KAPAL DAN BARANG DI
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS I PANJANG**

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

Oleh:

TOMMY OKTAVIANUS DABUKKE

NRP: 4 61 189651

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2022

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : TOMMY OKTAVIANUS DABUKKE
NRP : 4 61 189651
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KALK
Judul : PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET
TERHADAP PELAYANAN KAPAL DAN BARANG DI
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS I PANJANG

Pembimbing Materi

ROMA DORMWATY, S.Si.T,M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

Jakarta, 24 Juli 2022

Pembimbing Penulisan

DENNY FITRIANI, S.Si.,M.T
Penata (III/c)
NIP.19800727 200912 1 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**

Dr. VIDYA SELASDINI, S.Si.T.,M.M.Tr.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : TOMMY OKTAVIANUS DABUKKE
NRP : 461189651/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET TERHADAP PELAYANAN KAPAL DAN BARANG DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I PANJANG

Ketua Penguji

P. Dwikora Simanjuntak, M.M
Pembina (IV/a)
NIP. 19640906 199903 100 1

Anggota Penguji

Drs. Tigor Siagian, M.M
Pembina (IV/a)
NIP. 19570320 198202 1 001

Anggota Penguji

Demy Fitrial, S.Si., M.T
Penata (III/c)
NIP. 19800727 200912 1 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALAK**

Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, akhirnya skripsi dapat diselesaikan. Penulis menyadari bahwa dengan rahmatnya maka dapat di selesaikan penulisan skripsi yang diberi judul:

“PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET TERHADAP PELAYANAN KAPAL DAN BARANG DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I PANJANG”

Skripsi disusun untuk memenuhi persyaratan kurikulum program Diploma IV yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penyusunan dan penulisan skripsi didasari oleh pengalaman-pengalaman penulis ketika melakukan praktek darat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas I Panjang.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi tidak lepas dari kesalahan dan kekurangan ,disebabkan karena kemampuan dan keterbatasan pengetahuan yang dimiliki penulis. Pada kesempatan ini, penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih serta penghargaan yang tidak terhingga kepada semua pihak yang telah membantu hingga skripsi dapat di buat, terutama :

1. Yth. Capt. Sudiono, M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Vidya Selas dini S.Si.T.,M.M.Tr, selaku Ketua Program Studi KALK
3. Yth. Ibu Sari Kusumaningrum, S.S., M.HUM., selaku Sekertaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Yth. Ibu Roma Dormawaty, S.Si.T, M.M selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
5. Yth. Bapak Denny Fitrial, S.Si.T., M.T selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
6. Seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahaan.
7. Yth. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang dan juga pegawai dalam memberikan ilmu dan data sewaktu Penulis melaksanakan praktek darat.

8. Kepada Orang tua penulis, Ibu Yuliana Turnip dan Ayah Bilman Thomas Dabukke yang selalu menjadi penyemangat dan inspirasi penulis, terimakasih atas doa dan dukungan baik secara moral maupun materil yang diberikan sampai saat ini, yang telah mendidik saya dari lahir hingga saat ini dengan penuh kesabaran dan kasih sayang.
9. Kepada Abang Andikha Dabukke S.Kom, Kakak Christina Dabukke A.Md, Kakak Rosalina S.H dan Adik Stefanny yang selalu mendukung dan memberi semangat penulis.
10. Kepada Teman saya Muhamad Fachrozi dan Purnomo Putro telah banyak membantu, dan saling memberi saran dalam penyelesaian skripsi.
11. Kepada Teman Kamar dan Adik Kamar K302 yang selalu memberikan semangat penulis dalam penyelesaian skripsi.
12. Kepada Teman Kelas KALK 4 Delta yang memberikan semangat kepada penulis.
13. Kepada Tim daerah Lampung LXI dan junior Tim daerah Lampung, yang selalu memberikan doa, bantuan, serta semangat kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
14. Kepada Anak kelas KALK 8 Charlie yang selalu memberikan semangat kepada penulis.
15. Teman-teman Angkatan 61 Program Pendidikan Diploma IV yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam menyelesaikan skripsi.
16. Semua pihak yang terlibat langsung ataupun tidak langsung sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dari pendidikan ini.

Akhir kata dengan memanjatkan puja dan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa penulis berharap semoga skripsi dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan manfaat sebagai tambahan yang berguna bagi perkembangan ilmu pengetahuan di dunia pelayaran.

Jakarta, 20 Juli 2022

Penulis

TOMMY OKTAVIANUS DABUKKE

4 61 189651

DAFTAR ISI

	Halaman
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 Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	4
C. Batasan Masalah.....	5
D. Rumusan Masalah	5
E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian.....	5
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Pengertian	8
B. Kerangka Pemikiran	25
C. Hipotesis	25
BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu Dan Tempat Penelitian	26
B. Metode Pendekatan	26
C. Subjek Penelitian	30
D. Teknik Analisis Data	30

BAB IV : ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	35
B. Analisis Data	54
C. Pemecahan Masalah	67

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	69
B. Saran	71

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Ganguan Web Inaportnet	4
Gambar 2.1 Alur pelayanan PKK Manual	19
Gambar 2.2 Alur Pelayanan PKK Inaportnet	20
Gambar 2.3 Alur Pelayanan RKBM Manual	21
Gambar 2.4 Alur Pelayanan RKBM Inaportnet	22
Gambar 2.5 Alur Pelayanan LK3 Manual	23
Gambar 2.6 Alur Pelayanan LK3 Inaportnet	24
Gambar 2.7 Kerangka Pemikiran	25
Gambar 4.1 Struktur organisasi KSOP Kelas I Panjang	36
Gambar 4.2 Kurva Regresi Linear Sederhana	65
Gambar 4.3 Kurva Hipotesis	66

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Panjang 2021	2
Tabel 3.1 Pedoman Penilaian Kuisioner	28
Tabel 3.2 Hubungan Interval Koefisien Korelasi	32
Tabel 4.1 Daftar Pegawai LALA KSOP Kelas 1 Panjang	37
Tabel 4.2 Daftar Perusahaan Aktif Pengguna Jasa	38
Tabel 4.3 Jumlah Responden	40
Tabel 4.4 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.1	41
Tabel 4.5 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.2	41
Tabel 4.6 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.3	42
Tabel 4.7 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.4	42
Tabel 4.8 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.5	43
Tabel 4.9 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.6	43
Tabel 4.10 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.7	44
Tabel 4.11 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.8	44
Tabel 4.12 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.9	45
Tabel 4.13 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.10	45
Tabel 4.14 Hasil Kuisioner Variabel X (Penerapan Sistem Inaportnet)	46
Tabel 4.15 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.1	48
Tabel 4.16 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.2	48
Tabel 4.17 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.3	49
Tabel 4.18 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.4	49
Tabel 4.19 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.5	50
Tabel 4.20 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.6	50
Tabel 4.21 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.7	51
Tabel 4.22 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.8	51
Tabel 4.23 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.9	52
Tabel 4.24 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.10.....	52
Tabel 4.25 Hasil Kuisioner Variabel Y (Pelayanan Kapal dan Barang)	53
Tabel 4.26 Uji Validitas X	55
Tabel 4.27 Uji Validitas Y	56

Tabel 4.28 Validitas <i>Item</i>	57
Tabel 4.29 <i>Case Processing Summary X</i>	57
Tabel 4.30 <i>Reliability Statistics X</i>	58
Tabel 4.31 <i>Case Processing Summary Y</i>	58
Tabel 4.32 <i>Reliability Statistics Y</i>	58
Tabel 4.33 Hasil Analisis Penerapan Inaportnet (X) terhadap Pelayanan Kapal dan Barang (Y)	59
Tabel 4.34 Interpretasi nilai r	62
Tabel 4.35 <i>Coefficients^a</i>	65

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	PM 157 Tahun 2015
Lampiran 2	PM 192 Tahun 2015
Lampiran 3	Sampel Wawancara
Lampiran 4	Kuisisioner Variabel X (Penerapan Sistem Inaportnet)
Lampiran 5	Kuisisioner Variabel Y (Pelayanan Kapal dan Barang)
Lampiran 6	Uji SPSS 25 Validitas X
Lampiran 7	Uji SPSS 25 Validitas Y
Lampiran 8	Uji SPSS 25 Realibilitas X
Lampiran 9	Uji SPSS 25 Realibilitas Y
Lampiran 10	Tabel R
Lampiran 11	Tabel T
Lampiran 12	Google Form Kuisisioner

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Inaportnet merupakan sistem informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang terstandar dalam melayani kapal dan barang dari seluruh instansi terkait di pelabuhan. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan kapal dan pelayanan muatan (barang dan penumpang) yang harus disesuaikan dengan perkembangan zaman. Salah satu upaya yang tepat pada masa ini yaitu pembenahan di sisi *soft infrastructure* yaitu penyediaan platform IT. (<http://dephub.go.id/post/read/inaportnet,-sistem-informasi-standar-pelayanan-kapal-dan-barang>)

Mengingat sangat pentingnya peran pelabuhan di dunia maritim, maka sudah saatnya pemerintah memberikan perhatian khusus terhadap pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia. Pemerintah diharapkan dapat memperbaiki fasilitas yang ada di pelabuhan dan memperbaiki sistem pelayanan di pelabuhan agar kegiatan di pelabuhan dapat berjalan dengan aman dan lancar. Pelabuhan harus memiliki sistem yang mempunyai kemampuan dalam membuat pelayanan kapal dan barang di pelabuhan berjalan dengan efektif dan efisien. Sistem yang dimaksud adalah sistem untuk mempermudah proses pelayanan kapal dan barang dapat digunakan oleh seluruh pejabat serta pengguna jasa di pelabuhan. Berbicara mengenai sistem yang terintegrasi dalam melayani kapal dan barang dengan instansi pemerintah dan pemangku kepentingan, Kementerian Perhubungan membuat terobosan baru dengan menerapkan *Indonesian Port Integration System* (Inaportnet), yakni sistem elektronik menggunakan jaringan internet. (<http://dephub.go.id/post/read/inaportnet/ pelayanan-kapal-dan-barang>)

Sistem Inaportnet bersifat terbuka dan netral untuk bertukar data dan informasi secara terintegrasi. Inaportnet merupakan sistem yang bagus dan tepat karena dibuat dengan tujuan untuk mempermudah pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Inaportnet didesain memiliki karakteristik khusus berbasis web dengan tujuan agar selalu dapat diakses dimana saja dan kapan saja. Beberapa pelabuhan di Indonesia sudah menerapkan sistem Inaportnet yang digunakan dalam pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muat. Penerapan Inaportnet Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang telah dilaksanakan selama 2 tahun, tentu saja sistem aplikasi tersebut dilaksanakan ada kendala maupun kekurangan dari pengguna jasa dan penyedia jasa, sehingga diharapkan penerapan Inaportnet di Pelabuhan Panjang secara konsisten dan kepada pengguna jasa kepelabuhanan, agar terus menggunakan pelayanan kapal dan barang. Tetapi apabila pengguna tidak dapat menggunakan sistem Inaportnet dengan baik dan benar maka akan menjadi hambatan pada pelayanan di pelabuhan sehingga memperlambat proses *clearance* kapal serta pelayanan bongkar muat di pelabuhan tersebut.

Berikut ini adalah data kunjungan kapal yang dilayani di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang.

Tabel 1.1
Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Panjang 2021

NO	BULAN	JUMLAH KAPAL MANUAL		JUMLAH KAPAL INAPORTNET
		JUMLAH KAPAL RI	JUMLAH KAPAL ASING	
1	JANUARI	268	19	240
2	FEBRUARI	219	16	221
3	MARET	239	17	112
4	APRIL	288	13	243
5	MEI	248	15	225
6	JUNI	211	10	180
7	JULI	253	14	233
8	AGUSTUS	262	12	266
9	SEPTEMBER	276	17	280
10	OKTOBER	282	16	130
11	NOVEMBER	291	16	340
12	DESEMBER	294	18	139
JUMLAH TOTAL		3131	183	2609

Sumber : Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut KSOP Kelas I Panjang

Berdasarkan Tabel 1.1 dapat dilihat total jumlah kunjungan di tahun 2021.

Untuk mengajukan layanan kedatangan kapal dan operasi bongkar muat, dalam waktu paling lambat 1x24 jam AP terlebih dahulu harus mengajukan penunjukan keagenan untuk di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan sehingga status layanan keagenan tadi berubah status buat warta kapal, di lanjutkan AP melengkapi data pada warta kapal tersebut untuk selanjutnya warta dikirimkan ke Penyelenggara Pelabuhan dalam bentuk PKK. Perlu diingat, apabila waktu pelayaran kurang dari 1x24 jam, PKK pada saat kapal akan meninggalkan pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan. Dalam proses verifikasi oleh masing – masing instansi batas waktu untuk memberikan respon ke Inaportnet adalah 5 (lima) jam sejak layanan diterima.(<http://dephub.go.id/post/read/inaportnetpelayanan-kapal-dan-barang>)

Saat penulis melaksanakan praktek darat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Panjang, penulis sempat mendapat melakukan wawancara kepada tiga agen yang berbeda di Pelabuhan Panjang. Dari hasil wawancara tersebut, agen mengatakan bahwa sistem Inaportnet memiliki manfaat untuk memberikan kemudahan bagi para agen dalam pelayanan clearance kapal serta pelayanan bongkar muat dipelabuhan, tetapi mereka merasa sulit memahami dalam mengaplikasikan sistem Inaportnet. Para agen kurang dapat menggunakan sistem Inaportnet tersebut dikarenakan agen belum paham cara untuk menginput data, mengunggah dokumen serta mengoperasikan teknologi yang berbasis jaringan internet. Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa pengguna sistem inaportnet sangat membantu pengguna jasa dalam menyelesaikan pekerjaan khususnya pada proses *clearance* kapal dan barang, tetapi terkendala dengan pemahaman agen dalam menggunakan sistem Inaportnet karena kurangnya pengetahuan khususnya mengenai sistem Inaportnet. Kemudian agen juga mengatakan sering terjadinya kendala gangguan web.

#	NOMOR LAYANAN	NOMOR PKK	NAMA KAPAL	TANGGAL REGISTRASI	STATUS PROSES
1	MLN.IDSTU.2107.000121	(belum diset)	KUYEN A 18	2021-07-05 12:39:25	Pengajuan Keagenan Tersebut
2	MLN.IDSTU.2105.000051	PKK.LN.IDSTU.2104	RHL MARTA	2021-05-29 16:47:17	Upr dan PKK Ditunggu
3	MDN.IDSTU.2105.000419	PKK.DN.IDSTU.210	EHA FITBAT	2021-05-21 15:38:00	Upr dan PKK Ditunggu
4	MLN.IDSTU.2104.000123	(belum diset)	MT MAERSK TINARU	2021-04-07 01:04:26	Buat Warta
5	MLN.IDSTU.2104.000117	PKK.LN.IDSTU.2104.000209	MV ORIENT VESTA	2021-04-06 14:45:58	Upr dan PKK Ditunggu
6	MDN.IDSTU.2104.000035	PKK.DN.IDSTU.2104.000261	ZALEHA FITBAT	2021-04-02 09:09:03	Upr dan PKK Ditunggu
7	MLN.IDSTU.2103.000028	(belum diset)	MV DUC DAT 666	2021-03-31 01:41:49	Buat Warta
8	MDN.IDSTU.2103.000726	PKK.DN.IDSTU.2103.000762	ANGGREK LAUT	2021-03-26 23:11:57	Upr dan PKK Ditunggu

Sumber : Oleh agen pengguna aplikasi inaportnet

Gambar 1.1

Gangguan Web Inaportnet

Berdasarkan Gambar 1.1 dapat dilihat screenshot gangguan *web* yang terjadi pada aplikasi Inaportnet.

Berdasarkan uraian yang telah di paparkan peneliti di atas maka peneliti tertarik mengangkat masalah tersebut untuk menjadi topik penelitian dengan judul :

“PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET TERHADAP PELAYANANAN KAPAL DAN BARANG DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I PANJANG”

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pengaruh sistem inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat beberapa masalah pokok yang perlu dikaji dalam penelitian ini. Di antaranya dapat diidentifikasi sebagai berikut

1. Kurangnya pemahaman sistem inaportnet oleh pengguna jasa.
2. Sering terjadinya gangguan web dalam aplikasi sistem Inaportnet.
3. Pelayanan kapal dan barang di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang masih belum tepat waktu.
4. Kurangnya petugas pelayanan sistem inaportnet di KSOP Kelas I panjang.

C. BATASAN MASALAH

Dari judul skripsi ini akan ditemukan adanya permasalahan yang mungkin dapat diangkat dan dibahas, namun diperlukan suatu pembatasan masalah agar materi yang dibahas nantinya tidak meluas. Pada penelitian ini penulis membatasi pada

1. Penerapan Sistem Inaportnet terhadap Pelayanan Kapal dan Barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang.
2. Belum maksimalnya pengoperasian sistem inaportnet diakibatkan sering terjadinya gangguan web.

D. RUMUSAN MASALAH

1. Apakah ada pengaruh penerapan sistem Inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang?
2. Seberapa besarkah pengaruh penerapan sistem Inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian adalah :

- a. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh penerapan sistem inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang,
- b. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh penerapan Sistem Inaportnet terhadap Pelayanan kapal dan barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah :

a. Bagi penulis

Sebagai tugas akhir dalam bentuk skripsi yang wajib dikerjakan oleh penulis dalam rangka memenuhi kurikulum Diklat Diploma IV (D-IV) Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

b. Bagi instansi

Sebagai bahan pertimbangan untuk pengambilan keputusan dan sebagai bahan evaluasi untuk peningkatan kualitas dan mutu pelayanan instansi.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Adapun maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah penyusunan secara menyeluruh serta agar lebih mudah memahami isi dari skripsi. Penyusunan skripsi ini terbagi menjadi 5 (lima) bab yang merupakan satu kesatuan yang saling berhubungan antara bab yang satu dengan bab berikutnya. Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini:

BAB I PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai keterkaitan variabel yang diteliti serta hipotesis

dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan serta teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan 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 dari masalah yang ada, alternatif pemecahan masalah dan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah serta pemecahan masalah yang dipilih.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini merupakan bab penutup dimana akan disampaikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, serta juga berisi saran 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

Pada bab ini, penulis membuat beberapa pengertian yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dan diambil dari beberapa buku-buku referensi dan pendapat para ahli untuk memudahkan dalam penulisan skripsi ini, diantaranya adalah

1. Sistem Inaportnet

a. Pengertian Sistem

Pengertian sistem secara umum sistem dapat di artikan sebagai suatu kesatuan, unit, atau integritas yang bersifat komprehensi yang terdiri dari komponen – komponen yang saling mendukung dan bekerja sama mengintegrasikan sistem tersebut. Dengan demikian kalau salahsatu komponen rusak, maka rusak pulalah sistem tersebut. (Fidel Miro, 2012) Pengertian sistem adalah sebuah sistem yang terdiri dari berbagai unsur yang saling melengkapi dalam mencapai tujuan dan saran, unsur – unsur yang terdapat dalam sistem itulah yang di sebut subsistem. Subsistem – subsistem tersebut harus saling berhubungan dan berinteraksi melalui komunikasi yang relavan sehingga sistem dapat bekerja secara efektif dan efesien. (Eka Iswandi, 2015)

b. Pengertian Sistem Inaportnet

Pengertian Sistem Inaportnet Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang di Pelabuhan. Menimbang bahwa dalam rangka memberikan pelayanan kapal dan barang secara efektif dan efisien yang melibatkan instansi dan pemangku kepentingan di

pelabuhan melalui sistem layanan tunggal berbasis internet secara terintegrasi. Inaportnet Adalah sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet/web untuk mngintegrasikan sistem informasi kepelabuhan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh Instansi dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015, penerapan Inaportnet secara *online* dilakukan secara bertahap. Tahap awal penerapan Inaportnet dilaksanakan pada enam pelabuhan, yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makasar, Pelabuhan Tanjung Emas dan Pelabuhan Bitung. Adapun penerapan Inaportnet di pelabuhan selain enam pelabuhan tersebut akan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 tetang Penerapan Sistem Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan. Sebagaimana dirubah dalam PM 192 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Tidak semua kapal dapat dilayani dengan sistem online Inaportnet atau dengan kata lain pelayanan yang digunakan dengan cara manual. Ada pun kapal – kapal yang tidak dilayani menggunakan sistem Inaportnet sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/3/II/DJPL-15 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Menggunakan Inaportnet di Pelabuhan (Pasal 2, Ayat (2)) adalah sebagai berikut :

1. Kapal pelayaran rakyat
2. Kapal yang berukuran 500 GT kebawah
3. Kapal yang beroperasi tetap pada daerah pelayaran tertentu dengan waktu pelayaran kurang dari 6 (enam) jam
4. Kapal Perikanan.

Dan pada peraturan tersebut diatas juga (Pasal 17) menerangkan “Dalam hal terjadi kerusakan/gangguan pada Inaportnet sehingga tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya, penggunaan melalui sistem elektronik untuk sementara waktu diganti dengan cara manual dan Sistem *Level Agreement* (SLA) tidak berlaku sampai dengan Inaportnet dapat berfungsi kembali”.

c. Akses sistem Inaportnet

Untuk dapat memperoleh hak akses sistem Inaportnet, maka wajib mengajukan permohonan akses pengguna melalui sistem Inaportnet. Diberikan hak akses oleh pengelola Inaportnet secara langsung sesuai kebutuhan. Pengajuan permohonan hak akses dapat dilakukan dengan cara :

- a. 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.
- b. Dokumen yang di persyaratkan harus masih berlaku dan sesuai aslinya, yang terdiri dari :
 - 1) SIUPAL (Surat Izin Usaha Angkutan Laut) atau SIUPBM (Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat).
 - 2) NPWP (Nomor pokok wajib pajak).
 - 3) KTP Pemohon (Kartu Tanda Penduduk).
 - 4) Surat kuasa dari pimpinan perusahaan, jika pemohon dikuasakan untuk untuk pengurusan Inaportnet.
 - 5) KTP (Kartu Tanda Penduduk) pimpinan perusahaan yang member kuasa dan yang nerima kuasa.
- c. 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*.
- d. 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 18 Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan untuk melakukan tahap verifikasi terhadap dokumen nya tersebut.
- e. Jika dokumen tidak sesuai dengan dokumen aslinya, maka akan dilakukan penolakan dan dikirimkan kepada *e-mail* pemohon.
- f. 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.

- g. Hak akses tersebut berisikan tentang nama pengguna dan kata sandi serta salinannya kepada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama atau Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Hak akses pengguna Inaportnet dinyatakan berakhir apabila pengguna :
1. Tidak digunakan hak akses nya selama 6 (enam) bulan.
 2. Menyalahgunakan hak akses yang diberikan.
 3. Mengajukan pengakhiran atas akses Inaportnet pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama atau Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

d. Manfaat Inaportnet

Manfaat dari sistem Inaportnet adalah sebagai berikut:

- a. Kecepatan layanan Waktu pelayanan akan menjadi lebih cepat jika dibandingkan dengan sebelum adanya Inaportnet. Misalnya: untuk pelayanan kapal masuk, waktu yang dijanjikan sekarang adalah 12 jam diukur dari dokumen Permintaan Pelayanan Kapal Pindah (PPKP) diterima sistem Inaportnet sampai dengan kapal sandar di dermaga, dari sebelumnya rata-rata 1 minggu tanpa melalui sistem Inaportnet.
- b. Biaya pengurusan menjadi lebih murah karena perusahaan bisa menekan jumlah kurir yang diperlukan.
- c. Meningkatkan daya saing pelayanan kapal di pelabuhan.
- d. Meningkatkan informasi publik mengenai kebijakan pelayanan kapal di pelabuhan.
- e. Meningkatkan transparansi untuk menghilangkan penyalahgunaan wewenang.
- f. Mengurangi adanya *under invoice*.
- g. Perusahaan dapat memantau pergerakan kapal pengangkut barang dan dokumen pengurusan kapal setelah kapal masuk pelabuhan langsung dari komputernya di meja kerja.
- h. Perusahaan dapat langsung memperoleh informasi mengenai kapal dan dokumen pengurusan yang berkaitan dengan kegiatan kapal tersebut di pelabuhan, misalnya Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA), Surat Ijin Berlayar (SIB) dan lainnya dapat dipantau langsung dari komputernya di meja kerja (Saifudin, 2016).

Untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan, Kementerian Perhubungan menerapkan Inaportnet, yakni sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet. Penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang pelabuhan tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, tertanggal 13 Oktober 2015.

e. Istilah-Istilah dalam inaportnet

Istilah yang digunakan dalam sistem Inaportnet Pelayanan sistem Inaportnet dapat diakses dengan membuka portal Inaportnet yaitu www.portal.inaportnet.com, pada portal tersebut pengguna akan banyak menemukan singkatan atau istilah dalam kepelabuhanan. Adapun istilah-istilah yang sering ditemui dan digunakan pada layanan Inaportnet adalah sebagai berikut (Dunia Maritim, 2017):

- 1) AP: Agen Pelayaran
- 2) PBM: Perusahaan Bongkar Muat
- 3) PMKU: Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha
- 4) LKK: Laporan Keberangkatan Kapal adalah laporan rencana kapal berangkat yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan.
- 5) SPM: Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan (*clearance in*) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar berbentuk dokumen elektronik yang menerangkan kapal secara administratif telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diwajibkan untuk memasuki pelabuhan.
- 6) RKBM: Rencana Kegiatan Bongkar Muat adalah laporan perusahaan bongkar muat kepada penyelenggara 16 pelabuhan berupa informasi rencana kegiatan bongkar muat.

- 7) RPK-RO: Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi adalah dokumen yang dilengkapi informasi mengenai lokasi kapal tambat dan bongkar muat barang yang diajukan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada penyelenggara pelabuhan.
- 8) PPK: Penetapan Penyandaran Kapal adalah dokumen yang dilengkapi informasi lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditetapkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
- 9) SI adalah instruksi pengapalan/pengiriman barang yang dibuat oleh eksportir/pengirim barang kepada perusahaan pengangkutan.
- 10) 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.
- 11) SPOG: Surat Persetujuan Olah Gerak adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan pergerakan di pelabuhan.
- 12) LK3: Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal adalah laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan mengenai tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar dan/atau muat).
- 13) SPB: Surat Persetujuan Berlayar (*clearance out/port clearance*) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi syarat kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan.
- 14) LAB: Laporan Angkutan Barang adalah daftar kegiatan bongkar/muat barang yang diajukan oleh perusahaan jasa terkait (EMKL/JPT) kepada Penyelenggara Pelabuhan.
- 15) Warta Kapal adalah laporan yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara angkutan laut khusus, agen umum, dan/atau sub agen kepada Penyelenggara Pelabuhan dan

Syahbandar mengenai kondisi umum kapal dan muatannya sebelum kapal memasuki pelabuhan (PKK dan SPM) dan/atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB).

- 16) Hub *Payment* adalah pusat monitoring tagihan PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dari seluruh aplikasi online Kementerian Perhubungan yang akan disetorkan ke kas negara.

2. Pelayanan

a. Definisi Pelayanan

Menurut Barata dalam (Atmadjati, 2018:1) mengemukakan bahwa “Pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antara seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan”.

Menurut Invancevich dalam (Karlina, Rosanto, & Saputra, 2019) mengemukakan bahwa “Pelayanan adalah produk-produk yang tidak kasat mata yang melibatkan usaha-usaha manusia menggunakan peralatan”.

Berdasarkan pendapat Fisk, et.al dalam (Mindarti, 2016:2) mengemukakan bahwa “Esensi pelayanan adalah suatu proses yang terdiri dari serangkaian tindakan, interaksi, aktifitas penting untuk menyampaikan jasa kepada pelanggan dimana dalam penyampaian ini terdapat tujuan menghasilkan keuntungan”.

b. Prinsip Standar Pelayanan

Dalam menyusun, menetapkan dan menerapkan standar pelayanan dilakukan dengan memperhatikan prinsip: (PM 19 Tahun 2017)

1. Sederhana.

Standar Pelayanan yang mudah dimengerti, mudah diikuti, mudah dilaksanakan, mudah diukur dengan prosedur yang jelas dan Tarif terjangkau bagi masyarakat maupun Penyelenggara.

2. Konsistensi

Dalam penyusunan dan penerapan Standar Pelayanan harus memperhatikan ketetapan dalam mentaati waktu, prosedur, persyaratan dan penetapan Tarif pelayanan yang terjangkau.

3. Parsitipatif

Penyusunan Standar Pelayanan dengan melibatkan masyarakat dan pihak terkait untuk membahas bersama untuk mendapatkan keselarasan atas dasar komitmen atau hasil kesepakatan.

4. Akuntabel

Hal-hal yang diatur dalam Standar Pelayanan harus dapat dilaksanakan dan dipertanggungjawabkan secara konsisten kepada pihak yang berkepentingan.

5. Berkesinambungan

Standard Pelayanan harus dapat berlaku sesuai perkembangan kebijakan dan kebutuhan peningkatan kualitas pelayanan.

6. Transparansi

Standar Pelayanan harus dapat dengan mudah diakses dan diketahui oleh seluruh masyarakat.

7. Keadilan

Standar Pelayanan harus menjamin bahwa pelayanan yang diberikan dapat menjangkau semua masyarakat yang berbeda status ekonomi, jarak lokasi geografis dan perbedaan kapabilitas fisik dan mental.

c. **Komponen Standar Pelayanan**

Komponen Standar Pelayanan adalah komponen yang merupakan unsur-unsur administrasi dan manajemen yang menjadi bagian dalam sistem dan prosedur penyelenggaraan pelayanan publik. Berdasarkan Pasal 21 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, setiap Standar Pelayanan dipersyaratkan harus mencantumkan komponen sekurang-kurangnya meliputi :

1. Dasar Hukum, adalah peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar penyelenggaraan pelayanan.
2. Persyaratan, adalah syarat yang harus dipenuhi dalam pengurusan suatu jenis pelayanan, baik persyaratan teknis maupun administratif.
3. Sistem, mekanisme dan prosedur, adalah tata cara dan pelayanan yang dibakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan, termasuk pengaduan.
4. Jangka waktu penyelesaian, adalah waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh proses pelayanan dari setiap jenis pelayanan.

5. Tarif adalah ongkos yang dikenakan kepada penerima layanan dalam mengurus dan/atau memperoleh pelayanan dari penyelenggara yang besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara dan masyarakat.
6. Produk Pelayanan, adalah hasil pelayanan yang diberikan dan terima sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan.
7. Sarana, prasarana dan/atau fasilitas, adalah peralatan dan fasilitas yang diperlukan dalam penyelenggara pelayanan, termasuk peralatan dan fasilitas pelayanan bagi kelompok rentan.

d. Kualitas Pelayanan

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 : 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*. Sachdev dan Verma yang di kutip Tjiptono (2016, p. 113)

Menurut Goetsch dan Davis yang di kutip Tjiptono (2016, p. 115) kualitas merupakan suatu kondisi dinamis yang berhubungan dengan produk, jasa, manusia dan proses, dan lingkungan yang memenuhi atau melebihi harapan.

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.

3. Pelayanan Kapal dan Barang

a. Pelayanan Kapal

Pelayanan kapal merupakan salah satu pelayanan publik yang diberikan oleh pelabuhan guna mempermudah mobilitas transportasi laut mulai dari kapal masuk hingga keluar pelabuhan. Berdasarkan PM 72 Tahun 2017 tentang Jenis, Struktur, Golongan, dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan dijelaskan bahwa pelayanan kapal meliputi (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2017):

1) **Jasa Tambat**

Jasa tambat adalah jasa yang diberikan untuk kapal yang merapat ke dermaga pada saat kapal melakukan kegiatan bongkar muat.

2) **Jasa Labuh**

Jasa labuh adalah jasa yang diberikan terhadap kapal agar dapat berlabuh dengan aman untuk menunggu pelayanan berikutnya seperti tambat, bongkar muat atau menunggu pelayanan lainnya.

3) **Jasa Pemanduan**

Pandu adalah pelaut yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas pemanduan.

4) **Jasa Penundaan**

Penundaan kapal adalah pekerjaan mendorong, mengawal, menjaga, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak untuk bertambat atau untuk melepas dari tambatan dengan mempergunakan kapal tunda.

b. Pelayanan Barang

Pelayanan Barang Jasa pelayanan barang berdasarkan PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) meliputi: Penanganan Barang atau Jasa Bongkar Muat Pelayanan yang mencakup kegiatan pelayanan bongkar muat barang dari atas kapal hingga saat menyerahkan kepada pemilik barang (*consignee*). Pelayanan bongkar muat meliputi:

- 1) *Stevedoring*, yaitu kegiatan yang dilakukan sejak membongkar/ memuat barang dari palka ke dermaga atau sebaliknya.

- 2) *Corgodoring*, yaitu menyusun barang sejak dari dermaga hingga ke gudang/lapangan atau sebaliknya.
- 3) *Receiving/Delivery*, yaitu pekerjaan menyerahkan atau menerima barang di pintu 24 gudang lini I dari/ke atas truk atau sebaliknya.

c. SOP Pelayanan Kapal dan Barang

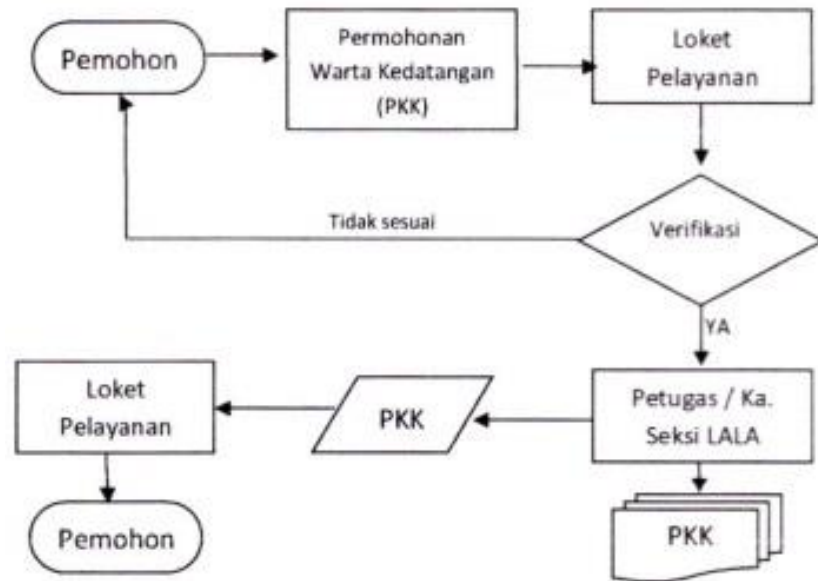
1. Pelayanan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) Manual

Perusahaan Angkutan Laut/Agen yang ditunjuk oleh operator kapal menyampaikan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan melalui aplikasi Inaportnet, selambat lambatnya 1 x 24 jam sebelum kapal tiba untuk dilakukan verifikasi sebagai berikut :

Persyaratan Pelayanan

Adalah persyaratan yang harus dipenuhi dalam permohonan pengajuan keagenan kapal, baik untuk kapal dalam negeri maupun kapal luar negeri, dengan persyaratan sebagai berikut : Permohonan dari perusahaan angkutan laut;

- 1) *Copy SIUPAL/SIOPSUS*;
- 2) Rencana Pengoperasian Kapal (RPK), untuk kapal dalam negeri;
- 3) Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA), untuk kapal luar negeri;
- 4) Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Nasional (PPKN);
- 5) Surat penunjukan keagenan / *Letter Appointment* untuk kapal dalam negeri dan kapal luar negeri;
- 6) *Manifest* kapal (kegiatan bongkar) dan atau *Shipping Instruction* (kegiatan muat);
- 7) Dokumen lainnya dari instansi terkait, khusus untuk komoditas tertentu yang diatur atau diawasi pemasukan/pengeluarannya dari Pelabuhan Panjang.



Sumber : www.dephub.go.id

Gambar 2.1

Alur pelayanan PKK Manual

Berdasarkan Gambar 2.1 dapat dijelaskan bahwa:

Pemohon membuat Permohonan warta Kedatangan Kapal (PKK) menuju loket pelayanan kemudian dilakukan verifikasi jika sesuai kemudian petugas akan membuat PKK.

2. Pelayanan PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal) Aplikasi Inaportnet

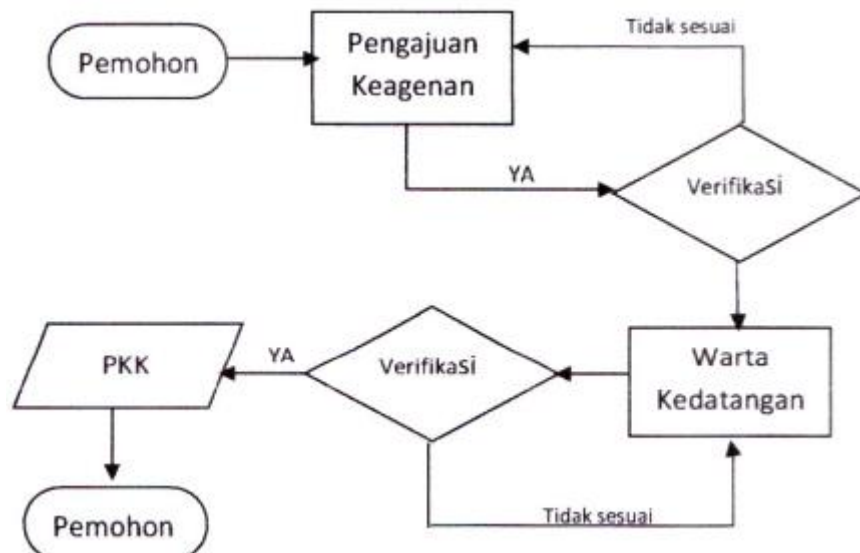
Persyaratan Pelayanan

Persyaratan yang harus dipenuhi dalam permohonan pengajuan keagenan kapal, baik untuk kapal dalam negeri maupun kapal luar negeri, dengan persyaratan sebagai berikut Permohonan dari perusahaan angkutan laut ;

- 1) Rencana Pengoperasian Kapal (RPK), untuk kapal dalam negeri;
- 2) Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA), untuk kapal luar negeri;
- 3) Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Nasional (PPKN),
- 4) Surat penunjukan keagenan / *Letter of Appointment* untuk kapal dalam negeri dan kapal luar negeri;
- 5) *Manifest* kapal (kegiatan bongkar) dan atau Shipping Instruction

(kegiatan muat);

- 6) Dokumen lainnya dari instansi terkait, khusus untuk komoditas tertentu yang diatur atau diawasi pemasukan/pengeluarannya dari dan ke Pelabuhan Panjang.



Sumber : www.dephub.go.id

Gambar 2.2

Alur Pelayanan PKK Inaportnet

Berdasarkan Gambar 2.2 dapat dijelaskan bahwa :

Pemohon melakukan pengajuan keagenan untuk diverifikasi jika sesuai kemudian dibuat warta kedatangan kapal selanjutnya diverifikasi dan PKK akan dibuat.

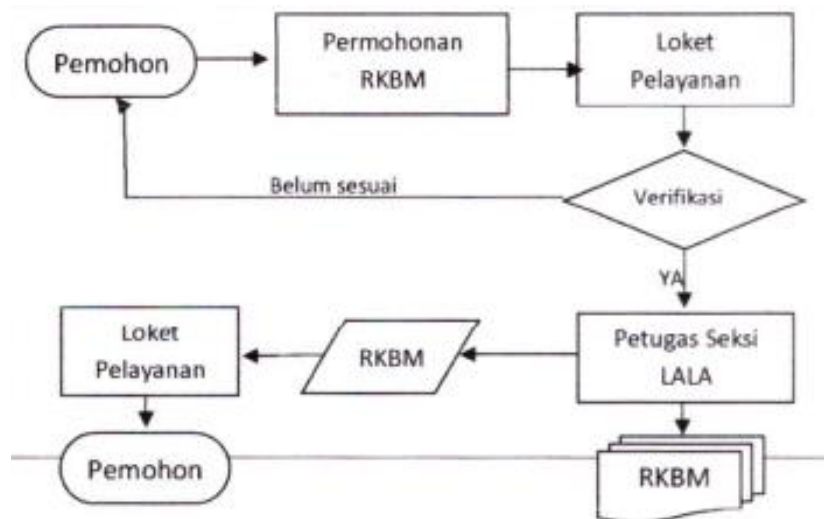
3. Pelayanan Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM) Manual

Perusahaan bongkar muat yang telah mendapatkan penunjukan dari Perusahaan Angkutan Laut/Agen (liner) atau pemilik barang/kuasanya (*fio*) menyampaikan Rencana kegiatan Bongkar Muat (RKBM) kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan untuk dilakukan verifikasi sebagai berikut :

Persyaratan Pelayanan RKBM

Persyaratan yang harus dipenuhi dalam tahapan Rencana Kerja Bongkar Muat adalah sebagai berikut :

- 1) Surat Penunjukan Kerja Bongkar Muat dari Perusahaan Angkutan Laut (*liner*) atau dari pemilik barang/kuasanya (*fio*st);
- 2) *Manifest* kapal dan atau *Bill of lading* untuk kegiatan bongkar;
- 3) *Shipping Instruction* untuk kegiatan muat.



Sumber : www.dephub.go.id

Gambar 2.3

Alur Pelayanan RKBM Manual

Berdasarkan Gambar 2.3 dapat dijelaskan bahwa :

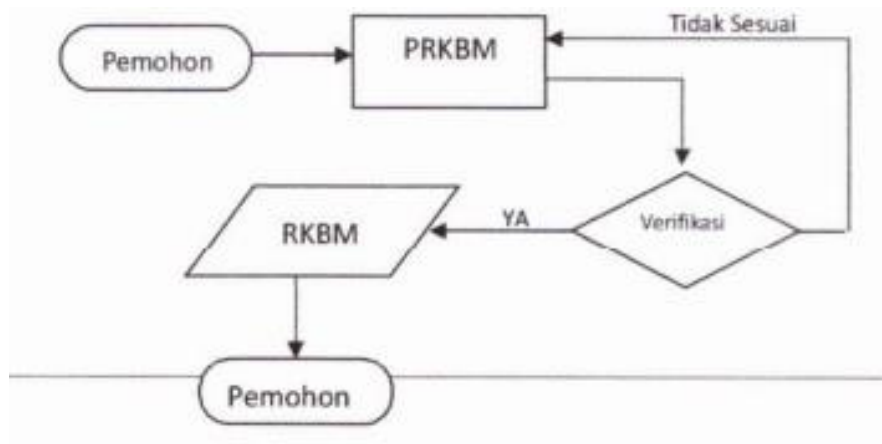
Pemohon melakukan permohonan RKBM ke loket pelayanan kemudian dilakukan verifikasi jika sesuai petugas seksi LALA membuat RKBM selanjutnya diserahkan ke loket pelayanan dan diberikan ke pemohon.

Pelayanan Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM) Inaportnet

Persyaratan Pelayanan

Adalah Persyaratan yang harus dipenuhi dalam Rencana Kegiatan Bongkar Muat adalah sebagai berikut :

- 1) Surat kegiatan penunjukan Kerja Bongkar Muat dari Perusahaan Angkutan Laut atau dari pemilik barang
- 2) Manifest Kapal untuk kegiatan bongkar
- 3) *Shipping intruction* untuk kegiatan muat



Sumber : www.dephub.go.id

Gambar 2.4
Alur Pelayanan RKBM Inaportnet

Berdasarkan Gambar 2.4 dapat dijelaskan bahwa :

Pemohon membuat Permohonan Rencana Kegiatan Bongkar Muat kemudian di proses verifikasi jika sesuai Seksi Lala akan membuat RKBM.

4. Pelayanan Laporan Keberangkatan Kedatangan Kapal (LK3) Manual

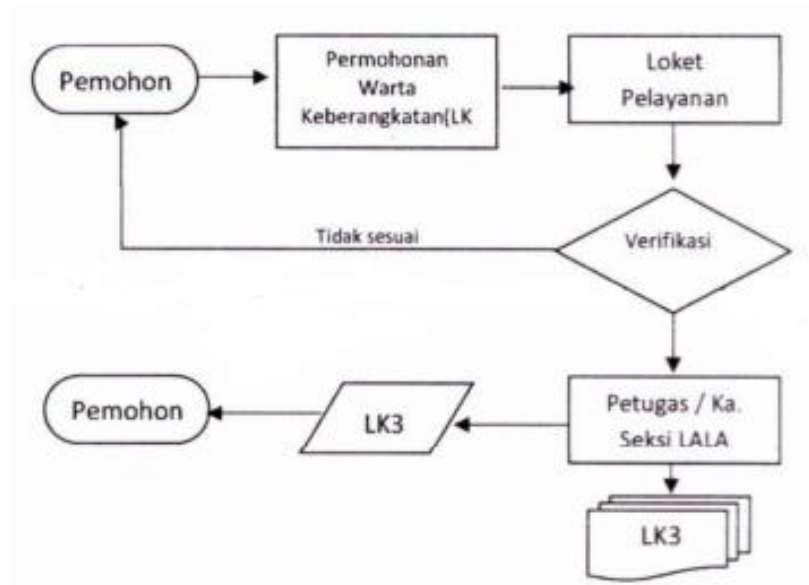
Jasa layanan keberangkatan kapal Perusahaan Angkutan Laut /Agen menyampaikan permohonan keberangkatan kapal kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan melalui aplikasi Inaportnet.

Persyaratan Pelayanan (LK3) Manual

persyaratan yang harus dipenuhi dalam permohonan keberangkatan kapal sebagai berikut :

- 1) Surat penunjukan keagenan / *Letter Appointment* untuk kapal dalam negeri dan kapal luar negeri (apabila ada perubahan keagenan kapal);

- 2) *Manifest* kapal (bila ada kegiatan muat);
- 3) Bukti lunas pembayaran jasa labuh.



Sumber : www.dephub.go.id

Gambar 2.5
Alur Pelayanan LK3 Manual

Berdasarkan Gambar 2.5 dapat dijelaskan bahwa :

Pemohon mengajukan Permohonan warta kedatangan kapal (LK3) menuju loket pelayanan kemudian diproses verifikasi jika sesuai Petugas Seksi Lala akan membuat LK3.

5. Pelayanan Laporan Keberangkatan Kedatangan Kapal (LK3) Inaportnet

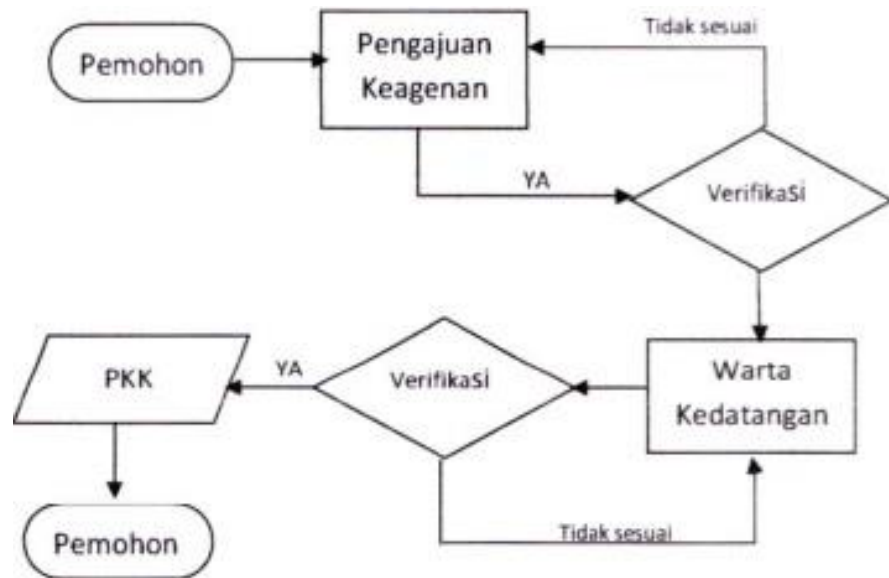
Persyaratan Pelayanan

Adalah persyaratan yang harus dipenuhi dalam permohonan kapal sebagai berikut :

- 1) Surat penunjukan keagenan / *Letter Appointment* untuk kapal dalam negeri dan kapal luar negeri
- 2) Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) untuk kapal dalam negeri
- 3) Pemberitahuan keagenan kapal asing (PKKA) untuk kapal luar negeri.

- 4) Pemberitahuan Pengoperasian kapal nasional (PPKN) untuk kapal dalam negeri yang beroperasi di luar negeri
- 5) *Manifest* muat (bila ada kegiatan muat)

Alur Pelayanan LK3 Inaportnet



Sumber : www.dephub.go.id

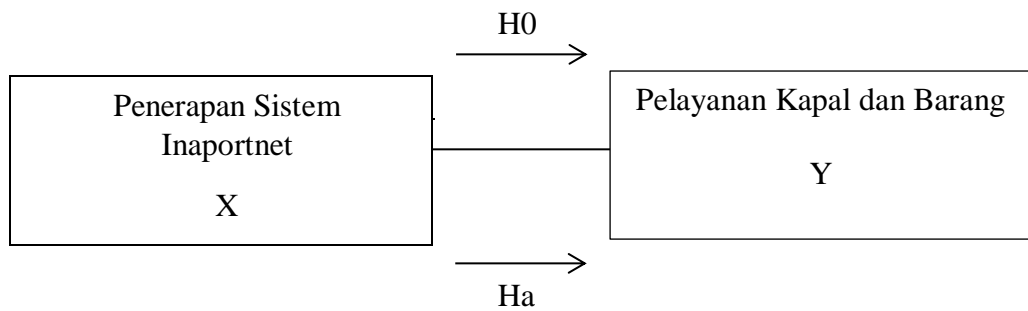
Gambar 2.6

Alur Pelayanan LK3 Inaportnet

Berdasarkan Gambar 2.6 dapat dijelaskan bahwa :

Pemohon melakukan pengajuan keagenan kemudian diproses verifikasi jika sesuai maka akan dibuat warta kedatangan kapal kemudian diproses verifikasi jika sesuai PKK akan dibuat.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



Gambar 2.7

Kerangka Pemikiran

Keterangan : X = Variabel bebas

Y = Variabel terikat

C. HIPOTESIS

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

H0 : Diduga tidak ada pengaruh yang signifikan antara Penerapan Sistem Inaportnet terhadap Pelayanan Kapal dan Barang

Ha : Diduga terdapat pengaruh yang signifikan antara Penerapan Sistem Inaportnet terhadap Pelayanan Kapal dan Barang.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian pengaruh penerapan sistem inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang di Kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada :

- | | |
|--------------------|---|
| a. Nama perusahaan | : KSOP Kelas I Panjang |
| b. Alamat | : Jl. Yos Sudarso No.34, Pidada, Kec.
: Panjang, Kota Bandar Lampung,
Lampung 35241 |
| c. Fax | : (021) 7918 7110 |
| d. Email | : ksopkelas1panjang@gmail.com |
| e. Website | : https://hubla.dephub.go.id/ksoppanjang |

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Pada penelitian ini, penulis akan membahas mengenai pelayanan kapal dan barang di KSOP Kelas I Panjang guna meningkatkan kualitas pelayanan yang diberikan setelah adanya penerepan Sistem Inaportnet. Dalam hal ini Penulis membahas mengenai pengaruh penerapan Sistem Inaportnet dengan pelayanan jasa kapal dan barang KSOP Kelas I Panjang, sehingga penulis menggunakan metode pendekatan deskriptif kuantitatif.

2. Teknik Pengumpulan Data

Menjelaskan tentang teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian, sesuai dengan masalah serta jenis data yang digunakan, seperti :

a. Teknik Observasi (berupa pengamatan)

Observasi (pengamatan) adalah penulis mengumpulkan data dengan melakukan pengamatan secara langsung di lapangan terhadap perusahaan yang menjadi objek penelitian.

b. Studi Pustaka

Salah satu metode yang dicoba oleh penulis buat memperoleh serta mengumpulkan data- data ataupun karya tulis ilmiah yang bertujuan dengan obyek riset ataupun pengumpulan informasi yang bersifat kepustakaan, ataupun telaah yang dilaksanakan untuk memecahkan suatu permasalahan yang pada dasarnya tertumpu pada penelaahan kritis serta mendalam terhadap bahan- bahan Pustaka yang relevan.

c. Dokumentasi dan lain sebagainya.

Pengumpulan data dengan cara melihat dan mempelajari dokumen, proses terjadinya Pelayanan kapal dan barang, keadaan serta suasana kantor, kendaraan yang digunakan untuk kegiatan operasional, dokumen yang dibutuhkan untuk mengetahui pengaruh penerapan sistem inaportnet.

d. Kuisisioner

Kuesioner adalah metode pengumpulan data yang dilaksanakan dengan mengajukan pertanyaan kepada responden dan meminta mereka menjawab dengan mengisi formulir, ini efisien asalkan peneliti yakin tentang variabel yang diuji dan apa yang diharapkan responden (Sugiyono, 2015:199). Metode kuesioner yang akan digunakan dalam pembahasan ini diprioritaskan oleh penulis. Data primer penelitian ini akan dikumpulkan melalui kuesioner yang dikirimkan kepada responden, dan jawaban kualitatif akan diubah menjadi kuantitatif melalui teknik pembobotan berdasarkan skala Linkert, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3.1
Pedoman Penilaian Kuisisioner

No	Keterangan	Skor
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Kurang Setuju (KS)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber : Sugyiono 2015

Penelitian ini meniadakan pilihan ragu-ragu atau netral, sebab pernyataan ragu-ragu atau netral memiliki makna ganda yang artinya belum bisa memberikan jawaban. Hal ini dilakukan agar peneliti tidak kehilangan banyak data dalam penelitian.

e. Wawancara

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interview*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu (Lexy J. Meleong, 2010: 186). Ciri utama wawancara adalah kontak langsung dengan tatap muka antara pencari informasi dan sumber informasi. Dalam wawancara sudah disiapkan berbagai macam pertanyaan pertanyaan tetapi muncul berbagai pertanyaan lain saat meneliti. Melalui wawancara inilah peneliti menggali data, informasi, dan kerangka keterangan dari subjek penelitian. Teknik wawancara yang dilakukan adalah Wawancara terstruktur dan secara langsung atau tatap muka dengan responden.

3. Validitas Data

Sebelum melakukan pengambilan data melalui kuisisioner, maka dilakukan pengujian validitas dan reabilitas terlebih dahulu pada butir kuisisioner yang akan digunakan untuk meneliti objek penelitian. Hal ini dilakukan agar data yang didapatkan valid. Menurut Sufren dan Yonathan (2013), menjelaskan bahwa validitas merupakan alat ukur dalam penelitian guna umumnya

mendukung suatu kelompok variable tertentu. Uji validitas sebaiknya dilakukan setiap butir pertanyaan (Sujarweni, 2015).

Berikut kriteria penilaian uji validitas:

- 1) Apabila harga $r_{hitung} > r_{tabel}$ pada nilai signifikansi 5%, maka butir kuisioner “valid”.
- 2) Apabila harga $r_{hitung} < r_{tabel}$ pada nilai signifikansi 5%, maka butir kuisioner “ tidak valid”.

4. Uji Reliabilitas

Menurut Sufren dan Yonathan (2013), reabilitas adalah keandalan atau keterpercayaan alat ukur. Uji reabilitas digunakan untuk melihat sejauh mana alat ukur tersebut memberikan hasil yang kurang lebih sama ketika diterapkan pada subjek penelitian yang sama dalam waktu yang berbeda. Penelitian ini menggunakan rumus Alpha Cronbach karena instrument penelitian berbentuk kuisioner rentang nilai dari 1-4.

$$r_{11} = \left(\frac{k}{k-1}\right)\left(1 - \frac{\sum \sigma^2 b}{\sigma^2 t}\right)$$

Keterangan :

r_{11} = koefisien reliabilitas alpha

k = jumlah item pertanyaan

$\sum \sigma^2 b$ = jumlah varian butir

$\sigma^2 t$ = varians total

Indikator pengukuran reliabilitas berdasarkan bagian tingkatan reliabilitas dengan kriteria sebagai berikut :

- 1) 0,8 – 1,0 = Reliabilitas baik
- 2) 0,6 – 0,79 = Reliabilitas diterima
- 3) Kurang dari 0,6 = Reliabilitas kurang baik reliabel

C. SUBJEK PENELITIAN

1. Populasi

Populasi yang terdiri atas sekumpulan objek yang pusat perhatian, yang dari padanya terkandung informasi yang ingin diketahui. (J.Supranto,2002 : 76).

Populasi yang ditarik sampelnya pada waktu merencanakan suatu penelitian disebut *sampling population* (J. Suranto, 2002 :78). Populasi dari skripsi ini yaitu Agen Pelayaran (AP), Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan Jasa Pengurus Transportasi (JPT) yang terdaftar KSOP Kelas I Panjang.

2. Sampel

Sampel adalah himpunan bagian (*subset*) dari suatu populasi, sampel memberikan gambaran yang benar tentang populasi. Populasi ditarik sampelnya pada waktu merencanakan suatu penelitian disebut penarikan sampel (*sampling*). Sampel penelitian dari skripsi ini adalah Pengguna Jasa yang di layani oleh KSOP Kelas I Panjang selama periode Januari 2021-Agustus 2021.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Tujuan pengolahan data ini adalah untuk memperkirakan atau menghitung korelasi seberapa pengaruh jumlah pengguna jasa pelayanan terhadap penerapan sistem inaportnet terhadap pelayanan KSOP Kelas I Panjang

Dalam skripsi ini penulis mengemukakan 2 (dua) variabel, yaitu :

1. Variabel bebas (*Independent Variable*)

Merupakan variabel yang dalam pola hubungannya menjadi sebab perusahaan yang akan mempengaruhi secara positif ataupun negatif variabel terikat.

Yang menjadi variabel bebas dalam penelitian ini berupa :

X = Penerapan Sistem Inaportnet

2. Variabel terikat (*Dependent Variable*)

Merupakan variabel yang dalam pola hubungannya dipengaruhi variabel bebas. Yang menjadi variabel terikat dalam penelitian ini berupa :

Y = Pelayanan Kapal dan Barang

Penulis mengemukakan langkah teknik menganalisis data dengan mengidentifikasi pada dua variabel yang saling berkaitan dengan satu sama lain. Analisis ini didasarkan pada kekuatan hubungan antara dua variabel yang dianalisa sehingga besarnya keterkaitan variabel tersebut dapat diketahui.

1. Analisis Koefisien Korelasi

Korelasi statistik adalah yang mengukur keserasian hubungan diantara dua variabel yang masing – masing diukur pada skala interval atau rasio, dengan asumsi bahwa masing – masing variabel itu terdistribusi menurut distribusi normal (Gulo, 2002 : 181).

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antar variabel bebas (independent variabel) yang dinyatakan dalam (x) dan variabel tidak bebas (dependent variabel) yang dinyatakan dalam (Y), ada pun persamaannya adalah :

$$r = \frac{n\sum XY - \sum X \cdot \sum Y}{\sqrt{n\sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n\sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dimana :

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variable X dan Y

X = variabel bebas

Y = variabel terikat

n = jumlah sampel

Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$ artinya :

- Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel X dan variabel Y atau sangat lemah

- c. Bila $r = -1$ atau mendekati -1 , ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan negatif.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah :

Tabel 3.2
Hubungan Interval Koefisien Korelasi

INTERVAL KOEFISIEN	TINGKAT HUBUNGAN
0,00 - 0,19	Korelasi Sangat Rendah
0,20 - 0,39	Korelasi Rendah
0,40 - 0,59	Korelasi Cukup Kuat
0,60 - 0,79	Korelasi Kuat
0,80 – 1,00	Korelasi Sangat Kuat

Berdasarkan Tabel 3.1 dapat dilihat angka interval koefisien dengan tingkat hubungan.

2. Analisis Koefisien Penentu

Untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh dari variabel X terhadap naik turunnya variabel Y (dalam %). Rumus yang digunakan dalam koefisien penentu ialah :

$$Kp = r^2 \times 100\%$$

Keterangan :

Kp = Koefisien penentu

r = Koefisien korelasi

Fungsi dari koefisien penentu adalah :

- a. Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier.
Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
- b. Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%)

3. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi yang menyangkut sebuah variabel bebas dan variabel terikat yaitu sebagai berikut :

$$b = \frac{n \cdot [\sum XY] - [\sum X] \cdot [\sum Y]}{n \cdot (\sum X^2) - (\sum X)^2}$$

$$a = \frac{(\sum Y) - b \cdot (\sum X)}{n}$$

dimana:

X = Penerapan sistem *inaportnet*

Y = Pelayanan Kapal dan Barang

a = merupakan titik potong sumbu y dengan garis regresi ($Y = a + b X$)

b = merupakan regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam Y persatuan kenaikan X

n = jumlah bulan

4. Uji Hipotesis

Analisis uji hipotesis bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan. Analisis uji hipotesis tidak menguji kebenaran hipotesis, tetapi menguji dapat diterima atau ditolaknya hipotesis yang bersangkutan (Gulo, 2002 : 153)

Persamaannya adalah :

$t_o = t$ hitung

$$t_o = \frac{r \sqrt{n-2}}{\sqrt{1-(r)^2}}$$

dapat diambil kesimpulan :

jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka H_0 = diterima dan H_a ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y.

jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

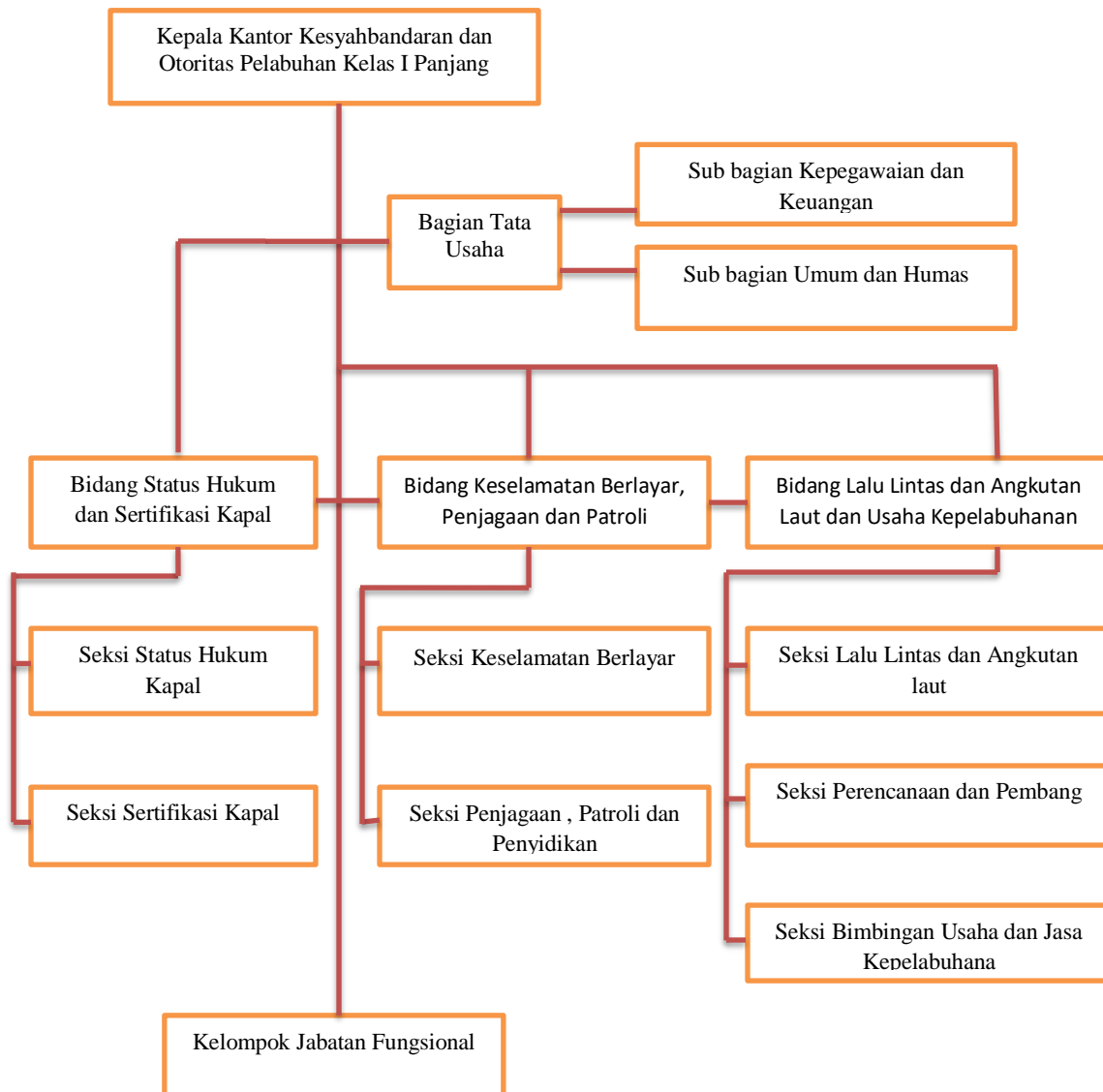
Pada bab ini, penulis membahas penelitian yang dilakukan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang. Untuk memudahkan proses penelitian, penulis mengurai deskripsi data sebagai berikut.

1. Gambaran Umum Kantor

KSOP Kelas I Panjang terletak di Bandar Lampung, Provinsi Lampung merupakan kantor Pelabuhan Panjang merupakan salah satu Pelabuhan Alam yang terletak di Provinsi Lampung tepatnya di Teluk Lampung bagian selatan Pulau Sumatera pada titik koordinat $05^{\circ}-28'-03''$ LS dan $05^{\circ}-19'-03''$ BT. Pelabuhan Panjang merupakan satu-satunya Pelabuhan Laut yang terbuka untuk Pelayanan Samudera (*Ocean Going*) dan Pelayanan Pelayaran Dalam Negeri (*Domestic Shipping*) di Provinsi Lampung. Posisi letak Pelabuhan Panjang cukup terlindungi dari gangguan gelombang laut karena berada di dalam teluk serta terlindungi oleh beberapa pulau kecil. Pelabuhan Panjang juga memiliki perairan yang cukup dalam (-23 M LWS) yang dapat dimasuki kapal-kapal berukuran besar. Kondisi ini sangat mendukung bagi keselamatan kapal yang masuk maupun keluar Pelabuhan Panjang. Mencermati kondisi geografis dan topografi tersebut, maka Pelabuhan Panjang sangat menunjang untuk dijadikan sebagai pelabuhan yang menunjang kegiatan perekonomian di wilayah Provinsi Lampung dan sekitarnya. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang merupakan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berfungsi sebagai regulator di Pelabuhan Panjang.

a. Struktur Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang

Berikut adalah struktur organisasi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang.



Sumber : Bagian KSOP Kelas I Panjang Bagian Kepegawaian

Gambar 4.1

Struktur organisasi KSOP Kelas I Panjang

b. Lalu Lintas Angkutan laut (LALA)

Lalu Lintas Angkutan (LALA) mempunyai staff administrasi sebagai berikut :

Tabel 4.1

Daftar staff administrasi seksi lala

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang

NO	NAMA	JABATAN
1	HAMIDIN, Spd., MM Pembina (IV/a) NIP. 19720101 199803 1 003	Pemeroses Data Bina Usaha dan Tenaga Kerja Bongkar Muat
2	HAFIZUL FIKRI, SH, MM Pembina (IV/a) NIP. 19680614 199003 1 002	Pemeroses Data Bina Usaha dan Tenaga Kerja Bongkar Muat
3	J O H A N Penata (III/c) NIP. 19670911 199003 1 001	Pemeroses Data Bina Usaha dan Tenaga Kerja Bongkar Muat
4	ZURIDA, SE Penata (III/c) NIP. 19691216 199210 2 001	Penyusun Data & Laporan Angk. Laut
5	MARDALINA Penata Muda Tk. I (III/c) NIP. 19700318 199303 2 003	Penyusun Data & Laporan Angk. Laut
6	RESWANDA Penata Muda Tk.I (III/b) NIP. 19690112 199103 1 003	Penyusun Data & Laporan Angk. Laut
7	IWAN SOSIAWAN Penata Muda Tk.I (III/b) NIP. 19720831 199303 1 001	Pengawas Pemanduan
8	TRIAMI Penata Muda Tk.I (III/b) NIP. 19640505 198703 2 001	Penyusun Data & Laporan Angk. Laut
9	PONTAS FRANSISCO S Penata Muda (III/a) NIP. 19871012 200912 1 001	Penyusun Data & Laporan Angk. Laut
10	NURDIN Penata Muda (III/a) NIP. 19860101 200712 1 001	Pengawas Pemanduan
11	ANDHIKA EKO MUJIYANTO Pengatur (II/c) NIP. 19840111 200812 1 001	Penyusun Data & Laporan Angk. Laut

Tabel 4.2
Daftar Perusahaan Aktif Pengguna Jasa

	AGEN PELAYARAN	PBM	JPT
1	PT. ADMIRAL LINES	PT. PELINDO II PJG	PT. DATA NUSANTARA TERPADU
2	PT. BUKTI PRIMA BAHARI	PT. ADHIGUNA PUTRA	PT. GLOBAL MAHARDIKA LOGISTIK
3	PT. MANDIRI SEJAHTERA ABADI LINE	PT. BARUNA KARYA INVESTAMA	PT. ANDHIKA INTI LAUT
4	PT. TRESNAMUDA SEJATI	PT. BUDI SAMUDERA TATA KARYA	PT. BHANDA GRAHA REKSA
5	PT. PUTRA SETIA TENGGAWANG (PELRA)	PT. CITRA KARSA MAHESA	PT. INDOGROW INTERNATIONAL SERVICES
6	PT. KANAKA DWIMITRA MANUNGGAL	PT. GUNASEMPURNA UTAMINDORAYA	PT. SAMUDERA LAMPUNG LOGISTIK
7	PT. PASIFIC SAMUDERA SENTOSA	PT. PENAJAM INTERNASIONAL TERMINAL	PT. FAJAR IMANI LOGISTIK
9	PT. BUMI LAUT SHIPPING SERVICE	PT. LAMPUNG JAYA SAMUDERA	PT. AGRAT JAYA BINA KENCANA
10	PT. RIZKIA ARMADA NUSANTARA	PT. LINTAS NUSANTARA PRIMA	PT. DOLWIN TRANS LOGISTIK
11	PT. RIZKIA ARMADA NUSANTARA BAHARI	PT. TRANSINDO JAYA	PT. HARUM SARI UTAMA
12	PT. RIZKIA TAMA LINE	PT. SANJA BANDAR JAYA	PT. KARTIKA BAHARI NUSANTARA
13	PT. TRANSINDO BAHARI PERKASA	PT. GUNUNG MADU PLANTATIONS	PT. GERBANG SUMATERA
14	PT. PENASCOP MARITIM INDONESIA	PT. SENTRA SENTOSA ALAM INDAH	PT. GUNA TRANS UTAMINDO
15	PT. PANCARAN SAMUDERA TRANSPORT	PT. BANDHA GRAHA REKSA	PT. JALAMAS TRIKARYA INDONESIA
16	PT. PUSAKA BARITO UTAMA	PT. SATRIA DUTA PERKASA	PT. BARUNA TRANS LOGISTIK
17	PT. BAHTERA ADIGUNA	PT. SAGORA	PT. MUNTHE MAKMUR EKSPEDISI
18	PT. PELAYARAN BINTANG PUTIH	PT. BINTANG SAMUDRA MAKMUR	PT. CAHAYA ANUGERAH RUDEVI
19	PT. BAHANA UTAMA ARTHA SAMUDERA	PT. PELABUHAN TANJUNG PERIOK	PT. PRIMA LANGGENG LOGISTIK
20	PT. DJAKARTA LLOYD	PT. GULA PUTIH MATARAM	PT. MULYA TRIMARGA
21	PT. HALUAN SEGARA LINES	PT. MARIO UTAMA JAYA	PT. ROMA MAS
22	PT. KANAKA LINE	PT. WAHANA UTAMA JAYA	PT. JASA PRIMA LOGISTIK BULOG
23	PT. MASKAPAI PELAYARAN PULAU LAUT/ PUL	PT. KRESINDO KENCANA	PT. SARANA ILHAM JAYA
24	PT. REKSA SARANA SEGARA	PT. PRIMER KOPERASI TNI AL	PT. GUNUNG MADU PLANTATIONS
25	PT. SAMUDRA INDONESIA	PT. MARITIM SINAR UTAMA	PT. GREAT GIANT PINEAPPLE
26	PT. TRASINDO BAHARI PERKASA	PT. APOL STEVEDORING GEMILANG	PT. SURYA AGUNG SEJAHTERA
27	PT. PT. ARGHA NIAGA PANCA TUNGGAL		PT. SADAHATA PERDANA
28	PT. JATARIN BINAU LINE		PT. PRIMER KOPERASI ANGKUTAN LAUT
29	PT. TARUNA CIPTA KENCANA		PT. JASA SETIA ABADI
30	PT. SYAMRAH EKAPUTRA (PELRA)		
31	PT. METRACO INDONESIA LINES		
32	PT. SERASI SHIPPING INDONESIA		
33	PT. MARIO SAMUDERA JAYA		
34	PT. TERA LOGISTIC INDONESIA		
35	PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL		
36	PT. MARIO SAMUDERA JAYA		

Sumber : Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut KSOP Kelas I Panjang

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa jumlah perusahaan sebagai pengguna jasa pelayanan total 91 perusahaan aktif di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang dan cukup banyak, sehingga pelayanan itu sangat penting untuk para pengguna jasa guna memproses pengurusan jasa kapal dan barang. Kemudian dari itu Pelayanan adalah sebuah proses pemenuhan kebutuhan yang melalui aktivitas orang lain secara langsung.

c. Penerapan Sistem Inaportnet di Pelabuhan Panjang

Pelabuhan Panjang menerapkan pelayanan secara *online* melalui aplikasi Inaportnet yang telah dilakukan Inaportnet merupakan sistem informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang terstandar dalam melayani kapal dan barang dari seluruh instansi terkait di pelabuhan. Inaportnet tersusun dari tiga pilar utama, yaitu Fronted Inaportnet, Sistem Layanan Terpadu (Simpadu), dan Surat Persetujuan Syahbandar (SPS). Pelabuhan Panjang telah siap melaksanakan penerapan Inaportnet dan saat ini perusahaan yang telah teregistrasi Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha (PMKU) sebanyak 106 perusahaan dengan registrasi user sebanyak 125 user yang terdiri dari perusahaan pelayaran, perusahaan bongkar muat dan JPT/EMKL dan PT Pelindo II berkomitmen untuk mewujudkan sistem logistik di Provinsi Lampung yang efektif dan efisien salah satunya melalui dukungan terhadap penerapan Inaportnet.

Penggunaan teknologi informasi yang didukung dengan integrasi sistem akan meningkatkan efisiensi layanan pelabuhan termasuk di dalamnya kinerja pelayanan kapal yang berdampak pada percepatan arus barang, dalam mendukung penerapan Inaportnet, PT Pelindo II telah menerapkan sistem pelayanan berbasis teknologi yaitu Sistem Manajemen Operasi Pelabuhan (Simopel), *New Billing System* (NBS), *Terminal Operating System*, dan *Vessel Management System* (VMS) yang merupakan sistem penghubung antara Inaportnet dengan Simopel. Dengan diluncurkannya (*Go Live*) aplikasi Inaportnet diharapkan dapat meningkatkan pelayanan kapal di Pelabuhan Panjang secara cepat, terpercaya, transparan, dan terstandar serta dengan biaya yang minimal, sehingga dapat memberikan kontribusi positif bagi pertumbuhan perekonomian di Provinsi Lampung.

2. Identitas responden

Dalam melakukan penelitian ini peneliti mengambil sampel sebanyak 60 orang responden sebagai pengguna jasa, diharapkan dengan jumlah responden tersebut dapat mewakili populasi yang menggunakan Pelayanan jasa dan kapal untuk dijadikan objek pada penelitian.

Kuisisioner menggunakan google form ini dibagikan kepada 60 orang sresponden dan diberikan sebanyak 10 butir pertanyaan untuk variabel X (Penerapan Sistem Inaportnet dan 10 butir pertanyaan untuk variabel Y (Pelayanan Kapal dan Barang) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Tujuan dari sripsi ini adalah untuk mengetahui Pengaruh penerapan sistem inaportnet (Variabel X) terhadap pelayanan kapal dan barang (Variabel Y) di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, maka penulis mengavaluasi dengan mengadakan kuisisioner. Data responden dapat dilihat dalam tabel berikut dibawah ini.

Tabel 4.3
Jumlah Responden

NO	Perusahaan	Jumlah Responden
1	AP (Agen Pelayaraan)	40 Orang
2	PBM (Perusahaan Bongkar Muat)	10 Orang
3	JPT (Jasa Pengurusan Transportasi)	10 Orang
	Total	60 Orang

3. Pengaruh Penerapan Inaportnet

Pada variabel Penerapan Sistem Inaportnet terdiri dari 10 butir pertanyaan yang digunakan oleh penulis dalam penelitian. Setelah itu hasil jawaban responden mengenai variabel kecepatan pelayanan inaportnet dapat dilihat dalam tabel berikut ini.

Tabel 4.4
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.1

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	53	88,33	265
S (4)	7	11,66	28
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	293

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.6 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 88,33%, Setuju (S) 11,66%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 88,33%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan kapal dan barang lebih cepat menggunakan inaportnet.

Tabel 4.5
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.2

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	40	66,66	200
S (4)	19	31,66	76
KS (3)	1	1,66	3
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	279

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.7 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 66,66%, Setuju (S) 31,66%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 1,66%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 66,66%, maka

artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan Inaportnet tidak memerlukan tatap muka.

Tabel 4.6
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.3

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	48	80%	240
S (4)	12	20%	48
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	268

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.8 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 80%, Setuju (S) 20%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 80%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa fasilitas penunjang untuk inaportnet sudah memadai.

Tabel 4.7
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.4

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	46	76,66%	230
S (4)	14	23,33%	56
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	286

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.9 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 76,66%, Setuju (S) 23,33%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa

responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 76,66%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan bisa dilakukan kapan dan dimana saja.

Tabel 4.8
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.5

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	34	56,66	170
S (4)	25	41,66	100
KS (3)	1	1,66	3
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	293

Sumber : Hasil Kuisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.10 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 56,66%, Setuju (S) 41,66%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 1,66%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 56,66%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan inaportnet jarang terjadinya gangguan.

Tabel 4.9
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.6

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	48	80%	240
S (4)	12	20%	48
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	288

Sumber : Hasil Kuisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.12 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 80%, Setuju (S) 20%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS)

sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 80%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan Inaportnet meminimalisir biaya pelayanan kapal dan barang.

Tabel 4.10
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.7

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	46	76,66	230
S (4)	14	23,33	56
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	286

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.12 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 76,66%, Setuju (S) 23,33%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 88,33%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa lebih mudah di monitoring.

Tabel 4.11
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.8

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	48	80	240
S (4)	12	20	48
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	288

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.13 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 80%, Setuju (S) 20%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 80%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa data pelayanan Inaportnet valid.

Tabel 4.12
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.9

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	49	81,66	245
S (4)	10	11,66	40
KS (3)	1	1,66	3
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	293

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.14 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 81,66%, Setuju (S) 11,66%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 1,66%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 81,66%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan Inaportnet lebih terstruktur.

Tabel 4.13
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.10

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	48	80	240
S (4)	12	20	48
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	288

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.15 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 80%, Setuju (S) 20%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 80%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan Inaportnet sesuai dengan SOP pelayanan.

Tabel 4.14
Hasil Kuisiioner Variabel X (Penerapan Sistem Inaportnet)

No	Variabel Inaportnet	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
1.	Semakin cepat pelayanan kapal dan barang menggunakan sistem inaportnet.	53	7	0	0	0	60
2.	Adanya sistem inaportnet tidak diperlukan kegiatan tatap muka dalam proses pelayanan jasa dan barang	40	19	1	0	0	60
3.	Fasilitas penunjang seperti komputer di Kantor KSOP Kelas I Panjang sudah memadai	48	12	0	0	0	60
4.	Sistem inaportnet bisa dilakukan dimana saja dan kapan saja.	46	14	0	0	0	60
5.	Jarang terjadinya gangguan internet dalam menjalankan aplikasi inaportnet dalam proses pelayanan kapal dan barang	34	25	1	0	0	60

6.	Adanya sistem aplikasi inaportnet meminimalisir biaya yang diperlukan untuk pelayanan jasa kapal dan barang	48	12	0	0	0	60
7.	Mempermudah Monitoring para pengguna jasa	46	14	0	0	0	60
8.	Data yang dimasukkan dalam pelayanan sistem inapornet valid	48	12	0	0	0	60
9.	Dalam Pelayanan sistem inaportnet lebih terstruktur dan mencakup semua aspek pelayanan kapal dan barang	49	10	1	0	0	60
10.	Proses input dan output dokumen pada inaportnet lebih sesuai dengan SOP dokumentasi pelayanan kapal dan barang.	48	12	0	0	0	60

4. Pelayanan Kapal dan Barang

Pada variabel Pelayanan Kapal dan Barang terdiri dari 10 butir pertanyaan yang digunakan oleh penulis dalam penelitian. Kemudian hasil jawaban responden mengenai variabel pelayanan kapal dan barang bisa dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 4.15
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.1

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	31	51,66	155
S (4)	29	48,33	116
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	266

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.19 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 51,66%, Setuju (S) 48,33%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 51,66%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan kapal dan barang handal.

Tabel 4.16
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.2

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	41	68,33	205
S (4)	19	31,66	76
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	281

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.20 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 68,33%, Setuju (S) 31,66%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 68,33%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan kapal dan barang segera diproses.

Tabel 4.17
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.3

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	37	61,66	185
S (4)	22	36,66	88
KS (3)	1	1,66	3
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	276

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.21 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 61,66%, Setuju (S) 36,66%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 1,66%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 61,66%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa prosedur pelayanan jelas.

Tabel 4.18
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.4

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	44	73,33	220
S (4)	16	26,66	64
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	284

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.22 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 73,33%, Setuju (S) 26,66%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 73,33%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa kualitas pelayanan sesuai dengan harapan

Tabel 4.19
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.5

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	24	40	120
S (4)	36	60	144
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	264

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.23 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 40%, Setuju (S) 60%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Setuju (S) sebanyak 60%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan Inaportnet lebih cepat.

Tabel 4.20
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.6

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	24	40	120
S (4)	36	60	144
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	264

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.24 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 40%, Setuju (S) 60%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 60%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa data pelayanan kapal dan barang akurat.

Tabel 4.21
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.7

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	29	48,33	145
S (4)	28	46,66	112
KS (3)	3	5	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	257

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.25 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 48,33%, Setuju (S) 46,66%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 48,33%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa pelayanan sudah tepat waktu.

Tabel 4.22
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.8

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	38	63,33	190
S (4)	14	23,33	56
KS (3)	8	13,33	24
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	270

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.26 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 63,33%, Setuju (S) 23,33%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 13,33%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 63,33%, maka

artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa tidak pernah terjadinya pungli dalam pelayanan.

Tabel 4.23
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.9

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	35	58,33	175
S (4)	23	38,33	92
KS (3)	2	3,33	6
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	273

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.27 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 58,33%, Setuju (S) 38,33%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 3,33%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 58,33%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa sedikit terjadinya kesalahan dari petugas.

Tabel 4.24
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.10

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	47	78,33	235
S (4)	13	21,66	52
KS (3)	0	0	6
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	60	100	287

Sumber : Hasil Kuisisioner diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 4.28 dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 78,33%, Setuju (S) 21,66%, Kurang Setuju (KS) sebanyak 0%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dapat disimpulkan bahwa

responden paling banyak yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 78,33%, maka artinya bahwa mayoritas responden setuju bahwa suasana ruangan pelayanan nyaman.

Tabel 4.25
Hasil Penerapan Variabel Y (Pelayanan Kapal dan Barang)

No	Variabel Pelayanan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
1.	Pelayanan kapal dan barang yang diberikan tepat dan handal	31	29	0	0	0	60
2.	Di proses dengan segera untuk persetujuan atau verifikasi yang dilakukan oleh Kantor KSOP Kelas I Panjang	41	19	0	0	0	60
3.	Informasi yang diberikan mengenai prosedur pelayanan dengan jelas	37	22	1	0	0	60
4.	Kualitas pelayanan yang diberikan sesuai dengan harapan	44	16	0	0	0	60
5.	Keamanan dan kenyamanan yang diberikan untuk pengguna jasa sudah memadai	24	36	1	0	0	60
6.	Data kegiatan bongkar muat diproses secara akurat	24	36	0	0	0	60
7.	Pelayanan kapal dan barang dari petugas	29	28	3	0	0	60

	pelayanan sudah tepat waktu						
8.	Tidak pernah adanya pungli dalam proses pelayanan kepada pengguna jasa	38	14	8	0	0	60
9.	Sedikit terjadinya kesalahan dari petugas pelayanan	35	23	2	0	0	60
10.	Suasana ruangan tunggu sudah memadai untuk para pengguna jasa	47	13	0	0	0	60

B. ANALISIS DATA

Pada skripsi ini penulis akan menganalisis hasil dari kuisioner yang berpengaruh seberapa besar keterikatan variabel X yaitu Penerapan Inaportnet dengan variabel Y Pelayanan Kapal dan Barang yang terdapat KSOP Kelas I Panjang.

Oleh karena itu, untuk mempermudah penulis dalam menganalisis data, penulis membuat tabel hasil penelitian berupa kuisioner dari dua variabel X yaitu Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet dan Y yaitu Pelayanan Kapal dan Barang dengan total jumlah responden sebanyak 60 responden dan hasil kesimpulan dari wawancara 60 responden .

1. Uji Validitas

Arikunto (2009:167) menjelaskan bahwa validitas adalah keadaan yang menunjukkan tingkat instrumen yang digunakan mampu mengukur apa yang akan diukur.

Validitas adalah ketepatan dan kecermatan instrumen dalam menjalankan fungsi ukurnya. Artinya, validitas menunjukkan bahwa instrumen tersebut mampu mengungkap dengan akurat dan teliti data mengenai atribut yang ia rancang untuk mengukurnya. Validitas berkaitan dengan tujuan ukur, maka setiap skala

hanya dapat menghasilkan data yang valid untuk satu tujuan ukur yang spesifik pula (Azwar, 2016:10).

Arikunto (2009:167) menjelaskan bahwa validitas adalah keadaan yang menunjukkan tingkat instrumen yang digunakan mampu mengukur apa yang akan diukur. Hasil dari uji validitas tersebut adalah sebagai berikut:

a. Uji Validitas Penerapan Sistem Inaportnet (Variabel X)

Tabel 4.26
Uji Validitas X

Correlations												
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	Xtotal
X1	Pearson Correlation	1	0.158	.337**	0.045	-0.015	-0.052	.291*	.337**	0.189	.337**	.473**
	Sig. (2-tailed)		0.229	0.008	0.733	0.911	0.694	0.024	0.008	0.148	0.008	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X2	Pearson Correlation	0.158	1	.473**	0.162	.342**	0.147	0.085	0.228	.430**	-0.098	.630**
	Sig. (2-tailed)	0.229		0.000	0.216	0.008	0.263	0.519	0.079	0.001	0.457	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X3	Pearson Correlation	.337**	.473**	1	0.217	.362**	0.167	0.118	0.167	0.057	0.062	.597**
	Sig. (2-tailed)	0.008	0.000		0.096	0.005	0.203	0.368	0.203	0.666	0.635	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X4	Pearson Correlation	0.045	0.162	0.217	1	0.126	.315*	-0.025	0.118	0.197	0.217	.476**
	Sig. (2-tailed)	0.733	0.216	0.096		0.336	0.014	0.851	0.368	0.131	0.096	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X5	Pearson Correlation	-0.015	.342**	.362**	0.126	1	0.126	0.052	-0.031	0.186	0.047	.499**
	Sig. (2-tailed)	0.911	0.008	0.005	0.336		0.338	0.693	0.811	0.155	0.720	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X6	Pearson Correlation	-0.052	0.147	0.167	.315*	0.126	1	0.020	0.062	0.152	0.167	.420**
	Sig. (2-tailed)	0.694	0.263	0.203	0.014	0.338		0.881	0.635	0.248	0.203	0.001
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X7	Pearson Correlation	.291*	0.085	0.118	-0.025	0.052	0.020	1	0.118	-0.161	.414**	.365**
	Sig. (2-tailed)	0.024	0.519	0.368	0.851	0.693	0.881		0.368	0.218	0.001	0.004
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X8	Pearson Correlation	.337**	0.228	0.167	0.118	-0.031	0.062	0.118	1	.341**	.271*	.499**
	Sig. (2-tailed)	0.008	0.079	0.203	0.368	0.811	0.635	0.368		0.008	0.036	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X9	Pearson Correlation	0.189	.430**	0.057	0.197	0.186	0.152	-0.161	.341**	1	0.152	.525**
	Sig. (2-tailed)	0.148	0.001	0.666	0.131	0.155	0.248	0.218	0.008		0.248	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X10	Pearson Correlation	.337**	-0.098	0.062	0.217	0.047	0.167	.414**	.271*	0.152	1	.479**
	Sig. (2-tailed)	0.008	0.457	0.635	0.096	0.720	0.203	0.001	0.036	0.248		0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Xtotal	Pearson Correlation	.473**	.630**	.597**	.476**	.499**	.420**	.365**	.499**	.525**	.479**	1
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.001	0.004	0.000	0.000	0.000	
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60

Sumber : Olahan data SPSS 25 oleh penulis

Pada tabel penerapan sistem inaportnet (x) tersebut dikatakan valid karena jumlah r_{hitung} lebih besar dari nilai r_{tabel} yaitu sebesar 0,25. Dimana data di atas dinyatakan **valid**.

b. Uji Validitas Pelayanan Kapal dan Barang (Variabel Y)

Tabel 4.27
Uji Validitas Y

Correlations												
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Ytotal
Y1	Pearson Correlation	1	-.228	.503**	-.312*	-.095	0.163	0.142	0.116	0.235	0.220	.374**
	Sig. (2-tailed)		0.079	0.000	0.015	0.469	0.212	0.279	0.377	0.071	0.091	0.003
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Y2	Pearson Correlation	-.228	1	0.177	.288*	.336**	0.029	0.094	0.125	-0.163	0.164	.343**
	Sig. (2-tailed)	0.079		0.175	0.026	0.009	0.824	0.476	0.343	0.213	0.211	0.007
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Y3	Pearson Correlation	.503**	0.177	1	-0.157	-0.158	0.219	.361**	.498**	0.016	.316*	.611**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.175		0.232	0.227	0.092	0.005	0.000	0.904	0.014	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Y4	Pearson Correlation	-.312*	.288*	-0.157	1	.438**	0.166	0.169	0.077	0.155	0.028	.348**
	Sig. (2-tailed)	0.015	0.026	0.232		0.000	0.205	0.195	0.558	0.237	0.829	0.006
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Y5	Pearson Correlation	-.095	.336**	-0.158	.438**	1	0.042	0.022	0.142	0.109	0.099	.368**
	Sig. (2-tailed)	0.469	0.009	0.227	0.000		0.752	0.866	0.279	0.406	0.451	0.004
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Y6	Pearson Correlation	0.163	0.029	0.219	0.166	0.042	1	.367**	0.095	-0.049	0.149	.440**
	Sig. (2-tailed)	0.212	0.824	0.092	0.205	0.752		0.004	0.472	0.713	0.257	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Y7	Pearson Correlation	0.142	0.094	.361**	0.169	0.022	.367**	1	.493**	0.185	.411**	.709**
	Sig. (2-tailed)	0.279	0.476	0.005	0.195	0.866	0.004		0.000	0.157	0.001	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Y8	Pearson Correlation	0.116	0.125	.498**	0.077	0.142	0.095	.493**	1	0.145	0.253	.681**
	Sig. (2-tailed)	0.377	0.343	0.000	0.558	0.279	0.472	0.000		0.270	0.051	0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Y9	Pearson Correlation	0.235	-0.163	0.016	0.155	0.109	-0.049	0.185	0.145	1	-0.061	.351**
	Sig. (2-tailed)	0.071	0.213	0.904	0.237	0.406	0.713	0.157	0.270		0.641	0.006
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Y10	Pearson Correlation	0.220	0.164	.316*	0.028	0.099	0.149	.411**	0.253	-0.061	1	.509**
	Sig. (2-tailed)	0.091	0.211	0.014	0.829	0.451	0.257	0.001	0.051	0.641		0.000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Ytotal	Pearson Correlation	.374**	.343**	.611**	.348**	.368**	.440**	.709**	.681**	.351**	.509**	1
	Sig. (2-tailed)	0.003	0.007	0.000	0.006	0.004	0.000	0.000	0.000	0.006	0.000	
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60

Sumber : Olahan data SPSS 25 oleh penulis

Pada tabel pelayanan kapal dan barang (Y) tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa data di atas dikatakan valid karena jumlah r_{hitung} lebih besar dari nilai r_{tabel} yaitu sebesar 0,25 Dimana data di atas dinyatakan **valid**.

Hasil uji validitas dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.28
Validitas Item

No	Variabel	Jumlah Item	Valid Item	Keterangan
1	Penerapan Inaportnet (X)	10	10	<i>Valid</i>
2	Pelayanan Kapal dan Barang (Y)	10	10	<i>Valid</i>

Sumber : Data diolah oleh penulis

2. Uji Reliabilitas

Untuk menentukan reliabilitas terhadap butir-butir pertanyaanya variabel dilakukan pengujian dengan komputer program SPSS 25 dengan rumus *Cronbach's Alpha*.

Berdasarkan tingkat reliabilitas, hasil uji koefisien reliabilitas (r_{alpha}) untuk masing – masing butir pernyataan adalah sebagai berikut :

a. Uji Reliabilitas Penerapan Sistem Inaportnet (Variabel X)

Tabel 4.29

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	60	100.0
	Excluded ^a	0	0.0
	Total	60	100.0

Sumber : Olahan data SPSS 25 oleh penulis

Tabel 4.30

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.658	10

Sumber : Olahan data SPSS 25 oleh penulis

Berdasarkan tabel statistik uji reliabilitas diatas, nilai alpha cronbach untuk Penerapan Inaportnet (X) adalah 0,658 dan menurut kriterianya yaitu nilai tersebut lebih besar dari 0,600 dan kurang dari 0,799 yang artinya **reliabilitas baik**.

b. Uji Relibialitas Pelayanan Kapal dan Barang (Variabel Y)

Tabel 4.31

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	60	100.0
	Excluded ^a	0	0.0
	Total	60	100.0

Sumber : Olahan data SPSS 25 oleh penulis

Tabel 4.32

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.634	10

Sumber : Olahan data SPSS 25 oleh penulis

Berdasarkan tabel statistik uji reliabilitas diatas, nilai alpha cronbach untuk Penerapan Inaportnet (X) adalah 0,634 dan menurut kriterianya yaitu nilai tersebut lebih besar dari 0,600 dan kurang dari 0,799 yang artinya **reliabilitas baik**.

3. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis korelasi digunakan untuk menguji tentang ada dan tidaknya hubungan antar variabel satu dengan variabel lain. Koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar kekuatan hubungan yang terjadi antara variabel bebas (X) yaitu penerapan inaportnet dan pelayanan kapal dan barang sebagai variabel terikat (Y).

Tabel 4.33

**Hasil Analisis Penerapan Inaportnet (X) terhadap Pelayanan Kapal
dan Barang (Y)**

NO	TOTAL X	TOTAL Y	X ²	Y ²	XY
1	46	46	2116	2116	2116
2	46	46	2116	2116	2116
3	45	43	2025	1849	1935
4	45	47	2025	2209	2115
5	50	49	2500	2401	2450
6	50	48	2500	2304	2400
7	44	45	1936	2025	1980
8	48	46	2304	2116	2208
9	48	47	2304	2209	2256
10	46	45	2116	2025	2070
11	46	44	2116	1936	2024
12	46	40	2116	1600	1840
13	50	50	2500	2500	2500
14	50	48	2500	2304	2400
15	44	40	1936	1600	1760
16	45	48	2025	2304	2160
17	46	44	2116	1936	2024
18	49	46	2401	2116	2254
19	50	48	2500	2304	2400
20	45	45	2025	2025	2025
21	49	47	2401	2209	2303
22	44	46	1936	2116	2024
23	47	47	2209	2209	2209
24	47	47	2209	2209	2209
25	50	48	2500	2304	2400
26	50	48	2500	2304	2400
27	49	46	2401	2116	2254
28	47	45	2209	2025	2115
29	50	47	2500	2209	2350

30	48	47	2304	2209	2256
31	47	50	2209	2500	2350
32	49	50	2401	2500	2450
33	47	48	2209	2304	2256
34	50	48	2500	2304	2400
35	50	48	2500	2304	2400
36	50	46	2500	2116	2300
37	49	47	2401	2209	2303
38	50	48	2500	2304	2400
39	48	47	2304	2209	2256
40	48	49	2304	2401	2352
41	49	45	2401	2025	2205
42	47	47	2209	2209	2209
43	50	46	2500	2116	2300
44	50	47	2500	2209	2350
45	50	45	2500	2025	2250
46	50	45	2500	2025	2250
47	46	40	2116	1600	1840
48	50	45	2500	2025	2250
49	46	42	2116	1764	1932
50	48	40	2304	1600	1920
51	46	43	2116	1849	1978
52	43	44	1849	1936	1892
53	50	47	2500	2209	2350
54	50	44	2500	1936	2200
55	48	45	2304	2025	2160
56	46	45	2116	2025	2070
57	45	45	2025	2025	2025
58	44	41	1936	1681	1804
59	47	43	2209	1849	2021
60	44	40	1936	1600	1760

Sumber : Olahan data oleh penulis

**Hasil Analisis Penerapan Inaprotnet (X) terhadap Pelayanan Kapal dna
Barang (Y)**

$$\begin{array}{ll}
N &= 60 & \Sigma XY &= 130786 \\
\Sigma X &= 2857 & \Sigma X^2 &= 136311 \\
\Sigma Y &= 2743 & \Sigma Y^2 &= 125789
\end{array}$$

Keseluruhan hasil tersebut dimasukkan ke dalam rumus korelasi koefisien korelasi, maka dapat dilihat hasilnya sebagai berikut :

$$r = \frac{n \cdot (\Sigma xy) - (\Sigma x) \cdot (\Sigma y)}{\sqrt{\{n \cdot \Sigma x^2 - (\Sigma x)^2\}} \cdot \sqrt{\{n \cdot \Sigma y^2 - (\Sigma y)^2\}}}$$

$$r = \frac{(60 \cdot 130786) - (2857) \cdot (2743)}{\sqrt{\{(60 \cdot 136311) - (2857)^2\}} \cdot \sqrt{\{(60 \cdot 125789) - (2743)^2\}}}$$

$$r = \frac{7847160 - 7836751}{\sqrt{\{8178660 - 8162449\}} \cdot \sqrt{\{7547340 - 7524047\}}}$$

$$r = \frac{10409}{\sqrt{\{16211\}} \cdot \sqrt{\{12315\}}}$$

$$r = \frac{10409}{\sqrt{199538465}}$$

$$r = \frac{10409}{14129,3}$$

$$r = 0,7366960854$$

$$r = 0,737$$

Dari hasil analisis diperoleh nilai korelasi sebesar 0,737. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif yang signifikan antara Penerapan Sistem Inaportnet terhadap Pelayanan Jasa Kapal dan Barang. Bila kita nilai berdasarkan interpretasi menurut Guilford.

Tabel 4.34
Interprestasi nilai r

Nilai korelasi	Interprestasi
0,00-0,199	Sangat Rendah
0,20-0,399	Rendah
0,40-0,599	Sedang
0,60-0,799	Kuat
0,80-1,000	Sangat Kuat

Nilai r 0,737 berada pada peringkat 0,60 - 0,799 artinya bahwa hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang kuat antara penerapan inaportnet dengan pelayanan jasa kapal dan barang.

4. Analisis Koefisien Penentu

Untuk mengukur besarnya kontribusi variabel X terhadap naik turunnya variabel Y dapat dicari dengan rumus :

$$KP = r^2 \times 100 \%$$

$$KP = 0,737^2 \times 100 \%$$

$$KP = 0,5431 \times 100 \%$$

$$KP = 54,31 \%$$

$$KP = 54 \%$$

Hasil perhitungan diatas menjelaskan bahwa kontribusinya atau pengaruh penerapan inaportnet terhadap pelayanan jasa kapal dan barang adalah sebesar 54% dan sisanya 46% dipengaruhi oleh faktor Struktur Organisasi dan Kualitas Kinerja.

5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Untuk mengetahui hubungan antara penerapan inaportnet (variabel X) dengan pelayanan kapal dan barang (variabel Y) akan dilakukan analisis regresi linear sederhana dengan menggunakan rumus :

$$Y = a + bX$$

Dimana untuk mengetahui nilai dari a dan b digunakan rumus :

$$a = \frac{\sum y - b \sum x}{n}$$

$$b = \frac{n \cdot \sum xy - \sum x \cdot \sum y}{n \cdot \sum x^2 - (\sum x)^2}$$

Maka akan didapatkan hasil sebagai berikut :

$$b = \frac{n \cdot \sum xy - \sum x \cdot \sum y}{n \cdot \sum x^2 - (\sum x)^2}$$

$$b = \frac{(60)(130786) - (2857)(2743)}{(60)(136311) - (2857)^2}$$

$$b = \frac{(7847160) - (7836751)}{(8178660) - (8163508)}$$

$$b = \frac{10410}{15152}$$

$$b = 0,6870380148$$

$$b = 0,687$$

$$a = \frac{\sum y - b \sum x}{n}$$

$$a = \frac{2743 - (0,6870380148)(2857)}{60}$$

$$a = \frac{2743 - 1962,8676082365}{60}$$

$$a = \frac{780,132}{60}$$

$$a = 13,027$$

$$a = 13$$

Berdasarkan pada perhitungan diatas mendapatkan a sebesar 13,027 dan b sebesar 0,687, sehingga persamaan regresinya dapat ditulis:

$$Y = a + bX$$

$$Y = 13,02 + 0,687X$$

$$\text{Jika } X = 0, \text{ maka } Y = a + bX$$

$$Y = 13,027 + 0,687(0)$$

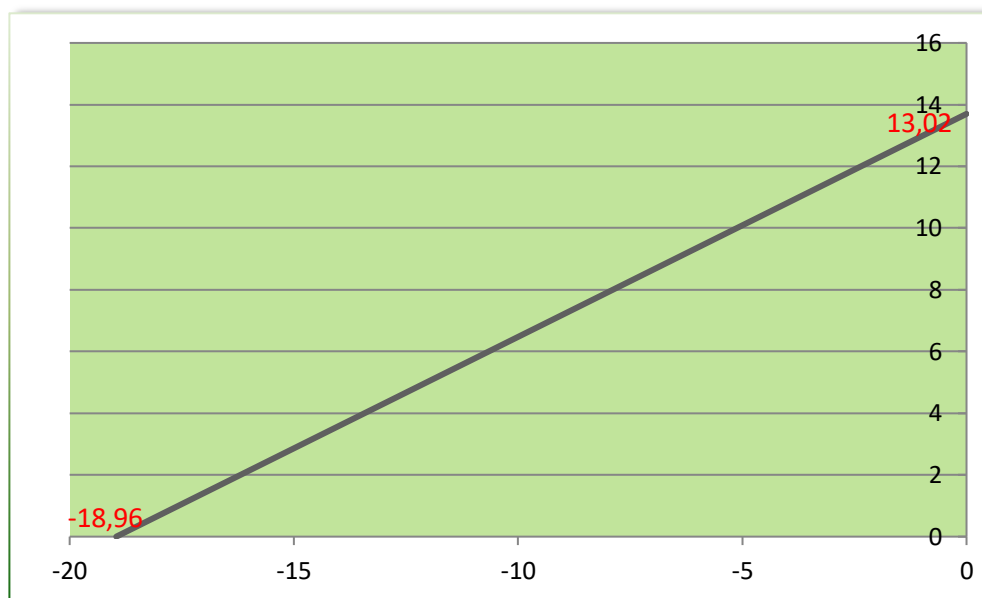
$$Y = 13,027$$

$$\text{Jika } Y = 0, \text{ maka } 0 = 13,027 + 0,687X$$

$$X = \frac{13,027}{-0,687}$$

$$= -18,96$$

Kurva Regresi Linear Sederhana



Gambar 4.2

Berdasarkan Gambar 4.2 dapat dilihat kurva garis regresi linear sederhana.

6. Pengujian Hipotesis

Dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} . Untuk mengetahui t_{hitung} digunakan rumus sebagai berikut :

Tabel 4.35

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	13.027	6.243		2.087	0.041
Penerapan Inaportnet	0.687	0.131	0.567	5.241	0.000

Sumber : SPSS diolah oleh penulis

Berdasarkan nilai signifikansi dari tabel *Coefficients* diperoleh nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel penerapan sistem inaportnet (X) berpengaruh terhadap variabel pelayanan jasa kapal dan barang (Y)

Sedangkan hasil dari t_{tabel} :

$$t_{tabel} = (\alpha = 0,05; df = n - 2)$$

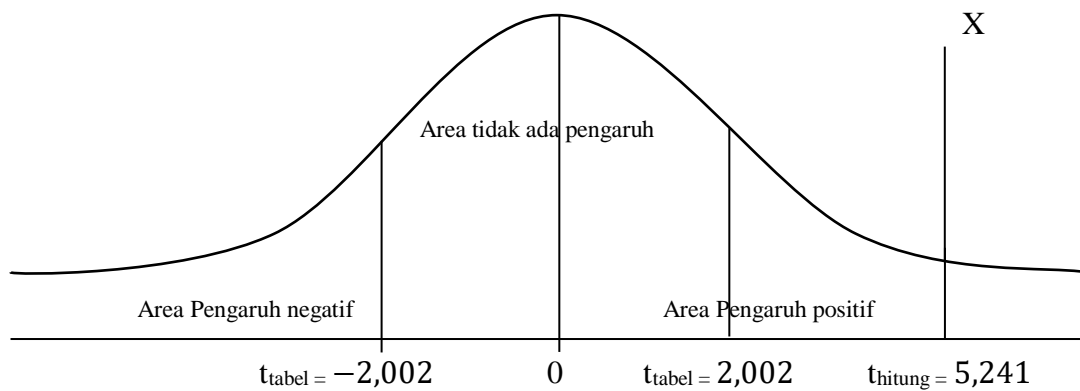
$$t_{tabel} = \left(\alpha = \frac{0,5}{2} ; df = 60 - 2 \right)$$

$$t_{tabel} = (\alpha = 0,025 ; df = 58)$$

$$t_{tabel} = 2,002$$

Karena nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($5,241 > 2,002$) maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya terdapat hubungan yang kuat antara penerapan sistem inaportnet (variabel X) terhadap pelayanan jasa kapal dan barang (variabel Y).

Uji Hipotesis Antara Variabel X terhadap Y



Gambar 4.3

Berdasarkan Gambar 4.3 dapat dilihat kurva hipotesis dalam penelitian ini.

C. PEMECAHAN MASALAH

Penelitian ini berusaha untuk memperoleh gambaran mengenai pengaruh penerapan sistem inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang. Dari hasil pengujian diperoleh pembahasan sebagai berikut :

1. Pengaruh penerapan sistem inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang.

Pengaruh penerapan sistem inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang dapat dilihat dalam uji koefisien korelasi sederhana terdapat hubungan positif. Dari hasil analisis diperoleh nilai korelasi sederhana sebesar 0,737. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif yang signifikan antara Penerapan Sistem Inaportnet terhadap Pelayanan Jasa Kapal dan Barang.

Pengaruh penerapan sistem inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang berpengaruh positif dan signifikan dengan koefisien regresi dengan persamaan regresi X terhadap Y (sederhana) diperoleh $Y = 13,02 + 0,687X$. Dari persamaan regresi linear sederhana tersebut terlihat bahwa jika penerapan sistem inaportnet meningkat satu satuan maka pelayanan kapal dan barang pada pelabuhan Panjang akan meningkat 0,687 satuan. Hipotesis pada penelitian ini menunjukkan besarnya nilai t_{hitung} sebesar 5,241 lebih besar dari t_{tabel} sebesar 2,002 yang artinya penerapan sistem inaportnet berpengaruh positif terhadap pelayanan kapal dan barang, sehingga hipotesis diterima.

2. Belum maksimalnya pengoperasian sistem inaportnet diakibatkan sering terjadinya gangguan web.

Pada Kuisioner dengan pertanyaan paling dominan tinggi adalah pertanyaan semakin cepat pelayanan kapal dan barang menggunakan sistem inaportnet dengan rata-rata nilai 4,88, artinya adanya sistem inaportnet dapat mempercepat pelayanan kapal dan barang. Dapat disimpulkan bahwa penerapan sistem inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang memiliki dampak positif.

Sedangkan pertanyaan paling rendah tetapi masih masuk dalam kategori baik terdapat pada pertanyaan pelayanan kapal dan barang sudah tepat waktu dengan rata-rata nilai 4,43, artinya pelayanan kapal dan barang yang diberikan akan lebih baik apabila kinerja pelayanan tepat waktu. Dalam Hasil wawancara yang dilakukan penulis kendala yang paling sering dialami oleh pengguna aplikasi inaportnet adalah sering terjadinya gangguan *web*. Sehingga untuk meningkatkan pengoperasian sistem inaportnet diperlukan perbaikan dan peningkatan jaringan untuk penyedia server inaportnet supaya dapat meningkatkan pengoperasian inaportnet di pelabuhan Panjang.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet terhadap Pelayanan Kapal dan Barang pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang dengan menggunakan tabel maupun menggunakan analisis statistik, maka penulis menjelaskan sebagai berikut :

1. Hasil uji Validitas menyatakan total 10 data yang disajikan merupakan data yang valid dengan melebihi nilai r_{tabel} sebesar 0,250. Dari sini dapat disimpulkan data yang disajikan penulis adalah data yang valid.
2. Hasil Uji reliabilitas menyatakan nilai X (Penerapan Sistem Inaportnet) memperoleh 0,658 yang artinya data yang disajikan melebihi nilai batas *cronchbach alpha* (Baik) dan untuk nilai Y (Pelayanan Kapal dan Barang) memperoleh 0,634 yang artinya data disajikan melebihi nilai batas *cronchbach alpha* (Baik). Dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan adalah data yang Realiabel
3. Hasil Uji Korelasi Koefisien menyatakan nilai korelasi sebesar 0,737. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif yang signifikan antara penerapan sistem inaportnet terhadap pelayanan kapal dan barang diperoleh hasil koefisien korelasi variabel X terhadap variabel Y sebesar 0,737 (Korelasi kuat).
4. Hasil Uji Koefisien penentu menyatakan nilai 54%, perhitungan tersebut menjelaskan bahwa kontribusinya atau pengaruh penerapan inaportnet terhadap pelayanan jasa kapal dan barang adalah sebesar 54% dan sisanya 46% dipengaruhi oleh faktor lain diluar penelitian.

5. Hasil Uji Regresi linear sederhana menyatakan nilai $Y = 13,02 + 0,687X$ Dari persamaan regresi linear sederhana tersebut terlihat bahwa jika penerapan sistem inaportnet meningkat satuan maka pelayanan kapal dan barang pada pelabuhan Panjang akan meningkat 0,687 satuan.
6. Hasil Uji Hipotesis yaitu dalam Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet (X) terhadap Pelayanan Kapal dan Barang (Y) Secara parsial, berdasarkan hasil pengujian hipotesis, diperoleh nilai signifikansi variabel Penerapan Sistem Inaportnet yaitu : $0,000 < 0,05$ H_0 ditolak H_a diterima dengan nilai $t_{hitung} = 5,241 > t_{tabel} 2,002$ maka dapat disimpulkan H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya terdapat pengaruh yang signifikan dan positif dari Penerapan Sistem Inaportnet terhadap Pelayanan Kapal dan Barang pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis, maka dalam kesempatan ini penulis akan menyampaikan saran-saran yang dapat dijadikan sebagai masukan positif untuk Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang dan yang terkait, agar dapat meningkatkan pelayanan sistem inaportnet, sebagai berikut :

1. Disarankan untuk melaksanakan diklat dan sosialisasi kepada seluruh pengguna jasa tentang standar operasional prosedur penggunaan sistem Inaportnet untuk pelayanan kapal, serta selalu memberikan informasi kepada pengguna jasa apabila adanya perubahan sistem. Sehingga pengguna jasa akan bisa menggunakan inaportnet.
2. Disarankan dalam upaya mengatasi kendala masih seringnya terjadi kendala masalah gangguan jaringan web untuk mengatasinya yaitu untuk dapat memperbaiki aspek konektivitas dan jaringan internet dari kantor dan peningkatan jaringan dari penyedia *server* inaportnet terus ditingkatkan lagi, sehingga berkurangnya gangguan web yang dapat memperlambat pelayanan kapal dan barang.
3. Disarankan untuk petugas pelayanan, melakukan pelatihan *skill* untuk pelayanan sistem inaportnet dan mampu menggunakan perangkat teknologi seperti komputer, sehingga pelayanan yang dilakukan bisa lebih cepat lagi.

DAFTAR PUSTAKA

Arikunto *Prosedur Penelitian* 167 2009

Atmadjati, A. (2018). *Layanan Prima dalam Praktik Saat Ini*. Yogyakarta

Gulo, *Metodologi Penelitian* 2002

J. Suranto, *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan* 2002 :78

Karlina, E., Rosanto, O., & Saputra, N. E. *Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Kedisiplin Pegawai Terhadap Kepuasan Masyarakat Pada Kantor Lurah Klender Jakarta Timur*. *Widya Cipta - Jurnal Sekretari Dan Manajemen* (2019)., 3(1), 7–16.

Lexy J. *Meleong Metodologi Penelitian Kualitatif*, 2010

Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta: Erlangga Fidel. 2012

PM 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang di Pelabuhan

PM 72 Tahun 2017 tentang Jenis, Struktur, Golongan, dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan

Sufren & Yonathan Natanael, *Mahir Menggunakan SPSS Secara Otodidak*

Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D* 2015

Tjiptono *Kepuasan Pelayanan* (2016, hal:115)

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

JURNAL PENELITIAN:

M. Akbar Aswin, "Pelaksanaan Pelayanan Kedatangan Keberangkatan Kapal (*Clearance In* dan *Clearance Out*) Secara Online Dengan Sistem Inaportnet Pada Keagenan Di PT Bahtera Adhiguna," Politeknik Negeri Samarinda, Samarinda, 2018.

LAMPIRAN 1

PM 157 Tahun 2015



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 157 TAHUN 2015

TENTANG
PENERAPAN *INAPORTNET* UNTUK PELAYANAN
KAPAL DAN BARANG DI PELABUHAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa dalam rangka memberikan pelayanan kapal dan barang secara efektif dan efisien yang melibatkan instansi dan pemangku kepentingan di pelabuhan melalui sistem layanan tunggal berbasis internet secara terintegrasi, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1962 tentang Karantina Laut (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1962 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2373);
2. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 56, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3482);

3. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3612) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4661);
4. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3613) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 105, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4755);
5. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4843);
6. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
7. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 112, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038);
8. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 52, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5216);

9. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
11. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Dalam Kerangka *Indonesia National Single Window (INSW)*, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 35 Tahun 2012;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 02 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 17 Tahun 2000 tentang Pedoman Penanganan Bahan/Barang Berbahaya Dalam Kegiatan Pelayaran di Indonesia;
13. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
14. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013;

16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama;
17. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama;
18. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 135 Tahun 2015;
19. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut;
20. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2015;
21. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENERAPAN *INAPORTNET* UNTUK PELAYANAN KAPAL DAN BARANG DI PELABUHAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

1. *Inaportnet* adalah sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet/*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. Perusahaan Angkutan Laut Nasional adalah Perusahaan Angkutan Laut berbadan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan/atau dari dan ke pelabuhan di luar negeri.
3. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Badan Usaha yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan.
4. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.
5. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga Pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
6. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
7. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah lembaga Pemerintah di pelabuhan yang mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan, serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.
8. Menteri adalah Menteri Perhubungan.
9. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

BAB II PENYELENGGARAAN *INAPORTNET*

Pasal 2

- (1) Kementerian Perhubungan menyelenggarakan *Inaportnet* secara *online* dan pelaksanaannya dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- (2) *Inaportnet* sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk pelayanan kapal dan barang yang meliputi kapal masuk, kapal pindah, kapal keluar, perpanjangan tambat dan pembatalan pelayanan.
- (3) Penerapan *Inaportnet* pelayanan kapal dan barang di pelabuhan dilakukan sesuai tugas, fungsi, kewenangan dan tanggung jawab dari setiap instansi Pemerintah dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Instansi Pemerintah dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi:
 - a. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama;
 - b. Kantor Kesyahbandaran Utama;
 - c. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan;
 - d. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan/Kantor Pelabuhan;
 - e. Kantor Pabean;
 - f. Kantor Kesehatan Pelabuhan;
 - g. Balai Karantina Pertanian;
 - h. Kantor Karantina Ikan dan Pengawasan Mutu Ikan;
 - i. Kantor Imigrasi;
 - j. Badan Usaha Pelabuhan;
 - k. Perusahaan Angkutan Laut Nasional di pelabuhan;
 - l. Perusahaan Bongkar Muat di pelabuhan.

- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelayanan kapal dan barang melalui *Inaportnet* sebagaimana dimaksud pada ayat (2), akan diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.

Pasal 3

Pelayanan kapal dan barang menggunakan *Inaportnet* secara *online* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, menggunakan alamat domain <http://inaportnet.dephub.go.id>.

Pasal 4

Pelayanan kapal dan barang menggunakan *Inaportnet* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, terintegrasi dengan sistem *Indonesia National Single Window (INSW)* dan sistem yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Ditjen Bea dan Cukai, Ditjen Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan, Ditjen Imigrasi, Badan Karantina Pertanian, Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan, Badan Usaha Pelabuhan dan pemangku kepentingan terkait lainnya di pelabuhan.

Pasal 5

- (1) Penerapan *Inaportnet* secara *online* dilakukan secara bertahap.
- (2) Tahap awal penerapan *Inaportnet* secara *online* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pada 6 (enam) pelabuhan, yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Tanjung Emas dan Pelabuhan Bitung.
- (3) Penerapan *Inaportnet* di pelabuhan selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2), akan diatur dengan Peraturan Menteri.

BAB III
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 6

Direktur Jenderal bertanggung jawab terhadap pelaksanaan *Inaportnet*.

Pasal 7

Peraturan Menteri ini mulai berlaku setelah 3 (tiga) bulan terhitung sejak tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 13 Oktober 2015

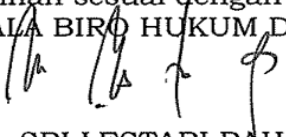
MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,
ttd.
IGNASIUS JONAN

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 21 Oktober 2015

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,
ttd.
WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2015 NOMOR 1549

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,


SRI LESTARI RAHAYU
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19620620 198903 2 001

LAMPIRAN 2

PM 192 TAHUN 2015



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 192 TAHUN 2015

TENTANG

PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR PM 157 TAHUN 2015 TENTANG PENERAPAN *INAPORTNET*
UNTUK PELAYANAN KAPAL DAN BARANG DI PELABUHAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015, telah diatur ketentuan mengenai penerapan *inaportnet* untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan;
- b. bahwa dalam rangka meningkatkan dan memperluas wilayah pemberian pelayanan kapal dan barang secara efektif dan efisien yang melibatkan instansi dan pemangku kepentingan di pelabuhan melalui sistem layanan tunggal berbasis internet secara terintegrasi sebagaimana tersebut pada huruf a, perlu penambahan pelabuhan yang menerapkan *inaportnet*;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan;

- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4843);
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
5. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Dalam Kerangka *Indonesia National Single Window (INSW)*, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 35 Tahun 2012 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 84);
6. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
7. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);

8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1113);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 627);
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 628);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 629) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 135 Tahun 2015 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1401);
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1549);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 157 TAHUN 2015 TENTANG PENERAPAN *INAPORTNET* UNTUK PELAYANAN KAPAL DAN BARANG DI PELABUHAN.

Pasal I

Ketentuan ayat (2) Pasal 5 dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1549) diubah, sehingga Pasal 5 berbunyi sebagai berikut:

Pasal 5

- (1) Penerapan *Inaportnet* secara *online* dilakukan secara bertahap.
- (2) Tahap awal penerapan *Inaportnet* secara *online* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pada 16 (enam belas) pelabuhan, sebagai berikut:
 - a. Pelabuhan Belawan;
 - b. Pelabuhan Tanjung Priok;
 - c. Pelabuhan Tanjung Perak;
 - d. Pelabuhan Makassar;
 - e. Pelabuhan Tanjung Emas;
 - f. Pelabuhan Bitung;
 - g. Pelabuhan Dumai;
 - h. Pelabuhan Banten;
 - i. Pelabuhan Batam;
 - j. Pelabuhan Panjang;
 - k. Pelabuhan Banjarmasin;
 - l. Pelabuhan Balikpapan;
 - m. Pelabuhan Ambon;
 - n. Pelabuhan Sorong;
 - o. Pelabuhan Manggar; dan
 - p. Pelabuhan Tanjung Uban.
- (3) Penerapan *Inaportnet* di pelabuhan selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2), akan diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal II

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 10 Desember 2015

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 15 Desember 2015

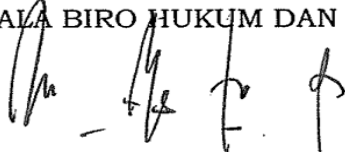
DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2015 NOMOR 1864

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



SRI LESTARI RAHAYU

Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19620620 198903 2 001

LAMPIRAN 3

Hasil Wawancara Terhadap Responden

1. Apakah anda sudah memahami bagaimana cara menggunakan pelayanan melalui inaportnet?

Jawaban : Ya, saya sudah cukup memahami penggunaan aplikasi sistem inaportnet untuk pelayanan Kapal masuk, Bongkar muat sampai kapal keluar.

2. Masalah apa yang sering terjadi dalam pemakaian aplikasi sistem inaportnet ?

Jawaban : Ya, Sering terjadinya gangguan web dalam menjalankan aplikasi inaportnet dalam pelayanan di KSOP Kelas I Panjang sehingga dapat mengambat waktu pelayanan *clearance in* dan *clearance out* kapal

3. Apakah menurut anda pelayanan menggunakan sistem Inaportnet itu lebih efektif dan efisien ?

Jawaban : Ya, menurut saya dengan adanya penerapan inaportnet ini jauh lebih efisien dan efektif karena akses inaportnet bisa dilakukan dimana saja dan kapan saja.

4. Apakah terjadi perbedaan pelayanan sebelum dan setelah adanya penerapan sistem inaportnet ?

Jawaban : Sebelum adanya sistem inaportnet ini jumlah pengguna jasa yang mengurus ke KSOP Kelas I Panjang itu cukup banyak karena harus melakukan secara manual serta jam pelayanan KSOP yang terbatas

5. Bagaimana jika terjadi kesalahan oleh pengguna jasa dalam menggunakan inaportnet?

Jawaban : Jika terjadi kesalahan dari kami , kami akan langsung menghubungi penanggung jawab inaportnet itu seperti kesalahan dalam membuat permohonan pelayanan inaportnet

6. Apa saja dampak positif dari penerapan inaportnet ini untuk pengguna jasa pelayanan?

Jawaban : Dampak positif dari penerapan sistem ini yaitu dapat memperlancar arus kapal dan barang dipelabuhan kemudian juga dapat mengurangi biaya serta lebih transparansi.

7. Apakah prosedur alur pelayanan di KSOP Kelas I Panjang cukup mudah dimengerti ?

Jawaban : Untuk prosedur saya masih minim nya informasi dari petugas bagaimana cara menggunakan aplikasi inaportnet ini sehingga saya belajar dari sesama pengguna jasa.

8. Bagaimana kecepatan proses pelayanan inaportnet di KSOP Kelas I Panjang?

Jawaban : Untuk kecepatan dalam proses pelayanan inaportnet saya rasa sudah cukup cepat jika tidak terjadi gangguan saya harap ditingkatkan lagi untuk server inaportnet.

9. Bagaimana jika Sistem Inaportnet terjadi kendala gangguan web?

Jawaban : Jika terjadinya gangguan nya web inaportnet dengan terpaksa saya harus mengurus pelayanan secara manual datang langsung ke KSOP Kelas I Panjang.

10. Apakah ada saran dari pengguna jasa mengenai penerapan sistem inaportnet?

Jawaban : Untuk sistem inaportnet lebih ditingkatkan lagi dari server nya karena kendala yang paling kami sering alami yaitu gangguan yang sangat mengganggu pelayanan.

LAMPIRAN 4

Kuisisioner Variabel X (Penerapan Sistem Inaportnet)

[illegible]

37	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
38	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
39	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	48
40	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	48
41	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	49
42	5	4	5	5	5	4	4	5	5	5	47
43	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
44	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
45	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
46	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
47	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	46
48	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
49	5	5	5	5	4	4	4	5	5	4	46
50	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	48
51	5	4	5	4	5	4	4	5	5	5	46
52	4	4	4	4	5	4	5	4	4	5	43
53	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
54	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
55	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	48
56	4	5	5	5	5	5	4	4	5	4	46
57	5	4	4	5	3	5	5	5	4	5	45
58	4	3	4	5	4	5	5	5	4	5	44
59	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	47
60	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	44
Total	293	279	288	286	273	288	286	288	288	288	2857

Keterangan :

Tabel

Keterangan Skor Kuisisioner Variabel X

No	Keterangan	Skor
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Kurang Setuju (KS)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

LAMPIRAN 5

Kuisiener Variabel Y (Pelayanan Kapal dan Barang)

No Resp.	Pertanyaan variabel Y (Pelayanan Kapal dan Barang)										Total
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	
1	4	5	5	4	4	5	5	5	4	5	46
2	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	46
3	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	43
4	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	47
5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
6	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	48
7	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	45
8	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	46
9	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	47
10	4	4	4	5	5	4	4	5	5	5	45
11	4	5	4	5	5	4	4	5	4	4	44
12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
13	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
14	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	48
15	4	4	3	5	4	5	3	3	5	4	40
16	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	48
17	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	44
18	5	4	5	4	4	5	5	5	4	5	46
19	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	48
20	5	4	5	4	4	5	4	5	4	5	45
21	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	47
22	4	5	5	5	5	4	4	5	5	4	46
23	4	5	4	5	5	4	3	3	5	5	43
24	4	5	4	5	5	5	5	4	5	5	47
25	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	48
26	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	48
27	4	5	4	5	5	5	4	4	5	5	46
28	4	5	4	5	4	4	5	4	5	5	45
29	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	47
30	4	5	5	5	4	5	5	5	5	4	47
31	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
32	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
33	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	48
34	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	48
35	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	48
36	4	5	5	4	4	5	5	5	4	5	46

37	4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	47
38	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	48
39	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	47
40	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
41	5	5	5	4	4	4	4	5	4	5	45
42	4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	47
43	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	46
44	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	47
45	4	4	4	5	5	4	4	5	5	5	45
46	4	5	4	5	5	4	4	5	5	4	45
47	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
48	4	5	5	5	4	5	4	4	4	5	45
49	5	4	4	4	4	4	4	3	5	5	42
50	4	4	3	5	4	5	4	3	4	4	40
51	5	4	4	4	4	5	4	4	5	4	43
52	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	44
53	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	47
54	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	48
55	5	4	5	4	4	5	4	5	4	5	45
56	5	5	5	5	4	5	4	3	5	4	45
57	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	45
58	4	5	4	5	5	4	3	3	3	5	41
59	4	5	4	5	4	5	5	3	3	5	43
60	5	4	4	4	4	4	3	3	5	4	40
Total	271	281	274	283	264	276	264	270	273	287	2743

Sumber : Olahan data oleh penulis

Keterangan :

Tabel

Keterangan Skor Kuisisioner Variabel Y

No	Keterangan	Skor
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Kurang Setuju (KS)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

LAMPIRAN 6

Uji Validitas SPSS 25 Variabel X (Penerapan Sistem Inaportnet)

[illegible]

Uji Validitas SPSS 25 Variabel Y

(Pelayanan Kapal dan Barang)

[illegible]

LAMPIRAN 8

Reliabilitas Variabel X (Penerpan Sistem Inaportnet)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	60	100.0
	Excluded ^a	0	0.0
	Total	60	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.658	10

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	42.7333	4.029	0.343	0.633
X2	42.9667	3.456	0.448	0.604
X3	42.8167	3.712	0.454	0.608
X4	42.8500	3.892	0.300	0.638
X5	43.0667	3.724	0.276	0.647
X6	42.8167	4.017	0.247	0.648
X7	42.8500	4.096	0.175	0.662
X8	42.8167	3.881	0.337	0.631
X9	42.8167	3.779	0.350	0.628
X10	42.8167	3.915	0.314	0.635

LAMPIRAN 9

Uji Reabilitas Variabel Y (Pelayanan Kapal dan Barang)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	60	100.0
	Excluded ^a	0	0.0
	Total	60	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.634	10

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y1	41.2000	5.993	0.190	0.631
Y2	41.0333	6.101	0.170	0.634
Y3	41.1500	5.248	0.445	0.575
Y4	41.0000	6.102	0.181	0.631
Y5	41.3167	6.017	0.187	0.632
Y6	41.1167	5.834	0.267	0.616
Y7	41.3167	4.830	0.556	0.542
Y8	41.2167	4.681	0.481	0.558
Y9	41.1667	6.006	0.141	0.645
Y10	40.9333	5.792	0.375	0.598

LAMPIRAN 10

Tabel R

Tabel r untuk df = 1 - 50

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9509
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7419
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790
28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2913	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896
41	0.2542	0.3008	0.3536	0.3887	0.4843
42	0.2512	0.2973	0.3496	0.3843	0.4791
43	0.2483	0.2940	0.3457	0.3801	0.4742
44	0.2455	0.2907	0.3420	0.3761	0.4694
45	0.2429	0.2876	0.3384	0.3721	0.4647
46	0.2403	0.2845	0.3348	0.3683	0.4601
47	0.2377	0.2816	0.3314	0.3646	0.4557
48	0.2353	0.2787	0.3281	0.3610	0.4514
49	0.2329	0.2759	0.3249	0.3575	0.4473
50	0.2306	0.2732	0.3218	0.3542	0.4432

LAMPIRAN 11

Tabel T

dk	α untuk Uji Satu Pihak (<i>one tail test</i>)					
	0,25	0,10	0,05	0,025	0,01	0,005
	α 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
∞	0,674	1,282	1,645	1,960	2,326	2,576

LAMPIRAN 12

GOOGLE FORM KUISIONER

WhatsApp x Terbaru - Google Drive x Kuisisioner Penelitian - Google Fo x Landing Wifi.id x +

docs.google.com/forms/d/1HebiDK9TP_A8qIQ2vqx-w7pDdond39oqk7BIBHYAxPw/edit

Kuisisioner Penelitian

Pertanyaan Jawaban 67 Setelan

Bagian 1 dari 2

Kuisisioner Penelitian

Selamat Pagi / Siang/Sore/Malam

Saya Tommy Oktavianus dari Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Saat ini saya Taruna dewasa semester akhir, jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, yang sedang mengerjakan skripsi yang berjudul "PENGARUH PENERAPAN SISTEM INAPORTNET TERHADAP PELAYANAN JASA KAPAL DAN BARANG DI KSOP KELAS I PANJANG".

Sehubungan adanya hal ini saya meminta kepada responden untuk mengisi kuisisioner ini dengan jujur. Seluruh data anda terjamin kerahasiaanya dan data akan digunakan hanya dalam penelitian ini.

Atas ketersediaan responden, penulis mengucapkan terima kasih.

Petunjuk Pengisian:

- 1 = Sangat Tidak Setuju (STS)
- 2 = Tidak Setuju (TS)
- 3 = Ragu-ragu (R)
- 4 = Setuju (S)
- 5 = Sangat Setuju (SS)

Nama *

(123) WhatsApp x Terbaru - Google Drive x Kuisisioner Penelitian - Google Fo x Landing Wifi.id x +

docs.google.com/forms/d/1HebiDK9TP_A8qIQ2vqx-w7pDdond39oqk7BIBHYAxPw/edit

Kuisisioner Penelitian

Pertanyaan Jawaban 67 Setelan

Semakin cepat pelayanan kapal dan barang menggunakan sistem inaportnet dibanding dengan pelayanan manual *

☐ 1

☐ 2

☐ 3

☐ 4

☐ 5

Jarang terjadinya gangguan internet dalam menjalankan aplikasi inaportnet dalam proses pelayanan kapal dan barang *

☐ 1

☐ 2

☐ 3