

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



SKRIPSI

**PENGARUH PENERAPAN APLIKASI SIMLALA
TERHADAP PROSES PEMBUATAN RENCANA
PENGOPERASIAN KAPAL DI PT PELAYARAN SINAR
SHIPPING INDONESIA**

Oleh :

WIMALA PURI INDRASWARI
NRP. 463200583

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



SKRIPSI

**PENGARUH PENERAPAN APLIKASI SIMLALA
TERHADAP PROSES PEMBUATAN RENCANA
PENGOPERASIAN KAPAL DI PT PELAYARAN SINAR
SHIPPING INDONESIA**

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

Oleh :

**WIMALA PURI INDRASWARI
NRP. 463200583**

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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

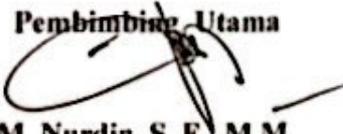


TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : WIMALA PURI INDRASWARI
NRP : 4 63 20 0583
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : PENGARUH PENERAPAN APLIKASI SIMLALA
TERHADAP PROSES PEMBUATAN RENCANA
PENGOPERASIAN KAPAL DI PT PELAYARAN
SINAR SHIPPING INDONESIA

Jakarta, 8 Juli 2024

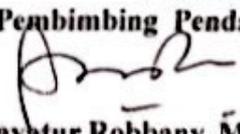
Pembimbing Utama


M. Nurdin, S. E., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 19590814 198302 1 001

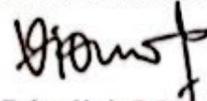
Pembimbing Pendamping


Dr. Inayaturobbany, M.Si., M.M.Tr.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19660421 199013 2 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


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

Penata Tk. I (III/d)

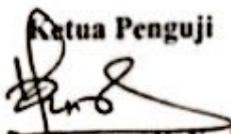
NIP. 19831227 200812 2 002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : WIMALA PURI INDRASWARI
NRP : 4 63 20 0583
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : PENGARUH PENERAPAN APLIKASI SIMLALA
TERHADAP PROSES PEMBUATAN RENCANA
PENGOPERASIAN KAPAL PT PELAYARAN SINAR
SHIPPING INDONESIA

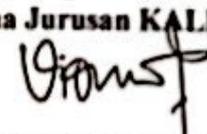
Ketua Penguji

Dr. Larsen Barasa, S. E., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

Anggota Penguji

Dr. Rosmayana, M.Pd
NIDN. 0322048701

Anggota Penguji

M. Nurdin, S. E., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19590814 198302 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT berkat karunia, rahmat, dan hidayah-Nya yang tidak terduga sehingga dengan izin-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini di mana merupakan suatu kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh Pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2023/2024.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah :

PENGARUH PENERAPAN APLIKASI SIMLALA TERHADAP PROSES PEMBUATAN RENCANA PENGOPERASIAN KAPAL DI PT PELAYARAN SINAR SHIPPING INDONESIA

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Bapak M. Nurdin, S.E., M.M. selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu, membimbing, mengarahkan, serta memberi saran dan nasihat kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Ibu Dr. Inayatur Robbany, M.Si., M.M.Tr selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktu, membimbing, mengarahkan, serta memberi saran dan nasihat kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

7. Orang tua tersayang dan tercinta Bapak Sucipto dan Ibu Siti Sundari yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan seluruh cinta, kasih sayang yang selalu memberikan dukungan baik doa, dukungan, dan motivasi yang tiada putusnya kepada penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
8. Rekan Genki (Komang, Della, Kadek, Ningrum, Noviyanti, Natasya, Noviana, Pince, Nabilah, Putri, Regita) yang selalu memberi semangat kepada penulis.
9. Seluruh Staff PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia, khususnya Senior Gilang Armando Ranbanga 47, Muhammad Kahfi 55, Ibu Sherlita terima kasih atas bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika melaksanakan PRADA.
10. Seniorku Swara Prameswari 60, Tina Marcella 61, Annisa Ismiati 62, yang telah memberi masukan dan motivasi kepada penulis.
11. Team Vallreef 63 yang selalu mendukung penulis, dan Juniorku team Vallreef Farah Nur Fadila 64, Resvelva Balqis Vithanto 65, Adelia Fajriyani 66 yang selalu mendukung penulis.
12. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu, yang sudah setia memberikan dukungan dan doa. Penulis ucapkan terima kasih.

Penulis menyadari masih banyak kesalahan baik isi maupun tata bahasa. Untuk itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan juga pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 8 Juli 2024
Penulis,

WIMALA PURI INDRASWARI
NRP. 4 63 20 0583

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	5
C. BATASAN MASALAH.....	5
D. RUMUSAN MASALAH.....	6
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	6
F. SISTEMATIKA PENULISAN	7
BAB II : LANDASAN TEORI.....	9
A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL	9
B. TEORI.....	11
C. KERANGKA PEMIKIRAN	25
D. HIPOTESIS.....	26
BAB III : METODE PENELITIAN	27
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	27
B. METODE PENDEKATAN	28
C. SUMBER DATA.....	29
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	29
E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING.....	32
F. TEKNIK ANALISIS DATA	33
BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN	38
A. DESKRIPSI DATA.....	38
B. ANALISIS DATA.....	41

C.	PEMBAHASAN.....	57
D.	PEMECAHAN MASALAH.....	58
BAB V	: KESIMPULAN DAN SARAN	61
A.	KESIMPULAN.....	61
B.	SARAN.....	62

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Fitur Aplikasi SIMLALA.....	18
Gambar 2.2 Aplikasi SIMLALA	20
Gambar 2.3 Flow chart alur surat Rencana Pengoperasian Kapal SIMLALA.....	22
Gambar 2.4 Kerangka Pemikiran.....	25
Gambar 3.1 Struktur organisasi di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia.....	28

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Durasi Permohonan Rencana Pengoperasian Kapal PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia	4
Tabel 3.1 Skor Skala Likert (<i>Likert Scale</i>).....	31
Tabel 3.2 Tabel Kisi - Kisi Kuisisioner Variabel X dan Y.....	32
Tabel 3.3 Tabel Hubungan Interval Koefisien Korelasi	36
Tabel 4.1 Kapal Milik PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia	38
Tabel 4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	39
Tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia.....	39
Tabel 4.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	40
Tabel 4.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Posisi Jabatan	40
Tabel 4.6 Tanggapan Responden Terhadap Indikator Internet.....	41
Tabel 4.7 Tanggapan Responden Terhadap Indikator Perfoma	42
Tabel 4.8 Tanggapan Responden Terhadap Indikator Navigasi Situs Web.....	44
Tabel 4.9 Tabel Rekapitulasi data variabel (X)	45
Tabel 4.10 Tanggapan Responden Terhadap Indikator Efektivitas Pengajuan Surat Rencana Pengoperasian Kapal.....	46
Tabel 4.11 Tanggapan Responden Terhadap Indikator Pelayanan.....	48
Tabel 4.12 Tanggapan Responden Terhadap Indikator Validitas Rencana Pengoperasian Kapal.....	49
Tabel 4.13 Tabel Rekapitulasi data variabel (Y)	51
Tabel 4.14 Hasil Uji Validitas Variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) dan Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y).....	52
Tabel 4.15 Hasil Uji Realibilitas	53
Tabel 4.16 Hasil Analisis Koefisien Korelasi	54
Tabel 4.17 Hasil Analisis Koefisien Determinasi	55
Tabel 4.18 Hasil Analisis Regresi Linear Sederhana	55
Tabel 4.19 Hasil Uji Statistik T.....	57

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1. Kuesioner Penelitian	64
Lampiran 2. Data Hasil Penelitian Kuesioner Jawaban dari Responden Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X).....	68
Lampiran 3. Data Hasil Penelitian Kuesioner Jawaban dari Responden Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y)	69
Lampiran 4. Hasil Uji Validitas Variabel X	69
Lampiran 5. Hasil Uji Validitas Variabel Y	71
Lampiran 6. Hasil Uji Realibilitas Variabel X.....	74
Lampiran 7. Hasil Uji Realibilitas Variabel Y	75
Lampiran 8. Distribusi Nilai t table	76
Lampiran 9. Distribusi Nilai r tabel.....	77
Lampiran 10. SIUPAL PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia	78
Lampiran 11. Voyage Report PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia	82
Lampiran 12. Permohonan Pembuatan atau Perpanjangan surat Rencana Pengoperasian Kapal	83
Lampiran 13. Spesifikasi Kapal PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia.....	84
Lampiran 14. Surat Rencana Pengoperasian Kapal PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia	85
Lampiran 15. Surat Pernyataan Voyage Report PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia	86
Lampiran 16. Dokumentasi Praktek Darat di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia	87

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pada era globalisasi saat ini, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi berkembang sangat pesat, termasuk perkembangan internet. Begitu juga dalam perkembangan teknologi informasi yang gunanya untuk mengefisienkan kebutuhan manusia dalam mendapatkan informasi yang diinginkan. Salah satunya internet diwujudkan dalam penyajian informasi. Salah satu media informasi yang efisien dan efektif pada era ini dibuat dalam bentuk situs *web (website)*, yang mana terdapat semua informasi di dalam *website* yang disimpan di *web server*, sedangkan media yang digunakan untuk mengakses situs *web (website)* tersebut ialah internet.

Website adalah media yang sangat bergantung terhadap akses internet. Kemudahan dalam mengakses *website* dapat dinikmati melalui jaringan internet yang digunakan sebagai penghubung oleh si pengguna dengan *website* tersebut. Menurut Lani Sidharta (2018), internet adalah suatu bentuk interkoneksi antara jaringan komputer yang kemudian dapat memberikan pelayanan dalam bentuk informasi yang disajikan secara lengkap. Hubungan antar *website* dan jaringan internet adalah satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan, dimana apabila jaringan internet tidak bisa digunakan maka akses ke dalam *website* tidak dapat dilakukan. Hal ini menjadi salah satu kelemahan dalam penggunaan aplikasi berbasis *web*.

Server merupakan sistem komputer yang menyediakan layanan-layanan tertentu seperti sistem operasi, program aplikasi maupun data-data informasi kepada komputer lain yang saling terhubung dalam sebuah jaringan komputer.

Kegagalan atau kerusakan *server* bukan suatu hal yang tidak mungkin terjadi sehingga diperlukan solusi agar sistem jaringan tidak terganggu. Kegagalan *server* sering menjadi kendala yang dihadapi pengguna seperti pada penginputan.

Penginputan data adalah aktifitas yang paling sering dilakukan oleh karyawan untuk memenuhi informasi yang dibutuhkan karyawan dalam pengerjaan tugas masing masing departemen. Banyak faktor yang mempengaruhi kegagalan *server* diantaranya *server* yang terlalu sibuk dimana jumlah pengguna melebihi kapasitas yang sudah ditentukan. Pemilihan *hardware*, *software*, serta pengawasan dan kontrol yang tidak disiplin pada sistem yang berjalan juga menjadi salah satu kelemahan yang mengakibatkan terjadinya kesalahan atau gagal pada suatu sistem sehingga suatu sistem tidak berfungsi dengan baik.

Kementerian Perhubungan adalah kementerian dalam pemerintah Indonesia yang membidangi urusan transportasi. Kementerian Perhubungan memiliki 4 (empat) Direktorat Jenderal yang masing-masing matra transportasi darat, laut, udara, dan perkeretaapian. Setiap Direktorat Jenderal memiliki wewenang menyusun dan menetapkan norma, standar, prosedur, serta kriteria penyelenggaraan transportasi di masing-masing matra. Tujuannya adalah membuat negara mampu menghadirkan layanan transportasi darat, laut, udara dan kereta api yang aman, nyaman, selamat, serta terpadu. Menteri Perhubungan berkewajiban merumuskan, menetapkan dan menjalankan kebijakan di bidang transportasi. Kebijakan ini menyangkut pelayanan, keselamatan, peningkatan aksesibilitas, serta konektivitas sarana dan prasarana transportasi. Pemerintah sebagai layanan publik harus bertanggung jawab dan terus berupaya untuk memberikan pelayanan yang terbaik demi meningkatkan pelayanan publik. Kinerja organisasi yang baik sangat berpengaruh terhadap pelayanan publik yang mengutamakan kepuasan pelanggan (masyarakat).

Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melakukan upaya untuk memastikan terjaminnya penyelenggaraan pelayanan transportasi laut yang handal dan berdaya saing. Salah satunya dengan meningkatkan teknologi informasi dan komunikasi di lingkungan industri pelayaran. Melalui aplikasi berbasis *web server* tersebut yaitu Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA).

Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA) merupakan layanan yang digunakan untuk membantu proses permohonan SIUPAL (PMA/PMDN), layanan SIUPKK, layanan Spesifikasi Kapal, layanan Pembukaan Kantor Cabang, layanan RPK *Liner* dan *Tramper*, layanan RPK Khusus, layanan Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA), layanan Penambahan Pelabuhan,

layanan Tambahan Urgensi serta layanan Omisi dan Deviasi, dan sudah berjalan sampai saat ini. Pengguna jasa dapat mengajukan permohonan layanan publik secara online untuk memudahkan memantau proses permohonan layanan publik sehingga layanan publik SIMLALA memenuhi standar layanan yang transparan.

Pelayanan perizinan berbasis *web* memberikan kemudahan kepada perusahaan, masyarakat dan pengguna jasa dengan memangkas waktu pengurusan izin secara signifikan disamping mengurangi celah-celah praktik korupsi, kolusi dan nepotisme.

Sebagaimana dalam Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik yang *Online Single Submission* (OSS), perizinan berusaha yang diterbitkan oleh Lembaga OSS untuk dan atas nama Menteri, Pimpinan Lembaga, Gubernur, atau Bupati/Walikota kepada usaha melalui sistem elektronik yang terintegrasi.

PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia berdiri sejak tahun 2007 sebagai perusahaan penyedia terkemuka penanganan dan pengiriman kargo curah kering. PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia berpusat di Singapura dan memiliki 3 (tiga) kantor cabang yang terletak di Jakarta, Samarinda dan Kendari. PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia yang berada di Jakarta bertugas membuat kelengkapan dokumen kapal yang beroperasi.

Pengurusan dokumen kapal adalah salah satu bentuk kegiatan yang dilakukan oleh Departemen Operasional. Operasional kapal PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia menerapkan pola trayek *tramper*. Laporan Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) pada trayek *tramper* yaitu setiap 3 (tiga) bulan sekali, tim operasional yang berada di kantor Jakarta akan melakukan pengurusan perpanjangan masa berlaku melalui SIMLALA. Jika surat Rencana Pengoperasian Kapal sudah habis masa validasinya maka membuat permohonan pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal dan mempersiapkan dokumen-dokumen kapal.

Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) merupakan suatu syarat berupa surat persetujuan kapal yang berbendera Indonesia dimana kapal tersebut akan singgah yang melayani trayek tetap (*liner*) serta trayek tidak tetap (*tramper*) dalam mendukung penyelenggaraan kegiatan operasional angkutan laut. Surat ini berguna ketika kapal memasuki daerah pelabuhan singgah, Pelabuhan tersebut harus terdaftar dalam pelabuhan yang terdapat pada Rencana Pengoperasian Kapal.

Dokumen yang dibutuhkan untuk pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal seperti surat permohonan Rencana Pengoperasian kapal dari perusahaan, *copy* SIUPAL, *copy* spesifikasi kapal, surat *docking* (diperlukan apabila kapal melaksanakan *docking*), laporan realisasi pengoperasian kapal (*voyage report*) dan lain-lain. Setelah semua dokumen persyaratan sudah lengkap Tim Operasional langsung *submit* pada aplikasi SIMLALA dan menunggu proses *verifikasi* oleh Petugas Pemeriksa SIMLALA.

Hambatan yang sering dialami dalam proses pembuatan rencana pengoperasian kapal seperti, masih kurangnya kelengkapan dokumen pengajuan surat rencana pengoperasian kapal, informasi yang mendadak dari kantor cabang untuk pengajuan permohonan surat rencana pengoperasian kapal dan waktu penyelesaian pembuatan surat rencana pengoperasian kapal tidak sesuai dengan standar waktu yang ditetapkan dikarenakan pengajuan surat permohonan yang belum di kerjakan oleh pemeriksa pada saat sudah selesai *submit* pada aplikasi SIMLALA. Ketidaksesuaian masa penerbitan surat rencana pengoperasian kapal dapat dilihat pada tabel 1.1 di bawah ini :

Tabel 1.1
Durasi Permohonan Rencana Pengoperasian Kapal PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia

No	Nama Kapal	Pengajuan Permohonan	Penerbitan Sertifikat
1.	CPA 02	09 Agustus 2022	14 Agustus 2022
2.	CPA 05	11 November 2022	16 November 2022
3.	CPA 06	11 November 2022	17 November 2022
4.	CPA 08	28 Maret 2023	02 April 2023
5.	SEA HORSE 11	28 Maret 2023	01 April 2023
6.	SEA HORSE 12	19 Juni 2023	26 Juni 2023

Sumber : Pelayaran Sinar Shipping Indonesia

Faktor lain yang menyebabkan memakan waktu adanya revisi atau catatan yang diberikan oleh pemeriksa kepada pihak perusahaan yang belum dikerjakan oleh pihak perusahaan karena dokumen yang diminta belum siap sehingga permohonan tersebut belum bisa di lanjutkan oleh petugas pemeriksa. Hambatan juga ditemukan saat perusahaan ingin melakukan upload dokumen sertifikat yang diminta, seperti *maximum* *penupload*-an dokumen sehingga dilakukan *compress* dokumen standar tinggi kemudian diperkecil ukuran dokumen yang menyebabkan

dokumen tersebut terlihat pecah atau *blurring* sehingga tidak terbaca oleh pemeriksa dan menghambat proses jalannya *verifikasi*, disamping itu juga sering terjadinya *maintenance* aplikasi SIMLALA, ketergantungan jaringan internet saat menggunakan website dan juga *error system* yang menyebabkan pengajuan surat Rencana Pengoperasian Kapal. Pada tahun 2022 terjadinya pandemi covid-19 pun juga menjadi salah satu faktor penghambat, seperti kurangnya jam waktu kerja karyawan di kantor dan jam operasional karyawan Kementerian Perhubungan. Dalam perjalanannya banyak badan usaha yang kesulitan melakukan permohonan perizinan dikarenakan kurangnya pemahaman atas peraturan-peraturan yang harus berkembang. Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik mengambil judul:

**“PENGARUH PENERAPAN APLIKASI SIMLALA
TERHADAP PROSES PEMBUATAN RENCANA
PENGOPERASIAN KAPAL DI PT PELAYARAN SINAR
SHIPPING INDONESIA”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah di uraikan, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut:

1. Ketergantungan jaringan internet saat menggunakan website.
2. Kurangnya kelengkapan dokumen pengajuan.
3. Kurangnya pemahaman atas peraturan-peraturan yang berkembang.
4. Belum optimalnya aplikasi sering terjadinya gangguan pada aplikasi.
5. Rendahnya efektivitas surat rencana pengoperasian kapal yang memakan waktu lama.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, penulis membatasi permasalahan agar tidak meluas. Adapun batasan masalahnya adalah:

1. Belum optimalnya aplikasi sering terjadinya gangguan pada aplikasi.
2. Rendahnya efektivitas surat rencana pengoperasian kapal yang memakan waktu lama.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah di atas, maka disusun perumusan masalahnya sebagai berikut:

Seberapa besar pengaruh penerapan aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan rencana pengoperasian kapal?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

Untuk mengetahui pengaruh penerapan aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan rencana pengoperasian kapal.

2. Manfaat penelitian

Berdasarkan permasalahan yang muncul dari uraian di atas, maka penulis berharap akan adanya beberapa manfaat yang dapat dicapai dan berguna antara lain:

a. Aspek Teoritis :

Sebagai kontribusi yang bermanfaat dalam pengembangan ilmu yang berhubungan dengan pengaruh penerapan aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan rencana pengoperasian kapal.

b. Aspek Praktis :

1) Bagi Perusahaan Pelayaran

Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi tambahan dalam melakukan pengurusan penerbitan Rencana Pengoperasian Kapal (RPK), serta penggunaan aplikasi layanan Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas (SIMLALA) yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Laut.

2) Bagi Lembaga Pendidikan

Penelitian ini dapat menambahkan pembendaharaan perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta dan menjadi sumber bacaan maupun referensi bagi semua pihak yang membutuhkan.

3) Bagi Pembaca

Untuk memberikan motivasi ilmu pengetahuan sehingga para pembaca dapat memahami dan mengerti tentang pengaruh penerapan aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan rencana pengoperasian kapal.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan skripsi ini untuk memudahkan pembaca supaya dapat mengerti tentang uraian dan analisis permasalahan yang dibahas, sistematika ini dibagi dalam 5 (lima) bab dan masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab yang mana keseluruhan materi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan. 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 yang termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertaitan antara variable 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 ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi focus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternatif pemecahan masalah, evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah dan di akhiri dengan pemecahan masalah.

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, dan 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 / DEFINISI OPERASIONAL

Pada bab ini penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, pendapat-pendapat para ahli untuk memudahkan penulis dan pembaca dalam memahami penulisan dalam skripsi yang berjudul “Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA Terhadap Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal Di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia”, maka dikemukakan beberapa pendapat dan pengertian yang berhubungan dengan judul skripsi.

1. Pengertian Pengaruh

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005), “Pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang”.

Menurut Surakhmad (2012), pengaruh adalah kekuatan yang muncul dari sesuatu benda atau orang dan juga gejala dalam yang dapat memberikan perubahan terhadap apa-apa yang ada disekelilingnya.

Berdasarkan pengertian penelitian tersebut di atas dapat disimpulkan menunjukkan bahwa pengaruh adalah kekuatan atau daya yang berasal dari suatu sumber yang memiliki kemampuan untuk membentuk atau mengubah perilaku, kepercayaan, dan kondisi di sekitarnya.

2. Pengertian Penerapan

Menurut Usman (2002), penerapan (implementasi) adalah bermuara aktivitas, aksi, tindakan, atau adanya mekanisme suatu sistem. Implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan.

Menurut Setiawan (2004), penerapan (implementasi) adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana, birokrasi yang efektif.

Menurut Nugroho (2003), penerapan merupakan tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau kelompok-kelompok yang diarahkan pada tercapainya tujuan yang telah digariskan dalam keputusan. Penerapan dalam hal ini adalah pelaksanaan sebuah hasil kerja yang diperoleh melalui sebuah cara agar dapat dipraktikkan di tengah masyarakat.

Berdasarkan pengertian penelitian tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa kata penerapan bermuara pada aktivitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu sistem. Ungkapan mekanisme mengandung arti bahwa penerapan bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan

3. Pengertian Aplikasi Berbasis Web

Aplikasi *web* adalah suatu perangkat lunak komputer yang dikodekan dalam bahasa pemrograman yang didukung oleh perangkat lunak. Aplikasi *web* adalah sebuah program yang disimpan di server dan dikirim melalui internet dan dapat diakses melalui antar muka *browser* (Rouse, 2011).

Menurut Noviansyah (2008), aplikasi adalah penggunaan atau penerapan suatu konsep yang menjadi suatu pokok pembahasan. Aplikasi dapat diartikan sebagai program komputer yang dibuat untuk menolong manusia dalam melaksanakan tugas tertentu.

Aplikasi berbasis *web* atau biasa disebut sebagai *website* menurut Budi Irawan dalam buku jaringan komputer merupakan tempat penyimpanan data dan informasi dengan berdasarkan topik tertentu. Diumpamakan situs *web* ini ialah sebuah buku yang berisi topik tertentu.

Website atau situs web juga merupakan dari halaman-halaman *web* yang saling berkaitan didalam *website* tersebut. *Website* juga dapat diartikan sebagai kumpulan halaman yang menampilkan informasi data teks, data gambar diam atau gerak, data animasi, suara, video dan gabungan dari semuanya, baik yang bersifat statis maupun dinamis yang membentuk satu rangkaian bangunan yang saling terkait dimana masing-masing dihubungkan dengan jaringan-jaringan halaman.

Berdasarkan keterangan di atas, disimpulkan bahwa aplikasi merupakan alat bantu mempermudah pekerjaan para pegawai menyediakan beberapa fungsi untuk aktivitas user, proses, dan pelaporan data.

4. Pengertian Proses

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), proses merupakan suatu runtutan perubahan atau peristiwa dalam perkembangan sesuatu. Dalam suatu proses mungkin bisa dikenali oleh perubahan yang dibuat pada sifat-sifat dari satu atau lebih objek di bawah pengaruh proses itu sendiri. Setiap proses yang telah berjalan selalu menghasilkan sesuatu, hasil yang diciptakan tersebut bisa berupa hasil yang memang diinginkan atau yang tidak diinginkan.

5. Pengertian Penerbitan

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), penerbitan merupakan sebuah proses atau cara untuk menghasilkan sesuatu untuk diedarkan seperti surat kabar, buku, dan sebagainya. Dengan kata lain penerbitan adalah proses pekerjaan menerbitkan informasi dalam bentuk cetak yang ditujukan kepada umum.

B. TEORI

Menurut Sugiyanto (2008:81), teori adalah alur logika atau penalaran yang dibentuk oleh seperangkat konsep, definisi, dan dimensi yang disusun secara sistematis. Secara umum teori mempunyai tiga fungsi, yaitu menjelaskan (*explain*), meramalkan (*predict*), dan mengendalikan (*control*) suatu fenomena.

1. Aplikasi Berbasis Web

a. Pengertian Aplikasi Berbasis *Web*

Aplikasi berbasis *web* atau biasa disebut sebagai *website* menurut Budi Irawan dalam buku jaringan komputer merupakan tempat penyimpanan data dan informasi dengan berdasarkan topik tertentu. Diumpamakan situs *web* ini ialah sebuah buku yang berisi topik tertentu.

Menurut Downing et al. (2009), *website* adalah sebuah *file* atau kelompok *file* terkait yang tersedia di *world wide web*. Banyak dari perusahaan di masa ini yang menggunakan aplikasi berbasis web dalam merencanakan sumber daya mereka dan untuk mengelola perusahaan serta memudahkan pekerjaan mereka. Aplikasi berbasis web ini menggunakan protokol *HTTP*, aplikasi di sisi server berkomunikasi dengan *client* melalui *web server*. Aplikasi di sisi *client* umumnya berupa *web browser* jadi aplikasi berbasis *web* berjalan di atas aplikasi berbasis internet. Menurut Simarmata

(2010), aplikasi berbasis *web* merupakan sistem perangkat lunak yang berdasarkan pada teknologi dan standar *World Wide Web Consortium (W3C)*.

Menurut Syahrial Chan (2017:4), aplikasi adalah koleksi *window* dan objek-objek yang menyediakan fungsi untuk aktivitas user seperti pemasukan data, proses, dan pelaporan.

Aplikasi berbasis web bisa dijalankan melalui sistem operasi seperti Windows, Linux, Mac Os, dan sebagainya. Selain itu untuk menjalankan aplikasi berbasis web ini di berbagai komputer tidak perlu menginstal di setiap komputer dan dapat digunakan dengan koneksi internet dari jarak jauh.

Berdasarkan pengertian penelitian tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa aplikasi merupakan alat bantu mempermudah pekerjaan para pegawai menyediakan beberapa fungsi untuk aktivitas user, proses dan pelaporan data.

b. Konsep Dasar Aplikasi Berbasis Web

1) *World Wide Web (WWW)*

World Wide Web (WWW) sering dianggap sama dengan internet secara keseluruhan, walaupun sebenarnya ia hanyalah bagian dari internet. *World Wide Web (WWW)* mempunyai kegunaan untuk menyediakan data dan informasi yang bisa digunakan bersama yang tersimpan di *web server*, dan tersebar di seluruh dunia yang terhubung menjadi satu melalui jaringan internet. *World Wide Web* atau yang biasa disingkat *WWW* adalah kumpulan situs *web* yang dapat diakses dengan menggunakan internet yang berisikan semua informasi yang dibutuhkan semua pengguna internet, Arief (2011). Sedangkan menurut Kustiyahningsih dan Devie (2011), *web* merupakan salah satu layanan yang didapat oleh pemakai komputer yang terhubung dengan fasilitas *hypertext* untuk menampilkan data berupa teks, gambar, suara, dan multimedia lainnya.

Secara garis besar, *web* biasa digolongkan menjadi 3 jenis yaitu :

a) *Web Statis*

Web yang mempunyai halaman konten yang tidak berubah-ubah. Untuk melakukan perubahan pada suatu halaman dilakukan secara

manual dengan mengubah *code* yang menjadi struktur dari *web* tersebut.

b) *Web* Dinamis

Web yang secara struktur memungkinkan untuk diperbaharui sesering mungkin. Biasanya selain halaman utama yang bisa diakses oleh user ada umumnya, juga disediakan halaman *backend* untuk mengedit konten dari *web*.

c) *Web* Interaktif

Pada *web* ini, *user* bisa berinteraksi dan beradu argumen mengenai apa yang menjadi pemikiran mereka. Biasanya *web* seperti ini memiliki moderator untuk mengatur supaya topik yang diperbincangkan tidak keluar jalur.

2) *Web Server*

Menurut Sibero (2014), “*Web Server*” adalah sebuah komputer yang terdiri dari perangkat keras dan perangkat lunak, perangkat keras *web server* tidak berbeda dengan komputer pada umumnya, namun yang membedakan ialah kapasitas dan kapabilitasnya. Perbedaan tersebut dikarenakan *web server* bekerja sebagai penyedia layanan yang dapat diakses oleh banyak pengguna, sehingga dibutuhkan kapasitas dan kapabilitas yang besar dibandingkan komputer personel biasa. Sedangkan menurut Sadeli (2013) menuliskan bahwa “*web server*” adalah sebuah perangkat lunak *server* yang berfungsi menerima penerimaan HTTP atau HTTPS dari klien yang dikenal dengan *web browser* dan mengirimkan kembali hasilnya dalam bentuk halaman-halaman web yang umumnya berbentuk dokumen HTML.

Fungsi utama *web server* adalah untuk melakukan atau akan transfer berkas permintaan pengguna melalui protokol komunikasi yang telah ditentukan sedemikian rupa.

Web server adalah mesin aplikasi atau *software* yang beroperasi dalam mendistribusikan *web page* ke *user*, sesuai dengan permintaan *user*. Hubungan antara *web server* dan *browser* internet adalah gabungan atau jaringan komputer yang berada di seluruh dunia. Setelah terhubung secara fisik, *protocol* TCP/IP (*networking protocol*) yang memungkinkan

semua komputer dapat berkomunikasi antar satu dengan lainnya. Pada saat aplikasi *browser* meminta data *web page* ke *server* maka instruksi permintaan data oleh *browser* tersebut dikemas dalam TCP yang merupakan *protocol transport* dan dikirim ke alamat yang merupakan *protocol* berikutnya yaitu *hyper text transport protocol* (HTTP). Antara *web server*, internet, dan *user* adalah suatu proses yang tridimensional, artinya pengguna internet dapat mengakses dari satu dokumen ke dokumen lainnya hanya dengan mengklik beberapa bagian dari halaman-halaman dokumen (*web*) tersebut.

2. User Interface

Pendesainan *user interface* pada *website* adalah hal yang sangat penting. Faktor *user friendly* harus diterapkan dalam pembuatan desain sebuah *website*. Membuat pemakai *website* merasa nyaman dan mudah dalam penggunaannya. Satzinger (2010) menuliskan *user interface* merupakan bagian dari suatu sistem informasi yang diperlukan oleh pengguna untuk berinteraksi dalam membuat input dan output. *User interface* digunakan untuk menghubungkan manusia dengan komputer sehingga dapat melakukan suatu pekerjaan yang berhubungan langsung dengan sistem. Ben Shneiderman (1998) mengemukakan 8 (delapan) aturan yang dapat digunakan sebagai petunjuk dasar merancang *user interface*, atau yang disebut disebut sebagai “*Golden Rules*”, yaitu:

1) *Strive for Consistency*

Konsistensi dilakukan pada urutan tindakan, perintah, dan istilah yang digunakan para *prompt*, *menu*, serta layar bantuan.

2) *Enable Frequent Users to Use Shortcuts*

Ada kebutuhan dari user yang sudah ahli untuk meningkatkan kecepatan dalam berinteraksi, sehingga diperlukan singkatan, tombol fungsi, perintah tersembunyi, dan fasilitas makro.

3) *Offer Informative Feedback*

Untuk setiap *action* yang dilakukan oleh *user*, sebaiknya disertakan suatu *feedback* dari komputer agar user mengetahui *action* yang sedang dilakukan.

4) *Design Dialogs to Yield Course*

Urutan *action* yang akan dilakukan oleh *user* sebaiknya diorganisir dengan jelas, baik di awal, tengah, maupun di akhir sehingga user dapat mengetahui posisi saat mengerjakan tugasnya.

5) *Offer Simple Error Handling*

Sedapat mungkin sistem dirancang untuk menghindari dan mengantisipasi kesalahan yang dilakukan oleh *user*. Jika kesalahan terjadi, sistem dapat mendeteksi dengan cepat dan memberikan mekanisme yang sederhana dan mudah dipahami oleh *user* untuk penanganan kesalahan.

6) *Permit Easy Reversal of Actions*

Hal ini dapat mengurangi kekhawatiran *user*, karena *user* dapat melakukan pembatalan action yang telah dilakukannya, sehingga *user* tidak akan takut untuk mengeksplorasi pilihan-pilihan lain yang belum biasa digunakan.

7) *Support Internal Locus of Control*

Pada umumnya, *user* ingin menjadi pengontrol sistem dan sistem akan merespon tindakan yang dilakukan oleh *user*. Sebaiknya sistem dirancang sedemikian rupa sehingga *user* akan menjadi inisiator bukan responden. Selain itu, *user* tidak akan merasa dikontrol oleh sistem.

8) *Reduce Short-Term Memory Load*

Manusia memiliki ingatan yang terbatas. Oleh karena itu, rancangan *user interface* yang dibuat harus mudah diingat serta diberikan petunjuk-petunjuk dasar untuk membantu user dalam mengerjakan tugas.

3. Internet

Internet sebagai jaringan komputer pada saat ini sangat membantu dalam menyediakan informasi yang diperlukan oleh setiap penggunanya. Adanya internet dapat membantu dengan mudah untuk mengakses *website* yang berisi yang memuat data dan informasi yang dibutuhkan. Internet adalah suatu jaringan komputer yang sangat besar, terdiri dari jutaan perangkat komputer yang terhubung melalui suatu protokol tertentu untuk pertukaran informasi antar komputer tersebut. Semua komputer yang terhubung di internet melakukan pertukaran informasi melalui protokol yang sama yaitu dengan TCP/IP (*Transmission Control Protocol/Internet Protocol*) (Shahab, 2000). Internet menyediakan akses untuk layanan telekomunikasi dari sumber daya informasi untuk jutaan pemakainya yang tersebar di seluruh dunia.

Internet adalah kepanjangan dari *Interconnection Networking*. Internet merupakan rangkaian jaringan terbesar di dunia dimana semua jaringan yang berada pada semua organisasi dihubungkan dengan suatu jaringan terbesar melalui telepon, satelit dan sistem - sistem komunikasi yang lain sehingga

manusia dapat saling bertukar informasi. Jaringan yang membentuk internet bekerja berdasarkan suatu set protokol standar yang digunakan untuk menghubungkan jaringan komputer dan mengamati lalu lintas dalam jaringan. Protokol ini mengatur format data yang diijinkan, penanganan kesalahan (*error handling*), lalu lintas pesan, dan standar komunikasi lainnya.

Nasution (2006) menyatakan bahwa internet memberi keuntungan dalam semua bidang bisnis, akademis (pendidikan), pemerintahan, organisasi dan lain sebagainya. Beberapa manfaat yang diperoleh dari internet antara lain: komunikasi interaktif, akses ke pakar, akses ke perpustakaan, membantu penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan, pertukaran data, dan kolaborasi. Salah satu aktivitas yang dapat dilakukan dalam penggunaan jaringan yang berkaitan dengan perusahaan ialah penggunaan aplikasi berbasis *web* dalam kebutuhannya untuk memudahkan karyawan dalam memenuhi penyelesaian pekerjaannya. Penggunaan aplikasi berbasis *web* ini merupakan salah satu usaha untuk membuat transformasi proses pekerjaan di perusahaan dalam bentuk digital yang dijumpai oleh teknologi internet.

Berdasarkan keterangan di atas, disimpulkan bahwa internet tidak hanya sebagai sarana komunikasi dan informasi, tetapi juga sebagai platform yang mendukung berbagai aplikasi berbasis *web* yang mempermudah berbagai aktivitas dan proses bisnis. Dengan infrastruktur jaringan yang kuat dan andal, internet dapat menjadi alat yang sangat efektif untuk transformasi digital di berbagai sektor.

4. Pelayanan

a. Pengertian Pelayanan

Pelayanan dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia adalah menolong menyediakan segala apa yang diperlukan orang lain seperti tamu atau pembeli,

b. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelayanan

Untuk menciptakan kepuasan pelanggan suatu perusahaan harus dapat memenuhi kebutuhan-kebutuhan konsumen yang dianggap paling penting yang disebut *The Big Eight factors* yang secara umum dibagi menjadi tiga kategori menurut Hannah dan Karp (2007) sebagai berikut.

1) Faktor produk harus terbagi dengan kategori ini adalah :

- a) Kualitas produk. Kualitas produk yaitu merupakan mutu dari semua komponen-komponen yang membentuk produk. Sehingga produk tersebut mempunyai nilai tambah.
 - b) Hubungan antara nilai dengan harga. Hubungan antara nilai dengan harga merupakan hubungan antara harga dan nilai produk yang ditentukan oleh perbedaan antara nilai yang diterima oleh pelanggan dengan harga yang dibayar oleh pelanggan terhadap suatu produk yang dihasilkan oleh badan usaha.
 - c) Bentuk produk. Bentuk produk merupakan komponen-komponen fisik dari suatu produk yang menghasilkan suatu manfaat.
 - d) Keandalan. Keandalan merupakan dari suatu perusahaan untuk menghasilkan produk sesuai dengan apa yang dijanjikan oleh perusahaan.
- 2) Faktor pelayanan harus terbagi dengan kategori ini adalah :
- a) Jaminan. Suatu jaminan yang ditawarkan oleh perusahaan untuk pengembalian harga pembelian atau mengadakan perbaikan terhadap produk yang rusak setelah pembelian.
 - b) Respon dan cara pemecahan masalah. *Response to and Remedy of Problem* merupakan sikap dari karyawan dalam menanggapi keluhan serta masalah yang dihadapi oleh pelanggan.
- 3) Faktor pembelian harus terbagi dengan kategori ini adalah :
- a) Pengalaman karyawan. Pengalaman karyawan merupakan semua hubungan antara pelanggan dengan karyawan khususnya dalam hal komunikasi yang berhubungan dengan pembelian/
 - b) Kemudahan dan kenyamanan. *Convenience of acquisition* merupakan segala kemudahan dan kenyamanan yang diberikan oleh perusahaan terhadap produk yang dihasilkan.

5. Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas (SIMLALA)

Gambar 2.1

Fitur Aplikasi SIMLALA



Sumber : Aplikasi Layanan SIMLALA

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, serta peraturan UM. 008/ 41/ 10/DJPL - tentang Pelayanan Publik Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut Dengan Sistem *Online*, salah satu contoh diterapkannya layanan Pelabuhan elektronis yaitu Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA) yang dapat bergerak di bidang perusahaan pelayaran.

Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA) adalah sistem aplikasi *online* berbasis *web* yang dapat digunakan untuk mengajukan permohonan pelayanan publik lalu lintas dan angkutan laut secara daring, untuk mempermudah dan mempercepat proses perizinan serta pemantuan proses permohonan layanan publik untuk dapat mewujudkan layanan secara transparan dan efisien. Ruang lingkupnya meliputi: pelayanan publik bidang lalu lintas dan angkutan laut diberikan untuk mendukung penyelenggaraan serta pengusahaan angkutan laut. Pelayanan sistem online pada aplikasi SIMLALA dapat didaftarkan setiap saat dan pembayaran dapat dilakukan dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam. Pelayanan publik ini dapat dilakukan online dengan mengakses web <https://simlala.dephub.go.id/simlala>.

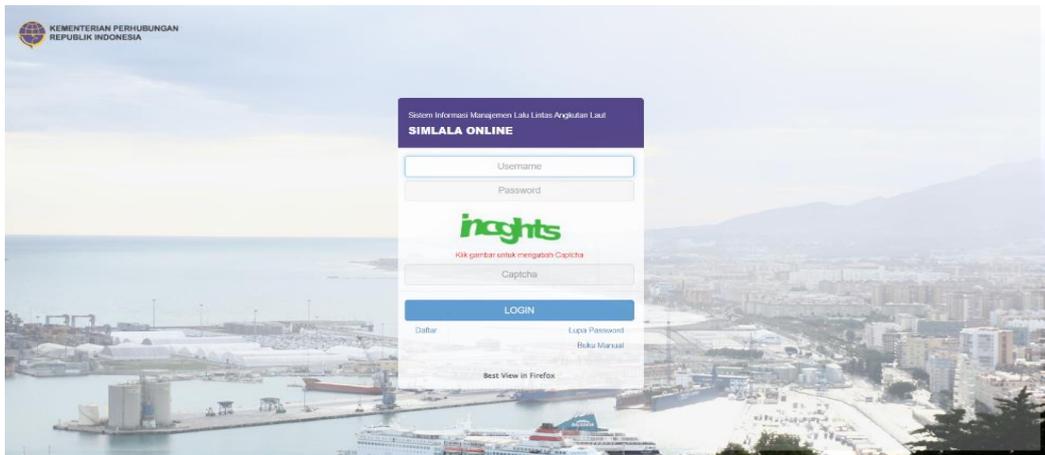
Pelayanan publik bidang lalu lintas dan angkutan laut yang diberikan melalui SIMLALA terdiri dari :

- a. Persetujuan spek kapal nasional;
- b. *Endorsement* Siupal/Siouples;
- c. Perubahan data – data perusahaan;
- d. Persetujuan trayek yang terdiri dari RPK liner dan tramper;
- e. Persetujuan komisi dan deviasi angkutan laut dalam negeri;
- f. Persetujuan penambahan pelabuhan singgah;
- g. Persetujuan penambahan urgensi muatan;
- h. Persetujuan keagenan kapal asing;
- i. Persetujuan pengoperasian kapal nasional ke luar negeri;
- j. Persetujuan deviasi kapal nasional ke luar negeri;
- k. Persetujuan pengoperasian kapal nasional di luar negeri;
- l. Persetujuan status liner kapal angkutan laut luar negeri;
- m. Persetujuan pengoperasian kapal nasional untuk angkutan laut lintas batas
- n. Persetujuan *Certificate of Owner Representative*.

Waktu layanan SIMLALA bagi pengguna jasa dapat mengajukan permohonan layanan SIMLALA dengan waktu layanan 24 (dua puluh empat) jam sehari serta tujuh hari dalam seminggu. Pemrosesan dan/atau verifikasi pengajuan permohonan dan penyerahan dokumen hasil layanan dilakukan pada hari dan jam kerja kantor Kementerian Perhubungan, yaitu: Senin sampai dengan Kamis jam 07.30 – 16.00 WIB; dan Jumat jam 07.30 – 16.30 WIB. Layanan Rencana Pengoperasian Kapal untuk kapal *tramper* lama proses pengerjaan atau verifikasi adalah selama 3 hari kerja.

Alur Surat Rencana Pengoperasian Kapal lewat aplikasi SIMLALA sebagai berikut :

Gambar 2.2
Aplikasi SIMLALA



Adapun tata cara pendaftaran atau perpanjangan Surat Rencana Pengoperasian Kapal melalui SIMLALA sebagai berikut:

- a) Login dengan *username* dan *password*.
- b) Untuk pembuatan RPK tramper, pengguna perlu mengakses menu “Pendaftaran RPK Tramper: pada menu “RPK Tramper” di navigasi permohonan.
- c) Pemohon harus memasukkan Nomor Permohonan dan Tanggal Permohonan. Pemohon diharuskan memilih nama kapal dengan menekan tombol biru pada field Nama Kapal.
- d) Nama kapal yang dipilih adalah nama kapal yang telah terdaftar spek kapalnya di perusahaan pemohon dan tidak sedang dalam proses verifikasi. Pemohon dapat memilih kapal yang ingin diajukan dengan mengklik pada baris kapal tersebut dan setelah selesai tekan tombol “Pilih”.
- e) Setelah dipilih, cek Kembali data kapal yang dipilih tersebut. Kemudian masukkan ukuran periode masa berlaku RPK (secara otomatis berlaku 3 bulan). Pastikan semua isian dengan label (*) sudah terisi.
- f) Pemohon dapat menambah pelabuhan yang akan disinggahi dengan menekan tombol “Tambah”. Maksimal jumlah pelabuhan yang dapat diinput adalah 40 pelabuhan.
- g) Pemohon kemudian mengisi daftar muatan yang dibawa, dengan menekan tombol “Tambah”.

- h) Pastikan telah mengisi *voyage report* untuk kapal tersebut untuk waktu 3 bulan terakhir. Isian pada tabel ini secara otomatis diambil dari isian *voyage report* kapal yang telah dipilih. Jika tidak ada isian pada tabel ini, pemohon diharapkan melakukan pengisian *voyage report* untuk 3 bulan terakhir lalu memilih ulang kembali kapal pada isian nama kapal di bagian atas halaman.
- i) Pemohon diwajibkan untuk meng-*upload* dokumen-dokumen pendukung dengan mengklik tombol “Upload”. Dokumen yang dapat di-*upload* hanya dengan format PDF.
- j) Dokumen persyaratan yang sudah di “Upload” oleh pemohon dengan format PDF dan ukuran PDF tidak boleh melebihi 1mb.
- k) Pemohon diharuskan menyetujui *disclaimer* dengan mencentang *checkbox* yang ada lalu menekan tombol “Simpan”. Jika ada pengisian data yang salah, pemohon akan menerima pesan *error* dan *field* isian yang bermasalah akan ditandai dengan warna merah, Setelah diperbaiki pemohon dapat menekan kembali tombol “Simpan” jika *checkbox* sudah tercentang.

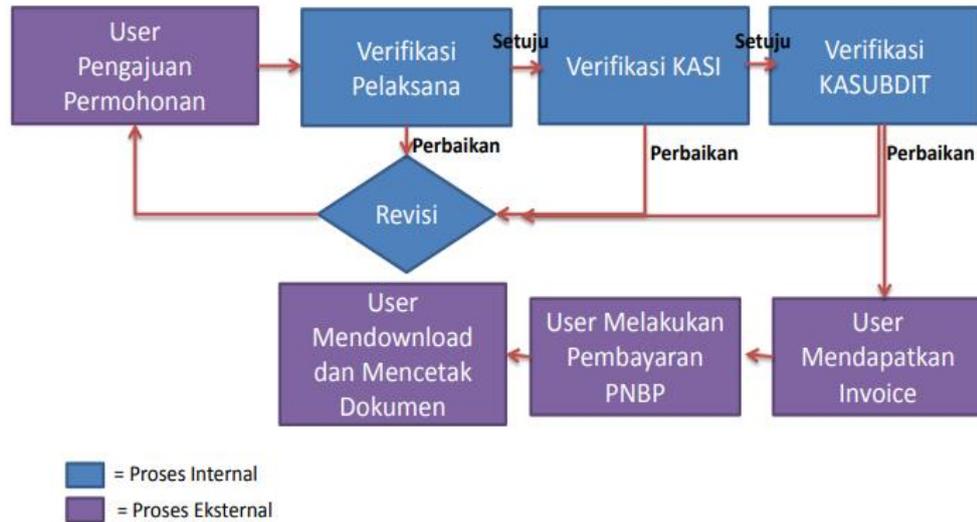
Alur proses pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal, yaitu sebagai berikut :

- a) Pendaftaran Permohonan (Loket)
- b) Verifikasi Data oleh (Pelaksana)
- c) Verifikasi Data (Kasi)
- d) Persetujuan Kasubdit (Kasubdit)
- e) Proses Pemohon Bayar PNBP *Online*
- f) Selesai

Untuk memudahkan alur penggunaan aplikasi SIMLALA untuk surat Rencana Pengoperasian Kapal bisa dilihat *pada flow chart* berikut :

Gambar 2.3

Flow chart alur surat Rencana Pengoperasian Kapal SIMLALA



6. Dokumen Kapal

a. Pengertian Dokumen

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI), dokumen adalah surat yang tertulis atau tercetak yang dapat dipakai sebagai bukti keterangan. Arti lain dalam kamus besar bahasa Indonesia dokumen adalah barang cetakan atau naskah karangan yang dikirim melalui pos. Berikut adalah pengertian dokumen dari beberapa ahli:

- 1) Menurut Louis Gottschalk “1986:38” Dokumen merupakan sumber tertulis bagi informasi sejarah sebagai kebalikan daripada kesaksian lisan, artefak, peninggalan-peninggalan terlukis dan petilasan-petilasan arkeologis. Dokumen di peruntukan untuk surat-surat resmi dan surat-surat Negara seperti surat perjanjian, undang-undang, hibah dan konsesi. Dokumen dalam arti luas merupakan proses pembuktian yang didasarkan atas sumber jenis apapun, baik yang bersifat tulisan, lisan, gambaran atau arkeologis.
- 2) G.J Renier “University Collage London 1997:104” Dokumen dalam arti luas yaitu meliputi semua sumber tertulis saja, baik tertulis maupun lisan. Dokumen dalam arti sempit yaitu yang meliputi semua sumber tertulis saja. Dokumen dalam arti spesifik yaitu hanya meliputi surat-surat resmi

dan surat – surat Negara, seperti surat perjanjian, Undang – undang, konsesi, hibah dan sebagainya.

- 3) Menurut Guba dan Lincoln (Moleong, 2007) menjelaskan istilah dokumen dibedakan dengan record. Definisi *record* adalah setiap pernyataan tertulis yang disusun oleh seseorang/ lembaga untuk keperluan pengujian suatu peristiwa atau menyajikan akunting. Sedang dokumen adalah setiap bahan tertulis ataupun film, lain dari *record*, yang tidak dipersiapkan karena adanya permintaan seorang penyidik.
- 4) Menurut Robert C. Bog dan seperti dikutip Sugiyono (2005; 82) menyebutkan dokumen merupakan catatan peristiwa yang telah berlalu, bisa berbentuk tulisan, gambar, karya-karya monumental dari seseorang.

Dari pendapat para ahli tersebut dapat disimpulkan bahwa dokumen merupakan kertas berharga yang berisikan informasi tertulis atau cetak yang biasanya bersifat resmi dan dapat dipakai sebagai bukti atau keterangan.

b. Dokumen Kapal

Dokumen kapal adalah syarat-syarat penting kapal yang harus di jaga dengan baik, karena tanpa surat-surat tersebut kapal atau armada tidak bisa melakukan suatu pelayaran, (Peter Salim, 1990). Jenis dokumen sertifikat kapal menurut Sudjatmiko (2017), sertifikat kapal atau *ships document* adalah dokumen-dokumen yang harus dimiliki dan berada di atas kapal, dokumen menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi. Oleh karena itu untuk melaksanakan pelayaran yang lancar serta aman suatu kapal perlu memenuhi persyaratan dan kelengkapan yang sudah di tentukan, karena pada saat kapal akan singgah di suatu pelabuhan maka akan di cek kelengkapan dokumen kapal oleh instansi yang terkait. Tidak hanya itu, kelengkapan dokumen kapal juga dibutuhkan dalam pembuatan beberapa surat untuk kegiatan bongkar muat kapal salah satunya adalah surat Rencana Pengoperasian Kapal (RPK). Dokumen-dokumen yang dibutuhkan dalam pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal sebagai berikut:

- 1) Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL)
- 2) Surat Permohonan Rencana Pengoperasian Kapal
- 3) Salinan Spek
- 4) Surat Rencana Pengoperasian Kapal Sebelumnya (Untuk Perpanjangan)

- 5) Surat Docking (Diperlukan Apabila kapal Perlu Docking)
- 6) Laporan realisasi perjalanan kapal (voyage report)
- 7) Surat Pernyataan yang ditanda tangani oleh Direktur bahwa Voyage Report yang diinput sudah sesuai

Apabila ada dokumen yang kurang maka pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal akan terhambat dikarenakan pada saat mensubmit ke aplikasi dokumen tersebut harus di lampirkan sebagai persyaratan pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal. Jika pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal terhambat, maka akan terjadi keterlambatan keberangkatan kapal.

c. Penanganan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Penanganan memiliki arti yaitu penanganan yang berasal dari kata tangan. Penanganan yang dapat diartikan sebagai sebuah tindakan yang dilakukan dalam melakukan sesuatu. Penanganan juga dapat berarti proses, cara, perbuatan menangani sesuatu yang sedang dialami.

Penanganan adalah seluruh rangkaian proses pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan oleh beberapa orang dengan data dan petunjuk untuk mengawasi dan melakukan pemeriksaan terhadap surat-surat kelengkapan kapal yang datang di pelabuhan serta kapal yang akan berangkat dari pelabuhan atau melakukan pelayaran.

Untuk mengoptimalkan penanganan kelengkapan dokumen kapal, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan seperti:

- 1) Memeriksa seluruh kelengkapan dokumen kapal sebelum di submit untuk surat Rencana Pengoperasian Kapal.
- 2) Mengecek apakah ada dokumen yang akan atau sudah habis masa berlakunya sehingga dokumen bisa diperbaharui.
- 3) Pembaruan dokumen yang akan habis masa berlakunya bisa dilakukan 3 (tiga) atau 4 (empat) minggu sebelum habis tanggal berlakunya.

7. Rencana Pengoperasian Kapal (RPK)

Dalam melakukan kegiatan pelayaran, dibutuhkannya suatu Rencana Pengoperasian Kapal (RPK). Rencana Pengoperasian Kapal merupakan surat tanda penempatan kapal berbendera Indonesia di suatu pelabuhan guna

menunjang kegiatan angkutan dalam negeri. Dalam Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) itu sendiri terdapat 2 (dua) jenis trayek pelayaran yaitu :

- b. Trayek Tetap (*Liner*) adalah pelayanan angkutan laut yang dilakukan secara tetap dan teratur dengan berjadwal dan menyebutkan pelabuhan singgah.
- c. Trayek Tidak Tetap (*Tramper*) adalah pelayanan angkutan laut yang dilakukan secara tidak tetap dan tidak teratur.

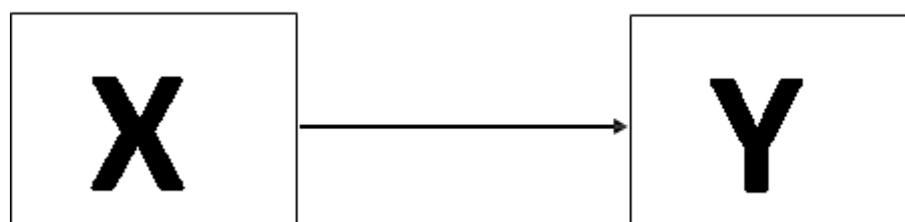
Perusahaan angkutan laut nasional yang mengoperasikan kapal dapat mengajukan Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap 3 (tiga) bulan sekali dengan ditandatangani oleh Direksi perusahaan tersebut dan disampaikan paling lama 14 (empat belas) hari kerja sebelum berakhirnya masa RPK itu sendiri.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran merupakan penjelasan secara teoritis pertautan antara variable yang akan diteliti (Sugiyono, 2004). Kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi dari penelitian yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan terjadi dan diperoleh dari penjabaran tujuan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok yaitu mengenai “Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA Terhadap Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia”. Dalam Kerangka pemikiran ini penulis juga mencoba membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal yang menjadi pokok masalah. Agar dapat memahami alur pikir penelitian ini perlu adanya kerangka pemikiran, maka dapat dilihat suatu bagan alur pemikiran secara garis besar sebagai berikut:

Gambar 2.4

Kerangka Pemikiran



Keterangan :

X = Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA

Y = Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal

D. HIPOTESIS

Menurut Sugiyono (2014) hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, di mana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Setelah hipotesis tersusun, peneliti mengujinya melalui penelitian, oleh karena itu, hipotesis disajikan hanya sebagai suatu pemecahan masalah yang sementara atau dugaan, dengan pengertian bahwa penelitian yang dilaksanakan tersebut dapat berakibat penolakan atau penerimaan hipotesis yang disajikan.

Rumusan hipotesis yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah hipotesis deskriptif, ada dua pilihan hipotesis yang dapat dibuat oleh peneliti sesuai dengan dasar teori yang digunakan, yakni :

Ho : Tidak ada pengaruh antara penerapan aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan rencana pengoperasian kapal di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia.

Ha : Ada pengaruh antara penerapan aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan rencana pengoperasian kapal di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian pada saat praktek darat selama satu tahun terhitung dari tanggal 8 Agustus 2022 sampai dengan 8 Agustus 2023. Penelitian ini dilakukan di sebuah Perusahaan pelayaran yaitu di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia yang beralamatkan di Jl. Doktor Ide Anak Agung Gde Agung No. 1 Jakarta Selatan.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang dilakukan penulis adalah PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia, penulis melakukan penelitian tentang proses pembuatan rencana pengoperasian kapal, dengan data sebagai berikut :

a. Tempat Kedudukan Perusahaan

Nama : PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia

Alamat : Jl. Dr Ide Anak Agung Gde Agung No.1, Gedung The East
36th Floor, Kav E.3.2, Kuningan Timur., Kecamatan Setiabudi,
Jakarta, Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta

Email : info@rocktree.sg

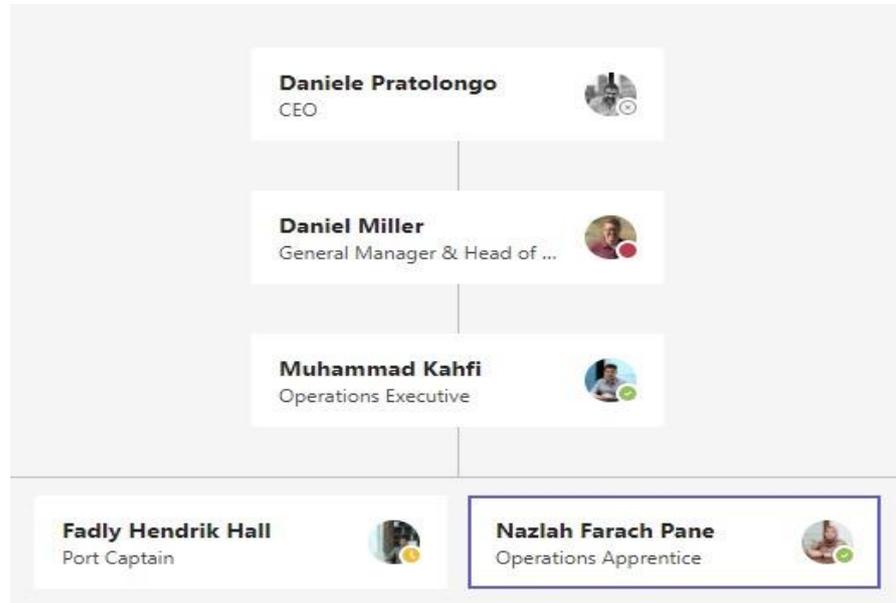
b. Struktur Organisasi Instansi

Organisasi berfungsi sebagai alat pengendalian manajemen agar pembagian tugas dan wewenang masing-masing bagian jelas dan sesuai dengan fungsinya.

Adapun struktur organisasi divisi operasional tugboat dan tongkang PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia :

Gambar 3.1

Struktur organisasi di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia



B. METODE PENDEKATAN

Menurut Kasiram (2008) metode kuantitatif adalah suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat menganalisis keterangan mengenai apa yang diketahui. Menurut Mahsyuri (2009:13) Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang tidak mementingkan kedalaman data, penelitian kuantitatif tidak perlu menitikberatkan pada kedalaman data, yang penting dapat merekam data sebanyak-banyaknya dari populasi yang luas. Walaupun populasi penelitian besar, tetapi dengan mudah dapat dianalisis, baik melalui rumus-rumus statistik maupun komputer.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, maka metode pendekatan yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif pemecahan masalahnya didominasi oleh peran statistik. Metode kuantitatif adalah penelitian yang identik dengan dengan pendekatan deduktif, yaitu berangkat dari persoalan umum (teori) ke hal khusus sehingga ini harus ada landasan teorinya.

C. SUMBER DATA

1. Data Primer

Menurut Sujarweni (2014:73) data primer adalah data yang diperoleh dari responden melalui kuisioner atau juga hasil wawancara penelitian dengan narasumber. Sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpulan data yaitu terhadap permasalahan saat proses pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal. Data yang diperoleh dari data primer ini harus diolah lagi.

Data primer dalam penyusunan skripsi adalah data yang didapat secara langsung dari sumbernya, diperoleh dengan cara atau metode survei dan lokasi penelitian dengan tujuan Sumber data yang digunakan dalam penelitian berupa data, baik secara langsung maupun tidak langsung ke objek yang diteliti. Penulis menggunakan data berdasarkan sumbernya: diperoleh dengan cara atau metode survei dan terjun secara langsung pada objek penelitian yang diteliti pada saat praktek darat, yaitu dengan cara memahami dan mengamati secara langsung penelitian dengan tujuan memperoleh data yang kongkrit.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyanto (2015) data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, seperti melalui orang lain atau lewat dokumen. Data sekunder yang dikumpulkan bertujuan guna melengkapi data primer yang dapat diperoleh dari referensi berupa buku, undang-undang, peraturan menteri, peraturan pemerintah, literatur, jurnal, ataupun sumber data lain terkait dengan objek yang diteliti sehingga diharapkan dapat memberikan gambaran secara lengkap. Data sekunder penelitian ini adalah PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia yang diperoleh dari pegawai kantor.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data merupakan suatu proses yang penting dalam mendapatkan data pada penelitian. Menurut Sugiyono (2013) teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, kemudian disusun dengan analisa, sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas dan memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut.

Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan metode-metode sebagai berikut :

a. Observasi

Observasi adalah suatu kegiatan mencari data yang dapat digunakan untuk memberikan suatu kesimpulan atau diagnosis. Inti dari observasi adalah adanya perilaku yang tampak dan adanya tujuan yang ingin dicapai. Perilaku yang tampak dapat berupa perilaku yang dapat dilihat langsung oleh mata, dapat didengar, dapat dihitung, dan dapat diukur. Observasi haruslah mempunyai tujuan tertentu. Pengamatan yang tanpa tujuan bukan merupakan observasi.

Dalam hal ini penulis melakukan proses pengumpulan data secara visual, maksudnya adalah penulis melihat langsung dengan indra penglihatan penulis dan mendapatkan data serta informasi dari pegawai PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia. Observasi ini dilakukan dengan mengamati dan mencatat langsung terhadap objek penelitian, yaitu dengan mengamati kegiatan-kegiatan yang ada di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia pada divisi *operation*. Sehingga peneliti dapat menentukan informan yang akan diteliti dan juga mengetahui jabatan, tugas/kegiatan, alamat, nomor telepon dari calon informan sehingga mudah untuk mendapatkan informasi untuk kepentingan penelitian.

b. Kuesioner

Menurut (Sugiyono, 2017:230) kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara peneliti memberikan daftar pertanyaan atau pernyataan yang tertulis untuk dijawab oleh responden. Isi pertanyaan disesuaikan dengan permasalahan yang diteliti untuk memperoleh data berupa pertanyaan responden.

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Kuesioner dapat berupa pertanyaan/pernyataan tertutup atau terbuka, dapat diberikan kepada responden secara langsung atau dikirim melalui pos, internet, maupun secara langsung dengan bertatap muka antara peneliti dan responden.

Pada penelitian ini kuisioner diberikan kepada karyawan yang berada pada divisi *operation* yang menggunakan aplikasi SIMLALA dalam pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia sebanyak 35 orang.

Dalam setiap kuesioner yang disebarakan kepada responden penulis membuat dua pernyataan yaitu :

1. Bagian pertama berisi 10 pernyataan mengenai variabel Penerapan Aplikasi *Web* SIMLALA.
2. Bagian kedua berisi 10 pernyataan mengenai variabel Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal.

Masing-masing pertanyaan/pernyataan akan diberikan setiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilai berdasarkan *skala likert*. Menurut Sugiyono (2013:132- 133) skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian, fenomena sosial ini telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti, yang selanjutnya disebut sebagai variabel penelitian.

Dengan *skala likert*, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator variabel dijadikan sebagai titik tolak ukur menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pertanyaan atau pernyataan. Skala penilaian untuk pernyataan sebagai berikut:

Tabel 3.1
Skor Skala Likert (*Likert Scale*)

No	Pilihan Jawaban	Skor/Nilai
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 : Sugiyono (2017:231)

Adapun kisi-kisi kuisioner variabel X dan Y sebagai berikut:

Tabel 3.2

Tabel Kisi - Kisi Kuisioner Variabel X dan Y

No	Variabel	Indikator
1	Penerapan Aplikasi SIMLALA (X)	1. Internet 2. Perfoma 3. Navigasi Situs Web
2	Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal(Y)	1. Efektivitas 2. Pelayanan 3. Validitas Surat Rencana Pengoperasian Kapal

Sumber : Data diolah dengan observasi Penulis tahun 2024.

c. Studi Pustaka

Studi pustaka adalah pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari media *online*, buku - buku atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan masalah yang akan dibahas.

E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Populasi dalam penelitian ini yaitu sebanyak 35 orang karyawan divisi operasional yang ada di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian atau wakil dari populasi yang diteliti (Arikunto, 2006). Dalam hal ini yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah karyawan Divisi *Operation* di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia cabang Jakarta dan Samarinda yang pernah menggunakan aplikasi SIMLALA untuk pembuatan rencana pengoperasian kapal sebanyak 35 orang.

3. Teknik Sampling

Teknik sampling yang digunakan penulis adalah teknik sampel jenuh, sampel jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel. Hal ini sering dilakukan bila jumlah populasi relatif kecil atau penelitian yang ingin membuat generalisasi dengan kesalahan yang sangat kecil. (Sugiyono, 2013:122).

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut Sugiyono (2013: 206) dalam penelitian kuantitatif, analisis data merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden terkumpul. Kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab perumusan masalah, dan melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah diajukan.

Proses pengolahan data dengan memecah data menjadi beberapa bagian pokok yang selanjutnya dipakai untuk menguji hipotesis disebut proses analisis data, sehingga data menjadi lebih sederhana dan mudah dibaca serta mudah diinterpretasikan. Data dianalisis dengan menggunakan metode kuantitatif yaitu dengan teknik analisis statistik yaitu sebagai berikut:

1) Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Uji validitas dimaksudkan untuk mengukur sejauh mana alat pengukur itu mengukur karakteristik tertentu yang ingin dihitung. Pengukuran dimaksudkan untuk menunjukkan kevalidan alat ukur itu dalam kemampuan yang akan diukur.

Menurut Ghazali (2013:45) uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pernyataan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut.

Untuk uji validitas perlu menyebarkan kuesioner kepada 35 responden menggunakan *standart error* 5% sehinggalah r tabel perada pada 0,334. Uji validitas yang dilakukan bertujuan untuk menguji item kuesioner yang valid dan tidak valid. Jika ada item yang tidak memenuhi syarat, maka item

tersebut tidak akan diteliti lebih lanjut. Syarat minimum suatu item dianggap valid adalah :

- 1) Jika nilai r hitung $\geq 0,334$ maka item pertanyaan dari kuesioner adalah valid.
- 2) Jika nilai r hitung $\leq 0,334$ maka item pertanyaan dari kuesioner dianggap tidak valid.

Kemudian untuk menentukan valid atau tidak valid sebuah kuesioner dengan melihat Tingkat signifikansi lebih kecil dari 0.05. Untuk menghitung korelasi pada uji validitas menggunakan korelasi *Person Product Moment* menurut Sugiyono (2015:255) yang dirumuskan sebagai berikut :

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

Dengan keterangan:

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y

X = variabel bebas

Y = variabel terikat

n = jumlah sampel

Untuk menyatakan item pernyataan penelitian valid atau tidak valid, digunakan ketentuan :

- a) Jika $r_{hitung} < r_{table}$, maka pernyataan penelitian tersebut tidak valid.
- b) Jika $r_{hitung} > r_{table}$, maka pernyataan penelitian tersebut dikatakan valid.

b. Uji Reliabilitas

Menurut Ghazali (2006:41) reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Suatu kuesioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu.

Reliabilitas adalah sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya, maksudnya apabila dalam beberapa pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok yang sama diperoleh hasil yang relatif sama. Dalam penelitian ini, uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan teknik Formula *Alpha Cronbach* dan dengan menggunakan program *SPSS 27.0 for windows*.

Rumus :

$$r_{ac} = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left[1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right]$$

Keterangan :

r_{ac} = koefisien reliabilitas alpha cronbach

k = banyak butir/item pertanyaan

$\sum \sigma_b^2$ = jumlah/total varians per-butir/item pertanyaan

σ_t^2 = jumlah atau total varians

Untuk menyatakan suatu instrumen reliabel atau tidak, digunakan ketentuan sebagai berikut :

- a) Apabila $\sigma_t^2 > \alpha$ (Alfa Cronbach $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut handal (*reliable*).
- b) Apabila $\sigma_t^2 < \alpha$ (Alfa Cronbach $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut tidak handal (*reliable*).

2) Analisis Koefisien Korelasi

Menurut Singgih Santoso (2010:141), analisis koefisien korelasi bertujuan untuk mempelajari apakah ada hubungan antara dua variabel atau lebih, sedangkan analisis regresi memprediksi seberapa jauh pengaruh tersebut secara spesifik, tujuan analisis korelasi adalah ingin mengetahui apakah di antara dua variabel terdapat hubungan, dan jika terdapat hubungan, bagaimana arah hubungan dan seberapa besar hubungan tersebut. Secara teoretis, dua variabel dapat sama sekali tidak berhubungan ($r=0$), berhubungan secara sempurna ($r=1$), atau antara kedua angka tersebut. Arah korelasi juga dapat positif (berhubungan searah) atau negatif (berhubungan berlawanan arah).

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (*independen variable*) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas (*dependent variable*) yang dinyatakan dalam (Y), adapun rumus mencari koefisien korelasi:

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

Dengan keterangan :

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y

X = variabel bebas

Y = variabel terikat

n = jumlah sampel

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

- a) Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- b) 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.

Korelasi positif menunjukkan adanya hubungan searah antara variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan mengalami peningkatan pula. Korelasi negatif menunjukkan adanya hubungan berlawanan arah dengan variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan berketerlibatan mengalami penurunan.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi untuk memberikan interpretasi serta analisis yang digunakan adalah:

Tabel 3.3

Tabel 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

3) Analisis Koefisien Penentu atau Koefisien Determinasi

Analisis koefisien penentu yaitu untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh variabel X terhadap variabel Y rumus yang digunakan dalam koefisien penentu yaitu:

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

Keterangan :

KD = Koefisien Determinasi

R = Koefisien korelasi X dan Y

Fungsi dari koefisien determinasi (r^2) 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.

4) Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel X terhadap variabel Y, dengan rumus:

$$Y = a + bX$$

dimana:

$$a = \frac{(\sum Y) - b \sum x}{n \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

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

Dengan keterangan:

a = Merupakan titik potong sumbu Y dengan regresi ($Y = a + bX$)

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

5) Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang penulis gunakan adalah uji hipotesis berbanding terbalik dan pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} terhadap t_{table} untuk mengetahui nilai t hitung digunakan rumus :

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

Dengan ketentuan :

- a) Jika $t_{hitung} < t_{table}$, maka H_0 = diterima dan H_a ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y. ($H_0: \rho = 0$)
- b) Jika $t_{hitung} > t_{table}$, maka H_0 = ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y. ($H_a: \rho \neq 0$) ρ = nilai korelasi dalam formulasi yang dihipotesiskan.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Pada bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat (PRADA). Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, antara lain :

1. Profil PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia

PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia merupakan perusahaan pelayaran terkemuka yang didirikan pada tahun 2007 yang terletak di Jakarta Selatan. PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia mengkhususkan diri dalam mengoptimalkan pengiriman komoditas curah kering secara global.

PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia adalah sebuah perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang sewa menyewa kapal, yang mana perusahaan tersebut memiliki 10 tugboat dan 10 tongkang yang mengangkut muatan curah yaitu batu bara dan nikel.

Kapal-kapal yang dimiliki PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia tersebar di berbagai wilayah di Indonesia. PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia dalam menjalankan usahanya memiliki beberapa jenis kapal antara lain, dapat dijelaskan dalam tabel 4.1 di bawah ini :

Tabel 4.1

Kapal Milik PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia

No	Tug Boat	Tongkang
1.	CPA 01	BLUE DIAMOND 302
2.	CPA 02	BLUE DIAMOND 303
3.	CPA 03	SEA HORSE 15
4.	CPA 05	SEA HORSE 16
5.	CPA 06	SEA HORSE 06
6.	CPA 07	SEA HORSE 07
7.	CPA 08	SEA HORSE 08
8.	CPA 09	SEA HORSE 09
9.	CPA 11	SEA HORSE 11
10.	CPA 12	SEA HORSE 12

2. Karakteristik Responden

Gambaran umum responden ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik karakteristik dari responden berkaitan dengan objek penelitian. Penggolongan terhadap responden didasarkan pada jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir. Penggolongan responden dapat dijelaskan pada tabel berikut ini.

a. Karakteristik Responden Berdasarkan jenis Kelamin

Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada tabel 4.2 di bawah ini:

Tabel 4.2

Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1.	Laki - Laki	19	54%
2.	Perempuan	16	46%
Total		35	100%

Sumber: Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan tabel 4.2 di atas dapat diketahui bahwa responden dengan jenis kelamin laki-laki berjumlah 54% dan perempuan berjumlah 46% dari keseluruhan responden yang berjumlah 35 orang.

b. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Karakteristik responden berdasarkan usia dapat dilihat pada tabel 4.3 di bawah ini:

Tabel 4.3

Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

No.	Usia Responden	Jumlah	Persentase
1.	21 – 30 Tahun	15	43%
2.	31 – 40 Tahun	9	26%
3.	41 – 50 Tahun	7	20%
4.	>50 Tahun	4	11%
Total		35	100%

Sumber: Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan tabel 4.3 hasil pengolahan dari kuesioner yang disebar pada 35 responden dapat peneliti jelaskan bahwa sebanyak 43% responden berusia antara 21-30 tahun, 25% responden berusia antara 31-40 tahun, 20% 41-50 tahun, 11% responden berusia di atas 50 tahun.

c. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Karakteristik responden berdasarkan usia dapat dilihat pada tabel 4.4 di bawah ini:

Tabel 4.4

Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No.	Pendidikan Terakhir Responden	Jumlah	Persentase
1.	SMA	2	6%
2.	D – 3	3	9%
3.	D – 4/S1	20	57%
4.	S2	10	28%
Total		35	100%

Sumber: Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan tabel 4.4 di atas dapat diketahui bahwa responden dengan tingkat pendidikan terakhir SMA, yakni 6%, D – 3 (9%), D – 4/S1 (57%), dan S2 (28%).

d. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Jabatan

Karakteristik responden berdasarkan posisi jabatan dapat dilihat pada tabel 4.5 di bawah ini:

Tabel 4.5

Karakteristik Responden Berdasarkan Posisi Jabatan

No.	Posisi Jabatan Responden	Jumlah	Persentase
1.	Manager Operations	1	3%
2.	Operations Executive	2	5%
3.	Staff Operational	15	43%
4.	Assistant Operational	13	37%
5.	Document Controller	4	12%
Total		35	100%

Sumber: Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan tabel 4.5 di atas dapat diketahui bahwa responden dengan posisi jabatan *Manager Operations*, yakni 3%, *Operations Executive* 5%, *Staff Operational* 43%, *Assistant Operational* 37%, dan *Document Controller* 12%.

B. ANALISIS DATA

1. Analisis Statistik Deskriptif

Deskripsi penelitian adalah tanggapan responden mengenai pengaruh antara variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) terhadap variabel Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal (Y) yang diberikan kepada 35 orang dengan menggunakan metode kuesioner. Untuk mengolah data yang diperoleh dari jawaban-jawaban pertanyaan yang berasal dari kuesioner, maka hasil jawaban responden diolah berdasarkan indikator dari masing-masing variabel untuk nilai variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) terhadap variabel Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal (Y). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

a. Analisis Tanggapan Responden Terhadap Penerapan Aplikasi SIMLALA.

Variabel Penerapan Aplikasi SIMLALA memiliki 3 (tiga) indikator, dengan indikator jaringan internet, performa, dan navigasi situs web. Berikut merupakan tanggapan responden untuk indikator:

1) Tanggapan responden terhadap indikator jaringan internet.

Tanggapan responden terhadap indikator jaringan internet dapat dilihat pada tabel 4.6 di bawah ini:

Tabel 4.6

Tanggapan Responden Terhadap Indikator Internet

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
1	Akses penggunaan SIMLALA sangat dipengaruhi oleh jaringan internet	9	26	0	0	0	35
2	Jaringan internet yang ada di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia mampu mempermudah akses SIMLALA	12	19	4	0	0	35

Sumber: Peneliti, Data diolah (2024).

Berdasarkan data dari tabel 4.6 dapat diketahui hasil masing-masing perhitungan. Jawaban responden pada pernyataan nomor 1 berdasarkan indikator internet adalah pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 9 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 26 orang, tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 2 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 12 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 4 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

2) Tanggapan responden terhadap indikator perfoma.

Tanggapan responden terhadap indikator perfoma dapat dilihat pada tabel 4.7 di bawah ini:

Tabel 4.7

Tanggapan Responden Terhadap Indikator Perfoma

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
1	Aplikasi ini dapat membantu penganan secara sistematis karena dapat dilakukan secara online/jarak jauh	19	16	0	0	0	35
2	Penerbitan surat Rencan Pengoperasian Kapal sudah sesuai dengan jangka waktu yang ditentukan	13	16	6	0	0	35
3	Kapasitas dokumen di SIMLALA memudahkan pengguna untuk mengirim dokumen	9	20	6	0	0	35

4	Tingkat keamanan penggunaan aplikasi SIMLALA tinggi	13	19	3	19	3	35
---	---	----	----	---	----	---	----

Sumber: Peneliti, Data diolah (2024).

Berdasarkan data dari tabel 4.7 dapat diketahui hasil masing-masing perhitungan. Jawaban responden pada pernyataan nomor 1 berdasarkan indikator perfoma adalah pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang, tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 2 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 13 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 6 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 3 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 9 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 20 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 6 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 4 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 13 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

3) Tanggapan responden terhadap indikator navigasi situs web.

Tanggapan responden terhadap indikator navigasi situs web dapat dilihat pada tabel 4.8 di bawah ini:

Tabel 4.8**Tanggapan Responden Terhadap Indikator Navigasi Situs Web**

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
1	Pada penginputan data tidak terdapat kendala pada aplikasi	13	21	1	0	0	35
2	Tampilan user interface di aplikasi SIMLALA mudah dipahami dan tidak membingungkan	14	18	3	0	0	35
3	Akses situs web bisa digunakan melalui handphone atau komputer	20	14	1	0	0	35
4	Aplikasi SIMLALA mudah dipelajari oleh siapa saja	16	19	0	0	0	35

Sumber: Peneliti, Data diolah (2024).

Berdasarkan data dari tabel 4.8 dapat diketahui hasil masing-masing perhitungan. Jawaban responden pada pernyataan nomor 1 berdasarkan indikator perfoma adalah pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 13 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 21 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawab responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 2 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 18 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 3 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 20 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju

(TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 4 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 19 orang, tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Untuk dapat mengetahui rekapitulasi data variabel X (Penerapan Aplikasi SIMLALA) pada penelitian, maka dapat dilihat pada tabel 4.9 di bawah ini:

Tabel 4.9

Tabel Rekapitulasi data variabel (X)

Indikator	No. Pertanyaan	Hasil Jawaban					Total Bobot	Rata-rata
		SS	S	KS	TS	STS		
Internet	1.	9	26	0	0	0	149	4,25
	2.	12	19	4	0	0	148	4,22
Perfoma	3.	19	16	0	0	0	159	4,54
	4.	13	16	6	0	0	147	4,2
	5.	9	20	6	0	0	143	4,08
	6.	13	19	3	0	0	150	4,28
Navigasi Situs Web	7.	13	21	1	0	0	152	4,34
	8.	14	18	3	0	0	151	4,31
	9.	20	14	1	0	0	159	4,54
	10.	16	19	0	0	0	156	4,45
	Total	138	188	24	0	0	1.514	43,21

Sumber: Peneliti, Data diolah (2024).

Berdasarkan rekapitulasi data variabel X di atas dapat dikatakan bahwa total bobot yang memilih menjawab sangat setuju (SS) = 138, setuju (S) = 188, Kurang Setuju (KS) = 24, tidak setuju (TS) = 0, sangat tidak setuju (STS) = 0. Sesuai hasil di atas mayoritas responden menjawab kuesioner penelitian dengan jawaban setuju (S) dengan skor tertinggi 188.

Pada tabel tersebut menunjukkan jawaban responden paling dominan adalah pernyataan nomor 3 dan nomor 9 dengan nilai rata-rata sebesar

4,54. Jawaban responden yang paling rendah adalah pernyataan nomor 5 dengan nilai rata-rata sebesar 4,08.

b. Analisis Tanggapan Responden Terhadap Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal.

Variabel Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal memiliki 3 (tiga) indikator, dengan indikator jaringan internet, performa, dan navigasi situs web. Berikut merupakan tanggapan responden untuk indikator:

1) Tanggapan responden terhadap indikator efektivitas pengajuan surat rencana pengoperasian kapal.

Tanggapan responden terhadap indikator efektivitas pengajuan surat rencana pengoperasian kapal dapat dilihat pada tabel 4.10 di bawah ini:

Tabel 4.10
Tanggapan Responden Terhadap Indikator Efektivitas Pengajuan Surat Rencana Pengoperasian Kapal

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
1	Aplikasi SIMLALA dapat menghemat tenaga petugas dalam mengurus proses pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal	12	23	0	0	0	35
2	Waktu yang dibutuhkan pada saat proses penginputan dokumen sangat berpengaruh yang menyebabkan keterlambatan kapal	15	18	2	0	0	35
3	Aplikasi SIMLALA mampu mempermudah pengajuan untuk menerbitkan surat RPK	12	18	5	0	0	35

4	Aplikasi SIMLALA mampu menyelesaikan pengajuan surat Rencana Pengoperasian Kapal dengan hemat energi, biaya, dan sumber daya manusia	14	21	0	0	0	35
---	--	----	----	---	---	---	----

Sumber: Peneliti, Data diolah (2024).

Berdasarkan data dari tabel 4.10 dapat diketahui hasil masing-masing perhitungan. Jawaban responden pada pernyataan nomor 1 berdasarkan indikator perfoma adalah pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 12 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 23 orang, tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 2 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 18 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 3 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 12 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 18 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 5 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 4 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 21 orang, tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

2) Tanggapan responden terhadap indikator pelayanan.

Tanggapan responden terhadap indikator pelayanan dapat dilihat pada tabel 4.11 di bawah ini:

Tabel 4.11
Tanggapan Responden Terhadap Indikator Pelayanan

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
1	Peningkatan Kualitas Jaringan sangat membantu dalam penyelesaian dokumen saat proses pengajuan surat Rencana Pengoperasian Kapal	15	20	0	0	0	35
2	Peningkatan maintanance pada aplikasi SIMLALA sangat membantu dalam proses pengajuan surat Rencana Pengoperasian Kapal	13	21	1	0	0	35
3	Peningkatan pelatihan petugas dalam penggunaan aplikasi SIMLALA akan mempengaruhi proses pengajuan surat Rencana Pengoperasian Kapal	15	19	1	0	0	35

Sumber: Peneliti, Data diolah (2024).

Berdasarkan data dari tabel 4.11 dapat diketahui hasil masing-masing perhitungan. Jawaban responden pada pernyataan nomor 1 berdasarkan indikator perfoma adalah pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 20 orang, tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 2 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 13 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 21 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 3 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

- 3) Tanggapan responden terhadap indikator validitas surat Rencana Pengoperasian Kapal.

Tanggapan responden terhadap indikator validitas surat rencana pengoperasian kapal dapat dilihat pada tabel 4.12 di bawah ini

Tabel 4.12

Tanggapan Responden Terhadap Indikator Validitas Rencana Pengoperasian Kapal

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
1	Surat Rencana Pengoperasian Kapal yang telah dibuat oleh PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia telah terjamin kebenarannya	15	20	0	0	0	35
2	PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia dapat mempertanggung jawabkan dokumen pendukung dalam pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal	14	21	0	0	0	35

3	PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia mengajukan permohonan surat Rencana Pengoperasian Kapal 10 hari sebelum masa berlaku surat habis	12	23	0	0	0	35
---	--	----	----	---	---	---	----

Sumber: Peneliti, Data diolah (2024).

Berdasarkan data dari tabel 4.12 dapat diketahui hasil masing-masing perhitungan. Jawaban responden pada pernyataan nomor 1 berdasarkan indikator perfoma adalah pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 20 orang, tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 2 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 21 orang, tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Pada pernyataan nomor 3 jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 12 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 23 orang, tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS).

Untuk dapat mengetahui rekapitulasi data variabel Y (Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal) pada penelitian, maka dapat dilihat pada tabel 4.13 di bawah ini:

Tabel 4.13

Tabel Rekapitulasi data variabel (Y)

Indikator	No. Pertanyaan	Hasil Jawaban					Total Bobot	Rata-rata
		SS	S	KS	TS	STS		
Efektivitas Pengajuan Surat Rencana Pengoperasian Kapal	1.	12	23	0	0	0	152	4,34
	2.	15	18	2	0	0	153	4,37
	3.	12	18	5	0	0	147	4,2
Pelayanan	4.	14	21	0	0	0	154	4,4
	5.	15	20	0	0	0	155	4,42
	6.	13	21	1	0	0	152	4,34
Validitas Surat Rencana Pengoperasian Kapal	7.	15	19	1	0	0	154	4,4
	8.	15	20	0	0	0	155	4,42
	9.	14	21	0	0	0	154	4,4
	10.	12	23	0	0	0	152	4,34
	Total	137	204	9	0	0	1.528	43,63

Sumber: Peneliti, Data diolah (2024).

Berdasarkan rekapitulasi data variabel Y di atas dapat dikatakan bahwa total bobot yang memilih menjawab sangat setuju (SS) = 137, setuju (S) = 204, Kurang Setuju (KS) = 9, tidak setuju (TS) = 0, sangat tidak setuju (STS) = 0. Sesuai hasil di atas mayoritas responden menjawab kuesioner penelitian dengan jawaban setuju (S) dengan skor tertinggi 204.

Pada tabel tersebut menunjukkan jawaban responden paling dominan adalah pernyataan nomor 5 dan nomor 8 dengan nilai rata-rata sebesar 4,42. Jawaban responden yang paling rendah adalah pernyataan nomor 3 dengan nilai rata-rata sebesar 4,2.

2. Pengujian Instrumen

a. Uji Validitas

Uji validitas ini dilakukan untuk mengukur tingkat kevalidan suatu instrument yang terdapat pada suatu kuesioner dalam bentuk pernyataan. Dalam penelitian ini, teknik yang dilakukan untuk mengukur validitas dari kuesioner, yaitu dengan menggunakan rumus korelasi *product moment* pada setiap data dalam masing-masing pernyataan kuesioner. Setiap data

instrumen dapat dinyatakan valid apabila $r_{hitung} > r_{table}$ dengan nilai signifikansi sebesar 0,05 (5%), yang dimana dengan jumlah responden sebanyak 35 responden yang berada dalam nilai r_{table} sebesar 0,334. Hasil uji validitas pada penelitian ini sebagaimana dijelaskan pada tabel 4.14 berikut :

Tabel 4.14

Hasil Uji Validitas Variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) dan Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y)

Variabel	Indikator	Butir Pernyataan	Nilai Korelasi r_{hitung} (Pearson Correlation)	Nilai r_{tabel}	Keterangan
Penerapan Aplikasi SIMLALA (X)	Internet	1	0,620	0,334	VALID
		2	0,779	0,334	VALID
	Perfoma	3	0,666	0,334	VALID
		4	0,773	0,334	VALID
		5	0,734	0,334	VALID
		6	0,744	0,334	VALID
	Navigasi Situs Web	7	0,716	0,334	VALID
		8	0,626	0,334	VALID
		9	0,587	0,334	VALID
		10	0,605	0,334	VALID
Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y)	Efektivitas Pengajuan Surat Rencana Pengoperasian Kapal	1	0,817	0,334	VALID
		2	0,756	0,334	VALID
		3	0,786	0,334	VALID
		4	0,674	0,334	VALID
	Pelayanan	5	0,721	0,334	VALID
		6	0,715	0,334	VALID
		7	0,664	0,334	VALID
	Validitas Surat Rencana Pengoperasian Kapal	8	0,721	0,334	VALID
		9	0,577	0,334	VALID
		10	0,401	0,334	VALID

Sumber : Data SPSS, di olah 2024

Berdasarkan hasil dari pengujian validitas tabel 4.14 variabel Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) dan variabel Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y) di atas, maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan item kuesioner kedua variabel dinyatakan valid karena memiliki $r_{hitung} > r_{tabel}$ dimana r_{tabel} sebesar 0,334.

b. Uji Realibilitas

Uji realibilitas ini bertujuan untuk menguji tingkat reliabel (konsistensi) dalam kuesioner, dengan kriteria atas pernyataan dalam setiap variabel dapat dikatakan reliabel apabila nilai kriteria *Cronbach Alpha* > 0,60, sedangkan jika pernyataan setiap variabel dinyatakan tidak reliabel, apabila nilai kriteria *Cronbach Alpha* < 0,60. Berikut merupakan hasil uji realibilitas pada penelitian ini dijelaskan pada tabel 4.15 sebagai berikut :

Tabel 4.15
Hasil Uji Realibilitas

Variabel	Nilai <i>Cronbach Alpha</i>	Keterangan
Penerapan Aplikasi SIMLALA (X)	0.874	Reliabel
Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y)	0.874	Reliabel

Sumber : Data SPSS, di olah 2024

Berdasarkan hasil uji realibilitas pada tabel 4.15 dapat disimpulkan bahwa seluruh item pernyataan kedua variabel tersebut dapat dinyatakan reliabel, karena nilai *Cronbach Alpha* yang dihasilkan melebihi nilai kriteria *Cronbach Alpha* yang telah ditentukan, yaitu sebesar 0,60.

3. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi ini bertujuan untuk menyatakan derajat dan arah hubungan linear antara dua variabel. Ketika terdapat hubungan linear sempurna, setiap perubahan pada variabel Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y). Korelasi antara dua variabel dinyatakan dengan koefisien korelasi yang dihitung dengan r (*Pearson's correlation*). Berikut ini merupakan hasil pengujian analisis yang dilakukan dengan menggunakan SPSS versi 27 dapat dilihat pada tabel 4.16 sebagai berikut :

Tabel 4.16
Hasil Analisis Koefisien Korelasi

Correlations			
		Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA	Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal
Penerapan Aplikasi SIMLALA	Pearson Correlation	1	.921**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	35	35
Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal	Pearson Correlation	.921**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	35	35

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

Sumber : Data SPSS, di olah 2024

Berdasarkan tabel 4.16 di atas, hasil analisis koefisien korelasi menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi antara variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) dengan variabel Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal (Y) diperoleh hasil perhitungan korelasi di atas sebesar 0,921 yang memiliki pengaruh yang sangat kuat yaitu berada pada interval 0.800 – 1.000.

Berdasarkan analisis koefisien korelasi di atas, variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) terhadap variabel Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal (Y) mempunyai pengaruh yang signifikan pada taraf (*Alpha*) yaitu variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) dengan nilai signifikan sebesar 0,921 terhadap variabel Proses Pembuatan Surat R Rencana Pengoperasian Kapal (Y). Dapat disimpulkan bahwa variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y).

4. Analisis Koefisien Determinasi

Analisis koefisien determinasi dilakukan untuk mengukur hubungan antar variabel bebas dalam penelitian ini Penerapan Aplikasi SIMLALA terhadap variabel terikat Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal yang diukur dengan menggunakan nilai *Adjusted R-Square* dengan nilai koefisien determinasi berkisar antara 0 – 1 atau 0 – 100%. Kriteria dalam pengujian ini yaitu semakin besar nilai *Adjusted R-Square* yang dihasilkan sehingga

mendekati angkata 1, maka dapat dikatakan hubungan antar variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) akan semakin kuat. Berikut ini merupakan hasil pengujian koefisien determinasi yang dijelaskan dalam tabel 4.17 sebagai berikut

Tabel 4.17
Hasil Analisis Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.921 ^a	.847	.843	1.432
a. Predictors: (Constant), Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA				

Sumber : Data SPSS, di olah 2024

Berdasarkan hasil pengujian koefisien determinasi pada tabel 4.29, dapat disimpulkan bahwa nilai *R Square* sebesar 0,847 atau 84,7%. Hal ini menunjukkan bahwa kontribusi variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) terhadap mempengaruhi variabel Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y) sebesar 84,7% dan sisanya 15,3% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam penelitian ini.

5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear sederhana ini dilakukan untuk melihat seberapa besar Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) terhadap Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y). Hasil perhitungan regresi linear sederhana yang dilakukan menggunakan SPSS *versi 27* dapat dilihat pada tabel 4.18 sebagai berikut :

Tabel 4.18
Hasil Analisis Regresi Linear Sederhana

Coefficients^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	8.058	2.645		3.046	.005
	Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA	.824	.061	.921	13.535	.000
a. Dependent Variable: Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal						

Sumber : Data SPSS, di olah 2024

Berdasarkan hasil analisis regresi tersebut, maka model persamaan regresi antara variabel Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) terhadap variabel Proses

Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y) dapat dinyatakan sebagai berikut :

$$Y = 8,058 + 0,824X$$

Berdasarkan persamaan di atas dapat diketahui nilai konstantanya sebesar 8,058. Secara matematis nilai konstanta ini menyatakan bahwa nilai konsisten variabel Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) adalah sebesar 8,058. Koefisien regresi X sebesar 0,824 dapat dinyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai variabel Penerapan Aplikasi SIMLALA (X), maka nilai variabel Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y) akan bertambah sebesar 0,824. Koefisien regresi tersebut bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa arah Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) terhadap Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y) adalah positif.

6. Uji Hipotesis (Uji T)

Uji statistik t dilakukan untuk mengetahui Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) secara individu terhadap Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y). Pengujian hipotesis secara parsial antara variabel independent dan variabel dependent dilakukan dengan menggunakan t hitung. Kriteria pengujian :

- a) Jika $T_{hitung} > T_{tabel}$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima (signifikan).
- b) Jika $T_{hitung} < T_{tabel}$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak (tidak signifikan).

Pengujian ini dilakukan dengan cara membandingkan antara nilai signifikansi (Sig.) dengan tingkat kepercayaan (α) sebesar 5%, atau 0,05. Jika signifikansi $\geq 0,05$, maka H_0 diterima, dan H_a ditolak, tetapi jika nilai signifikansi $\leq 0,05$, maka H_0 ditolak, dan H_a diterima. Berikut ini merupakan hasil pengujian statistik t, yang dijelaskan dalam tabel 4.19 sebagai berikut :

Tabel 4.19
Hasil Uji Statistik T

Coefficients^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	8.058	2.645		3.046	.005
	Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA	.824	.061	.921	13.535	.000

a. Dependent Variable: Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal

Sumber : Data SPSS, di olah 2024

Hasil pengujian hipotesis dalam penelitian ini menyebutkan bahwa variabel Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) memiliki pengaruh positif terhadap variabel Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y), nilai signifikansi sebesar 0,000 dimana lebih kecil dari taraf signifikansi sebesar 0,05. Selain menggunakan nilai signifikansinya, dapat juga dilakukan dengan membandingkan dengan nilai t_{hitung} terhadap t_{tabel} .

Dalam mencari t_{tabel} yaitu dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

Nilai sign. < 0,05

Nilai t_{hitung} > Nilai t_{tabel}

$$\begin{aligned}
 t_{tabel} &= t(\alpha/2; n-k-1) \\
 &= t(0,05/2; 35-1-1) \\
 &= (0,025; 33) \\
 &= 2,034
 \end{aligned}$$

Dengan demikian t_{tabel} yang didapatkan sebesar 2,034515, yang dibulatkan menjadi 2,034. Perbandingan t_{hitung} dan t_{tabel} yaitu $13,535 > 2,034$. Berdasarkan hasil tersebut, nilai signifikansi yang dihasilkan untuk hipotesis tersebut adalah $0,000 < 0,005$, dan perbandingan antara t_{hitung} dan t_{tabel} yaitu $13,535 > 2,034$ sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti terdapat pengaruh variabel Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) terhadap variabel Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y) pada hasil penelitian ini lebih mengarah kepada pengaruh positif.

C. PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis, didapatkan hasil penelitian tersebut yang dituangkan dalam penelitian ini terdiri dari dua variabel

yaitu variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) dan variabel Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y).

Hasil analisis koefisien korelasi Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) terhadap variabel Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y) berpengaruh secara signifikan. Hal ini ditunjukkan dari hasil perhitungan korelasi sebesar 0,921 yang memiliki pengaruh sangat kuat, yaitu berada pada interval 0.800 – 1.000.

Selanjutnya untuk hasil analisis regresi linear sederhana mendapatkan persamaan regresi, yaitu $Y = 8,058 + 0,824X$ dengan 8,058 yang menyatakan bahwa pada saat nilai Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) 0, maka nilai Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal (Y) 8,058, selanjutnya nilai positif (0,824) yang terdapat pada koefisien regresi variabel bebas menggambarkan bahwa arah pengaruh antara variabel bebas (Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA) dengan variabel terikat (Proses Pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal) adalah positif. Untuk hasil pengujian partial (uji t) yang dilakukan didapat nilai t_{hitung} sebesar 13,535 sedangkan t_{tabel} 2,034 ini menunjukkan bahwa $t_{hitung} > t_{tabel}$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima.

Berdasarkan analisis koefisien determinasi di atas, penulis dapat menjelaskan bahwa didapat nilai R dalam penelitian sebesar 0.921, untuk nilai R *Square* 0.847 dan nilai *Adjusted R Square* yang dihasilkan sebesar 0.843. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X) dapat mempengaruhi variabel Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal (Y) sebesar 84,7%.

D. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Pada dasarnya, penulis melakukan penelitian ini guna mengetahui pengaruh penerapan aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia. Pihak terkait dalam masalah ini mungkin dapat juga melakukan uji coba dengan pemecahan masalah yang terbaik untuk mengatasi permasalahan untuk mengoptimalkan proses pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal berjalan lancar sehingga resiko terjadinya gagal untuk terbit pun dapat menurut. Penulis menggunakan kuesioner untuk memperoleh data, sehingga data yang telah

terkumpul hanya menggambarkan pendapat para pengguna jasa SIMLALA pada PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia mengenai pengaruh aplikasi SIMLALA. Kuesioner yang dikembangkan oleh penulis terdiri dari 20 item pernyataan mengenai Penerapan Aplikasi SIMLALA terhadap Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia yang diantaranya merupakan 10 item pernyataan mengenai Penerapan Aplikasi SIMLALA sebagai variabel bebas (X) dan 10 item pernyataan mengenai Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal, sebagai variabel terikat (Y) yang didistribusikan kepada sejumlah responden. Adapun pemecahan masalah terkait sering terjadi gangguan pada aplikasi SIMLALA terhadap layanan pembuatan rencana pengoperasian kapal setelah dilakukan analisis data di atas dapat dijelaskan sebagai berikut :

1) Kecepatan Perfoma Jaringan

Penggunaan jaringan sebagai salah satu fasilitas yang digunakan di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia menjadi indikator penting untuk menunjang dalam setiap operasional kapal yang saat ini dilakukan melalui aplikasi SIMLALA berbasis *web*. Perusahaan dapat menggunakan aplikasi tersebut untuk mengirimkan data lewat aplikasi berbasis *online* secara cepat. Perfoma kecepatan jaringan membutuhkan jaringan yang stabil dalam pengoperasiannya, sehingga pemakaian aplikasi SIMLALA berjalan lancar dan cepat.

2) Pemahaman Peraturan SIMLALA yang terus update

Sebagai pengguna aplikasi SIMLALA terkadang karyawan tidak mengetahui peraturan yang dibuat dan yang berlaku di dalam aplikasi berbasis *web* tersebut, sehingga pihak perusahaan menjadi kebingungan atau tidak mengetahui informasi yang sudah berubah atau tidak berlaku lagi. Oleh karena itu senantiasa dilakukan *updating* terhadap peraturan SIMLALA, sehingga pemahaman dalam menggunakan aplikasi SIMLALA tidak menghambatan operasional.

3) Layanan Saat Aplikasi Bermasalah

Server down adalah *server* mengalami suatu kegagalan yang menyebabkan aplikasi tidak dapat diakses. Terdapat banyak kemungkinan hal yang terjadi sebagai salah satu penyebab *server down*. Mengingat banyaknya hal yang dapat terjadi, layanan atau bantuan terkait pemulihan atau perbaikan *error* ini sebaiknya diselesaikan secara cepat dikarenakan penggunaan aplikasi berbasis *web* sangat penting dalam keseharian pekerjaan karyawan perusahaan. Aplikasi

SIMLALA yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan pada kenyataannya sudah memberikan layanan serta memberikan informasi melalui *call center* atau layanan pengaduan apabila terjadi kesalahan atau *server down*. Namun masih saja terdapat penanganan layanan pengaduan yang amat lambat ditangani, sehingga perlu peningkatan layanan pada aplikasi SIMLALA.

4) Meningkatkan Kualitas Pelayanan Pemeriksaan Permohonan Rencana Pengoperasian Kapal pada Aplikasi SIMLALA

Kualitas pelayanan operasional pemeriksaan atas permohonan surat rencana pengoperasian kapal dalam aplikasi SIMLALA, dibuatkan standar operasional prosedur yang mempermudah proses layanan pembuatan rencana pengoperasian kapal tersebut. Layanan yang tepat, cepat dan kepastian waktu penyelesaian layanan sangat dibutuhkan oleh pengguna jasa. Apabila layanan dilakukan secara profesional, maka operasional kapal akan berjalan lancar sesuai tujuan yang diinginkan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian pengaruh aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan rencana pengoperasian kapal. Pada bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat (PRADA). Adapun hasil penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut :

- 1) Hasil uji hipotesis (uji t), dari hasil data menunjukkan bahwa adanya pengaruh penerapan aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan rencana pengoperasian kapal, yaitu hasil pengujian partial (uji t) yang dilakukan didapat nilai t_{hitung} sebesar 13,535 sedangkan t_{tabel} 2,034 ini menunjukkan bahwa $t_{hitung} > t_{tabel}$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh penerapan aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan rencana pengoperasian kapal.
- 2) Berdasarkan analisis koefisien determinasi yang dilakukan, dapat dikatakan pengaruh antara variabel aplikasi web dapat mempengaruhi variabel proses pembuatan rencana pengoperasian kapal sebesar 0,847 artinya bahwa pengaruh penerapan aplikasi SIMLALA terhadap variabel proses pembuatan rencana pengoperasian kapal sebesar 84,7% dan sisanya 15,3% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam penelitian ini.
- 3) Berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa ada pengaruh antara penerapan aplikasi SIMLALA terhadap proses pembuatan rencana pengoperasian kapal, hal yang perlu diperhatikan yaitu pentingnya kecepatan performa jaringan, performa aplikasi SIMLALA, dan pelayanan dalam aplikasi SIMLALA agar operasional berjalan lancar.

B. SARAN

Berdasarkan hasil dari penelitian dan pembahasan kesimpulan permasalahan, maka peneliti memberikan saran dan masukan yang dapat memberikan manfaat kepada pihak-pihak yang terkait dalam penelitian ini sebagai berikut :

- 1) Disarankan agar PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia :
 - a) Meningkatkan performa jaringan sehingga penggunaan layanan proses penginputan dokumen dilayanan SIMLALA dapat dilaksanakan dengan cepat dan tepat.
 - b) Selalu *update* terhadap aturan yang berlaku pada aplikasi SIMLALA. Sebagai pengguna aplikasi SIMLALA penting untuk selalu mengikuti perkembangan aturan terbaru yang berlaku, Hal ini bertujuan untuk memastikan kelancaran proses permohonan dan kepatuhan terhadap regulasi yang ada.
- 2) Diharapkan agar Kementerian Perhubungan :
 - a) Meningkatkan waktu layanan pada permohonan surat rencana pengoperasian kapal melalui penyusunan standar operasional prosedur layanan yang tepat, cepat dan kepastian waktu.
 - b) Saat jaringan *server down*, maka perlu penanganan yang cepat sehingga tidak mengganggu operasional layanan.
 - c) Perlu peningkatan kualitas layanan pada pemeriksaan permohonan surat rencana pengoperasian kapal, sehingga surat rencana pengoperasian kapal dapat terbit sesuai waktu.

DAFTAR PUSTAKA

- Arief, M. R. (2011). *Pemograman Web Dinamis Menggunakan PHP dan MySQL*, Yogyakarta.
- Arikunto, Suharsimi. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, PT Rineka Cipta, Jakarta.
- Chan, Syahrial. (2017). *Membuat Aplikasi Database dengan PowerBuilder*, PT Elek Media Komputindo, Jakarta.
- Ghozali. (2013). *Aplikasi Analisis Multivare Dengan Program IBM SPSS*. Universitas Diponegoro, Semarang.
- Kasiram, Moh. (2008). *Metodologi Penelitian*, Universitas Islam Negeri, Malang.
- KBBI. (2008). *Kamus Bahasa Indonesia*. Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional. Jakarta
- Kustiyahningsih, Yeni dan Anamisa, Device Rosa. (2011). *Pemograman Basis Data Web Menggunakan PHP & MySQL*, Yogyakarta.
- Noviansyah, E. (2008). *Aplikasi Website Museum Nasional Menggunakan Macromedia Dreamweaver MX*. Jakarta, STIK.
- Peraturan UM. 008/41/10/DJPL – 16. *Tentang Pelayanan Publik Bidang Lalu Lintas Angkutan Laut Dengan Sistem Online*. (2016)
- PM. No 93 Tahun 2013. *Tentang Penyelenggaraan dan Perusahaan Angkutan Laut*. Kementerian Perhubungan. (2013)
- Rouse. (2011). *Pengertian Aplikasi Web*, Rekayasa Web, Yogyakarta.
- Santoso, S. (2010). *Mastering SPSS 18*, PT Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Sibero, Alexander F. K. (2014). *Web Programming Power Pack*, Mediakom, Yogyakarta.
- Simarmata. (2010). *Pengertian Aplikasi Web*, Rekayasa Web, Yogyakarta.
- Sudjatmiko. (2017). *Pengertian Sertifikat Kapal*, Gunung Agung, Jakarta
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Pendidikan*, ALFABETA, Bandung.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuesioner Penelitian

Yth. Bapak/Ibu/Saudara/i
Di tempat.

Assalamualaikum Wr. Wb.

Saya Wimala Puri Indraswari, taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, yang sedang melaksanakan dan menyusun skripsi sebagai salah satu syarat memperoleh gelar diploma 4 (D4) dengan judul “Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA Terhadap Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal Di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia”. Pengumpulan data ini semata-mata hanya akan digunakan untuk penyusunan skripsi dan akan dijamin kerahasiaannya.

Oleh karena itu, di sela-sela kesibukan Bapak/Ibu/Saudara/i, saya memohon dengan hormat atas kesediaannya untuk dapat mengisi kuesioner berikut ini. Atas kesediaan dan partisipasi Bapak/Ibu/Saudara/i sekalian untuk mengisi kuesioner yang ada, saya ucapkan terima kasih.

PETUNJUK:

Pilihlah salah satu jawaban dari beberapa alternatif yang disediakan dibawah ini.

- Sangat Setuju (5)
- Setuju (4)
- Kurang Setuju (3)
- Tidak Setuju (2)
- Sangat Tidak Setuju (1)

X : Penerapan Aplikasi SIMLALA

No	Indikator	PERNYATAAN	STS	TS	KS	S	SS
			1	2	3	4	5
1	Internet	● Akses penggunaan SIMLALA sangat dipengaruhi oleh jaringan internet					
2		● Jaringan internet yang ada di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia mampu mempermudah akses SIMLALA					

3	Perfoma	<ul style="list-style-type: none"> ● Aplikasi ini dapat membantu penanganan secara sistematis karena dapat dilakukan secara online/jarak jauh 					
4		<ul style="list-style-type: none"> ● Penerbitan surat Rencana Pengoperasian Kapal sudah sesuai dengan jangka waktu yang ditentukan 					
5		<ul style="list-style-type: none"> ● Kapasitas dokumen di SIMLALA memudahkan pengguna untuk mengirim dokumen 					
6		<ul style="list-style-type: none"> ● Tingkat keamanan penggunaan aplikasi SIMLALA tinggi 					
7	Navigasi Situs Web	<ul style="list-style-type: none"> ● Pada penginputan data tidak terdapat kendala pada aplikasi 					
8		<ul style="list-style-type: none"> ● Tampilan user interface di aplikasi SIMLALA mudah dipahami dan tidak membingungkan 					
9		<ul style="list-style-type: none"> ● Akses situs web bisa digunakan melalui handphone atau komputer 					
10		<ul style="list-style-type: none"> ● Aplikasi SIMLALA mudah dipelajari oleh siapa saja 					

Y : Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal

No	Indikator	PERNYATAAN	STS	TS	KS	S	SS
			1	2	3	4	5
1	Efektivitas	● Aplikasi SIMLALA dapat menghemat tenaga petugas dalam mengurus proses pembuatan Surat Rencana Pengoperasian Kapal					
2		● Waktu yang dibutuhkan pada saat proses penginputan dokumen sangat berpengaruh yang menyebabkan keterlambatan kapal					
3		● Aplikasi SIMLALA mampu mempermudah pengajuan untuk menerbitkan surat Rencana Pengoperasian Kapal					
4		● Aplikasi SIMLALA mampu menyelesaikan pengajuan surat Rencana Pengoperasian Kapal dengan hemat energi, biaya, dan sumber daya manusia					
5	Pelayanan	● Peningkatan kualitas jaringan sangat membantu dalam penyelesaian dokumen saat proses pengajuan surat Rencana Pengoperasian Kapal					
6		● Peningkatan maintenance pada aplikasi SIMLALA sangat membantu dalam dalam proses pengajuan surat Rencana Pengoperasian Kapal					
7		● Peningkatan pelatihan terhadap petugas dalam menggunakan aplikasi SIMLALA akan mempengaruhi proses pengajuan surat Rencana Pengoperasian Kapal					

8	Validitas Surat Rencana Pengoperasian Kapal	<ul style="list-style-type: none"> ● Surat Rencana Pengoperasian Kapal yang telah dibuat oleh PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia telah terjamin kebenarannya 					
9		<ul style="list-style-type: none"> ● PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia dapat mempertanggung jawabkan dokumen pendukung dalam pembuatan surat Rencana Pengoperasian Kapal 					
10		<ul style="list-style-type: none"> ● Saya mengajukan permohonan Rencana Pengoperasian Kapal 10 hari sebelum masa berlaku surat habis 					

Lampiran 2. Data Hasil Penelitian Kuesioner Jawaban dari Responden Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X)

Data Hasil Penelitian Kuesioner Jawaban dari Responden Pengaruh Penerapan Aplikasi SIMLALA (X)											
No. Responden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	JUMLAH
1	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	48
2	4	5	5	3	3	5	5	4	5	4	43
3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
5	4	3	5	4	4	5	4	5	5	5	44
6	4	3	4	3	4	4	4	3	4	5	38
7	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
8	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	39
9	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
10	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
11	4	4	5	3	4	4	5	4	5	4	42
12	4	4	5	4	4	4	5	4	5	5	44
13	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	39
14	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	47
15	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5	47
16	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
17	4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	43
18	4	4	4	4	4	4	4	3	5	5	41
19	4	4	4	5	5	4	4	5	4	4	43
20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
21	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	44
22	4	4	5	4	4	4	3	5	5	5	43
23	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
24	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	38
25	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
26	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	43
27	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	39
28	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	41
29	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	41
30	5	4	5	4	3	3	4	4	5	5	42
31	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	46
32	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	46
33	4	3	4	3	3	3	4	4	5	4	37
34	4	3	4	3	3	4	4	4	5	4	38
35	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40

Lampiran 3. Data Hasil Penelitian Kuesioner Jawaban dari Responden Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal (Y)

Data Hasil Penelitian Kuesioner Jawaban dari Responden Proses Pembuatan Rencana Pengoperasian Kapal (Y)											
No. Responden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	JUMLAH
1	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	48
2	4	5	5	3	3	5	5	4	5	4	43
3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
5	4	3	5	4	4	5	4	5	5	5	44
6	4	3	4	3	4	4	4	3	4	5	38
7	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
8	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	39
9	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
10	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
11	4	4	5	3	4	4	5	4	5	4	42
12	4	4	5	4	4	4	5	4	5	5	44
13	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	39
14	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	47
15	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5	47
16	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
17	4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	43
18	4	4	4	4	4	4	4	3	5	5	41
19	4	4	4	5	5	4	4	5	4	4	43
20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
21	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	44
22	4	4	5	4	4	4	3	5	5	5	43
23	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
24	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	38
25	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
26	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	43
27	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	39
28	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	41
29	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	41
30	5	4	5	4	3	3	4	4	5	5	42
31	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	46
32	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	46
33	4	3	4	3	3	3	4	4	5	4	37
34	4	3	4	3	3	4	4	4	5	4	38
35	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40

Lampiran 4. Hasil Uji Validitas Variabel X

		Correlations										
		X01	X02	X03	X04	X05	X06	X07	X08	X09	X10	Total
X01	Pearson Correlation	1	.611**	.277	.387*	.426*	.366*	.358*	.228	.368*	.379*	.620**
	Sig. (2-tailed)		.000	.107	.022	.011	.031	.034	.187	.029	.025	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X02	Pearson Correlation	.611**	1	.420*	.595**	.575**	.565**	.613**	.396*	.297	.211	.779**
	Sig. (2-tailed)	.000		.012	.000	.000	.000	.000	.019	.083	.223	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X03	Pearson Correlation	.277	.420*	1	.340*	.298	.334*	.484**	.371*	.590**	.612**	.666**
	Sig. (2-tailed)	.107	.012		.046	.082	.050	.003	.028	.000	.000	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X04	Pearson Correlation	.387*	.595**	.340*	1	.708**	.526**	.425*	.570**	.160	.388*	.773**
	Sig. (2-tailed)	.022	.000	.046		.000	.001	.011	.000	.357	.021	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X05	Pearson Correlation	.426*	.575**	.298	.708**	1	.585**	.412*	.358*	.109	.409*	.734**
	Sig. (2-tailed)	.011	.000	.082	.000		.000	.014	.035	.532	.015	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X06	Pearson Correlation	.366*	.565**	.334*	.526**	.585**	1	.577**	.439**	.301	.321	.744**
	Sig. (2-tailed)	.031	.000	.050	.001	.000		.000	.008	.079	.060	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X07	Pearson Correlation	.358*	.613**	.484**	.425*	.412*	.577**	1	.279	.534**	.271	.716**
	Sig. (2-tailed)	.034	.000	.003	.011	.014	.000		.105	.001	.115	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X08	Pearson Correlation	.228	.396*	.371*	.570**	.358*	.439**	.279	1	.335*	.182	.626**
	Sig. (2-tailed)	.187	.019	.028	.000	.035	.008	.105		.049	.296	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X09	Pearson Correlation	.368*	.297	.590**	.160	.109	.301	.534**	.335*	1	.552**	.587**
	Sig. (2-tailed)	.029	.083	.000	.357	.532	.079	.001	.049		.001	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

X10	Pearson Correlation	.379*	.211	.612**	.388*	.409*	.321	.271	.182	.552**	1	.605**
	Sig. (2-tailed)	.025	.223	.000	.021	.015	.060	.115	.296	.001		.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Total	Pearson Correlation	.620**	.779**	.666**	.773**	.734**	.744**	.716**	.626**	.587**	.605**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

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

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 7. Hasil Uji Validitas Variabel Y

		Correlations										
		Y01	Y02	Y03	Y04	Y05	Y06	Y07	Y08	Y09	Y10	Total
Y01	Pearson Correlation	1	.668**	.595**	.516**	.591**	.667**	.574**	.469**	.393*	.112	.817**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.002	.000	.000	.000	.004	.019	.521	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y02	Pearson Correlation	.668**	1	.682**	.376*	.434**	.414*	.427*	.434**	.277	.362*	.756**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.026	.009	.013	.011	.009	.107	.033	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y03	Pearson Correlation	.595**	.682**	1	.367*	.432**	.612**	.408*	.519**	.280	.325	.786**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.030	.009	.000	.015	.001	.104	.057	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y04	Pearson Correlation	.516**	.376*	.367*	1	.589**	.351*	.364*	.471**	.524**	.147	.674**
	Sig. (2-tailed)	.002	.026	.030		.000	.039	.032	.004	.001	.398	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y05	Pearson Correlation	.591**	.434**	.432**	.589**	1	.636**	.530**	.417*	.354*	-.017	.721**
	Sig. (2-tailed)	.000	.009	.009	.000		.000	.001	.013	.037	.921	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y06	Pearson Correlation	.667**	.414*	.612**	.351*	.636**	1	.611**	.310	.132	.100	.715**
	Sig. (2-tailed)	.000	.013	.000	.039	.000		.000	.070	.451	.566	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y07	Pearson Correlation	.574**	.427*	.408*	.364*	.530**	.611**	1	.318	.150	.133	.664**
	Sig. (2-tailed)	.000	.011	.015	.032	.001	.000		.063	.390	.448	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y08	Pearson Correlation	.469**	.434**	.519**	.471**	.417*	.310	.318	1	.707**	.348*	.721**
	Sig. (2-tailed)	.004	.009	.001	.004	.013	.070	.063		.000	.041	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y09	Pearson Correlation	.393*	.277	.280	.524**	.354*	.132	.150	.707**	1	.270	.577**
	Sig. (2-tailed)	.019	.107	.104	.001	.037	.451	.390	.000		.116	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

Y10	Pearson Correlation	.112	.362*	.325	.147	-.017	.100	.133	.348*	.270	1	.401*
	Sig. (2-tailed)	.521	.033	.057	.398	.921	.566	.448	.041	.116		.017
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Total	Pearson Correlation	.817**	.756**	.786**	.674**	.721**	.715**	.664**	.721**	.577**	.401*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.017	
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

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

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 4. Hasil Uji Realibilitas Variabel X

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	35	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	35	100.0

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

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.874	10

Lampiran 5. Hasil Uji Realibilitas Variabel Y

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	35	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	35	100.0

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

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.874	10

Lampiran 6. Distribusi nilai t table

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 – 40)

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
1	1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2	0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3	0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4	0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5	0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6	0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7	0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8	0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9	0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21	0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22	0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23	0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24	0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25	0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019
26	0.68404	1.31497	1.70562	2.05553	2.47863	2.77871	3.43500
27	0.68368	1.31370	1.70329	2.05183	2.47266	2.77068	3.42103
28	0.68335	1.31253	1.70113	2.04841	2.46714	2.76326	3.40816
29	0.68304	1.31143	1.69913	2.04523	2.46202	2.75639	3.39624
30	0.68276	1.31042	1.69726	2.04227	2.45726	2.75000	3.38518
31	0.68249	1.30946	1.69552	2.03951	2.45282	2.74404	3.37490
32	0.68223	1.30857	1.69389	2.03693	2.44868	2.73848	3.36531
33	0.68200	1.30774	1.69236	2.03452	2.44479	2.73328	3.35634
34	0.68177	1.30695	1.69092	2.03224	2.44115	2.72839	3.34793
35	0.68156	1.30621	1.68957	2.03011	2.43772	2.72381	3.34005
36	0.68137	1.30551	1.68830	2.02809	2.43449	2.71948	3.33262
37	0.68118	1.30485	1.68709	2.02619	2.43145	2.71541	3.32563
38	0.68100	1.30423	1.68595	2.02439	2.42857	2.71156	3.31903
39	0.68083	1.30364	1.68488	2.02269	2.42584	2.70791	3.31279
40	0.68067	1.30308	1.68385	2.02108	2.42326	2.70446	3.30688

Catatan: Probabilita yang lebih kecil yang ditunjukkan pada judul tiap kolom adalah luas daerah dalam satu ujung, sedangkan probabilitas yang lebih besar adalah luas daerah dalam kedua ujung.

Lampiran 7. Distribusi Nilai r tabel

n	Taraf Signifikan		n	Taraf Signifikan		n	Taraf Signifikan	
	5%	1%		5%	1%		5%	1%
3	0,997	0,999	27	0,381	0,487	55	0,266	0,345
4	0,950	0,990	28	0,374	0,478	60	0,254	0,330
5	0,878	0,959	29	0,367	0,470	65	0,244	0,317
6	0,811	0,917	30	0,361	0,463	70	0,235	0,306
7	0,754	0,874	31	0,355	0,456	75	0,227	0,296
8	0,707	0,834	32	0,349	0,449	80	0,220	0,286
9	0,666	0,798	33	0,344	0,442	85	0,213	0,278
10	0,632	0,765	34	0,339	0,436	90	0,207	0,270
11	0,602	0,735	35	0,334	0,430	95	0,202	0,263
12	0,576	0,708	36	0,329	0,424	10	0,195	0,256
13	0,553	0,684	37	0,325	0,418	12	0,176	0,230
14	0,532	0,661	38	0,320	0,413	15	0,159	0,210
15	0,514	0,641	39	0,316	0,408	17	0,148	0,194
16	0,497	0,623	40	0,312	0,403	20	0,138	0,181
17	0,482	0,606	41	0,308	0,398	30	0,113	0,148
18	0,468	0,590	42	0,304	0,393	40	0,098	0,128
19	0,456	0,575	43	0,301	0,389	50	0,088	0,115
20	0,444	0,561	44	0,297	0,384	60	0,080	0,105
21	0,433	0,549	45	0,294	0,380	700	0,074	0,097
22	0,423	0,537	46	0,291	0,376	800	0,070	0,091
23	0,413	0,526	47	0,288	0,372	900	0,065	0,086
24	0,404	0,515	48	0,284	0,368	000	0,062	0,081
25	0,396	0,505	49	0,281	0,364			
26	0,388	0,496	50	0,279	0,361			

Lampiran 8. SIUPAL PT PELAYATAN SINAR SHIPPING INDONESIA



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
Jl. Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta 10110

SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)
(Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan)

NOMOR : **BXXXIV-37/AT-54**

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. **011/08/PSSI/2010** tanggal **18/08/2010** diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada :

Nama Perusahaan	: PT. PELAYARAN SCORPIO SHIPPING INDONESIA
Alamat Kantor Perusahaan	: Gedung The East Lt. 36 Unit 05, Jl. Lingkar Mega Kuningan Kav. E.3.2 No. 1 Kel. Kuningan Timur Kec. Setiabudi, Jakarta Selatan
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: Ir. ANDRE RISTANTO A (Presiden Direktur)
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: Jl. Adhyaksa IV/D-122 RT.005 RW.005 Kel. Lebak Bulus Kec. Ciandak, Jakarta Selatan
Nomor Pokok Wajib Pajak	: 02.978.735.5-063.000
Nilai Modal Perusahaan	: Rp. 22.690.000.000,-
Status Perusahaan	: PATUNGAN (PMA)

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, kepelabuharan, keselamatan dan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi / Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampor melalui media massa ataupun organisasi yang memperhatikan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyampaikan laporan perkembangan komposisi kepemilikan modal perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
8. Menyampaikan laporan kinerja keuangan perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
9. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna / calon perwira yang akan melaksanakan praktek berlayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT.750 keatas.
10. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

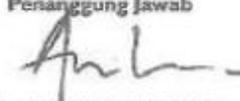
SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringisan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan Negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membahayakan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkannya, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : **JAKARTA**
Pada tanggal : **20 JANUARI 2011**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT


SUNARYO, SH
Pembina Utama (PWe)
NIP. 19551123 200811 1 001

Penanggung Jawab

Ir. ANDRE RISTANTO A
(Presiden Direktur)



PENGUKUHAN
PT. SINAR SHIPPING INDONESIA.
SIUPAL NO. B XXXIV-37/AT.54 TANGGAL 20 JANUARI 2011
EVALUASI PEMEGANG IZIN SETIAP 2 (DUA) TAHUN

Dengan ini dinyatakan bahwa hasil evaluasi berkala telah sesuai dengan PERMENHUB No. PM. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Bab IV pasal 69 butir (6) tentang tata cara pemberian Izin Usaha Angkutan Laut.

Evaluasi Dua Tahun Pertama	Evaluasi Dua Tahun Kedua
 <p>Tempat : Jakarta Tanggal : 18 Juli 2016 Nama & TTD : SRI REJEKI BUDI RAHAYU, MM</p>	 <p>Tempat : Tanggal : 11 Juli 2018 Nama & TTD : HIKMAH SAIFUL, ST, M.MT.</p>
Evaluasi Dua Tahun Ketiga	Evaluasi Dua Tahun Keempat
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
Evaluasi Dua Tahun Kelima	Evaluasi Dua Tahun Keenam
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
Evaluasi Dua Tahun Ketujuh	Evaluasi Dua Tahun Kedelapan
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
Evaluasi Dua Tahun Kesembilan	Evaluasi Dua Tahun Kesepuluh
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3813000, 3905000, 3813259, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4205, 4135

TEL: 3844402, 3458540
FAX: 3811786, 3845438, 3507576

BERITA ACARA HASIL EVALUASI SIUPAL / SIOPSUS

Nomor : AL_010/722/DA-2018
Tanggal : 11 Juli 2018

Pada hari ini Rabu tanggal 11 Juli tahun 2018 kami yang bertanda tangan dibawah ini Petugas Evaluasi SIUPAL dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor B XXXIV-37/AT.54 Tanggal 20 Januari 2011 telah melaksanakan Evaluasi dan verifikasi data administrasi dan teknis kepemilikan SIUPAL sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 74 Tahun 2015 dengan hasil antara lain sebagai berikut:

PT. PELAYARAN SINAR SHIPPING INDONESIA			
Evaluasi SIUPAL			
DOKUMEN YANG DI CHECK / VALIDASI	Hasil Evaluasi		Catatan
	Ada	Tidak	
1. Surat Permohonan Endorsement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. SIUPAL/SIOPSUS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Surat Keterangan Perubahan pada SIUPAL/SIOPSUS (bila ada)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. Pengesahan Perusahaan dari Depkumham	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5. Akte Pendirian Perusahaan dan Akte perubahan (bila ada)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Penanaman Modal dari BKPM (bila PMA)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7. Surat Keterangan Domisili Perusahaan	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8. NPWP	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9. KTP Dirut/Penanggung Jawab	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10. Grosso Akte Kapal	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11. Spek Kapal	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12. Laporan Tahunan Perusahaan	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13. Ijazah Tenaga Ahli	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14. Rekening Koran 3 bulan terakhir	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15. Copy Akta Perubahan Perusahaan	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

- *) Melampirkan seluruh dokumen asli yang telah
- *) Melampirkan Berita Acara yang akan
- *) Melampirkan Tanda Bukti Bayar PNBP

Hasil evaluasi administrasi dan teknis telah dilaksanakan berdasarkan tata cara dan unsur-unsur yang dievaluasi seperti tersebut diatas dan data tercah telah diinput dalam komputer sebagai laporan, adapun hasil evaluasi keseluruhan terhadap pemegang SIUPAL/SIOPSUS bersangkutan adalah sebagai berikut:

- a) Memenuhi
- b) Dibutuhkan tanda tangan penanggung jawab evaluasi pada halaman belakang Dokumen SIUPAL

Demikian Berita Acara Evaluasi SIUPAL ini dibuat dengan penuh rasa tanggung jawab untuk dipergunakan dalam penetapan sebagaimana mestinya.

Penanggung Jawab Evaluasi
AN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Ttd

CHANDRA IRAWAN
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 196004291989031001



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3613008, 3925006, 3813269, 3447017,
3642440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844482, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

BERITA ACARA HASIL EVALUASI SIUPAL / SIOPSUS

Nomor : AL.010/607/DA-2022
Tanggal : 19 Juli 2022

Pada hari ini Rabu tanggal 20 Juli tahun 2022 Petugas Evaluasi / Endorsement SIUPAL dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor B XXXIV-37/AT.54 Tanggal 20 Januari 2011 telah melaksanakan Evaluasi / Endorsement dan verifikasi data administrasi dan teknis kepemilikan SIUPAL sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 74 Tahun 2015 bahwa:

Nama Perusahaan : PT. PELAYARAN SINAR SHIPPING INDONESIA
Domisili : Gedung The East Lt. 36 Unit 05, Jl. DR. Ide Anak Agung Gde Agung Kav. E.3.2 No. 1 Kel. Kuningan Timur Kec. Setiabudi,
Penanggungjawab Perusahaan : Ir. DONI HERNAWAN PERMANA, MBA (Direktur Utama)
Alamat Penanggungjawab : Jl. Galendra No. 42, RT.001 RW.008 Kel. Pela Mampang Kec. Mampang Prapatan, Jakarta Selatan sesuai KTP NIK : 3174.0310.1075.0006

Telah menginput data sesuai dengan persyaratan yang ditentukan dan berlaku sampai dengan 19 Juli 2024

Berita Acara Evaluasi / Endorsement Siupal / Siopsus ini merupakan pengganti pengukuhan evaluasi pemegang izin per 2 (dua) tahun sekali.

Demikian Berita Acara Evaluasi / Endorsement SIUPAL ini dibuat dengan penuh rasa tanggung jawab untuk dipergunakan dalam penetapan sebagaimana mestinya.



Penanggung Jawab Evaluasi
AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Ttd

Dr. Capt. MUGEN S SARTOTO, M.Sc
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19731121.200212.1.001

Lampiran 9. Voyage Report PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia

LAPORAN REALISASI PERJALANAN KAPAL (VOYAGE REPORT)

Nama Perusahaan Pelayaran : PT. Pelayaran Sinar Shipping Indonesia
 Alamat Perusahaan : Gedung The East Lt. 36 Unit 05, Jl. DR. Ide Anak Agung Gde Agung Kav. E.3.2 No. 1 Kel. Kuningan Timur Kec. Setiabudi
 Telepon : 021 - 57938620
 Periode Laporan : 11 April 2023 - 10 Juli 2023
 Status Trayek : Trampler

Nama Kapal : SEA HORSE 11
 Bendera / Status Kapal : Indonesia / Milik Sendiri
 Type / Ukuran Kapal : Barge
 Kecepatan Ekonomis : -

Pelabuhan Asal	Tiba		Berangkat		Jarak (Mil)	Waktu Berlayar		Waktu Berlubuh		Bongkar / Muat		Waktu Yang Diperlukan	Pelabuhan Tujuan	Pemuatan Pembongkaran			
	Tanggal	Jam	Tanggal	Jam		Hari	Jam	Hari	Jam	Mutasi	Selesai			B / M	Jumlah	Jenis Muatan	Keterangan Voyage
Teluk Adang dan Tanah Grogot	12/04/2023	11:00	13/04/2023	11:00	313234.00	1	24	1	24	16/04/2023	17/04/2023	1 hari 4 jam	Teluk Adang/Adang Bay	M	7500	Coal In Bulk	Bongkar/Muat
Samarinda	18/04/2023	11:00	19/04/2023	11:00	313234.00	1	24	1	24	20/04/2023	21/04/2023	0 hari 20 jam	Balikpapan	B	7400	Coal In Bulk	Bongkar/Muat
Banjarmasin	22/04/2023	11:00	23/04/2023	11:00	313234.00	1	24	1	24	24/04/2023	25/04/2023	0 hari 16 jam	Serongga	M	6900	Coal In Bulk	Bongkar/Muat
Jorong Anchorage	26/04/2023	10:00	27/04/2023	10:00	313234.00	1	24	1	24	28/04/2023	29/04/2023	0 hari 16 jam	Buntal	B	5000	Coal In Bulk	Bongkar/Muat
Wieda	30/04/2023	01:00	01/05/2023	01:00	313234.00	1	24	1	24	02/05/2023	03/05/2023	1 hari 1 jam	Tobelo	M	7100	Coal In Bulk	Bongkar/Muat
Banjarmasin	04/05/2023	01:00	05/05/2023	01:00	311321.00	1	24	1	24	06/05/2023	07/05/2023	1 hari 0 jam	Balikpapan	B	6500	Coal In Bulk	Bongkar/Muat
Muara Jawa	08/05/2023	01:00	09/05/2023	01:00	311321.00	1	24	1	24	10/05/2023	11/05/2023	0 hari 11 jam	Sangkalirang	M	6500	Coal In Bulk	Bongkar/Muat
Pomalia	12/05/2023	11:00	13/05/2023	11:00	331312.00	1	24	1	24	15/05/2023	16/05/2023	0 hari 14 jam	Bau-Bau/Murhum	B	6900	Coal In Bulk	Bongkar/Muat
Tanjung Mangkok	17/05/2023	02:00	19/05/2023	02:00	331312.00	2	48	2	48	21/05/2023	22/05/2023	1 hari 0 jam	Tanjung Santan	M	6200	Coal In Bulk	Bongkar/Muat
Lapuko	24/05/2023	23:00	26/05/2023	23:00	331312.00	2	48	2	48	28/05/2023	30/05/2023	2 hari 0 jam	Balantang/Mallit	B	7100	Coal In Bulk	Bongkar/Muat

Hormat Kami,



Nahkoda Kapal

Lampiran 10. Permohonan Pembuatan atau Perpanjangan surat Rencana Pengoperasian Kapal



Nomor : 003/11/PSSI/2023
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Laporan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek tidak tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri

Jakarta, 2 November 2023

Kepada Yth,
Kepala Direktorat lalu Lintas Angkutan Laut
Direktorat Jenderal Perhubungan laut
Departemen Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Barat No. 8
Jakarta.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan pengusahaan Angkutan Laut. Bersama ini kami menyampaikan pemberitahuan rencana pengoperasian kapal pada trayek tetap dan tidak teratur angkutan laut dalam Negeri dengan data sebagai berikut :

- Nama Kapal : SEA HORSE 11
- Nomor Pendaftaran : 2009 PPM No. 975/L
- Tipe : Kapal Tongkang
- Isi kotor (GT)Bobot Mati (DWT) : 3142 Gt
- Tenaga Penggerak : -
- Kapasitas Angkut : 7650 MT
- Status Kepemilikan Kapal : Milik
- Pelabuhan Singgah : Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Batulicin, Serongga, Sedanau, Satui/Sei Danau, Kintap, Kotabaru, Asam-Asam, Kelanis, Taboneo, Muara Berau, Muara Jawa, Sungai Dua/Tersus Pt. Jhonlin Group, Tanah Merah, Sepanjang Terminal, Kuala Semboja, Bontang, Tanjung Santan, Jorong Anchorage, Bunati, Tanjung Batu, Sebuku, Tanjung Mangkok, Molawe, Kolonodale, Morowali, Kolaka, Pomalaa, BauBau/Murhum, Lapuko, Balintang/Malili, Kendari/Bungkutoko, Sagea, Weda, Tobelo, Langara, Bataka/Halmahera Barat
- Urgensi : Coal In Bulk
- Nomor dan Tgl SIUPAL : B XXXIV-37/AT.54 TANGGAL 20 Januari 2011
- Nomor dan Tgl Spesifikasi kapal : AL.005/2000/3719/2827/18 Tanggal 13 September 2018
- Nomor dan Tgl penempatan Pengoperasian kapal pada Trayek tidak tetap dan tidak teratur Angkutan Laut Dalam Negeri Periode Sebelumnya 2 November 2023

Untuk melengkapi laporan terlampir kami sampaikan data dukung sebagai berikut :

- Perjanjian sewa kapal (untuk kapal yang bukan milik)
- Laporan realisasi perjalanan kapal periode sebelumnya

Rencana pengoperasian kapal ini di ajukan untuk 3 (tiga) bulan terhitung mulai tanggal : 28 November 2023 s/d 27 Februari 2024

Demikian disampaikan,atas perkenannya kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,

Dodi Hernawan Permana
Direktur Utama

Lampiran 11. Spesifikasi Kapal PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia



Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

TEL: 3813008, 3905008, 3813299, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Lampiran : Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut
Nomor : B XXXIV-37/AT.54
Tanggal : 20 Januari 2011

Nomor Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/1927/19
28 April 2019

SPESIFIKASI KAPAL YANG DIMILIKI OLEH PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT
PT. PELAYARAN SINAR SHIPPING INDONESIA

1. Nama Kapal : SEA HORSE 11
2. Nama Pendaftaran : 2009 PPM No. 1016/L
3. Grosse Akte Nomor : 4980
4. Dikeluarkan Oleh : BATAM
5. Tanda Selar : GT. 3142 No. 2106/PPM
6. Pemilik Kapal : PT. PELAYARAN SINAR SHIPPING INDONESIA
7. Nama Panggilan (Call Sign) : -
8. Nama Galangan / Tahun Pembuatan : Batam / 2008
9. Bendera : ID Konstruksi : BAJA
10. Dikelaskan Pada : - Kode Kelas : -
Daerah Pelayaran : Kawasan Indonesia
11. Type Kapal : Barge
12. Ukuran Pokok :
 - a. Panjang kapal seluruhnya (LOA) : 91.44 meter
 - b. Panjang antara garis tegak (LBP) : 87.78 meter
 - c. Lebar Kapal : 24.38 meter
 - d. Dalam (h) : 5.49 meter
 - e. Draft Kapal :
 1. Sarat musim panas (Summer Draft) : 4.27 meter
 2. Sarat musim dingin (Winter Draft) : - meter
 3. Draft pada air tawar : 4.36 meter
 4. Sarat Tropik (Tropical Draft) : - meter
 - f. Isi Kotor (GT) : 3142 NT : 943
 - g. Bobot Mati : 0 ton Kapasitas Muat : -
 - h. Kapasitas :
 1. Penumpang : - orang
 2. Mobil/Truck : - unit
 3. Kontainer : 0 teus
 4. Grain Space : - ton
 5. Bale Space : -
13. Jumlah Awak Kapal (Crew) : - orang
14. Jumlah Palka : -
15. Crane Kapal (Derrick) :
 - a. Jumlah : 0 unit
 - b. Kapasitas Angkat : - ton
16. Mesin Induk :

<ol style="list-style-type: none"> a. Merk : 0 b. Tahun : 0 c. Nomor : 0 	Mesin Bantu : <ol style="list-style-type: none"> a. Merk : 0 b. Tahun : 0 c. Nomor : 0
---	---
17. Kecepatan / Speed :
 - a. Maksimum : 0 knot
 - b. Normal : 0 knot
 - c. Ekonomis : 0 knot
18. Bahan Bakar :
 - a. Jenis Bahan Bakar yang digunakan : 0
 - b. Kebutuhan Bahan Bakar per hari (dalam) : 0 ton

Jakarta, 28 April 2019

Spesifikasi Kapal Ini Berlaku s.d. Tanggal 31 Desember 9999

AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA DAN ANGKUTAN
LAUT



Ttd

BADEN BAHSAN ARIFIN, SE, MM
NIP. 196309101996031001

Lampiran 12. Surat Rencana Pengoperasian Kapal PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia

 Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8 JAKARTA - 10110	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17	
	TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017, 3842440 PST: 4213, 4227, 4259, 4135	TEL: 3844492, 3458540 FAX: 3811788, 3845430, 3507578

Nomor : AL.103/2000/345436/322472/24
 Klasifikasi :
 Lampiran :
 Perihal : Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri

Jakarta, 19 Februari 2024

Yth
 Kepada
 Direktur Utama
 PT. PELAYARAN SINAR SHIPPING
 INDONESIA
 Gedung The East Lt. 36 Unit 05, Jl. DR. Idris Anak Agung Gde Agung Kav. E.3.2 No. 1 Kel. Kuningan Timur Kec. Setiabudi,
 di
 Jakarta Selatan - 12950

- Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 48 ayat 4 dan menunjuk surat Saudara No. 004/02/PSSI/2024 tanggal 12 Februari 2024 perihal Laporan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri.
- Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan ini disampaikan bahwa kapal Saudara telah dicatat sebagai armada niaga nasional dan dioperasikan pada trayek tidak tetap dan tidak teratur dengan data kapal sebagai berikut :
 - Nama Kapal : CPA 09
 - Nomor Pendaftaran : 2009 PPM No. 1013/L
 - Type : motor tug boat
 - Isi Kotor (GT)/Bobot Mati (DWT) : 254 / 0
 - Tenaga Penggerak (HP) : 759
 - Kapasitas Angkut : -
 - Status Kepemilikan Kapal : Milik
 - Pelabuhan Singgah / Terminal : Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Batulicin, Serongga, Satui/Sei Danau, Tanah Merah, Bontang, Jorong Anchorage, Bunati, Sebuku, Tanjung Mangkok, Molawe, Kolonodale, Morowali, Kolaka, Pomalaa, Bau-Bau/Murhum, Lapuko, Balantang/Mali, Kendari/Bungkuloko, Sagea, Weda, Tobelo, Langara, Bataka/Halmahera Timur, Lasusua, Luwuk, Ampana, Bungku, Bantaeng, Malombo, Sikeli, Torobulu, Muara Berau, Muara Jawa, Sangkulirang, Wanci, Taboneo, Sungai Dua/Tersua Pt. Jhonlin Group
 - Urgensi : Menarik Tongkang
 - Nomor dan Tanggal SIUPAL/SIOPSUS : B XXXIV-37/AT.54 TANGGAL 20 Januari 2011
 - Nomor dan Tanggal Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/3714/2828/18 Tanggal 13 September 2018
- Sehubungan dengan perihal tersebut di atas, saudara wajib memperhatikan :
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 pasal 46 ayat (2).
 - Persyaratan nautis teknis dan keselamatan pelayaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - Melaporkan realisasi perjalanan kapal (voyage report) per triwulan.
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh pemilik barang dengan pengangkut.
 - Regulasi dan Peraturan yang ditetapkan, khususnya dalam pengangkutan MINERBA (Mineral dan Batubara).
 - Bagi pemilik barang / perusahaan pelayaran (pengoperasi kapal) yang mengangkut barang jenis minerba (mineral dan batubara) dan tidak mempunyai izin dari Dirjen Perhubungan Laut Cq. Dir. Keppel, maka tidak diizinkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat di terminal khusus yang telah ditetapkan.
 - Untuk pengangkutan barang berbahaya / limbah berbahaya harus dilengkapi dengan rekomendasi dari instansi yang berwenang.
 - Tidak diperkenankan menyalahgunakan BBM menurut peraturan yang berlaku.
- Rencana pengoperasian kapal ini diajukan untuk 3 (tiga) bulan terhitung mulai tanggal 28 Februari 2024 s/d tanggal 27 Mei 2024.
- Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Tembusan Yth.

- Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Setempat;
- Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Setempat;
- Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Setempat;
- Kepala Kantor Pelabuhan Batam;
- Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat;
- Badan Usaha Pelabuhan Setempat.



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
 U.b
 KASUBDIT ANGKUTAN LAUT DALAM NEGERI
 PELAKSANA TUGAS

Ttd

Capt. HASAN SADIL'S Si.T. MM
 NIP. 198001172010121001

Lampiran 13. Surat Pernyataan Voyage Report PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia



No. : 008/11/PSSI/2023

Kepada Yth,
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
c.q. Direktorat Lalu – Lintas dan Angkutan laut
Jl. Merdeka Barat No. 8
Di- Jakarta

Hal : Surat Pernyataan Voyage Report

Dengan Hormat,

Bersama ini kami memberikan informasi bahwa kapal kami dengan data sebagai berikut :

Nama	: SEA HORSE 11
Bendera	: Indonesia
Ukuran	: 3142 GRT
Type kapal	: Barge
Status Kapal	: Milik

Bahwa pengisian Voyage report di dalam SIMLALA untuk perpanjangan Rencanan Pengoperasian Kapal adalah sudah benar. dan data yang di input sudah sesuai.

Demikian kami sampaikan surat pernyataan ini kami buat atas perhatiannya kami ucapkan terimakasih.

Hormat Kami



Doni Hernawan Permana
Direktur Utama

Lampiran 14. Dokumentasi Praktek Darat di PT Pelayaran Sinar Shipping Indonesia

