

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



SKRIPSI

**ANALISIS PENGARUH PENERAPAN METODE *E-
BILLING* PEMBAYARAN PNPB TERHADAP PROSES
CLEARANCE OUT KAPAL DI MERAK**

Oleh :

HEISEN BERGA S
NRP: 463200637

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**ANALISIS PENGARUH PENERAPAN METODE *E-
BILLING* PEMBAYARAN PNPB TERHADAP PROSES
CLEARANCE OUT KAPAL DI MERAK**

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

Oleh :

**HEISEN BERGA S
NRP: 463200637**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : HEISEN BERGA S
NRP : 463200637
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS PENGARUH PENERAPAN METODE
E-BILLING PEMBAYARAN PNPB TERHADAP
PROSES CLEARENCE OUT KAPAL

Jakarta, 05 Agustus 2024

Pembimbing Utama


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

Pembina (IV/a)

NIP. 19590814 198302 1 001

Pembimbing Pendamping

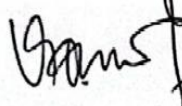

Diah Zakiah, ST., MT.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19790517 200604 2 015

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK



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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002


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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : HEISEN BERGA S
NRP : 463200637
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS PENGARUH PENERAPAN METODE *E-BILLING* PEMBAYARAN PNBP TERHADAP PROSES *CLEARANCE OUT* KAPAL DI MERAK


Ketua Penguji


Iri Kusumahingrum, SS., M.HUM
Penata (III/c)
NIP. 19810106 201503 2 001

Anggota Penguji



Bagaskoro S. Rom., MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19590927 198003 1 002

Anggota Penguji


Diah Zakiah, ST., MT.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19790517 200604 2 015

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 penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini yang merupakan suatu tugas dan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran untuk menyelesaikan Program Diploma IV KALK yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktik di PT Transuta Lintas Samudera dan Kantor Keyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas 1 Banten yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

**“ANALISIS PENGARUH PENERAPAN METODE *E-BILLING* PEMBAYARAN
PNBP TERHADAP PROSES *CLEARANCE OUT* KAPAL DI MERAK ”**

Berkat bimbingan dan pengarahan serta dorongan dari berbagai pihak, maka penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, antara lain kepada :

1. Yang terhormat. 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.MTr selaku Ketua Jurusan Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak M.Nurdin SE., MM selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Ibu Diah Zakiah,ST.,MT selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Kepada Seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran pada KALK yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.
6. Kepada Seluruh Pimpinan dan Karyawan PT.Transuta Lintas Samudera dalam memberikan ilmu dan kesempatan untuk melaksanakan praktek darat.

7. Kepada seluruh keluarga besar yang selalu menjadi penyemangat dan inspirasi penulis. Orang tua penulis Bapak Muara Sinagadan Ibu Hotmarulina Purba terimakasih atas kasih sayang, doa, dan dukungan baik secara moral maupun materil yang diberikan sampai saat ini, yang telah mendidik saya dari saya lahir hingga saat ini terimakasih atas semua kesabaran dan kasih sayang yang diberikan kepada penulis.
8. Sahabat-sahabat seperjuangan penulis, Diva Akhamad Syifani, Humam Farras, Frans Sinaga, Iqbal Maulana Ahmad, Rifki Ramadhan,, Hansel Ronaldo Simbolon. Memberikan support dan dukungan agar ambis untuk meraih kesuksesan serta candaan yang menjadi hiburan selama proses penulisan skripsi ini.
9. Kepada seluruh angkatan 63 Taruna/i yang selalu hadir disaat susah dan senang, yang selalu tetap semangat di segala keadaan. Kepada taruna–taruni 63 terima kasih kalian sudah menjadi saudara, sahabat, kakak, dan adik yang selalu hadir untuk menyemangati dan menghibur penulis hingga akhir.
10. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu terima kasih atas bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan, maka dari itu penulis sangat mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak guna menambah wawasan ilmu yang berguna nantinya bagi para pembaca umumnya dan bagi para perwira kapal khususnya di dalam mengemban tugas di masa yang akan datang.

Jakarta, 05 Agustus 2024

Penulis,

HEISEN BERGA S
NRP. 463200637

DAFTAR ISI

SKRIPSI	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	Error! Bookmark not defined.
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iv
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	3
C. BATASAN MASALAH	3
D. RUMUSAN MASALAH	4
E. TUJUAN DAN MAMFAAT PENELITIAN	4
F. SISTEMATIKA PENULISAN	4
BAB II LANDASAN TEORI	7
A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL	7
B. TEORI	13
C. KERANGKA PEMIKIRAN	17
D. HIPOTESIS	18
BAB III METODE PENELITIAN	19
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	19
B. METODE PENDEKATAN	19
C. SUMBER DATA	20
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	21
E. POPULASI, SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING	24
F. TEKNIK ANALISIS DATA	24
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	30
A. DESKRIPTIF DATA	30
B. ANALISIS DATA	38
C. UJI INSTRUMEN DATA PENELITIAN	51
D. PEMECAHAN MASALAH	59

BAB V PENUTUP	61
A. KESIMPULAN	61
B. SARAN	61
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kapal yang melaksanakan Kegiatan di Pelabuhan Uum dan Melaksanakan Kegiatan Niaga.....	14
Tabel 2.1 Kapal yang Melaksanakan Kegiatan di Pelabuhan Umum dan Tidak Melaksanakan Kegiatan Niaga	14
Tabel 2.3 Kapal yang Melakukan Kegiatan di Terminal untuk Kepentingan Sendiri (TUKS).....	15
Tabel 2.4 Tarif VesselTraffic Service (VTS).....	15
Tabel 2.1 Tarif Uang Rambu.....	16
Tabel 3. 1 Indikator dan Variabel Penelitian	22
Tabel 3.2 Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert	23
Tabel 3.3 Tabel Interval Rata-rata Jawaban Responden (Sugiyono,2013).....	23
Tabel 3. 4 Hubungan Interval Koefisien Korelasi	26
Tabel 4.1 Responden Berdasarkan Email dan Nama	33
Tabel 4.2 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	35
Tabel 4.3 Responden Berdasarkan Tingkat Usia	36
Tabel 4.4 Indikator Peningkatan keppatuhan	39
Tabel 4.5 Indikator tingkat adopsi oleh peingguna	39
Tabel 4.6 Indikator Peningkatan kepatuhan.....	40
Tabel 4.7 Kesesuaian informasi dalam dokumen.....	40
Tabel 4.8 Peningkatan pengelolaan risiko dan keamanan	41
Tabel 4.9 Indikator kelengkapan dokumen pembayaran	41
Tabel 4.10 Indikator kelengkapan dokumen	42
Tabel 4.11 Indikator ketersediaan dokumen dalam format yang diperlukan.....	42
Tabel 4.12 Indikator validasi dan keabsahan dokumen.....	43
Tabel 4.13 Indikator pemantauan status pembayaran.	43
Tabel 4.14 Tabel Rekapitulasi data Variabel (X1).....	44
Tabel 4.15 Indikator pemantauan status dan pembayaran	45
Tabel 4.16 Indikator kesesuaian informasi dalam dokumen.....	45
Tabel 4.17 Indikator Ketersediaan Dokumen dalam Format yang Diperlukan	46
Tabel 4.18 Indikator Validitas dan Keabsahan	46
Tabel 4.19 Indikator kelengkapan dokumen	47
Tabel 4.20 Indikator ketersediaan informasi dari KSOP	47

Tabel 4.21 Indikator akses kejelasan dan pemahaman	48
Tabel 4.22 Indikator sosialisasi dan pelatihan yang diselenggarakan oleh KSOP	48
Tabel 4.23 Indikator Pembaruan Peraturan dan Kebijakan	49
Tabel 4.24 Indikator Umpan Balik dan Evaluasi yang disediakan oleh KSOP melalui e-billing penundaan kapal.....	49
Tabel 4.25 Tabel Rekapitulasi data Variabel (Y).....	50
Tabel 4.26 R Tabel.....	51
Tabel 4.27 Hasil Uji Validitas	52
Tabel 4.28 Hasil Uji Reliabilitas sistem <i>e-billing</i> (X)	53
Tabel 4.29 Hasil Uji Reliabilitas <i>clearence out</i> (Y)	54
Tabel 4.30 Hasil Uji Normalitas.....	54
Tabel 4.31 Hasil Uji Koefisien Korelasi	55
Tabel 4.31 Pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi	56
Tabel 4.33 Hasil Uji Regresi Linier Sederhana	56
Tabel 4.34 Hasil Koefisien Determinasi.....	57
Tabel 4.35 Hasil Hipotesis	58

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Alur Proses Pembayaran.....	16
Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian.....	17
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Perusahaan	37
Gambar 4.2 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	36
Gambar 4.3 Responden Berdasarkan Tingkat Usia.....	37

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Data Hasil Penelitian Variabel (X)	65
Lampiran 2 Data Hasil Penelitian Variabel (Y)	66
Lampiran 3 Distribusi Nilai rtabel Signifikansi 5% dan 1%	67
Lampiran 4 Tabel Nilai Kritis Distribusi T	68
Lampiran 5 Tampilan e-billing di inaportnert.....	69
Lampiran 6 Perubahan biaya sesuai peraturan terbaru.....	70
Lampiran 7 Kekurangan pembayaran sertifikat.....	71
Lampiran 8 PNBP Tambat	72
Lampiran 9 Bukti pembayaran PNBP	75
Lampiran 10 Berita Acara.....	76

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) merupakan salah satu sumber pendapatan penting bagi negara, khususnya dalam sektor transportasi dan pelabuhan. Pembayaran PNBP meliputi berbagai biaya yang harus dibayar oleh pemilik kapal sebelum kapal dapat keluar dari pelabuhan. Proses administrasi yang melibatkan pembayaran PNBP sering kali mempengaruhi efisiensi operasional pelabuhan, termasuk kecepatan clearance keluar kapal.

Dalam beberapa tahun terakhir, banyak instansi pemerintah dan perusahaan Pelabuhan telah beralih dari metode pembayaran tradisional ke sistem elektronik, atau e-billing, sebagai upaya untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi. Metode e-billing menawarkan berbagai keuntungan, termasuk proses pembayaran yang lebih cepat, pengurangan risiko kesalahan manusia, pencatatan yang lebih akurat.

Transparansi dan Akuntabilitas

Namun, perubahan dalam metode pembayaran ini juga membawa tantangan tersendiri. Misalnya, adaptasi teknologi oleh pengguna, integrasi sistem e-billing dengan sistem administrasi Pelabuhan yang sudah ada, dan potensi resistensi terhadap perubahan.

Sementara manfaat teoretis dari e-billing sudah banyak dibahas, dampaknya secara spesifik terhadap proses clearance kapal di Pelabuhan masih perlu diteliti lebih dalam. Kelancaran proses clearance kapal sangat penting, karena dapat mempengaruhi waktu turnaround kapal, biaya operasional, dan kepuasan pelanggan.

Oleh karena itu, penting untuk mengevaluasi seberapa efektif penerapan e-billing dalam meningkatkan kelancaran proses clearance kapal di pelabuhan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh penerapan metode e-billing terhadap proses clearance keluar kapal, dengan fokus pada waktu penyelesaian clearance, jumlah

kesalahan dalam proses pembayaran, dan dampak keseluruhan terhadap operasional pelabuhan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten mempunyai tugas Melaksanakan pemberian pelayanan lalu lintas dan angkutan laut, keamanan dan keselamatan pelayaran di perairan Pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten sebagai penyelenggaraan pelayanan masih dihadapkan pada sistem pembayaran yang belum optimal. Untuk mengatasi kondisi tersebut perlu dilakukan upaya perbaikan kualitas pelayanan secara berkesinambungan demi mewujudkan pelayanan yang prima. Pelayanan merupakan unsur yang sangat penting didalam usaha meningkatkan kepuasan pengguna jasa.

Dalam menghadapi perkembangan teknologi yang semakin pesat, maka Kementerian Keuangan tidak ketinggalan dalam memanfaatkan teknologi guna mempermudah dan mengefisienkan pekerjaan yang berhubungan dengan Pembayaran Pendapatan Nasional Bukan Pajak (PNBP) khususnya Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten. Menurut UU nomor 20 tahun 1997 tentang PNBP pasal 1 angka 1 Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) adalah seluruh penerimaan pemerintah pusat yang tidak berasal dari penerimaan perpajakan. Maka dari itulah Kementerian Keuangan mengeluarkan program baru yang memanfaatkan teknologi dengan lebih baik, yakni *e-billing*.

Pada dasarnya pelayanan ini merupakan faktor pendukung terhadap kelancaran Kegiatan kapal yang masuk dan keluar di wilayah perairan Pelabuhan Banten. Jika pelayanan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten yang diberikan memenuhi standart yang ditetapkan pemerintah, maka pengguna jasa akan merasa puas dan arus transportasi khususnya laut akan semakin lancar dan meningkat. Secara resmi memang belum dilakukan survei sejauh mana kepuasan pelanggan terhadap pelayanan jasa di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten. Namun dari penelitian dengan beberapa orang yang memerlukan jasa ini mengatakan mereka berharap agar pelayanan lebih dipercepat dan melalui prosedur yang mudah. Oleh karena itu pengukuran kepuasan akan pelayanan yang diberikan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten pada pengguna jasa harus selalu dilakukan untuk mengetahui

dan merencanakan strategi yang lebih baik di masa mendatang dan lebih meningkatkan kualitas pelayanannya agar dapat memenuhi keinginan dan kebutuhan pengguna jasa pelayaran serta untuk meminimalisasi masalah sehingga para pengguna e-billing khususnya perusahaan-perusahaan pelayaran yang sedang mengurus proses *clearance out* dapat menyelesaikan dengan cepat dan tepat waktu.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk membahas masalah tersebut dan menganalisis dengan judul penelitian

**“ANALISIS PENGARUH PENERAPAN METODE *E-BILLING*
PEMBAYARAN PNBP TERHADAP PROSES KELANCARAN *CLEARANCE*
OUT KAPAL DI MERAK”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, penulis mengidentifikasi masalah, yaitu :

1. Kesalahan perhitungan *jetty master* (master dermaga) perusahaan bongkar muat sehingga menyebabkan kelebihan dan kekurangan pembayaran
2. Kesalahan jenis pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari perusahaan agent atau Perusahaan pelayaran
3. Kurangnya pengetahuan dan kesadaran mengenai aturan baru Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) jasa laut
4. Kendala teknis yang dihadapi dalam implementasi e-billing yang mempengaruhi kelancaran proses *clearance out* kapal
5. Kendala performa *e-billing* yang dibandingkan dengan metode pembayaran konvensional dalam hal efisiensi dan efektivitas proses *clearance out* kapal

C. BATASAN MASALAH

Dalam penyusunan skripsi ini penulis akan membatasi masalah disepuluh faktor :

1. Kendala performa *e-billing* yang dibandingkan dengan metode pembayaran konvensional dalam hal efisiensi dan efektivitas proses *clearance out* kapal

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka didapatkan rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Kendala performa *e-billing* yang dibandingkan dengan metode pembayaran konvensional dalam hal efisiensi dan efektivitas proses *clearance out* kapal

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui pengaruh hubungan *system e-billing* terhadap efektifitas *clearance out* kapal

2. Manfaat Penelitian

a. Bagi pembaca

Memberikan informasi bagi setiap pembaca khususnya orang perusahaan pelayaran serta Perusahaan agent dan bongkar muat serta instansi yang terkait dengan pembayaran pnbp mengetahui permasalahan pembayaran pnbp agar disesuaikan dengan keadaan kapal yang terjadi di lapangan

b. Bagi Penulis

Sebagai bahan atau acuan untuk dapat memahami dan menerapkan ilmu pengetahuan mengenai sistem pembayaran.

c. Bagi STIP Jakarta

Agar hasil dari penelitian ini menjadi sumbangan pikiran kepada semua pihak yang memerlukan dan dapat di pergunakan sebagai bahan informasi dan di jadikan koleksi perpustakaan STIP Jakarta.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab. Bab satu dengan bab yang lainnya saling berhubungan dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung dengan lampiran-lampiran. Selanjutnya, untuk memudahkan pemahaman secara sistematis penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang penulisan judul, yang menyajikan kondisi yang ditemukan di PT Transuta Lintas Samudera (TLS) dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten sebab-sebab mengapa masalah yang dipersoalkan perlu diteliti. Kemudian penulis mengidentifikasi masalah, membatasi masalah yang disesuaikan dengan kemampuan yang dimiliki dan pengalaman yang diperoleh, dan kemudian merumuskan masalah tersebut. Selain itu terdapat tujuan dan manfaat dari peneliti skripsi ini serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikembangkan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, serta teori-teori, pengertian, dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas, selain itu terdapat kerangka pemikiran mengenai masalah yang timbul pada di PT Transuta Lintas Samudera (TLS) dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten dan disertakan juga juga bagan alur, pemikiran yang melandasi pembuatan skripsi.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada Bab III dalam penelitian ini akan membahas tentang metode penelitian yang dipergunakan penulis dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari lokasi atau tempat penelitian, metode pengumpulan data dan teknis penelitian data adalah cara yang digunakan penulis untuk mengumpulkan data sesuai tujuan

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas tentang deskripsi data dan serta analisis data pada skripsi, setelah data dan masalah ditemukan dapat dicari alternatif pemecahan masalah yang akan ditentukan kembali diEvaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah, uraian hasil penelitian dan pemecahan

masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah kendala performa e-billing pembayaran PNBPN terhadap proses clearnece out kapal

BAB V PENUTUP

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan pada bab-bab sebelumnya dan memberikan saran yang dapat dijadikan masukan dan diterima dalam pengambilan keputusan

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL

Pada bab ini peneliti membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, pendapat-pendapat para ahli untuk memudahkan dan memahami penelitian dalam skripsi diantaranya adalah :

1. *E-billing*

E-billing merupakan surat setor elektronik yang merupakan bentuk digital atau sebagai pengganti dari pengisian surat setor pajak (SSP) secara manual. Hal tersebut tercantum dalam Peraturan Direktorat Jenderal Pajak Nomor PER-26/PJ/2014, Pasal 1 ayat 1 tentang Sistem Pembayaran Pajak Secara Elektronik. Dengan demikian, para wajib pajak yang akan Melakukan proses dalam membayarkan pajaknya dapat menggunakan sistem online melalui *e-billing* ini, sebagai aplikasi untuk memperoleh kode billing yang digunakan untuk membayar pajak kepada DJP setempat. Adanya sistem *e-billing* membuat muncul rasa kemudahan dan kepuasan yang dirasakan oleh masyarakat sebagai pengguna sistem tersebut. Tujuan dari adanya rasa kemudahan dan kepuasan dalam penggunaan sistem *e-billing* diharapkan mampu untuk membuat subjek Wajib Pajak Badan yang belum memakai sistem *e-billing* dapat menggunakannya, dan dalam penggunaan sistem diharapkan mampu untuk membuat subjek Wajib Pajak Badan merasakan pembayaran yang lebih berkualitas (Yusdita, 2017).

2. Pengertian Penerimaan Negara Bukan Pajak

Pajak ialah suatu pungutan wajib dibawah perlindungan Undang-Undang dari pemegang otoritas yang berkuasa dan disetorkan secara teratur pada waktu dan wilayah tertentu, serta sebagai pengendali penggunaannya yakni pemegang kekuasaan dengan tidak perlu disertai tanggung jawab kepada pemberi pajak

yang dibuat secara langsung (Pandiangan, 2015). Jadi pajak itu, ialah suatu pungutan yang wajib bagi masyarakat untuk diberikan atau diserahkan kepada pihak yang memiliki hak otoritas seperti pemerintah daerah sekaligus pemerintah pusat, dan dilindungi hukum serta telah diatur oleh Undang-Undang yang berlaku beserta tata cara perpajakannya, tanpa secara langsung diberikan timbal balik dan juga dipergunakan oleh negara agar dapat dinikmati kembali oleh masyarakat.

Menurut UU No. 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak adalah seluruh penerimaan pemerintah pusat yang tidak berasal dari penerimaan perpajakan.

Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) merupakan lingkup yang dikelola dan dipertanggungjawabkan sehingga Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) sebagai lembaga audit yang bebas dan mandiri turut melakukan pemeriksaan atas komponen yang memengaruhi pendapatan Negara dan merupakan penerimaan Negara sesuai dengan Undang-Undang.

Jenis dan tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak diatur dalam PP No. 52 Tahun 1998 dengan menjabarkan jenis-jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak PNBP yang berlaku umum disemua Lembaga / Kementerian.

Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak meliputi :

- a. Penerimaan kembali anggaran (siswa anggaran rutin dan sisa anggaran pembangunan).
- b. Penerimaan hasil penjualan barang/kekayaan Negara.
- c. Penerimaan hasil penyewaan barang/kekayaan Negara.
- d. Penerimaan hasil penyimpanan uang Negara (jasa giro).
- e. Penerimaan ganti rugi atas kerugian Negara (tuntutan ganti rugi dan tuntutan perbendaharaan).
- f. Penerimaan denda keterlambatan penyelesaian pekerjaan pemerintah.
- g. Penerimaan dari hasil penjualan lelang.

3. *Clearance*

Menurut Purwosutjipto (2003) Clearance adalah pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan bagi kapal, sangatlah penting bagi keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang dan awaknya, dalam keagenan ada dua istilah clearance yaitu:

- a. Clearance In Clearance In adalah suatu proses untuk mendapatkan izin dari pihak instansi Pelabuhan untuk Melakukan aktivitas di wilayah Pelabuhan - Pelabuhan tersebut.
- b. Clearance Out Clearance Out adalah suatu proses untuk mendapatkan izin keluar Pelabuhan untuk melanjutkan Kegiatan pelayaran kePelabuhan berikutnya kepada pihak instansi Pelabuhan setelah menyelesaikan aktivitasnya di Pelabuhan tersebut.
- c. Menurut Widiyati dan Ridwan (2014) Clearance adalah jagaan; izin resmi yang dikeluarkan syahbandar untuk pemberangkatan kapal bila semua ongkos telah dibayar dan semua formalitas telah terpenuhi.

4. Inaportnet

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 tahun 2015 tentang Penerapan Inaportnet. Inaportnet adalah portal elektronis yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara tepat, aman, cepat netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha Pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia. Menurut Purwosutjipto. (2003) Sistem Inaportnet adalah suatu sistem pengoperasian dan pengintegrasian Kegiatan pelayanan dan perizinan (clearance) secara online dari instansi terkait (Government Agencies) yang Melaksanakan Kegiatan di pelabuhan, sehingga mampu meningkatkan kinerja Kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, mempercepat proses port clearance, sehingga memungkinkan pengiriman dokumen melalui satu gatewayportal yang dapat diakses dari lokasi atau mereka yang terkoneksi dalam sistem portnet ini. Setiap instansi terkait Melakukan transaksi clearance sesuai kewenangannya masing-masing yang dipusatkan dalam suatu sistem aplikasi. Dari pengertian dan definisi di atas penulis menyimpulkan bahwa Inaportnet adalah pelayanan terhadap keluar/masuknya kapal di Pelabuhan yang diterapkan secara online melalui sistem yang terintegrasi kepada para pengguna jasa Pelabuhan terutama terhadap perusahaan pelayaran.

5. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 36 Tahun 2012 Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Laut. Kantor KSOP mempunyai peran sebagai penegak hukum dalam bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan Pengelolaan urusan administrasi, kepegawaian keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

6. Syahbandar

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang di maksud dengan Syahbandar adalah pejabat pemerintah di Pelabuhan yang di angkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan Melakukan pengawasan terhadap di penuhiya ketentuan Peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Fungsi, Tugas, dan Kewenangan Syahbandar Syahbandar sebagai pejabat tertinggi di lingkungan kepelabuhanan tentunya memiliki kewenangan yang sangat besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia. Di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 207 Syahbandar mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan dan perlindungan maritim di pelabuhan.
- b. Membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (search and rescue) di Pelabuhan sesuai dengan ketentuan Peraturan perundangundangan.
- c. Diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran

7. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, yang dimaksud dengan Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal

yang akan berlayar. Melihat dari pengertian tersebut maka Syahbandar memiliki kewenangan untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1 menerangkan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Surat persetujuan berlayar akan dianggap tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah surat persetujuan berlayar diterbitkan, kapal tidak segera bertolak dari pelabuhan. Surat persetujuan berlayar dapat ditunda penerbitannya oleh Syahbandar apabila ternyata kapal tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau terdapat pertimbangan cuaca buruk yang dapat mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran. Dasar Hukum Surat Persetujuan Berlayar (SPB):

- a. Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- b. Keputusan Menteri Perhubungan No : PM 82 Tahun 2014 tentang Surat Persetujuan Berlayar.
- c. PP No. 51 tahun 2002 tentang perkapalan pasal 7
- d. Surat keputusan DIRJENLA No. PY 66/1/2002
- e. Surat keputusan DIRJENLA No. PY 65/1/1986
- f. Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974

8. Jetty Master (master dermaga)

Seorang jetty master adalah individu yang bertanggung jawab atas pengelolaan operasional dan keamanan di sebuah jetty atau dermaga di pelabuhan. beberapa tugas yang biasanya menjadi tanggung jawab seorang jetty master:

- a. **Koordinasi Kedatangan dan Keberangkatan Kapal:** Jetty master bertanggung jawab untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal di jetty. Mereka harus memastikan bahwa kapal-kapal tiba dan berangkat sesuai jadwal yang telah ditentukan.
- b. **Keselamatan:** Salah satu tugas utama seorang jetty master adalah menjaga keselamatan operasi di jetty. Mereka harus memastikan bahwa kapal-kapal berlabuh dan berangkat dengan aman, dan bahwa semua prosedur keselamatan diikuti dengan ketat.
- c. **Penanganan Kapal:** Jetty master bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal-kapal berlabuh dan berangkat dengan benar. Mereka juga mungkin terlibat dalam penanganan kapal selama proses bongkar muat.

- d. **Pemeliharaan Jetty:** Jetty master harus memastikan bahwa jetty tetap dalam kondisi baik dan siap digunakan setiap saat. Mereka harus mengawasi pemeliharaan rutin dan perbaikan yang diperlukan.
- e. **Koordinasi dengan Pihak Berwenang:** Jetty master harus bekerja sama dengan otoritas Pelabuhan dan pihak berwenang lainnya untuk memastikan bahwa semua Kegiatan di jetty sesuai dengan regulasi dan standar keselamatan.
- f. **Komunikasi dengan Kapten Kapal:** Jetty master harus berkomunikasi dengan kapten kapal untuk memberikan informasi tentang kondisi di jetty, cuaca, atau perubahan jadwal.
- g. **Penanganan Darurat:** Dalam situasi darurat seperti kecelakaan atau kebakaran, jetty master harus memiliki peran penting dalam menyelamatkan awak kapal dan mengkoordinasikan respons darurat.
- h. **Pelaporan:** Jetty master biasanya bertanggung jawab untuk menyusun laporan tentang aktivitas di jetty, termasuk kedatangan dan keberangkatan kapal, masalah keselamatan, dan pemeliharaan

9. Keagenan

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (agent) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (principal) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. (R.P.Suyono, 201 :223) Menurut Suwarno. (2011 :128), pengertian perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lainlain yang Melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk Kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu Pelabuhan asal (muat) ke Pelabuhan tujuan

10. Pelayanan Pelabuhan

Pelayanan saat kapal beroperasi harus membayar jasa Pelabuhan (Port Terminal Operation III:Dwi Anggono) jasa tersebut antara lain :

a. Jasa Labuh

Setiap kapal yang menggunakan perairan Pelabuhan untuk berlabuhan dikenakan ketentuan jasa labuh.

b. Jasa Tambat

Setiap kapal yang berlabuh di Pelabuhan Indonesia dan sedang melakukan kegiatan, kecuali kapal perang dan kapal pemerintah Indonesia akan dikenakan jasa tambat.

c. Jasa Pemanduan

Setiap kapal berukuran tonase kotor GT 500 atau lebih yang berlayar dalam perairan Pelabuhan waktu masuk, keluar atau pindah tambatan wajib mempergunakan pandu.

d. Jasa Tunda

Melihat terbatasnya kemampuan mesin kapal, kepadatan lalu lintas, arus, cuaca, kedalaman serta luas alur/kolam, dan kemampuan gerak kapal, apabila kapal hendak masuk dan sandar dikolam Pelabuhan harus mempergunakan kapal tunda dan kapal kecil

B. TEORI

Tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak sudah dijelaskan dan diatur dalam Undang-Undang No. 20 Tahun 1997 Pasal 3 ayat 1 yang berbunyi:

“Tarif atas jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak ditetapkan dengan memperhatikan dampak pengenaan terhadap masyarakat dan Kegiatan usahanya, biaya penyelenggaraan Kegiatan Pemerintah sehubungan dengan jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang bersangkutan, dan aspek keadilan dalam pengenaan beban kepada masyarakat.” Dalam hal ini pembayaran yang masuk dalam pungutan Penerimaan Negara Bukan Pajak sebagai kewajiban yang harus dipenuhi untuk melaksanakan *Clearance out* kapal adalah pembayaran *VTS (VesselTraffic Service)*, Labuh dan Rambu. *VTS (VesselTraffic Service)* adalah *shore based system* yang berfungsi membantu memberikan informasi dan pesan untuk kapal-kapal, seperti posisi kapal-

kapal lain yang melewati lalu lintas atau pesan peringatan mengenai bahaya navigasi dan meteorologi, serta untuk mengatur lalu lintas kapal yang luas dalam suatu Pelabuhan atau perairan tertentu. Labuh adalah pada saat posisi kapal yang melego, jangkar disekitar wilayah pelabuhan, sebelum bersandar di dermaga. Rambu adalah alat pembantu navigasi yang sangat penting bagi para navigator untuk memasuki wilayah perairan suatu pelabuhan.

Berikut adalah daftar tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak PNBP yang menjadi kewajiban apabila akan Melakukan pengurusan dokumen Surat Persetujuan Berlayar (SPB) :

a. Jasa labuh

Tabel 2.1

Kapal yang melaksanakan Kegiatan di Pelabuhan Uum dan Melaksanakan Kegiatan Niaga

NO	Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak	Satuan	Tarif
1	Kapal Angkutan Luar Negeri	Per GT per kunjungan	USD 0.110
2	Kapal Angkutan Dalam Negeri	Per GT per kunjungan	Rp. 87.00

Sumber : Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2015

Tabel 2.2

Kapal yang Melaksanakan Kegiatan di Pelabuhan Umum dan Tidak Melaksanakan Kegiatan Niaga

No	Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak	Satuan	Tarif
1	Kapal Angkutan Laut Luar Negeri	Per GT per kunjungan	USD 0.055
2	Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri	Per GT per kunjungan	Rp. 43.00
3	Kapal Pelayaran Rakyat/Kapal Perintis	Per GT per kunjungan	Rp. 23.00

Sumber : Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2015

Tabel 2.3

Kapal yang Melakukan Kegiatan di Terminal untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

No	Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak	Satuan	Tarif
1	Kapal Angkutan Laut Luar Negeri	Per GT per kunjungan	USD 0.110
2	Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri	Per GT per kunjungan	Rp. 87.00

Sumber : Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2015

b. Pelayanan VesselTraffic Service (VTS)

Tabel 2.4

Tarif VesselTraffic Service (VTS)

NO	Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak	Satuan	Tarif
1	Angkutan Laut Luar Negeri : a. Untuk kapal hingga 5000 GT b. Untuk kapal diatas 5000 GT - 10000 GT c. Untuk kapal diatas 10000 GT	Per kapal Per kapal Per kapal	USD 20 USD 25 USD 30
2	Angkutan Laut Dalam Negeri : a. Untuk kapal hingga 300 GT b. Untuk kapal diatas 300 GT – 1000 GT c. Untuk kapal diatas 1000 GT – 3000 GT d. Untuk kapal diatas 3000 GT – 5000 GT e. Untuk kapal diatas 5000 GT – 10000 GT f. Untuk kapal diatas 10000 GT	Per kapal Per kapal Per kapal Per kapal Per kapal Per kapal	Rp. 75.000,00 Rp. 100.000,00 Rp. 125.000,00 Rp. 150.000,00 Rp. 175.000,00 Rp. 200.000,00

Sumber : Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2015

c. Jasa Penggunaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) / Uang Rambu

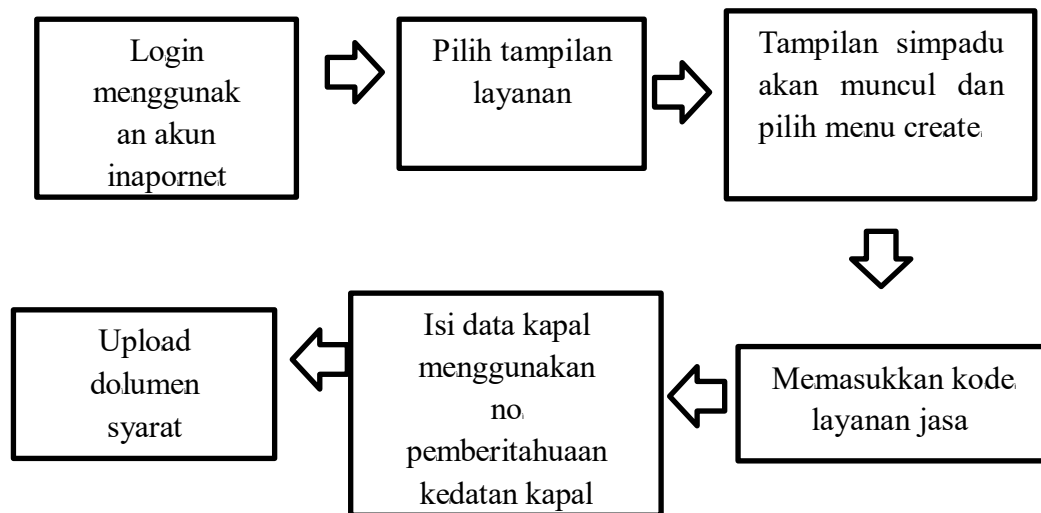
Tabel 2.5

Tarif Uang Rambu

No.	Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak	Satuan	Tarif
1	Kapal Angkutan Laut Luar Negeri	Per GT Per 30 hari	USD 0.034
2	Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri	Per GT Per 30 hari	Rp. 250,00
3	Kapal Pelayaran Rakyat/Kapal Perintis	Per GT Per 30 hari	Rp. 250,00
4	Kapal Angkutan Penyebrangan Dalam Negeri	Per GT Per 30 hari	Rp. 250,00

Cara Pembayaran dengan *E-billing* dan Kode *Billing*

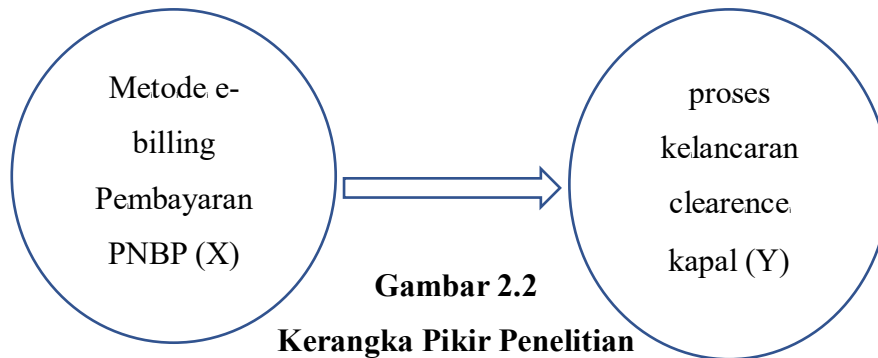
Alur Proses Pembayaran PNB



Gambar 2.1
Alur Proses Pembayaran

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Adapun kerangka berpikir dari penelitian dapat dijabarkan sebagai berikut:



Pada Gambar 2.1 diatas dapat diketahui bahwa Variabel metode e-billing pembayaran PNBP memiliki pengaruh proses kelancaran clearance kapal

Membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang masih menjadi pembahasan pokok-pokok mengenai masalah skripsi ini. Banyaknya Kegiatan keluar masuk kapal di wilayah KSOP Kelas 1 Banten sehingga menyebabkan semakin banyaknya pula Kegiatan

di KSOP Kelas 1 Banten. Ada beberapa penyebab yang membuat pelayanan jasa untuk pelayanan *e-billing* ini kurang optimal, yakni lamanya waktu tunggu untuk bisa mendapatkan kode *billing* guna pembayaran PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) untuk keperluan *clearance out* kapal, sehingga ada beberapa saran sebagai upaya yang harus ditempuh guna memaksimalkan kinerja pelayanan tersebut. Upaya yang bisa dilakukan antara lain menambah fasilitas yang menunjang pekerjaan berupa komputer untuk menghadapi banyaknya perusahaan pelayaran yang akan Melakukan *clearance out* ataupun membayar biaya-biaya lain untuk keperluan jasa keagenan, selanjutnya adalah menambah sumber daya manusia yang melayani pembuatan kode *billing* serta pencetakan kuitansi pembayarannya. Karena lamanya waktu tunggu untuk mendapatkan kode *billing* sering kali menjadi salah satu penghambat proses *clearance out* kapal.

Dengan usaha dalam Peningkatan pelayanan jasa yang dilakukan, diharapkan KSOP Kelas 1 Banten dapat meningkatkan kinerja para pegawai agar KSOP Kelas 1 Banten menjadi lebih baik dari sebelumnya, sehingga pengguna jasa seperti perusahaan pelayaran yang banyak bergerak dibidang keagenan dapat menerima pelayanan yang maksimal dan cepat. Karena peran KSOP Kelas 1 Banten yang sangat penting dalam proses keluar masuk kapal maka sudah selayaknya KSOP Kelas 1 Banten memberikan pelayanan yang prima kepada para pengguna jasa

D. HIPOTESIS

Dalam Melakukan suatu penelitian, Hipotesis merupakan sebuah komponen penting dalam suatu penelitian. Menurut Rogers (1966), Hipotesis adalah dugaan tentatif tunggal digunakan menyusun teori atau eksperimen dan diuji. Creswell & Creswell (2018) berpendapat bahwa Hipotesis adalah pernyataan formal menyajikan hubungan yang diharapkan antara Variabel independen dan Variabel dependen. Selain itu, Abdullah (2015) juga berpendapat bahwa Hipotesis adalah jawaban sementara yang hendak diuji kebenarannya melalui penelitian. Berdasarkan definisi dari pendapat para ahli, dapat ditarik kesimpulan bahwa Hipotesis adalah dugaan sementara dari hubungan antar Variabel yang hendak diuji kebenarannya melalui sebuah penelitian. Berdasarkan kerangka pemikiran yang telah dipaparkan oleh peneliti diatas, maka peneliti merumuskan Hipotesis terkait topik yang dibahas. Adapun dugaan sementara tersebut antara lain sebagai berikut:

- a. Ho: Diduga Variabel sistem e-billing tidak berpengaruh terhadap kelancaran clearence out kapal
- b. Ha: Diduga Variabel sistem e-billing berpengaruh terhadap kelancaran clearence out

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat penulis Melakukan praktik darat di PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak sebagai perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk persyaratan pemenuhan program Diploma IV Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran yang ditempuh penulis terhitung dari tanggal Agustus 2022 sampai dengan tanggal Agustus 2023.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang diambil oleh penulis adalah PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak yang merupakan perusahaan pelayaran dibidang jasa keagenan kapal. Berikut data-data perusahaan :

Nama Perusahaan : PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak

Alamat : Perum Metro. Cilegon cluster Royal Garden Blok Q.13 No.11
Masigit Purwakarta Cilegon Banten 42433.

Telepon : +62 254 8484406

Fax : +62 254 8484406

Email : tlsmerak@gmail.com

B. METODE PENDEKATAN

Penelitian kuantitatif adalah jenis penelitian yang menghasilkan temuan- temuan baru yang dapat dicapai (diperoleh) dengan menggunakan prosedur- prosedur secara statistik atau cara lainnya dari suatu kuantifikasi (pengukuran). Dalam pendekatan kuantitatif, hakikat hubungan diantara Variabel–Variabel selanjutnya akan dianalisis dengan alat uji statistik serta menggunakan teori yang objektif (I Made Laut Mertha Jaya, 2020). Berdasarkan literatur Metodologi Penelitian Kuantitatif, Metode

kuantitatif merupakan Kegiatan pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data berdasarkan jumlah atau banyaknya yang dilakukan secara objektif untuk memecahkan suatu persoalan atau menguji suatu Hipotesis untuk mengembangkan prinsip-prinsip umum (Duli N, 2019).

Menurut (Sugiyono, 2017) data kuantitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan data konkret, data penelitian berupa angka-angka yang akan diukur menggunakan statistik sebagai alat uji penghitungan, berkaitan dengan masalah yang diteliti untuk menghasilkan suatu kesimpulan. Berdasarkan pengertian tersebut, maka menurut penulis metode pendekatan yang akan digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif ini berfungsi untuk memahami konteks sosial secara lebih luas dan mendalam dengan menggunakan pengembangan deskriptif, artinya penulis mencoba menggambarkan potret permasalahan yang ada di lapangan serta menyajikannya dalam bentuk data yang valid. Berdasarkan literatur yang telah dipaparkan sebelumnya, maka metode pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif ini berfungsi untuk memahami konteks sosial secara lebih luas dan mendalam dengan menggunakan pengembangan deskriptif. Pada penelitian ini peneliti menggambarkan potret permasalahan yang ada di lapangan pada saat Kegiatan pemabayar Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) untuk meningkatkan clearance out kapal

C. SUMBER DATA

Data adalah informasi yang digunakan dalam penelitian agar dapat memberikan gambaran objek yang diteliti, sehingga persoalan yang diteliti dapat dibahas. Dalam penelitian ini data yang diperoleh dan dianalisis berupa data primer dan data sekunder, yaitu sebagai berikut :

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, 2017) Sumber data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Pada penelitian ini peneliti melakukan sebuah kuisisioner terhadap Perusahaan pelayaran dan agen kapal yang ada di Merak

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah sebuah data yang sudah jadi yang diperoleh dari membaca berbagai macam literatur ilmiah yang mempunyai hubungan erat dengan objek penelitian yaitu penerapan metode e-billing terhadap proses kelancaran clearance out kapal

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Untuk mendapatkan data dalam membahas dan meneliti suatu masalah dalam skripsi ini, penulis Melakukan penelitian dengan menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Observasi

Observasi atau pengamatan meliputi Kegiatan pemusatan perhatian terhadap sesuatu objek dengan menggunakan seluruh alat indra, yang meliputi indra penglihatan, penciuman, pendengaran, peraba dan pengecap. Dan yang dilakukan ini disebut pengamatan langsung. (Arikunto, 2010)

Penulis menggunakan metode penelitian dengan alat panca indra sebagai media untuk mendapatkan data yang diperlukan secara langsung di lapangan. Penulis Melakukan observasi langsung di PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak pada saat Praktik Darat guna mengamati situasi dan kondisi yang sebenarnya.

2. Dokumentasi

Dokumentasi berasal dari kata dokumen yang artinya barang-barang tertulis. Di dalam Melaksanakan metode dokumentasi peneliti menyelidiki benda- benda tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen, Peraturan-Peraturan, notulen rapat, catatan harian, dan sebagainya. (Arikunto, 2010)

Penulis Melakukan pengumpulan data dengan cara membaca dan mempelajari dokumen yang berkaitan dengan masalah yang terdapat pada perusahaan keagenan dan perusahaan pelayaran yang di Merak. Dokumen yang diamati antara lain dokumen pembayaran e-billing serta perusahaan yang belum melunasi pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak.

3. Studi Pustaka

Teknik pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti dari buku-buku dan internet atau referensi mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Tujuan dari teknik ini adalah untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan jalan membaca buku-buku termasuk Peraturan dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

4. Kuesioner

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. (Sugiyono, 2013)

Pada penelitian ini penulis membagikan kuesioner kepada pengguna jasa keagenan di Merak. Pertanyaan tersebut dapat diberikan secara langsung atau melalui media internet. Di dalam kuesioner tersebut penulis memberikan 2 bagian pertanyaan yaitu :

- a. berisikan pertanyaan mengenai Variabel pembayaran PNBP sistem e-billing
- b. pertanyaan mengenai Variabel konsistensi clearance out kapal

Adapun Indikator Variabel penelitian yang digunakan oleh peneliti disajikan dalam Tabel sebagai berikut :

Tabel 3. 1
Indikator dan Variabel Penelitian

Variabel Penelitian	Sub Variabel Penelitian	Indikator
Variabel Bebas (X) Sistem e-billing	<i>Product / Produk</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan efisiensi administrasi 2. Tingkat adopsi oleh pengguna 3. Peningkatan kepatuhan 4. Peningkatan transparansi dan akuntabilitas 5. Peningkatan pengelolaan risiko dan keamanan
	<i>Promotion / Promosi</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tingkat kesadaran 2. Peningkatan pendaftaran pengguna 3. Tingkat kontribusi 4. Partisipasi aktif 5. Tingkat retensi
Variabel Terikat (Y) KELANCARAN Clearance out KAPAL	Kesiapan Kapal untuk Berangkat (Y)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kelengkapan dokumen Pembayaran 2. Kesesuaian Informasi dalam Dokumen 3. Ketersediaan Dokumen dalam Format yang Diperlukan 4. Validitas dan Keabsahan Dokumen 5. Pemantauan Status Pembayaran 6. Ketersediaan Informasi dari KSOP 7. akses, kejelasan, dan pemahaman 8. sosialisasi dan pelatihan yang diselenggarakan oleh KSOP 9. Pembaruan Peraturan dan Kebijakan

		10. Umpan Balik dan Evaluasi yang disediakan oleh KSOP melalui e-billing
--	--	--

Masing-masing pertanyaan akan diberikan setiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilai berdasarkan skala Likert. Skala Likert untuk mengukur pendapat sekelompok orang mengenai fenomena sosial. (Sugiyono, 2013)

Tabel 3.2

Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert

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

Dalam mengukur Penilaian jawaban dari Responden dapat menggunakan rumus Penilaian interval kelas rata-rata sebagai berikut :

$$P = \frac{\text{Rentang}}{\text{Banyak Kelas Interval}} \dots\dots\dots (3.1)$$

Keterangan :

Rentang = Nilai Tertinggi – Nilai Terendah Banyak Kelas Interval = 5

Berdasarkan rumus di atas, maka dapat dihitung Panjang Kelas Interval sebagai

berikut : $P = \frac{5-1}{5} = 0,8 \approx 1$

Berikut keterangan interval rata-rata jawaban Responden disajikan dalam Tabelberikut :

Tabel 3.3

Tabel Interval Rata-rata Jawaban Responden (Sugiyono,2013)

Interval	Keterangan
4,20 – 5,00	Sangat Baik (SB)
3,40 – 4,19	Baik (B)
2,60 – 3,39	Kurang Baik (KB)
1,80 -2,59	Tidak Baik (TB)

1,00 – 1,79	Sangat Tidak Baik (STB)
-------------	-------------------------

E. POPULASI, SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi

Populasi dalam suatu penelitian merupakan sekumpulan objek yang dapat dijadikan sumber penelitian yang berbentuk benda-benda, manusia ataupun peristiwa yang terjadi sebagai objek atau sasaran penelitian. Menurut Sugiyono (2018:117) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk mempelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Populasi pada penelitian ini adalah sebanyak 35 perwakilan agen kapal dan Perusahaan pelayaran.

2. Sampel

Sampel Menurut Sugiyono (2018:118) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sedangkan ukuran sampel merupakan suatu langkah untuk menentukan besarnya sampel yang diambil dalam melaksanakan suatu penelitian. Sampel yang digunakan untuk menentukan jumlah banyaknya populasi yaitu sampling jenuh karena sampling jenuh itu merupakan semua anggota populasi dijadikan sampel dan data yang diambil merupakan pihak 35 agen kapal dan Perusahaan pelayaran.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Metode penelitian ini menggunakan analisis kuantitatif dengan Melakukan pengelolaan terhadap data yang diteliti. Pengolahan data ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh dan hubungan bauran pemasaran yang diberikan oleh PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak terhadap Kepuasan Menggunakan Keagenan Kapal.

Terdapat 2 (dua) Variabel dalam penelitian ini yaitu :

1. Variabel Bebas (*Independent Variable*)

Merupakan Variabel yang dalam pola hubungannya menjadi sebab perubahan yang akan mempengaruhi secara positif ataupun negatif Variabel terikat.

Variabel Bebas (X) = sistem pembayaran PNPB menggunakan e-billing

2. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Merupakan Variabel yang dalam pola hubungannya dipengaruhi oleh Variabel

bebas.

Variable Terikat (Y) = kelancaran terhadap clearance out kapal

Teknik menganalisis data ini berdasarkan pada kekuatan hubungan antara dua Variabel yang dianalisa sehingga besar keterkaitan Variabel tersebut dapat diketahui.

Teknik menganalisis data dengan cara:

a. Uji Validitas

Uji validitas untuk mengukur sah atau tidaknya suatu kuesioner, suatu kuesioner dikatakan valid jika pernyataan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. (Ghozali, 2011)

Dalam penelitian ini pengujian validasi dilakukan dengan menggunakan Korelasi *Pearson* (SPSS versi 25). Dalam menentukan suatu kuesioner valid atau tidak terdapat dua cara :

- 1) Apabila nilai signifikansi < 0.05 , maka pernyataan kuesioner tersebut dinyatakan valid dan sebaliknya apabila nilai signifikansi > 0.05 , maka dinyatakan tidak valid.
- 2) Apabila nilai r hitung $> r$ tabel, maka pernyataan kuesioner tersebut dinyatakan valid dan sebaliknya apabila nilai r hitung $< r$ tabel, maka dinyatakan tidak valid.

Untuk mendapatkan r Tabel adalah dengan *degree of freedom* (df) = $n - 2$ (n = jumlah sampel). Sehingga besarnya (df) = $35 - 2 = 33$, dengan taraf signifikan 5%. Dengan kriteria pengujian uji validitas adalah sebagai berikut :

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

Keterangan :

r_{xy} = Koefisien korelasi pearson

Σxy = Jumlah perkalian variabel X dan Y

ΣX = Jumlah nilai variabel X

ΣY = Jumlah nilai variabel Y

ΣX^2 = Jumlah pangkat dua nilai variabel nilai X

ΣY^2 = Jumlah pangkat dua nilai variabel Y

n = Banyaknya sampel

b. Uji Reabilitas Cronbach Alpha

Reabilitas menunjukkan sejauhmana hasil pengukuran dengan alat tersebut dapat dipercaya. Hasil pengukuran harus reliabel dalam artian harus memiliki tingkat konsistensi dan kemantapan. (Suryabrata, 2004)

Kuesioner dikatakan reliabel jika nilai *Cronbach alpha* > 0.6 (Sujarweni, 2014)., Untuk mengetahui tingkat rabilitas masing-masing item kuesioner maka dilakukan pengujian menggunakan komputer dengan program SPSS V.25 pada rumus analisis reabilitas *Cronbach alpha*.

c. Analisa Koefisien Korelasi

Analisa Koefisien Korelasi dignakan untuk mencari hubungan antara Variabel bebas (yang dinyatakan dalam X_1, X_2, X_3, X_4) dan Variabel terikat (yang dinyatakan dalam Y). (Sugiyono, 2013)

Besarnya r dapat dinyatakan dengan $-1 < r < 1$ yang artinya:

- 1) Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara Variabel X dan Variabel Y, dimana hubungan itu sangat kuat dan positif.
- 2) Bila $r = 0$, maka tidak ada hubungan antara Variabel X dan Y atau dapat dikatakan hubungannya sangat lemah.
- 3) Bila $r = -1$, maka ada hubungan antara Variabel X dan Y, dimana hubungan itu sangat kuat dan negatif.

Tabel 3. 4
Hubungan Inteirval Koefisien Korelasi

No	Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
1	0.00 – 0.199	Sangat Rendah
2	0.20 – 0.399	Rendah
3	0.40 – 0.599	Sedang
4	0.60 – 0.799	Kuat
5	0.80 – 1.000	Sangat Kuat

(Sugiyono, 2013)

d. Uji regresi Linier Sederhana.

Persamaan regresi bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya kelinearan

antara Variabel bebas (X_1) terhadap Variabel terikat (Y), X_2 terhadap Variabel terikat (Y), X_3 terhadap Variabel terikat (Y), X_4 terhadap Variabel terikat (Y).
 Persamaan Regresi Linier Sederhana dinyatakan dalam bentuk :

$$Y = a + bX \dots\dots\dots (3.2)$$

Y = subjek Variabel terikat yang diproyeksikan

X = variable bebas yang mempunyai nilai tertentu untuk diprediksi

a = nilai konstanta dari Y jika X = 0

b = nilai arah sebagai penentu ramalan (prediksi) yang menunjukkan nilai Peningkatan (+) atau nilai penurunan (-) Variabel Y

e. Analisa Regresi Berganda

Korelasi berganda (*multiple correlation*) merupakan angka yang menunjukkan arah dan kuatnya hubungan dua Variabel *independent* secara bersama-sama atau lebih dengan satu Variabel *dependent*. (Sugiyono, 2015)

Analisis ini untuk mengetahui hubungan Variabel X_1 (*Product*), X_2 (*Place*), X_3 (*Promotion*), X_4 (*Price*) dan Variabel Y (Kepuasan Menggunakan Keagenan Kapal).

Langkah-langkahnya sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 \dots\dots\dots (3.3)$$

Keterangan :

Y = Variabel terikat (kepuasan menggunakan keagenan kapal) a = konstanta

$b_1b_2b_3b_4$ = Koefisien regresi

X_1 = Variabel bebas 1 (*product*)

X_2 = Variabel bebas 2 (*place*)

X_3 = Variabel bebas 3 (*promotion*)

X_4 = Variabel bebas 4 (*price*)

f. Analisa Koefisien Determinasi Penentu

Analisa ini digunakan untuk menentukan besarnya kontribusi Variabel X

$$KP = r^2 \times 100\% \dots\dots\dots (3.4)$$

terhadap Variabel Y dalam satuan persen. Berikut persamaan tersebut :

(Sugiyono, 2013) Keterangan :

KP = Koefisien Penentu r = Koefisien Korelasi

g. Uji Hipotesis

Untuk menguji signifikansi Koefisien Korelasi yaitu hubungan yang ditemukan berlaku untuk keseluruhan populasi maka perlu diuji signifikansi dengan uji signifikansi Korelasi uji t, uji f dan uji signifikansi sebagai berikut:

1) Uji t

Uji t dilakukan untuk menguji signifikansi Koefisien Korelasi Variabel bebas dengan Variabel terikat. Apakah Variabel tersebut memiliki pengaruh yang berarti terhadap Variabel atau tidak. (Sugiyono, 2013)

Rumus t hitung yaitu :

$$T \text{ hitung} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} \dots\dots\dots (3.5)$$

(Sugiyono, 2013) Keterangan :

r = Korelasi

n = banyaknya sampel

t = tingkat signifikansi t hitung yang selanjutnya dibandingkan dengan t Tabel

Terlebih dahulu menentukan taraf signifikansi sebesar ($\alpha = 0,05$), kemudian mencari t Tabel dengan derajat kebebasan (dk) = n-2, dengan ketentuan sebagai berikut :

- a) Jika t hitung < t Tabel, maka H_0 diterima dan H_a ditolak yang artinya tidak terdapat hubungan antara Variabel bebas dengan terikat.
- b) Jika t hitung > t Tabel, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, yang artinya terdapat hubungan antara Variabel bebas dengan Variabel terikat.

2) Uji f

Uji f ditujukan untuk menguji signifikansi Koefisien Korelasi berganda seberapa kuat hubungan Variabel terikat secara bersamaan.

(Sugiyono, 2013)

Nilai f hitung kemudian dibandingkan dengan f Tabel dengan $df_1 = k - 1$ dan $df_2 = n - k$, dengan ketentuan sebagai berikut :

- a) Jika $f_{hitung} < f_{Tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak artinya tidak signifikan,
- b) Jika $f_{hitung} > f_{Tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima artinya signifikan.

Tingkat signifikan yang digunakan oleh penulis adalah 0,05 yang artinya bahwa periset mempunyai 5% kesempatan untuk membuat keputusan yang salah mengenai penolakan H_0 atau menerima H_a . Penetapan tingkat atau taraf signifikansi tergantung pada jumlah kesalahan periset yang bisa diterima. (Rakhmat, 200) BAB IV

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1. DESKRIPSI DATA

Informasi mengenai Perusahaan

PT. RADIANT JAYA SAMUDERA Cilegon merupakan perusahaan pelayaran yang didirikan pada tahun 2023 untuk menawarkan jasa yang berkaitan dengan transportasi laut serta pelayaran dan pengantaran barang baik dalam negeri maupun internasional (ekspor dan impor). PT. RADIANT JAYA SAMUDERA Cilegon merupakan perusahaan yang berdedikasi dan mempunyai kemampuan untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada seluruh mitra usaha dalam Melaksanakan kerjasama dengan pemerintah, industri dan perusahaan mitra usaha yang berkaitan dengan transportasi laut.

Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran akan terus berupaya meningkatkan kompetensi, mengikuti perkembangan teknologi. Pengalaman sebagai cadet di PT. RADIANT JAYA SAMUDERA Cilegon dapat dicapai melalui pemahaman kebutuhan, keinginan dan cara pandang masing-masing mitra, yang dimaksudkan untuk memberikan pelayanan yang berkualitas, tepat waktu dan sesuai dengan anggaran yang tersedia. Nilai dari layanan tersebut dapat dicapai dengan menerapkan pendekatan personal dalam membantu mitra bisnis untuk menentukan kebutuhannya dan memberikan solusi terbaik. Sebagai penyedia jasa pelayaran PT. RADIANT JAYA SAMUDERA Cilegon telah membangun dan memelihara hubungan baik dengan Pemerintah Perhubungan Laut Merak, bea cukai, karantina, Surveyor dan pemerintah serta Imigrasi dan pihak terkait lainnya. Didukung oleh staf yang berpengalaman, dan hubungan baik dengan seluruh perusahaan pelayaran di Merak pada khususnya. Pelayanan kami meliputi Jasa Keagenan, Forwarding, angkutan laut dalam negeri, penanganan barang ekspor dan impor serta pergudangan.

a. Visi Dan Misi

PT. RADIANT JAYA SAMUDERA Cilegon fokus mencapai misi dan visi dalam memberikan pelayanan pelayaran yang aman, cepat dan efisien, dengan mengedepankan delapan prioritas utama:

- 1) Tepat waktu
- 2) Integritas
- 3) Dapat dipercaya
- 4) Kompetensi
- 5) Kepuasan
- 6) Inovasi
- 7) Hubungan
- 8) Kreativitas

Visi dan misi PT. RADIANT JAYA SAMUDERA adalah sebagai berikut:

1) Visi

- a) Menjadi perusahaan pelayaran terkemuka dan penyedia jasa pelayaran transportasi laut terpadu, terluas dan terbaik di Batam - Indonesia.
- b) Perusahaan pelayaran yang dapat diandalkan, dapat memberikan kualitas pelayanan yang memuaskan dan dapat diandalkan setiap saat, dalam segala bidang dan dalam segala situasi.
- c) Perusahaan yang mempunyai keunggulan kompetitif dalam bisnis Keagenan Pelayaran, Forwarder dan Ekspedisi.

2) Misi

Mengelola bisnis secara totalitas, didukung oleh sumber daya manusia yang profesional, sistem operasional yang efisien, serta penggunaan IT yang tepat dan terukur.

- a) Meningkatkan nilai perusahaan yang dibangun melalui kreativitas, inovasi dan kompetensi sumber daya manusia.
- b) Mengembangkan bisnis dengan mengutamakan kerjasama solusi, baik dengan unit kerja internal, maupun dengan mitra eksternal.
- c) Membangun jaringan bisnis secara fokus dengan mempertimbangkan prinsip sekuensial dan paralel.
- d) Memberikan pelayanan/Service prima dengan harga bersaing.

- e) Memberikan pelayanan yang kompetitif dalam bidang usaha Ekspedisi (Customs Clearance Trucking & Delivery) untuk Customer/Perusahaan.
- f) Memberikan kontribusi yang optimal kepada Pelanggan/Perusahaan, Negara, Karyawan dan Lingkungan.

b. Struktur Organisasi Perusahaan Radiant Jaya Samudera



Gambar 4.1

Struktur Organisasi Perusahaan

Tugas Direktur Perusahaan

- 1) Mengelola bisnis dan menyusun strategi bisnis untuk kemajuan perusahaan
- 2) Melakukan Evaluasi terhadap kinerja karyawan di perusahaan sehingga seluruh kinerja karyawan bisa ditingkatkan atau dipertahankan.
- 3) Menentukan dan memilih staf-staf yang membantu dalam perusahaan.
- 4) Menyetujui anggaran belanja perusahaan
- 5) Mengirim laporan secara rutin ke para pemegang saham
- 6) Melakukan pengadaan rapat dengan semua jajaran pada perusahaan tersebut

Tugas Dewan Komisaris

- 1) Mematuhi Anggaran Dasar dan Peraturan perundang-undangan serta prinsip-prinsip profesionalisme, efisiensi, transparansi, kemandirian,

akuntabilitas, pertanggungjawaban, serta kewajaran;

- 2) Beritikad baik, penuh kehati-hatian dan bertanggung-jawab dalam menjalankan tugas pengawasan dan pemberian nasihat kepada Direksi untuk Kepentingan Perseroan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perseroan

Tugas Sekretaris

- 1) Bertanggung jawab terhadap kinerja keuangan sebuah perusahaan
- 2) Bertanggung jawab membuat laporan rutin keuangan perusahaan
- 3) Mengawasi laporan keuangan perusahaan dari seluruh divisi
- 4) Menyusun strategi dan meningkatkan pertumbuhan keuangan perusahaan
- 5) Meminimalisir resiko keuangan yang dapat merugikan perusahaan
- 6) Melihat peluang perusahaan untuk mencapai keuntungan

Tugas Kepala Operasional dan Staff Operasional

- 1) bertanggungjawab untuk berkoordinasi dan mengawasi jalannya operasional perusahaan di lapangan
- 2) bertanggungjawab untuk berkomunikasi dan berkoordinasi dengan pemilik kapal, penerima atau pemilik barang serta otoritas Pelabuhan setempat
- 3) bertanggungjawab terhadap kepuasan pelayanan pelanggan
- 4) bertanggungjawab untuk memantau serta memastikan prosedur-prosedur operasional bekerja dengan baik

2. Karakteristik Responden

Tabel 4.1
Responden Berdasarkan Email dan Nama

No	Nama	Nama Perusahaan
1	Zuhri	PT. REKSA SARANA SAGARA
2	Rizki	PT. RIZKIA ARMADA NUSANTARA
3	Anwar Irawan	PT. PENASCOP MARITIM INDONESIA

4	Nurdin	PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT
5	Roni Firmansyah	PT. SAMUDERA INDONESIA TBK
6	Ananto	PT. KARANA LINE
7	Sarmadi	PT. PANCARAN SAMUDERA TRANSPORT
8	Agus Kuncoro	PT. ADMIRAL LINES
9	Danu cahyono	PT. BINTANG SAMUDRA UTAMA
10	Maulana	Pt. TRANSUTA LINTAS SAMUDERA
11	ANGGUN	PT PELAYARAN EKANURI INDRA PRATAMA
12	Rido	PT PELAYARAN SEA ASIH LINES
13	DANIA	PT BAHARI EKA NUSANTARA
14	Himawan	PT GESURI LLOYD
15	Gunawam	PT SERASI SHIPPING INDONESIA
16	Zulkifli	PT BAHTERA MARINA PERKASA
17	Yudhi	PT BERKAH TATA BARUNA
18	Sania	PT CAHAYA LAUTAN NIAGA
19	Zikri	PT PELAYARAN JATARIM BINAU LINES
20	Syafa	PT BAHARI SANDI PRATAMA
21	Daniati	PT SAMUDRA ENERGI TANGGUH
22	Danu Handoko	PT TRI ELANGJAYA MARITIM
23	Rasyid	PT DARMA SURYA SAMUDRA

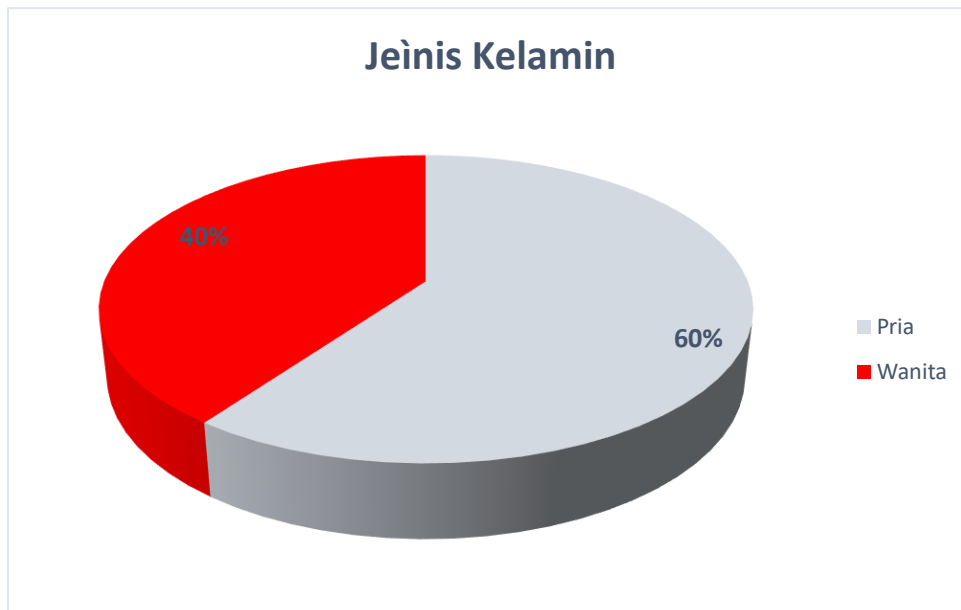
24	Andini	PT PERUSAHAAN PELAYARAN SERUNTING SRIWIJAYA
25	Giana	PT ANDHIKA LINE
26	Rangga	PT SRIJAYA SEGARA UTAMA
27	Dina	PT INDO DHARMA TRANSPORT
28	Farah	PT PELAYARAN BAHTERA ADHIGUNA
29	Fahri	PT ARPENI PRATAMA OCEAN LINE TBK
30	Dewa	PT JASA MARITIM WAWASAN NUSANTARA
31	raun	PT.VINICI INTI LINES
32	Erlin	Bahter Mutiara Sejati
33	Rizal	Srijaya Segara Utama
34	Amos	PT.Buana Listya Tbk
35	Swito	PT.Putra Mandiri
Jumlah Responden		35 Orang

a. **Jenis Kelamin**

Tabel 4.2
Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Pria	21	60%
Wanita	14	40%
Jumlah Responden	35	100%

Sumber: Kuesioner diolah peneliti, 2024



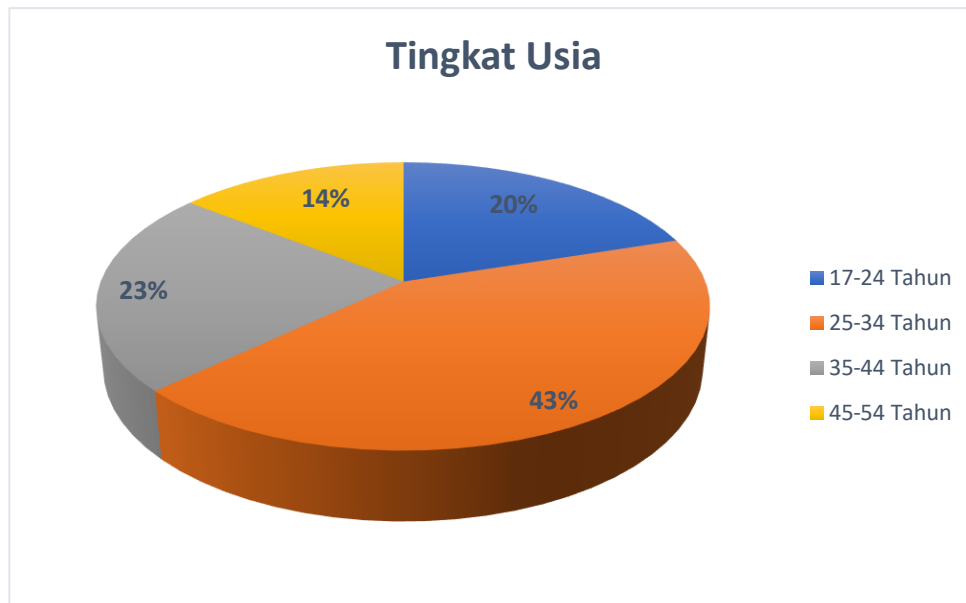
Gambar 4.2
Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan Tabel di atas, Responden didominasi oleh jenis kelamin wanita dengan jumlah 14 orang dengan persentase 40%, sedangkan pria mempunyai jumlah 21 orang dengan persentase 60%

b. Usia

Tabel 4.3
Responden Berdasarkan Tingkat Usia

Tingkat Usia	Jumlah	Persentase
17-24 Tahun	7	20%
25-34 Tahun	15	43%
35-44 Tahun	8	23%
45-54 Tahun	5	14%
Jumlah Responden	35	100%



Gambar 4.3
Responden Berdasarkan Tingkat Usia

Berdasarkan Tabel di atas Responden didominasi berdasarkan tingkat usia 25-34 tahun dengan jumlah sebanyak 15 orang dengan persentase sebanyak 43%. Sedangkan tingkat usia yang lainnya yaitu usia 17-24 tahun (20%), usia 35-44 tahun (23%) dan usia 45-54 tahun (14%)

3. Bagaimana performa *e-billing* dibandingkan dengan metode pembayaran konvensional dalam hal efisiensi dan efektivitas proses *clearance out* kapal?

Dalam proses penerbitan sertifikat sebagai salah satu lampiran untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar kapal, diperlukan pemeriksaan administratif dan pemeriksaan fisik kapal. Setelah lulus pemeriksaan, pengguna jasa dipersyaratkan membayar Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Namun sistem pembayaran PNBP memiliki waktu bayar yang terbatas. Apabila pengguna jasa terlambat membayar, maka pemeriksaan administratif dan fisik kapal harus diulang. Permasalahan lainnya adalah, Subdit Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan telah mengadopsi penggunaan teknologi informasi, yaitu Sistem Informasi PNBP Online (SIMPONI) yang merupakan sistem untuk membuat kode billing PNBP, dan SIMKAPEL yang merupakan sistem untuk melihat track record proses penerbitan sertifikat. Namun kedua aplikasi tersebut belum terintegrasi, serta

pemeriksaan data PNBP masih dilakukan petugas secara manual. Hal tersebut juga mengakibatkan penerbitan sertifikat menjadi tertunda. Dampaknya diantaranya adalah: pengguna jasa tidak bisa mendapatkan sertifikat tepat waktu, sehingga mengakibatkan kapal lama di Pelabuhan dan menambah biaya demurage.

Kendala yang dihadapi pada saat Melaksanakan pembayaran adalah lamanya antrian untuk mendapatkan kode billing guna pembayaran biaya-biaya yang harus dibayarkan pada saat akan Melaksanakan clearance out, lamanya waktu antrian sangat membuang waktu, karena pekerjaan sebagai agen kapal pun masih harus mengurus pekerjaan lain yang harus diselesaikan hari itu. Bahkan pada saat telah membayar PNBP tersebut pun k masih harus antri untuk mendapatkan kuitansi. Keduanya memakan waktu sangat lama apalagi jika kami antri disiang hari.

Pada saat saya Melakukan clearance out pada malam hari, petugas yang berjaga sering kali tidak bisa memenuhi kebutuhan pengguna jasa, dikarenakan petugas yang berjaga pada malam itu tidak bisa membuat kode billing, sehingga para agen yang akan Melakukan clearance out harus menghubungi secara personal kepada petugas yang biasa membuat kode billing dan itu sangat tidak efektif

Kesalahan yang sering terjadi adalah pada saat pengisian data yang akan berpengaruh pada nominal biaya-biaya yang akan dibayarkan oleh pengguna jasa, nominal yang diinput harus benar-benar diperhatikan karena berhubungan dengan pembukuan keuangan, dalam hal ini adalah uang milik negara yang harus sangat diperhatikan sekecil apapun, kendala-kendala yang masih dihadapi sampai saat ini adalah sumber daya finansial yang masih kurang, untuk menunjang sarana dan prasarana fasilitas yang berkaitan dengan system ini yaitu perangkat komputer, alat-alat listrik serta generator bila mati listrik, untuk pengembangan system perangkat lunak

A. ANALISIS DATA

1. Analisis Statistika Deskriptif

Deskripsi penelitian adalah tanggapan Responden mengenai pengaruh antara Variabel sistem *e-billing* (X_1) dan *clearance out 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 sistem *e-billing* (X_1) dan *clearance out kapal* (Y). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel:

a. Analisis Pengaruh sistem *e-billing*

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variable X_1 (sistem *e-billing* berdasarkan dimensi dan Indikator yang telah ditentukan. Kuesioner yang telah dibagikan berjumlah 10 pernyataan kepada 35 Responden yang merupakan agen kapal atau Perusahaan pelayaran yang ada di wilayah Banten

Tabel 4.4
Indikator Peningkatan keppatuhan

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
1	sistem e-billing PNBPN membantu meningkatkan akuntabilitas dalam pengelolaan PNBPN	17	15	2	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) terdapat 15 orang, setuju (S) berjumlah 18 orang, kurang setuju (KS) 2 orang (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada.

Tabel 4.5
Indikator tingkat adopsi oleh pengguna

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
2	Kesulitan dala mengakses atau menggunakan sistem e-billing kami	24	7	4	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) terdapat 24 orang, setuju (S) berjumlah 7 orang, kurang setuju (KS) berjumlah 4 orang tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.6
Indikator Peningkatan kelengkapan administrasi

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
3	Efisiensi proses administrasi yang terkait dengan pengelolaan PNBPN menggunakan sistem e-billing	18	16	1	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) terdapat 18 orang, setuju (S) berjumlah 16 orang, kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada.

Tabel 4.7
Indikator Kesesuaian informasi dalam dokumen

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
4	Efektivitas pihak perusahaan pelayanan menerima informasi kepada terkait perubahan-perubahan yang Peraturan PNBPN	17	15	3	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) terdapat 17 orang, setuju (S) berjumlah 15 orang, kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.8
Peningkatan pengelolaan risiko dan keamanan

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
5	sistem e-billing PNB Pemberikan perlindungan yang memadai terhadap data dan transaksi Anda	22	12	1	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 22 orang, setuju (S) berjumlah 12 orang, kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju tidak ada

Tabel 4.9
Indikator kelengkapan dokumen pembayaran

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
6	sistem e-billing PNB membantu meningkatkan akuntabilitas dalam pengelolaan PNB	19	16	-	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) terdapat 19 orang, setuju (S) berjumlah 16 orang, kurang setuju (KS), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.10
Indikator kelengkapan dokumen

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
7	Apakah memiliki prosedur yang jelas sebelum melakukan konfirmasi keberangkatan kapal	22	11	2	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 22 orang, setuju (S) berjumlah 11 orang, kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju tidak ada

Tabel 4.11
Indikator ketersediaan dokumen dalam format yang diperlukan

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
8	Apakah hambatan bagi Anda untuk mengambil langkah selanjutnya setelah mengunjungi halaman PNPB	20	12	3	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 20 orang, setuju (S) berjumlah 12 orang, kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.12

Indikator validasi dan keabsahan dokumen

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
9	Apakah Anda akan membagikan informasi tentang sistem e-billing kami kepada orang lain?	19	16	-	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 19 orang, setuju (S) berjumlah 16 orang, kurang setuju (KS), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada.

Tabel 4.13

Indikator pemantauan status pembayaran.

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
10	Apakah Anda berencana untuk tetap menggunakan sistem e-billing kami di masa depan?	15	20	-	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 15 orang, setuju (S) berjumlah 20 orang, kurang setuju (KS), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada.

Tabel 4.14

Tabel Rekapitulasi data Variabel (X1)

Kode Pernyataan	Hasil Jawaban					Total Bobot	Rata-rata
	SS	S	KS	TS	STS		
SE1	15	18	2	-	-	151	4,31
SE2	24	7	4	-	-	156	4,45
SE3	18	16	1	-	-	156	4,45
SE4	17	15	3	-	-	151	4,31
SE5	22	12	1	-	-	160	4,57
SE6	19	16	-	-	-	159	4,54
SE7	22	11	2	-	-	158	4,51
SE8	20	12	3	-	-	154	4,4
SE9	19	16	-	-	-	159	4,54
SE10	15	20	-	-	-	155	4,42
Total	191	143	16	0	0	1559	44,54

Berdasarkan rekapitulasi data Variabel X diatas dapat dikatakan bahwa total bobot yang memilih menjawab sangat setuju (SS) = 191, setuju (S) = 143, Kurang Setuju (KS) = 16, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) = 16. Sesuai hasil diatas mayoritas Responden menjawab kuesioner penelitian dengan jawaban sangat setuju (SS) dengan Skor tertinggi 191. Pada Tabeltersebut menunjukkan jawaban Responden paling dominan adalah kode pernyataan SE5 dengan nilai rata-rata sebesar 4,57. Jawaban Responden yang paling rendah adalah kode pernyataan SE 1 dan SE 4 dengan nilai rata-rata sebesar 4,31.

b. Analisis kelancaran *clearance out* kapal

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variable Y (*clearnce.out* Kapal) berdasarkan dimensi dan Indikator yang telah ditentukan. Kuisisioner yang telah dibagikan berjumlah 30 pernyataan kepada 30 Responden yang merupakan bagian dari Perusahaan kapal dan agen di Merak.

Tabel 4.15

Indikator pemantauan status dan pembayaran

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
1	percaya bahwa semua dokumen pembayaran yang disiapkan sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan oleh pihak berwenang	21	12	2	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) terdapat 8 orang, setuju (S) berjumlah 20 orang, kurang setuju (KS) tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.16

Indikator kesesuaian informasi dalam dokumen

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
2	informasi yang tercantum dalam dokumen pembayaran, seperti jumlah pembayaran dan tanggal pembayaran, sudah benar	25	9	1	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) terdapat 25 orang, setuju (S) berjumlah 9 orang, kurang setuju (KS) 1 orang tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.17

Indikator Ketersediaan Dokumen dalam Format yang Diperlukan

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
3	memiliki akses yang cukup untuk dokumen pembayaran dalam format yang diperlukan sebelum kapal berangkat.	26	9	-	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) terdapat 26 orang, setuju (S) berjumlah 9 orang, kurang setuju (KS) ,(TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.18

Indikator Validitas dan Keabsahan

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
4	memiliki prosedur yang jelas untuk memastikan keabsahan dokumen pembayaran sebelum mengonfirmasi keberangkatan kapal.	25	7	3	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 25 orang, setuju (S) berjumlah 7 orang, kurang setuju (KS) 3 orang, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.19

Indikator kelengkapan dokumen

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
5	percaya bahwa semua dokumen pembayaran yang disiapkan sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan oleh pihak berwenang	27	6	2	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 27 orang, setuju (S) berjumlah 6 orang, kurang setuju (KS) 2 orang yang menjawab, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.20

Indikator ketersediaan informasi dari KSOP

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
6	tingkat kepuasan Anda terhadap respons KSOP terhadap pertanyaan atau kebutuhan informasi dari pemangku kepentingan.	24	9	2	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 24 orang, setuju (S) berjumlah 9 orang, kurang setuju (KS) 2 orang yang menjawab, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.21

Indikator akses kejelasan dan pemahaman

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
7	Saluran informasi terkait dengan kegiatan atau perubahan yang dilakukan oleh KSOP (misalnya, surat resmi, email, website, atau pertemuan langsung).	27	6	2	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) terdapat 27 orang, setuju (S) berjumlah 6 orang, kurang setuju (KS) 2 orang, (TS) 2 dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.22

Indikator sosialisasi dan pelatihan yang diselenggarakan oleh KSOP

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
8	KSOP memberikan kesempatan yang cukup untuk memberikan masukan atau tanggapan terhadap Kebijakan atau regulasi yang diusulkan	27	4	4	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 27 orang, setuju (S) berjumlah 4 orang, kurang setuju (KS) 4 orang yang menjawab, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.23

Indikator Pembaruan Peraturan dan Kebijakan

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
9	Peraturan terbaru PNBP memberikan dampak positif atau negatif	25	9	1	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 25 orang, setuju (S) berjumlah 9 orang, kurang setuju (KS) 1 orang yang menjawab, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.24

Indikator Umpan Balik dan Evaluasi yang disediakan oleh KSOP melalui e-billing penundaan kapal

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	KS	TS	STS	
10	Umpan balik dan Evaluasi dari pengguna.	22	12	1	-	-	35

Pada Tabel tersebut dapat diketahui bahwa pertanyaan dokumen terdapat jawaban Responden pada sangat setuju (SS) 22 orang, setuju (S) berjumlah 12 orang, kurang setuju (KS) 1 orang yang menjawab, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) tidak ada

Tabel 4.25

Tabel Rekapitulasi data Variabel (Y)

Kode Pernyataan	Hasil Jawaban					Total Bobot	Rata -rata
	SS	S	KS	TS	STS		
CO1	21	12	2	-	-	159	4,54
CO2	25	9	1	-	-	164	4,68
CO3	26	9	-	-	-	166	4,74
CO4	25	7	3	-	-	162	4,62
CO5	27	6	2	-	-	165	4,71
CO6	24	9	2	-	-	162	4,62
CO7	27	6	2	-	-	165	4,71
CO8	27	4	4	-	-	163	4,65
CO9	25	9	1	-	-	164	4,68
CO10	22	12	1	-	-	161	4,6
Total	249	83	18	-	-	1631	46,6

Berdasarkan rekapitulasi data Variabel Y diatas dapat dikatakan bahwa total bobot yang memilih menjawab sangat setuju (SS) = 249, setuju (S) = 83, Kurang Setuju (KS) = 18, tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS) = tidak ada. Sesuai hasil diatas mayoritas Responden menjawab kuesioner penelitian dengan jawaban sangat setuju (SS) dengan Skor tertinggi 166. Pada Tabeltersebut menunjukkan jawaban Responden paling dominan adalah kode pernyataan CO.3 dengan nilai rata-rata sebesar 4,74. Jawaban Responden yang paling rendah adalah kode pernyataan CO 1 dengan nilai rata-rata sebesar 4,54.

Uji Hipotesis dan uji kualitas data menggunakan SPSS digunakan sebagai metode untuk menilai data dalam penelitian ini dan terdapat dua model

diproses yaitu model pengukuran (*outer model*) dan model struktural (*inner model*). Maka, dipilih 30 Responden sebagai sampel dalam penelitian ini untuk memastikan bahwa hasilnya valid dan dapat dipercaya (reliabel), sehingga hasilnya lebih mewakili.

B. UJI INSTRUMEN DATA PENELITIAN

1. Uji Validitas

Uji validitas ini dilakukan untuk mengukur tingkat kevalidan suatu instrumen 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. Berikut hasil uji validitas pada penelitian sebagai berikut :

Rumus mencari r_{Tabel} :

Degree of freedom : $n-2$

Df : $n(35)-2$

Df : $35-2 = 33$

Tabel 4.26

R Tabel

23	0.413	0.526	90	0.207	0.267
24	0.404	0.515	95	0.202	0.263
25	0.396	0.505	100	0.195	0.256
26	0.388	0.496	125	0.176	0.230
27	0.381	0.487	150	0.159	0.210
28	0.374	0.478	175	0.148	0.194
29	0.367	0.470	200	0.138	0.181
30	0.361	0.463	300	0.113	0.148
31	0.355	0.456	400	0.098	0.128
32	0.349	0.449	500	0.088	0.115
33	0.344	0.442	600	0.080	0.105
34	0.339	0.436	700	0.074	0.097
35	0.334	0.430	800	0.070	0.091

Tabel 4.27
Hasil Uji Validitas

Variabel	Butir Pertanyaan	Nilai r_{hitung}	Nilai r_{tabel}	Keterangan
Sistem <i>e-billing</i> (X)	1	0,705	0,334	Valid
	2	0,811	0,334	Valid
	3	0,703	0,334	Valid
	4	0,789	0,334	Valid
	5	0,796	0,334	Valid
	6	0,795	0,334	Valid
	7	0,726	0,334	Valid
	8	0,770	0,334	Valid
	9	0,795	0,334	Valid
	10	0,761	0,334	Valid
<i>Clarence out</i> (Y)	1	0,758	0,334	Valid
	2	0,804	0,334	Valid
	3	0,806	0,334	Valid
	4	0,823	0,334	Valid
	5	0,888	0,334	Valid
	6	0,847	0,334	Valid
	7	0,877	0,334	Valid

	8	0,862	0,334	Valid
	9	0,908	0,334	Valid
	10	0,791	0,334	Valid

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan hasil dari pengujian validitas Tabel 4.28 Variabel sistem *e-billing* (X) dan Variabel *clearance out* (Y) diatas, maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan yang di isi oleh kuesioner-kuesioner dinyatakan valid karena memiliki r hitung > r Tabel dimana r Tabel sebesar 0,334.

2. Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas 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 ini merupakan hasil uji Reliabilitas pada penelitian ini, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.28

Hasil Uji Reliabilitas sistem *e-billing* (X)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.918	10

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Tabel 4.29Hasil Uji Reliabilitas *clearence out* (Y)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.951	10

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan hasil uji Reliabilitas pada kedua Tabel diatas, penulis menyimpulkan bahwa seluruh pernyataan yang telah diuji dari 20 pernyataan dapat dinyatakan reliabel, karena nilai *Cronbach Alpha* yang dihasilkan dapat melebihi nilai kriteria *Cronbach Alpha* yang telah ditentukan sebesar 0,60.

3. Pengujian Normalitas

Tabel 4.30

Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			Unstandardized Residual
N			35
Normal Parameters ^{a,b}	Mean		.0000000
	Std. Deviation		3.38755697
Most Extreme Differences	Absolute		.145
	Positive		.145
	Negative		-.082
Test Statistic			.145
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c			.062
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^d	Sig.		.059
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.052
		Upper Bound	.065

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan hasil pengujian diatas dengan menggunakan aplikasi SPSS di dapatkan nilai uji Normalitas sebesar 0,062. Dengan ketentuan jika nilai uji Normalitas di atas 0,05 maka berdistribusi normal, jika di bawah 0,05 maka berdistribusi tidak normal. Maka nilai signifikansi menunjukkan $0.062 > 0.05$, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

4. 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 *clearence out* (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 sebagai berikut

Tabel 4.31

Hasil Uji Koefisien Korelasi

Correlations			
		X	Y
X	Pearson Correlation	1	.709**
	Sig. (2-tailed)		<.,001
	N	35	35
Y	Pearson Correlation	.709**	1
	Sig. (2-tailed)	<.,001	
	N	35	35

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

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan Tabel4.32 diatas, hasil analisis Koefisien Korelasi di atas menunjukan bahwa nilai Koefisien Korelasi antara Variabel pengaruh sistem *ebilling* (X) dengan Variabel *clearence out* (Y) diperoleh hasil perhitungan Korelasi diatas sebesar 0,709 yang memiliki pengaruh yang kuat yaitu berada pada interval 0.60-0,79.

Berdasarkan analisis Koefisien Korelasi di atas, Variabel sistem *e-billing* 1 (X) terhadap Variabel *clearence out* (Y) mempunyai pengaruh yang signifikan pada taraf (*Alpha*) yaitu Variabel sistem *e-billing* (X) dengan nilai signifikan sebesar 0,709 terhadap Variabel *clearence out* (Y). Dapat disimpulkan bahwa Variabel sistem *e-billing* (X) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel *clearence out* (Y).

Tabel 4.32

Pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0.00 – 0.19	Korelasi sangat rendah
0.20 – 0.39	Korelasi rendah
0.40 – 0.59	Korelasi sedang
0.60 – 0.79	Korelasi kuat
0.80 – 1.00	Korelasi sangat kuat

5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear Sederhana ini dilakukan untuk melihat seberapa besar pengaruh sistem *e-billing* (X) terhadap *clearence out* (Y), maka perhitungan regresi linear Sederhana yang dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut :

Tabel 4.33

Hasil Uji Regresi Linier Sederhana

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	12.286	5.971		2.058
	X	.763	.132	.709	5.774
					Sig.
					.048
					<.001

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan hasil analisis regresi tersebut, maka model regresi yang mengatakan sistem *e-billing* (X) terhadap *clearence out* (Y) dapat dinyatakan sebagai berikut:

$$Y = 12,286 + 0,763X$$

Berdasarkan persamaan diatas dapat diketahui nilai konstantanya sebesar 12,286 secara matematis, nilai konstanta ini menyatakan bahwa nilai konsisten Variabel sistem *e-billing* (X) adalah sebesar 12,286. Koefisien regresi X sebesar 0,763 yang menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai sistem *e-billing* (X), maka nilai *clearence out* (Y) akan bertambah sebesar 0,763. Koefisien regresi tersebut bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh Variabel sistem *e-billing* (X) terhadap Variabel *clearence out* (Y) adalah positif.

6. Analisis Koefisien Determinasi

Analisis Koefisien Determinasi dilakukan untuk mengukur hubungan antar Variabel bebas dalam penelitian ini (sistem *e-billing*) terhadap Variabel terikat (*clearence out*) 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 angka 1, maka dapat dikatakan hubungan antar Variabel bebas (X) terhadap Variabel terikat (Y) akan semakin kuat, atau jika minimal 0,5 masih bisa dikatakan baik. Berikut ini merupakan hasil pengujian Koefisien Determinasi yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.34

Hasil Koefisien Determinasi

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.709 ^a	.503	.488	3.439

a. Predictors: (Constant), X

b. Dependent Variable: Y

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan hasil pengujian Koefisien Determinasi pada Tabel 4.34, penulis dapat menyimpulkan bahwa nilai R dalam penelitian ini sebesar 0.709, Untuk nilai R -Square dalam penelitian ini sebesar 0.503, dan nilai $Adjusted R$ -Square (R^2) yang dihasilkan sebesar 0.488. Berdasarkan hasil ini peneliti dapat memberikan kesimpulan bahwa Variabel sistem *e-billing* (X) dapat mempengaruhi Variabel *clearance out* (Y) dengan baik sebesar 50,3% dan 49,7% dari faktor-faktor lain.

7. Uji Hipotesis

Uji statistik t dilakukan untuk mengetahui sistem *e-billing* (X) secara individu terhadap Variabel *clearance out* (Y). Pengujian Hipotesis secara parsial antara Variabel independen dan Variabel dependent dilakukan dengan menggunakan t hitung. Kriteria pengujian :

- d) Jika $T_{hitung} > T_{Tabel}$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima (signifikan).
- e) Jika $T_{hitung} < T_{Tabel}$ maka H_0 diterima 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 nilai 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 , yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.35
Hasil Hipotesis

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	12.286	5.971	2.058	.048
	X	.763	.132	.709	<.001

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Hasil pengujian Hipotesis dalam penelitian ini yang menyebutkan Variabel pengaruh sistem *e-billing* (X) memiliki pengaruh positif terhadap Variabel *clearence out* (Y), dimana untuk Hipotesis ini memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,01 yang dimana lebih kecil dari taraf signifikansi sebesar 0,05. Selain dengan nilai signifikansinya, dapat dilakukan juga dengan membandingkan nilai thitung terhadap t Tabel

Dalam mencari tTabel yaitu dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

Nilai sign. < 0,05

Nilai thitung > Nilai tTabel

tTabel = $t(\alpha; n-k-1)$

= $t(0,05; 35-1-1)$

= $t(0,05; 33)$

= 2,034

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dalam masalah ini melakukan pemecahan masalah yang terbaik untuk mengatasi permasalahan dalam Analisis sistem *e-billing* Dan *clearence out* kapal di perusahaan pelayaran dan agen kapal di merak.

Adapun pemecahan masalah setelah menganalisis data diatas antara lain :

1. sistem *e-billing* ada keterkaitan dengan kelancaran proses *clearence out* kapalyang ditunjukkan pada Koefisien regresi sebesar 0,763. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan sistem *e-billing* 1 satuan maka *clearence out* kapal cenderung mengalami kenaikan sebesar 0,763 satuan, demikian pula sebaliknya. Maka dapat disimpulkan bahwa semakin baik sistem *e-billing*, akan meningkatkan *clearence out* kapal yang ada di Banten
2. sistem *e-billing* memiliki nilai r^2 (R Square) sebesar 71,3%. Artinya pengaruh Variabel independen (X) terhadap Variabel dependen (Y) berpengaruh sebesar 50,3% sedangkan sisanya sebesar 49,7% bersumber dari faktor-faktor lainnya.

3. Berdasarkan hasil uji Hipotesis diketahui terdapat pengaruh signifikan pada Variabel sistem *e-billing* terhadap proses *clearence out* kapal dengan nilai *thitung* sebesar $5,774 > 2,034$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya, terdapat pengaruh sistem *e-billing* terhadap proses *clearence out* kapal

BAB V

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan di perusahaan pelayaran dan agent kapal di Banten maka dapat diuraikan kesimpulan dan saran.

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis regresi linear Sederhana, diperoleh hasil bahwa pengaruh Sitem *e-billing* memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap *clearance out* kapal. Untuk uji regresi Linier Sederhana, setiap kenaikan sistem e-billing 1 satuan maka nilai proses kelancaran *clearnce out* kapal sebesar 0,763. Untuk uji Koefisien Determinasi, sistem e-billing memengaruhi sebesar 50,3% variasi dalam kelancaran proses *clearnce out* kapal, sementara 49,7% disebabkan oleh faktor lain. Untuk uji Hipotesis, sistem e-billing berpengaruh signifikan terhadap proses kelancaran *clearance out* kapal dengan nilai thitung 5,774 lebih besar dari t Tabel 2,034, maka H_a diterima.

B. SARAN

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

Hasil analisis data terhadap keseluruhan pernyataan Responden pada Variabel Kinerja Operasional (X) terlihat bobot Skor terendah pada kuesioner pada Variabel X adalah pernyataan nomor 1 dan 4, tingkat kepatuhan tagihan terhadap tenggat waktu yang telah ditetapkan dan Efektivitas pihak perusahaan pelayaran menerima informasi kepada terkait perubahan-perubahan Peraturan PNBPN sebaiknya ada opsi perpanjangan jangka waktu dan jika perusahaan pelayaran masih terlambat Melakukan pembayaran dikenakan sanksi ataupun denda, memberikan informasi jika ada perubahan pada Peraturan seperti pesab yang terdapat di akun inapornet pihak

perusahaan pelayaran ataupun sosialisasi mengenai Peraturan yang berubah di media sosial Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas 1 Banten.

Hasil analisis data terhadap keseluruhan pernyataan Responden pada Variabel clearance out kapal (Y) terlihat bobot Skor terendah pada kuesioner pada Variabel Y adalah pernyataan nomor 1, memiliki langkah-langkah yang diambil jika terjadi kendala dalam proses pembayaran yang dapat memengaruhi keberangkatan kapal yaitu catat semua kendala yang terjadi dan langkah-langkah yang diambil untuk menyelesaikannya, memuat laporan untuk analisis lebih lanjut dan untuk mencegah masalah serupa di masa depan, menawarkan alternatif metode pembayaran untuk memastikan bahwa proses pembayaran dapat dilakukan meskipun ada kendala pada sistem utama, Jika kendala disebabkan oleh masalah teknis dalam sistem e-billing, segera hubungi tim IT atau penyedia layanan untuk memperbaiki masalah tersebut

Perusahaan Pelayaran ataupun agen kapal harus memperhatikan dan mengutamakan proses pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak agar mempercepat proses clearance out kapal dan terhindarnya dari kerugian seperti denda dengan cara meningkatkan Indikator Indikator seperti jika taerjadi kesalahan kelebihan dan kekurangan pembayaran maka di terbitkan surat acara dan mengajukan pembaran lagi menggunakan metode e-billing.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Azwar, S. (2005). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Duli, N. (2019). *Metodologi Penelitian Kuantitatif: Suatu Pemahaman Dasar*. Makassar: CV Nas Media Pustaka.
- Ghozali, I. (2011). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Jaya, I. M. L. M. (2020). *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Denpasar: Universitas Udayana Press.
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). *Marketing Management* (15th ed.). Pearson Education.
- Keputusan Direktur Jenderal Lalu Lintas Angkutan Laut No. PY 66/1/2002. Tentang kebijakan pelayaran. [Nama Penerbit].
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 157 Tahun 2015. Tentang penerapan Inaportnet.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 36 Tahun 2012. Tentang Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).
- Peraturan Pemerintah No. 52 Tahun 1998. Tentang jenis dan tarif penerimaan negara bukan pajak
- Pandiangan, H. (2015). *Perpajakan: Konsep dan Implementasi*. Jakarta: Penerbit Mandiri.
- Purwosutjipto, B. (2003). *Ilmu Kepelabuhanan: Konsep dan Praktik*. Jakarta: Penerbit Akademika.
- R.P. Suyono. (2011). *Hukum Keagenan: Teori dan Praktik*. Bandung: Penerbit Universitas
- Rakhmat, J. (2006). *Metode Penelitian Komunikasi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, V. W. (2014). *SPSS untuk Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Suryabrata, S. (2004). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Rajawali Press.
- Suwarno, A. (2011). Pengertian dan Fungsi Perusahaan Pelayaran. *Jurnal Transportasi*, 12(1), 121-135.

Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974. Konvensi keselamatan jiwa di laut.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008. Tentang Pelayaran..

Wheelen, T. L., & Hunger, J. D. (2012). Strategic Management and Business Policy (13th ed.). Pearson Education.

Widiyati, A., & Ridwan, M. (2014). Clearance di Pelabuhan: Proses dan Regulasi. Jurnal Ilmu Kepelabuhanan, 8(2), 150-160.

Yusdita, L. (2017). Sistem E-Billing dan Pengaruhnya terhadap Kepuasan Wajib Pajak. Yogyakarta: Penerbit Universitas.

LAMPIRAN

Lampiran 1

Data Hasil Penelitian Variabel (X)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	X1.8	X1.9	X1.10	X Total
2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
3	4	5	4	5	4	5	5	5	4	4	45
4	4	4	5	4	5	4	5	4	5	4	44
5	5	5	4	5	4	5	4	5	4	4	45
6	4	5	5	4	5	4	5	5	5	4	46
7	4	5	5	4	5	5	4	4	5	4	45
8	4	4	5	4	5	4	4	5	5	4	44
9	4	5	5	4	5	4	4	5	4	4	44
10	5	5	4	4	4	5	4	5	4	5	45
11	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
12	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	47
13	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
14	4	4	4	5	4	4	4	3	4	4	40
15	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	42
16	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
17	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	37
18	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
19	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	48
20	4	3	4	4	5	4	4	4	4	4	40
21	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	48
22	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	39
23	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	49
24	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
25	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
26	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	36
27	3	3	4	3	4	4	5	4	4	4	38
28	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	39
29	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
30	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49
31	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	42
32	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
33	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
34	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	38
35	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	41
36	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
37	153	160	157	154	161	159	160	157	159	155	1575

Lampiran 2

Data Hasil Penelitian Variabel (Y)

N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X
Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y Total
5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	48
5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	49
4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	48
5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	48
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	42
5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	44
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	38
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49
3	4	4	4	4	3	4	3	4	4	37
4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	48
4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	39
4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49
4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	37
3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	34
4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	37
5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
4	5	5	5	5	4	5	4	4	4	45
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	47
5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	49
4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	49
159	164	166	162	165	162	165	163	164	161	1631

Lampiran 3

Distribusi Nilai rtabel Signifikansi 5% dan 1%

Distribusi Nilai rtabel Signifikansi 5% dan 1%

N	The Level of Significance		N	The Level of Significance	
	5%	1%		5%	1%
3	0.997	0.999	38	0.320	0.413
4	0.950	0.990	39	0.316	0.408
5	0.878	0.959	40	0.312	0.403
6	0.811	0.917	41	0.308	0.398
7	0.754	0.874	42	0.304	0.393
8	0.707	0.834	43	0.301	0.389
9	0.666	0.798	44	0.297	0.384
10	0.632	0.765	45	0.294	0.380
11	0.602	0.735	46	0.291	0.376
12	0.576	0.708	47	0.288	0.372
13	0.553	0.684	48	0.284	0.368
14	0.532	0.661	49	0.281	0.364
15	0.514	0.641	50	0.279	0.361
16	0.497	0.623	55	0.266	0.345
17	0.482	0.606	60	0.254	0.330
18	0.468	0.590	65	0.244	0.317
19	0.456	0.575	70	0.235	0.306
20	0.444	0.561	75	0.227	0.296
21	0.433	0.549	80	0.220	0.286
22	0.432	0.537	85	0.213	0.278
23	0.413	0.526	90	0.207	0.267
24	0.404	0.515	95	0.202	0.263
25	0.396	0.505	100	0.195	0.256
26	0.388	0.496	125	0.176	0.230
27	0.381	0.487	150	0.159	0.210
28	0.374	0.478	175	0.148	0.194
29	0.367	0.470	200	0.138	0.181
30	0.361	0.463	300	0.113	0.148
31	0.355	0.456	400	0.098	0.128
32	0.349	0.449	500	0.088	0.115
33	0.344	0.442	600	0.080	0.105
34	0.339	0.436	700	0.074	0.097
35	0.334	0.430	800	0.070	0.091
36	0.329	0.424	900	0.065	0.086
37	0.325	0.418	1000	0.062	0.081

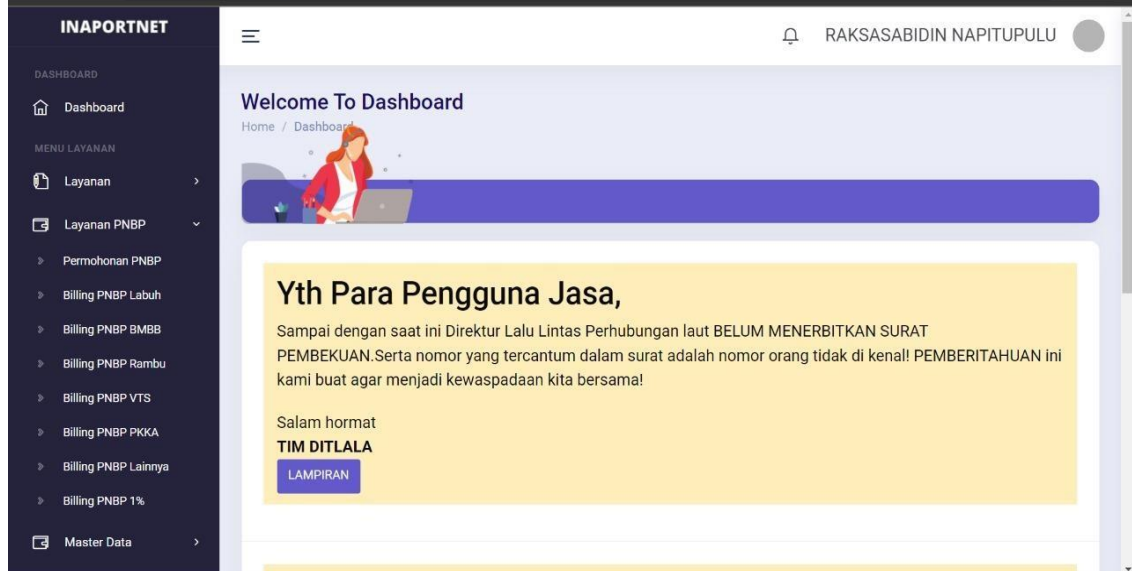
Lampiran 4 T

Tabel Nilai Kritis Distribusi T

TABEL NILAI KRITIS DISTRIBUSI T							
df	One-Tailed Test						
	0,25	0,10	0,05	0,025	0,01	0,005	0,001
	Two-Tailed Test						
	0,50	0,20	0,10	0,05	0,02	0,01	0,002
1	1,000000	3,077684	6,313752	12,706205	31,820516	63,656741	318,308839
2	0,816497	1,885618	2,919986	4,302653	6,964557	9,924843	22,327125
3	0,764892	1,637744	2,353363	3,182446	4,540703	5,840909	10,214532
4	0,740697	1,533206	2,131847	2,776445	3,746947	4,604095	7,173182
5	0,726687	1,475884	2,015048	2,570582	3,364930	4,032143	5,893430
6	0,717558	1,439756	1,943180	2,446912	3,142668	3,707428	5,207626
7	0,711142	1,414924	1,894579	2,364624	2,997952	3,499483	4,785290
8	0,706387	1,396815	1,859548	2,306004	2,896459	3,355387	4,500791
9	0,702722	1,383029	1,833113	2,262157	2,821438	3,249836	4,296806
10	0,699812	1,372184	1,812461	2,228139	2,763769	3,169273	4,143700
11	0,697445	1,363430	1,795885	2,200985	2,718079	3,105807	4,024701
12	0,695483	1,356217	1,782288	2,178813	2,680998	3,054540	3,929633
13	0,693829	1,350171	1,770933	2,160369	2,650309	3,012276	3,851982
14	0,692417	1,345030	1,761310	2,144787	2,624494	2,976843	3,787390
15	0,691197	1,340606	1,753050	2,131450	2,602480	2,946713	3,732834
16	0,690132	1,336757	1,745884	2,119905	2,583487	2,920782	3,686155
17	0,689195	1,333379	1,739607	2,109816	2,566934	2,898231	3,645767
18	0,688364	1,330391	1,734064	2,100922	2,552380	2,878440	3,610485
19	0,687621	1,327728	1,729133	2,093024	2,539483	2,860935	3,579400
20	0,686954	1,325341	1,724718	2,085963	2,527977	2,845340	3,551808
21	0,686352	1,323188	1,720743	2,079614	2,517648	2,831360	3,527154
22	0,685805	1,321237	1,717144	2,073873	2,508325	2,818756	3,504992
23	0,685306	1,319460	1,713872	2,068658	2,499867	2,807336	3,484964
24	0,684850	1,317836	1,710882	2,063899	2,492159	2,796940	3,466777
25	0,684430	1,316345	1,708141	2,059539	2,485107	2,787436	3,450189
26	0,684043	1,314972	1,705618	2,055529	2,478630	2,778715	3,434997
27	0,683685	1,313703	1,703288	2,051831	2,472660	2,770683	3,421034
28	0,683353	1,312527	1,701131	2,048407	2,467140	2,763262	3,408155
29	0,683044	1,311434	1,699127	2,045222	2,462021	2,756386	3,396240
30	0,682756	1,310415	1,697261	2,042272	2,457262	2,749996	3,385185
31	0,682486	1,309464	1,695519	2,039513	2,452824	2,744042	3,374899
32	0,682234	1,308573	1,693889	2,036933	2,448678	2,738481	3,365306
33	0,681997	1,307737	1,692360	2,034515	2,444794	2,733277	3,356337
34	0,681774	1,306952	1,690924	2,032245	2,441150	2,728394	3,347934
35	0,681564	1,306212	1,689572	2,030108	2,437723	2,723806	3,340045
36	0,681366	1,305514	1,688298	2,028094	2,434494	2,719485	3,332624
37	0,681178	1,304854	1,687094	2,026102	2,431447	2,715400	3,325631

Lampiran 5

Tampilan e-billing di inaportnert



The screenshot shows the INAPORTNET dashboard with a table of 10 rows of data. The table has 6 columns: NO, NAMA KAPAL, NOMOR PKK, NO INVOICE, KODE BILLING, and MASA BERLAKU. The data is as follows:

NO	NAMA KAPAL	NOMOR PKK	NO INVOICE	KODE BILLING	MASA BERLAKU
1	TANTO BERSINAR	PKK.DN.IDBTN.2407.000456	INV.IDBTN.2407.003718	820240727539440	2024-07-30 16:30:00
2	AKRA 102	PKK.DN.IDBTN.2407.000783	INV.IDBTN.2407.003212	820240723944230	2024-07-26 17:44:19
3	AKRA 102	PKK.DN.IDBTN.2407.000445	INV.IDBTN.2407.002028	820240715877449	2024-07-18 20:19:45
4	AKRA 102	PKK.DN.IDBTN.2407.000211	INV.IDBTN.2407.001108	820240709073020	2024-07-12 17:28:36
5	TANTO BERSAMA	PKK.DN.IDBTN.2406.000493	INV.IDBTN.2407.000684	820240705684698	2024-07-08 22:29:21
6	AKRA 102	PKK.DN.IDBTN.2406.000999	INV.IDBTN.2407.000244	820240702139840	2024-07-05 20:59:24
7	AKRA 105	PKK.DN.IDBTN.2406.001027	INV.IDBTN.2407.000239	820240702133522	2024-07-05 20:38:32
8	AKRA 102	PKK.DN.IDBTN.2406.000611	INV.IDBTN.2406.003295	820240625924083	2024-06-28 17:01:41
9	TANTO TANGGUH	PKK.DN.IDBTN.2406.000112	INV.IDBTN.2406.003250	820240624859372	2024-06-28 00:39:54
10	AKRA 102	PKK.DN.IDBTN.2406.000398	INV.IDBTN.2406.001794	820240614767027	2024-06-17 16:50:44

Showing 1 to 10 of 9,999,999,999,999 entries

Lampiran 6

Perubahan biaya sesuai peraturan terbaru

RINCIAN SHEET 3			
KET BAYAR		BELUM BAYAR	
NO	NAMA PERUSAHAAN	Sum of SELISIH	KETERANGAN
1	PT ADHIKA SAMUDERA JAYA	60.750	SIUPKK
2	PT NUSA LAUT INDONESIA	3.337.500	SIUPKK
3	PT PANCA GLOBAL ENERGI	11.855.640	SIUPKK
4	PT. ADAM MAKMUR SEJAHTERA ✓	6.884.500	SIUPKK
5	PT. ADI BAHARI NUANSA	1.842.000	SIUPAL
6	PT. AMMAR JAYA SAMUDRA LANGSA	7.238.000	SIUPKK
7	PT. ANUGRAH SAMUDRA LESTARI	1.318.250	SIUPKK
8	PT. ARKHO CIPTA MANDIRI	27.768.036	SIUPKK
9	PT. ATLANTIC NUSA LINESS	578.500	SIUPKK
10	PT. BARITO ARMADA MANDIRI	2.495.750	SIUPKK
11	PT. BILQIS MUTIARA BAHARI	3.749.750	SIUPKK
12	PT. CAKRAWALA NUSANTARA SAMPURNA LINE	8.528.694	SIUPAL
13	PT. CANGKRAMPANAH MUTIARA	6.982.000	SIUPAL
14	PT. DALIAN PUTRA MARITIM	2.298.000	SIUPKK
15	PT. GATHANA ARUNG NUSANTARA	2.185.250	SIUPKK
16	PT. IDT TRANS AGENCY	608.000	SIUPKK
17	PT. INTI LINGGA SAMUDERA	294.000	SIUPAL
18	PT. JASA ARMADA INDONESIA	170.000	SIUPAL
19	PT. JASA MARITIM NUSANTARA SAKTI	865.500	SIUPKK
20	PT. KIBOJO MITRA BAHARI	44.019.750	SIUPKK
21	PT. LINGGA PERDANA	127.500	SIUPAL
22	PT. LINTAS BAHARI NUSANTARA ✓	2.353.254	SIUPAL
23	PT. Menara Lintas Samudera Makmur	438.500	SIUPAL
24	PT. MODA GLOBAL MARITIM	436.750	SIUPAL
25	PT. PEL. BERLIAN PULAU MANDANGIN	2.236.000	SIUPAL
26	PT. PELAYARAN ARDISAL UTAMA	272.500	SIUPAL
27	PT. PELAYARAN BAHTERA ADHIGUNA	6.193.405	SIUPAL
28	PT. PELAYARAN EKANURI INDRA PERKASA	61.750	SIUPAL
29	PT. PELAYARAN NASIONAL GANDASARI SHIPPING LINE	2.303.000	SIUPAL
30	PT. SURYA TERATAI	4.049.500	SIUPAL
31	PT. TERA LOGISTIC INDONESIA	16.061.324	SIUPAL
32	PT. TIRTA PERMAI BAHARI	1.081.500	SIUPKK
33	PT. TRANSUTA LINTAS SAMUDERA	1.501.750	SIUPAL
34	PT. USDA SEROJA JAYA	503.250	SIUPAL
Grand Total		170.699.854	

RINCIAN SHEET 4			
KET BAYAR		BELUM BAYAR	
NO	Row Labels	Sum of Selisih Nilai	KETERANGAN
1	PT. PELAYARAN BAHTERA ADHIGUNA	363.551.750	SIUPAL
Grand Total		363.551.750	

170.699.854
363.551.750
534.251.604
288.175.981
822.427.585

Lampiran 7

Kekurangan pembayaran sertifikat

Bersama ini dengan hormat kami sampaikan untuk dapat di buat kode billing simponi atas kegiatan jasa labuh kapal kami dengan data sebagai berikut :

Nama Kapal : TB. KARYA AGUNG 25
 Bendera / Kebangsaan : INDONESIA
 Pemilik/ Agen : PT.PELAYARAN PANDUBUANA NUSA
 Jenis Layanan : Labuh Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri

No	Jeni Jasa	Fasilitas	Waktu				keterangan
			Tanggal Tiba	Jam Tiba	Tanggal Berangkat	Jam Berangkat	
1	Tambat	Dermaga, Besi Beton & Kayu	01/06/2024	15.10	04/06/2024	23:10:00	3,5 etmal

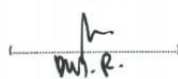
Perhitungan : Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri : 230 GT X 3,5 Etmal X Rp. 45,-

Jumlah yang harus di bayar : Rp. 36.225,-

Terbilang : Tiga Puluh Enam Ribu Dua Ratus Dua Puluh Lima Rupiah

Demikian disampaikan atas Perhatian dan kerjasamanya di ucapkan terima kasih.

Petugas Lala




 PT. WASAKA SAMUDERA KARYA

CS Dipindai dengan CamScanner



PT. WASAKA SAMUDERA KARYA

Alamat 1 : Perum Arga Baja Pura 8 Arga Smanat Blok C1 No. 04 Kel. Kotasari Kec. Grogol Kota Cilegon - Banten Telp/Fax (0254) 574455
 Alamat 2 : Perum Puri Cilegon Hijau Blok D.8 No. 5 Kel. Kotasari Kec. Grogol Kota Cilegon Banten - 24236 Email : wasakasamuderaakarya.banten2@gmail.com



Nomor : 005/WSK-Mrk/vi/2024
 Perihal : Permohonan Pembuatan Kode Billing Jasa Tambat

Cilegon, 05 Juni 2024

Kepada Yth,

Kepala Kantor Kesyaahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten

di

Merak

Bersama ini dengan hormat kami sampaikan untuk dapat di buat kode billing simponi atas kegiatan jasa labuh kapal kami dengan data sebagai berikut :

Nama Kapal : BG. SUMBER JAYA 3022
 Bendera / Kebangsaan : INDONESIA
 Pemilik/ Agen : PT.PELAYARAN PANDUBUANA NUSA
 Jenis Layanan : Labuh Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri

No	Jeni Jasa	Fasilitas	Waktu				keterangan
			Tanggal Tiba	Jam Tiba	Tanggal Berangkat	Jam Berangkat	
1	Tambat	Dermaga, Besi Beton & Kayu	01/06/2024	15.10	04/06/2024	23:10:00	3,5 etmal

Perhitungan : Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri : 3609 GT X 3,5 Etmal X Rp. 45,-

Jumlah yang harus di bayar : Rp. 568.418,-

Terbilang : Lima Ratus Enam Puluh Delapan Ribu Empat Ratus Delapan Belas Rupiah

Demikian disampaikan atas Perhatian dan kerjasamanya di ucapkan terima kasih.

Lampiran 8 PNBP Tambat



Kementerian Keuangan RI
Direktorat Jenderal Anggaran
SISTEM INFORMASI PNBP ONLINE (SIMPONI)



BUKTI PENERIMAAN NEGARA

Data Pembayaran Tagihan :

Kode Billing	: 82024060621836
Tanggal Billing	: 06-06-2024 11:18:15
Tanggal Kedaluwarsa	: 13-06-2024 11:18:15
Tanggal Bayar	: 06-06-2024 11:17:34
Bank/Pos/Fintech Bayar	: BANK MANDIRI
Channel Bayar	: Mobile Banking
Nama Wajib Setor/Wajib Bayar	: Bendahara Penerimaan KSOP KELAS I BANTEN
Kementerian/Lembaga	: 022 - KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Unit Eselon I	: 04 - Ditjen Perhubungan Laut
Satuan Kerja	: 413670 - KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN BANTEN
Total Disetor	: 600.643 (IDR)
Terbilang	: Enam Ratus Ribu Enam Ratus Empat Puluh Tiga (IDR)
Status	: Sudah Dibayar
NTB	: 693614129942
NTPN	: 6F92C6U8EUJMK54C

Detail Pembayaran Tagihan :

Jenis Setoran	: III. JASA TRANSPORTASI LAUT - B. JASA KEPELABUHANAN PADA PELABUHAN YANG DIUSAHAKAN SECARA KOMERSIAL - 1. Jasa Pelayanan Kapal - f. Jasa Tambat - 1) Kapal yang Melakukan Kegiatan di Pelabuhan Umum yang Diusahakan/ Diselenggarakan oleh Penyelenggara Pelabuhan (Otoritas Pelabuhan/OP dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan/KSOP) - b) Tambatan breasting, dolpin, dan pelampung - (2) kapal angkutan laut dalam negeri - (f) kelas V
Kode Akun	: 425513 - Pendapatan Jasa Kepelabuhanan
Jumlah Setoran	: 36.225 (IDR)
Keterangan	: TAMBAT TB. KARYA AGUNG 25
Jenis Setoran	: III. JASA TRANSPORTASI LAUT - B. JASA KEPELABUHANAN PADA PELABUHAN YANG DIUSAHAKAN SECARA KOMERSIAL - 1. Jasa Pelayanan Kapal - f. Jasa Tambat - 1) Kapal yang Melakukan Kegiatan di Pelabuhan Umum yang Diusahakan/ Diselenggarakan oleh Penyelenggara Pelabuhan (Otoritas Pelabuhan/OP dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan/KSOP) - b) Tambatan breasting, dolpin, dan pelampung - (2) kapal angkutan laut dalam negeri - (f) kelas V
Kode Akun	: 425513 - Pendapatan Jasa Kepelabuhanan
Jumlah Setoran	: 564.418 (IDR)
Keterangan	: TAMBAT BG. SUMBERJAYA 3022



BUKTI PENERIMAAN NEGARA

Data Pembayaran Tagihan :

Kode Billing	: 820240619135207
Tanggal Billing	: 19-06-2024 08:35:33
Tanggal Kedaluwarsa	: 26-06-2024 08:35:33
Tanggal Bayar	: 19-06-2024 14:06:51
Bank/Pos/Fintech Bayar	: BANK MANDIRI
Channel Bayar	: Mobile Banking
Nama Wajib Setor/Wajib Bayar	: Bendahara Penerimaan KSOP KELAS I BANTEN
Kementerian/Lembaga	: 022 - KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Unit Eselon I	: 04 - Ditjen Perhubungan Laut
Satuan Kerja	: 413670 - KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN BANTEN
Total Disetor	: 4.000 (IDR)
Terbilang	: Empat Ribu (IDR)
Status	: Sudah Dibayar
NTB	: 595440549430
NTPN	: 9CE3561QV41M3077

Detail Pembayaran Tagihan :

Jenis Setoran	: III. JASA TRANSPORTASI LAUT - B. JASA KEPELABUHANAN PADA PELABUHAN YANG DIUSAHAKAN SECARA KOMERSIAL - 1. Jasa Pelayanan Kapal - f. Jasa Tambat - 1) Kapal yang Melakukan Kegiatan di Pelabuhan Umum yang Diusahakan/ Diselenggarakan oleh Penyelenggara Pelabuhan (Otoritas Pelabuhan/OP dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan/KSOP) - b) Tambatan breasting, dolphin, dan pelampung - (2) kapal angkutan laut dalam negeri - (b) kelas I
Kode Akun	: 425513 - Pendapatan Jasa Kepelabuhanan
Jumlah Setoran	: 4.000 (IDR)
Keterangan	: TAMBAT - KEKURANGAN PEMBAYARAN TAMBAT PT. WASAKA SAMUDERA KARYA KAPAL BG. SUMBER JAYA 3022 (KODE BILLING 820240606621836)



Kementerian Keuangan RI
Direktorat Jenderal Anggaran
SISTEM INFORMASI PNBPN ONLINE (SIMPONI)



BUKTI PENERIMAAN NEGARA

Data Pembayaran Tagihan :

Kode Billing	: 820240621546425
Tanggal Billing	: 21-06-2024 13:38:00
Tanggal Kedaluwarsa	: 28-06-2024 13:38:00
Tanggal Bayar	: 21-06-2024 13:58:22
Bank/Pos/Fintech Bayar	: BANK RAKYAT INDONESIA
Channel Bayar	: Mobile Banking
Nama Wajib Setor/Wajib Bayar	: Bendahara Penerimaan KSOP KELAS I BANTEN
Kementerian/Lembaga	: 022 - KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Unit Eselon I	: 04 - Ditjen Perhubungan Laut
Satuan Kerja	: 413670 - KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN BANTEN
Total Disetor	: 3.010.000 (IDR)
Terbilang	: Tiga Juta Sepuluh Ribu (IDR)
Status	: Sudah Dibayar
NTB	: 240621146181
NTPN	: 83FF661QV410FATP

Detail Pembayaran Tagihan :

Jenis Setoran	: III. JASA TRANSPORTASI LAUT - E. PENERIMAAN UANG PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN - 1. Pemeriksaan dan Sertifikasi Keselamatan, Garis Muat dan Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim Serta Endorsement - a. Pemeriksaan Teknis Keselamatan, Garis Muat dan Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim berdasarkan persyaratan Mandatori dan Non Mandatori - 6) Lebih dari GT 3000
Kode Akun	: 425515 - Pendapatan Jasa Perkapalan dan Kepelautan
Jumlah Setoran	: 2.500.000 (IDR)
Keterangan	: PUP-1 BG. EKA MARIS 101
Jenis Setoran	: III. JASA TRANSPORTASI LAUT - E. PENERIMAAN UANG PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN - 1. Pemeriksaan dan Sertifikasi Keselamatan, Garis Muat dan Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim Serta Endorsement - b. Penerbitan Sertifikat Keselamatan, Garis Muat dan Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim berdasarkan persyaratan Mandatori dan non Mandatori - 4) Lebih dari GT 175
Kode Akun	: 425515 - Pendapatan Jasa Perkapalan dan Kepelautan
Jumlah Setoran	: 510.000 (IDR)
Keterangan	: PUP-1 BG. EKA MARIS 101

Lampiran 9

Bukti pembayaran PNB

BRI^{mo}	
Transaksi Berhasil	
Tanggal	21 Juni 2024 13:58:22 WIB
Nomor Referensi	699827883287
Sumber Dana	ZULFI ALPARISYI 1164 **** * 508
BPN	Penerimaan Negara Bukan Pajak
NTPN	83FF661QV41OFATP
NTB	240621146181
STAN	722871
Tanggal Buku	21 Juni 2024
Kode Billing	820240621546425
Nama Wajib Bayar	Bendahara Penerimaan KSOP KELAS I BANTEN
Kementerian/ Lembaga	022
Unit Eselon I	04
Satuan Kerja	413670
Nominal	Rp3.010.000
Biaya Admin	Rp0
Total	Rp3.010.000
Strukturnya merupakan Bukti Penerimaan Negara yang sah dan BPN akan dikirimkan melalui Email	

Lampiran

10 Berita Acara



PT. SARVA TRI SAMUDERA

Perum Bumi Cibeber Kencana Blok D 2 No.10 Cilegon - Banten
Telp / Fax. (0254).392835 , e.mail : pt.stsamudera@gmail.com
SIUPKK NO : AL.310/64/DA-2022,ISAA NO : 503/ISAA/IV/2022

Nomor : 160 / OPS- STS / VI / 2024

Cilegon, 20 Juni 2024

Perihal : Perhitungan PNBP

Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan
Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten

Di

Merak

Bersama ini dengan hormat kami sampaikan bahwa perusahaan kami akan melakukan kegiatan Pembaharuan/Perpanjangan/Endorse Sertifikat Kapal Barang/Penumpang, Mohon kiranya agar dapat di buat kode billing Simponi dengan data sebagai berikut :

Nama Kapal : BG EKA MARIS 101
Bendera/Kebangsaan : Indonesia
Gross Tonnage : 3.145 GT
Pemilik/Agent : PT.Sarva Tri Samudera

Jenis PUP	Jenis Sertifikat	Tarif PNBP	Jumlah Sertifikat
PUP	1. Pemeriksaan Konstruksi & Anti Fouling	170.000	2
	2. Penerbitan Konstruksi & AntiFouling	1.250.000	2

Jumlah PNBP : 2.840.000,00

Terbilang : Satu Juta Dua Ratus Dua Puluh Ribu Rupiah.

Demikian disampaikan atas perhatian dan kerjasamanya di ucapkan terimakasih.

Petugas

