

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH PENERAPAN APLIKASI PELNI MOBILE
TERHADAP PEMBELIAN TIKET KAPAL PENUMPANG
DI PT. PELNI CABANG KUPANG**

Oleh:

LISA OLIVIA MABOY
NRP. 465221444

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JURUSAN KALK
JAKARTA
2026**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**PENGARUH PENERAPAN APLIKASI PELNI MOBILE
TERHADAP PEMBELIAN TIKET KAPAL PENUMPANG
DI PT. PELNI CABANG KUPANG**

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

Oleh:

**LISA OLIVIA MABOY
NRP. 465221444**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JURUSAN KALK
JAKARTA
2026**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama	:	Lisa Olivia Maboy
NRP	:	465221444
Program Pendidikan	:	Diploma IV
Jurusan	:	Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	:	Pengaruh Penerapan Aplikasi Pelni Mobile Terhadap Pembelian Tiket Kapal Penumpang Di PT. Pelni Cabang Kupang

Jakarta, 24 April 2026
Penulis



Lisa Olivia Maboy

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama	:	Lisa Olivia Maboy
NRP	:	465221444
Program Pendidikan	:	Diploma IV
Jurusan	:	Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	:	Pengaruh Penerapan Aplikasi Pelni Mobile Terhadap Pembelian Tiket Kapal Penumpang Di PT. Pelni Cabang Kupang

Jakarta, 24 April 2026

Pembimbing Utama

Dr. Arif Hidayat, S.Pel., MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19740717 199803 1 001

Pembimbing Pendamping

Nurindah Dwiyani, S. Pd., M.T
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19780118 200812 2 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19720413 199803 1 005

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN**

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama	: LISA OLIVIA MABOY
NRP	: 465221444
Program Pendidikan	: DIPLOMA IV
Jurusan	: KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul	: PENGARUH PENERAPAN APLIKASI PELNI MOBILE TERHADAP PEMBELIAN TIKET KAPAL PENUMPANG DI PT. PELNI CABANG KUPANG

Ketua Penguji

Kamarul Hidayat, S.PEL., M.M.Tr.
Pembina (IV/a)
NIP. 19710919 199803 1 001

Anggota/Penguji

Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19820306 200502 1 001

Anggota Penguji

Nurindah Dwiyani, S.Pd., M.T.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19780118 200812 2 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

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

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kepada Tuhan Yesus Kristus atas segala berkat, kasih dan penyertaan dan di berikan Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang merupakan kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Indonesia untuk menyelesaikan Program Diploma IV KALK yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan. Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani Praktek Darat (PRADA) di PT. Pelni Cabang Kupang. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

“PENGARUH PENERAPAN APLIKASI PELNI MOBILE TERHADAP PEMBELIAN TIKET KAPAL PENUMPANG DI PT. PELNI CABANG KUPANG”

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 ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada semua pihak yang telah membantu, antara lain kepada :

1. Yth. Bapak Dr. Capt Tri Cahyadi, M.H.,M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Indonesia.
2. Yth. Bapak Dr. April Gunawan Malau, S.Si.,M.M., selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Indonesia.
3. Yth. Bapak Dr. Arif Hidayat, S.Pel., MM, selaku Pembimbing Utama yang telah memberikan waktu, tenaga, dan pikiran serta saran dalam proses penulisan skripsi ini.
4. Yth. Ibu Nurindah Dwiyani, S. Pd., M. T, selaku Pembimbing Pendamping yang juga telah memberikan waktu, tenaga, dan pikiran serta saran pada proses penulisan skripsi ini.
5. Untuk orang tua saya tercinta, Bapak Thobias Nikodemus Maboy dan Ibu Nova Susan Yulin Pratasis, terimakasih selalu memberikan kepercayaan, dukungan, cinta serta kasih sayang yang tulus serta tidak pernah berhenti memberikan perhatian dan doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan lancar.

6. Untuk kedua adik saya, Hesti Tesalonika Maboy dan Satria Gabriel Maboy yang selalu memberikan semangat, motivasi, dan kasih sayang sehingga menjadi alasan penulis dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Indonesia.
7. Seluruh karyawan PT. Pelni Cabang Kupang yang telah memberikan ilmu dan bimbingan kepada penulis selama penulis melaksanakan Praktek Darat.
8. Kepada Trifaldi Martins Beslau, terimakasih selalu menemani, memberi semangat, doa dan selalu mendengarkan keluh kesah penulis.
9. Teman seperjuangan saya Orell Manalu dan Sabna Sinaga, terimakasih telah menemani dari tingkat 1 sampai menyusun skripsi ini, serta hiburan, semangat, masukan dan semua kenangan indah di dalamnya.
10. Kepada rekan kamar N-104 (orel, nisa, sabna, ghea, ress, ail, mia, rara, salma, ciaa, jalpa, tika) terimakasih untuk pengalaman dan kenangan yang indah dan suasana yang hangat serta bisa saling menyemangati satu sama lain juga membuat hari-hari saya di kampus selalu menyenangkan.
11. Dan kepada seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan pendidikan, praktek darat, hingga penulisan skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan baik dari susunan kalimat serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulisan dalam menguasai materi. Oleh karena itu, dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini. Semoga dengan selesainya skripsi ini, dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 24 April 2026



Lisa Olivia Maboy

NRP. 465221444

DAFTAR ISI

SAMPUL DEPAN	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAK.....	xiii
ABSTRACT	xiv
 BAB I : PENDAHULUAN.....	 1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	6
C. Batasan Masalah.....	6
D. Rumusan Masalah	6
E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian.....	7
F. Sistematika Penulisan	7
 BAB II : LANDASAN TEORI	 10
A. Tinjauan Pustaka	10
B. Penelitian Terdahulu.....	29
C. Kerangka Pemikiran	31

	D. Hipotesis	31
BAB III :	METODOLOGI PENELITIAN	32
	A. Waktu Dan Tempat Penelitian	32
	B. Metodologi Pendekatan	32
	C. Sumber Data.....	33
	D. Teknik Pengumpulan Data.....	33
	E. Populasi, Sampel Dan Teknik Sampling	36
	F. Teknik Analisis Data	38
BAB IV :	ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	46
	A. Deskripsi Data.....	46
	B. Analisis Data	56
	C. Pemecahan Masalah	86
BAB V :	KESIMPULAN DAN SARAN	89
	A. Kesimpulan	89
	B. Saran.....	89

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 <i>Laman utama Pelni Mobile</i>	15
Gambar 2. 2 Laman tiket kapal.....	16
Gambar 2. 3 Laman pendaftaran akun.....	26
Gambar 2. 4 Laman pencarian tiket kapal.....	27
Gambar 2. 5 Laman ketersediaan jadwal kapal.....	27
Gambar 2. 6 Laman pengisian data penumpang	28
Gambar 2. 7 Laman metode pembayaran	28
Gambar 2. 8 Laman kode booking tiket kapal.....	29
Gambar 2. 9 Kerangka pemikiran	31
Gambar 3. 1 Garis Kontinum.....	39
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT. Pelni Cabang Kupang.....	49
Gambar 4. 2 Diagram Karakteristik Responden	54
Gambar 4. 3 Diagram Usia Responden	55
Gambar 4. 4 Diagram Karakteristik Pengalaman Responden.....	55
Gambar 4. 5 Diagram Uji Normalitas P-Plot.....	77
Gambar 4. 6 Diagram Uji Normalitas Hostogram	78
Gambar 4. 7 Diagram Uji Heteroskedastisitas	79

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 <i>Jumlah penumpang yang membeli tiket melalui Loket Pelni Cabang Kupang</i>	18
Tabel 2. 2 <i>Kapal penumpang PT. Pelni Kupang</i>	24
Tabel 2. 3 <i>Penelitian Terdahulu</i>	29
Tabel 3.1 <i>Skor penilaian skala likert</i>	34
Tabel 3.2 <i>Kisi-kisi instrumen</i>	34
Tabel 3.3 <i>Jumlah penumpang</i>	37
Tabel 3.4 <i>Interpretasi nilai rata-rata</i>	39
Tabel 3.5 <i>Interpretasi koefisien korelasi</i>	43
Tabel 4. 1 <i>Tabel Indikator Kemudahan Memahami Fitur Aplikasi</i>	56
Tabel 4. 2 <i>Tabel Indikator Kemudahan Proses Pemesanan Tiket</i>	57
Tabel 4. 3 <i>Tabel Indikator Aplikasi Membantu Mempercepat Pembelian Tiket</i>	58
Tabel 4. 4 <i>Tabel Indikator Aplikasi Mempermudah Akses Informasi</i>	59
Tabel 4. 5 <i>Tabel Indikator Sistem Jarang Mengalami Gangguan</i>	60
Tabel 4. 6 <i>Tabel Indikator Ketepatan Sistem</i>	61
Tabel 4. 7 <i>Tabel Indikator Kejelasan Informasi</i>	62
Tabel 4. 8 <i>Tabel Indikator Kejelasan Informasi Tempat Tidur Dan Ketentuan Tiket</i>	63
Tabel 4. 9 <i>Tabel Deskripsi Data Variabel Penerapan Aplikasi Pelni Mobile (X)</i>	64
Tabel 4. 10 <i>Tabel Indikator Ketertarikan Membeli Tiket</i>	65
Tabel 4. 11 <i>Tabel Indikator Bersedia Menggunakan Aplikasi</i>	66
Tabel 4. 12 <i>Tabel Indikator Keyakinan Dalam Memutuskan Pembelian Via Aplikasi</i>	67
Tabel 4. 13 <i>Tabel Kesesuaian Keputusan Pembelian Dengan Kebutuhan Perjalanan</i>	68
Tabel 4. 14 <i>Tabel Indikator Kepuasan Terhadap Kemudahan Transaksi</i>	69
Tabel 4. 15 <i>Tabel Indikator Kepuasan Terhadap Layanan</i>	70
Tabel 4. 16 <i>Tabel Indikator Kesiediaan Merekomendasikan</i>	71
Tabel 4. 17 <i>Tabel Indikator Memberikan Ulasan Positif</i>	72
Tabel 4. 18 <i>Tabel Deskripsi Data Variabel Pembelian Tiket Kapal (Y)</i>	73
Tabel 4. 19 <i>Tabel Hasil Deskriptif Statistik</i>	74
Tabel 4. 20 <i>Tabel Hasil Uji Validitas X Dan Y Menggunakan SPSS</i>	75
Tabel 4. 21 <i>Tabel Hasil Uji Reliabilitas Variabel X</i>	76
Tabel 4. 22 <i>Tabel Hasil Uji Reliabilitas Variabel Y</i>	77
Tabel 4. 23 <i>Tabel One-Sample Kolmogrov</i>	78
Tabel 4. 24 <i>Tabel Hasil Output Spss Uji Autokorelasi</i>	81
Tabel 4. 25 <i>Tabel Hasil Output Spss Uji Autokorelasi</i>	81

Tabel 4. 26 <i>Tabel Hasil Uji linearitas.....</i>	82
Tabel 4. 27 <i>Tabel Hasil Uji Koefisien Korelasi.....</i>	83
Tabel 4. 28 <i>Tabel Hasil Uji Regresi Linear X terhadap Y</i>	84
Tabel 4. 29 <i>Tabel Hasil Uji Koefisien Determinasi</i>	85
Tabel 4. 30 <i>Tabel Hasil Uji Hipotesis.....</i>	85

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Hasil Uji Deskriptif Variabel X.....	93
Lampiran 2 Hasil Uji Deskriptif Variabel Y.....	96
Lampiran 3 Hasil Uji Normalitas	99
Lampiran 4 Hasil Uji Heteroskedastisitas.....	100
Lampiran 5 Hasil Uji Validitas Variabel X	101
Lampiran 6 Hasil Uji Validitas Variabel Y	102
Lampiran 7 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X dan Variabel Y	102
Lampiran 8 Hasil Uji Autokorelasi	103
Lampiran 9 Hasil Uji Linearitas	103
Lampiran 10 Hasil Uji Koefisien Korelasi, Determinasi, dan Regresi Pada SPSS.....	103
Lampiran 11 Hasil Uji Hipotesis.....	104
Lampiran 12 Jawaban Responden.....	105
Lampiran 13 Aplikasi Peln Mobile	108
Lampiran 14 Pengisian Kuesioner	110
Lampiran 15 Gambar-Gambar Saat Praktek.....	111
Lampiran 16 Tabel distribusi F	114
Lampiran 17 Tabel Distribusi r tabel.....	115
Lampiran 18 Tabel Distribusi T tabel.....	116

ABSTRAK

Olivia Maboy, Lisa. 2026. *“Pengaruh Penerapan Aplikasi Pelni Mobile Terhadap Pembelian Tiket Kapal Penumpang Di PT. Pelni Cabang Kupang.”*

Penelitian ini dilatar belakangi oleh belum optimalnya pemanfaatan Aplikasi Pelni Mobile dalam mendukung proses pembelian tiket kapal penumpang, meskipun aplikasi tersebut dirancang untuk memberikan kemudahan dan efisiensi dalam transaksi serta akses informasi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh penerapan Aplikasi Pelni Mobile terhadap pembelian tiket kapal penumpang pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Cabang Kupang.

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif dan asosiatif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui penyebaran kuesioner kepada 96 responden yang merupakan pengguna Aplikasi Pelni Mobile. Variabel dalam penelitian ini terdiri dari variabel bebas (X), yaitu penerapan Aplikasi Pelni Mobile yang diukur melalui dimensi kemudahan, manfaat, keandalan, dan kualitas informasi, serta variabel terikat (Y), yaitu pembelian tiket kapal yang diukur melalui dimensi minat beli, keputusan pembelian, kepuasan, dan rekomendasi. Teknik analisis data yang digunakan meliputi analisis deskriptif, uji instrumen, uji asumsi klasik, analisis regresi linear sederhana, uji koefisien korelasi, uji koefisien determinasi, serta uji hipotesis (uji t) dengan bantuan program SPSS.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan Aplikasi Pelni Mobile berpengaruh positif dan signifikan terhadap pembelian tiket kapal penumpang. Hal ini dibuktikan dengan nilai thitung sebesar 17,431 yang lebih besar dari ttabel sebesar 1,985 serta nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05. Nilai koefisien korelasi sebesar 0,874 menunjukkan bahwa hubungan antara kedua variabel berada pada kategori sangat kuat. Selain itu, hasil koefisien determinasi menunjukkan bahwa penerapan Aplikasi Pelni Mobile memberikan pengaruh sebesar 76,4% terhadap pembelian tiket kapal, sedangkan sisanya sebesar 23,6% dipengaruhi oleh faktor lain di luar penelitian ini.

Kata kunci: Aplikasi Pelni Mobile, Pembelian Tiket Kapal, Pengaruh, Kepuasan Pengguna

ABSTRACT

Olivia Maboy, Lisa. 2026. “Pengaruh Penerapan Aplikasi Pelni Mobile Terhadap Pembelian Tiket Kapal Penumpang Di PT. Pelni Cabang Kupang.”

This research is motivated by the suboptimal utilization of the Pelni Mobile Application to support the passenger ship ticket purchasing process, despite the application being designed to provide ease and efficiency in transactions and access to information. This study aims to analyze the effect of the Pelni Mobile Application implementation on passenger ship ticket purchases at PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Kupang Branch.

This research used a quantitative method with a descriptive and associative approach. Data collection was conducted through the distribution of questionnaires to 96 respondents who are Pelni Mobile Application users. The variables in this study consisted of the independent variable (X), namely the implementation of the Pelni Mobile Application, measured through the dimensions of ease, usefulness, reliability, and quality of information, and the dependent variable (Y), namely ship ticket purchases, measured through the dimensions of purchase intention, purchase decision, satisfaction, and recommendation. Data analysis techniques used included descriptive analysis, instrument testing, classical assumption testing, simple linear regression analysis, correlation coefficient testing, coefficient of determination testing, and hypothesis testing (t-test) using SPSS.

The results showed that the implementation of the Pelni Mobile Application had a positive and significant effect on passenger ship ticket purchases. This is evidenced by the calculated t value of 17.431, which is greater than the t table of 1.985, and the significance value is smaller than 0.05. The correlation coefficient value of 0.874 indicates that the relationship between the two variables is in the very strong category. In addition, the results of the coefficient of determination show that the implementation of the Pelni Mobile Application has an influence of 76.4% on ship ticket purchases, while the remaining 23.6% is influenced by other factors outside this study.

Keywords: Pelni Mobile Application, Ticket Purchasing, Effect, User Satisfaction

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi laut merupakan salah satu unsur penting dalam dunia perdagangan sehingga kebutuhan transportasi khususnya di bidang kelautan sangat besar. Hal ini disebabkan karena saat ini transportasi laut merupakan salah satu moda transportasi efisien yang dapat mengangkut penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya, dengan menempuh jarak yang jauh dan biaya yang relatif rendah. Transportasi merupakan salah satu sektor yang memiliki peran sangat penting dalam mendukung aktivitas kehidupan masyarakat, baik dalam aspek sosial, ekonomi maupun pembangunan nasional secara keseluruhan. Sistem transportasi yang baik dapat meningkatkan mobilitas penduduk, memperlancar arus distribusi barang dan jasa, dan memperkuat konektivitas antarwilayah. Transportasi laut adalah bagian penting dari kehidupan masyarakat di Indonesia, karena Indonesia merupakan negara kepulauan dengan wilayah perairan yang jauh lebih luas dibandingkan daratan. Transportasi laut menjadi moda transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat, khususnya untuk daerah terpencil, kepulauan, dan pesisir dimana akses ke transportasi darat dan udara sangat terbatas.

Menurut Bambang Triatmodjo (2007), transportasi adalah proses pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi menjadi salah satu komponen penting dalam mendukung kegiatan sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat.

Menurut Miro (2005) transportasi sebagai usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga di lokasi lain tersebut objek menjadi lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk suatu tujuan-tujuan tertentu.

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya), seperti halnya sampan dan perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil (KBBI, 2009). Kapal laut sebagai salah satu sarana transportasi laut memiliki peran strategis karena mampu mengangkut banyak penumpang dan barang dengan biaya yang relatif murah, sehingga kapal laut masih menjadi pilihan utama bagi masyarakat menengah ke bawah. Selain itu, kapal penumpang juga berfungsi sebagai penghubung antarwilayah yang berkontribusi dalam pemerataan pembangunan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, kapal penumpang dikelola secara profesional dan didukung oleh sistem pelayanan yang baik menjadi kebutuhan penting bagi masyarakat, khususnya di wilayah Indonesia Timur.

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) atau PT. PELNI merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang memiliki tanggung jawab besar dalam menyediakan jasa angkutan laut penumpang yang aman, nyaman, dan terjangkau bagi penumpang di Indonesia. PT. Pelni tidak hanya menyediakan layanan transportasi, tetapi juga sebagai agen pembangunan yang mendukung keterhubungan antarwilayah dan integrasi nasional. PT. Pelni Cabang Kupang adalah salah satu unit PT. Pelni yang memiliki peran penting dalam penyediaan transportasi laut di wilayah Indonesia Timur. PT. Pelni melayani berbagai rute antar pulau di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan sekitarnya, dengan penumpang yang beragam dari segi usia, tingkat pendidikan, dan kemampuan teknologi. PT. Pelni melakukan inovasi pelayanan berbasis digital karena pesatnya perkembangan teknologi informasi dan komunikasi serta meningkatnya tuntutan masyarakat terhadap pelayanan publik yang cepat, praktis, dan transparan. Perkembangan teknologi digital mengubah cara orang menggunakan layanan, seperti membeli tiket transportasi. Untuk mengatasi hal ini, PT. Pelni mengembangkan dan menerapkan Aplikasi Pelni Mobile. Aplikasi ini merupakan salah satu cara PT. Pelni mengubah sistem pelayanan pembelian tiket kapal penumpang menjadi digital. Peluncuran resmi Aplikasi Pelni Mobile terjadi pada Mei 2018, dimana aplikasi ini pertama kali dirilis untuk perangkat *Android* pada 6 Mei 2018, menyediakan fitur reservasi tiket online, pengecekan jadwal,

dan informasi rute kapal secara *real-time*, yang dapat diunduh melalui *Google Play Store*. Perkembangan signifikan Pelni Mobile terjadi 2019-2021, pada Februari 2021 PT. Pelni mendorong penggunaan aplikasi ini melalui kampanye pembayaran non-tunai, memungkinkan transaksi *via e-wallet* dan transfer bank, yang mengurangi waktu tunggu di loket maupun di pelabuhan. Pada 2023, aplikasi diperluas ke iOS melalui *App Store*, dan promosi intensif yang dilakukan di berbagai pelabuhan. Aplikasi Pelni Mobile membantu pelanggan mengakses berbagai layanan seperti informasi jadwal kapal, pengecekan harga tiket, metode pembayaran digital, pengiriman barang yang lebih efisien, dan pelacakan status keberangkatan kapal secara digital. Sistem transportasi laut masih banyak bergantung pada cara konvensional, seperti membeli tiket di loket dan memiliki informasi jadwal kapal yang terbatas, sebelum era digital berkembang pesat. Hal ini sering menyebabkan antrean yang panjang, keterbatasan dalam mendapatkan akses ke informasi, dan masalah dalam mengelola data penumpang. Dengan memanfaatkan aplikasi ini, pengguna perlu datang langsung ke kantor cabang atau agen penjualan tiket, melainkan dapat melakukan transaksi secara mandiri dan cepat melalui perangkat seluler.

Pembelian tiket adalah proses mendapatkan bukti resmi (fisik atau elektronik) bahwa seseorang berhak untuk mengikuti suatu kegiatan, seperti ke sebuah acara (pertunjukan, stadion, taman hiburan) atau menggunakan layanan transportasi (pesawat, bus, kapal, maupun kereta api. Tiket merupakan bukti kontrak antara pembeli dan penyelenggara atau penyedia jasa, serta konfirmasi pembayaran dan bukti pembelian. Proses pembelian tiket di era digital saat ini telah beralih ke sistem berbasis aplikasi, yang memberikan kemudahan, kecepatan, dan efisiensi kepada pengguna.

Penggunaan Aplikasi Pelni Mobile telah diterapkan dalam proses penjualan tiket kapal penumpang untuk wilayah Kupang. Kupang merupakan salah satu kota pelabuhan yang memiliki aktivitas pelayaran yang cukup tinggi, mengingat letaknya yang strategis sebagai penghubung antara wilayah Indonesia Bagian Timur dan Barat. Hal ini menjadikan kebutuhan akan sistem digital seperti Pelni Mobile diharapkan mampu memberikan kontribusi besar dalam meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat Kupang dan sekitarnya. Namun, berdasarkan situasi nyata di lapangan, penerapan Aplikasi Pelni Mobile belum

sepenuhnya berjalan secara optimal dan masih menghadapi sejumlah masalah yang langsung dirasakan oleh pengguna. Salah satu masalah utama yang paling sering dikeluhkan adalah gangguan teknis aplikasi, seperti aplikasi yang sulit diakses, masalah sistem atau *error* yang sering terjadi, proses login yang tidak berjalan lancar, dan masalah dengan proses pembayaran tiket yang menyebabkan transaksi gagal atau tertunda. Selain itu, keluhan mengenai aplikasi, keterlambatan pembaruan informasi tentang jadwal kapal dan ketersediaan tiket, serta aplikasi yang tidak bisa melakukan pemesanan tiket saat kapal sudah sandar, sehingga menimbulkan kebingungan dan ketidakpastian.

Gangguan teknis yang terjadi pada aplikasi, secara tidak langsung berdampak pada tingkat kepercayaan penumpang terhadap sistem pembelian secara digital. Memilih metode pembelian tiket secara langsung melalui loket atau sumber lain bahkan melalui calo yang dianggap lebih aman dan pasti. Kondisi ini menunjukkan bahwa keandalan sistem aplikasi menjadi faktor penting yang dapat memengaruhi pilihan penumpang untuk membeli tiket kapal.

Rendahnya tingkat pemanfaatan Aplikasi Pelni Mobile tidak terlepas dari faktor pemahaman dan kepercayaan pengguna terhadap aplikasi tersebut. Hingga saat ini, masih terdapat penumpang yang belum memahami secara menyeluruh fungsi, manfaat, serta alur penggunaan aplikasi tersebut dalam proses pembelian tiket kapal. Kurangnya pemahaman ini menyebabkan penumpang merasa kesulitan dalam menggunakan aplikasi, sehingga menurunkan minat penumpang untuk beralih dari metode pembelian tiket secara konvensional ke metode digital.

Selain itu, pendampingan petugas dalam penggunaan Aplikasi Pelni Mobile belum optimal. Dalam prakteknya, beberapa penumpang menghadapi kesulitan seperti saat mengunduh aplikasi, melakukan pendaftaran akun, dan menyelesaikan proses pembelian tiket, karena mereka tidak mendapatkan bantuan atau bimbingan yang cukup dari petugas. Akibatnya, penumpang merasa tidak terbantu dan akhirnya memilih untuk kembali ke sistem pembelian tiket secara manual. Beberapa masalah menunjukkan bahwa meskipun Aplikasi Pelni Mobile telah digunakan sebagai bagian dari inovasi pelayanan digital, masih perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui seberapa efektif aplikasi tersebut dalam meningkatkan pembelian tiket kapal. Dalam penelitian ini,

penerapan Aplikasi Pelni Mobile dapat mencakup fitur seperti kemudahan penggunaan, keandalan sistem, kualitas informasi dan sosialisasi.

Berdasarkan uraian tersebut, dengan adanya fitur-fitur dalam aplikasi ini, dapat membantu pengguna merencanakan perjalanan laut secara lebih praktis dan fleksibel, dengan memantau status keberangkatan dan pemesanan tiket online. Meskipun demikian, masih ada beberapa masalah dalam pengoperasiannya, seperti tingkat pemanfaatan aplikasi yang rendah oleh masyarakat, keterbatasan pengguna dalam memahami fitur aplikasi, dan keluhan tentang kemudahan penggunaan dan stabilitas sistem. Kondisi ini menunjukkan bahwa ada perbedaan antara tujuan penggunaan aplikasi di dunia nyata dan tujuan implementasinya, terutama dalam hal meningkatkan pembelian tiket secara digital melalui aplikasi.

Dengan demikian, terdapat keterkaitan antara penerapan Aplikasi Pelni Mobile dan pembelian tiket kapal. Penerapan aplikasi yang belum optimal berpotensi menurunkan tingkat pemanfaatan aplikasi, yang pada akhirnya, ini menyebabkan rendahnya pembelian tiket kapal melalui Aplikasi Pelni Mobile. Sebaliknya, apabila pembelian tiket melalui aplikasi dapat meningkat secara signifikan jika aplikasi digunakan dengan baik dan lebih banyak pengguna yang menggunakannya. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai sejauh mana penerapan dan pemanfaatan Aplikasi Pelni Mobile mempengaruhi pembelian tiket kapal penumpang, serta menjadi dasar bagi PT. Pelni dalam melakukan evaluasi dan pengembangan layanan digital guna meningkatkan kualitas pelayanan.

Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis memilih judul :

**“ PENGARUH PENERAPAN APLIKASI PELNI MOBILE TERHADAP
PEMBELIAN TIKET KAPAL PENUMPANG
DI PT. PELNI CABANG KUPANG.”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis mengidentifikasi beberapa masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Belum optimalnya penerapan Aplikasi Pelni Mobile terhadap pembelian tiket kapal.
2. Kurangnya pembelian tiket melalui Aplikasi Pelni Mobile.
3. Aplikasi yang lambat, fitur yang tidak responsif menyebabkan proses pembelian tiket yang sulit.
4. Aplikasi tidak bisa digunakan untuk pembelian tiket saat kapal sudah sandar.
5. Kurangnya sosialisasi dan pemahaman masyarakat terhadap fitur-fitur Aplikasi Pelni Mobile.
6. Kurangnya pendampingan dari petugas dalam membantu penumpang menggunakan aplikasi di lapangan.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, penulis memilih fokus permasalahan, yang dibatasi pada belum optimalnya penerapan Aplikasi Pelni Mobile terhadap pembelian tiket kapal.

D. RUMUSAN MASALAH :

Berdasarkan batasan masalah, dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

Sejauh mana pengaruh penerapan Aplikasi Pelni Mobile terhadap proses pembelian tiket kapal?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui apakah Aplikasi Pelni Mobile berpengaruh terhadap proses pembelian tiket kapal.
- b. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh penerapan Aplikasi Pelni Mobile terhadap pembelian tiket kapal.

2. Manfaat Penelitian

- a. Secara Teoritis
 - 1) Untuk mengembangkan pengetahuan dan wawasan tentang penerapan Aplikasi Pelni Mobile terhadap pembelian tiket kapal.
 - 2) Hasil penelitian ini dapat dijadikan acuan dan sebagai salah satu sumber informasi bagi semua pihak yang akan melakukan penelitian serupa.
- b. Secara Praktis
 - 1) Untuk memberi masukan yang bermanfaat dalam pengembangan ilmu yang berhubungan dengan pengaruh penerapan Aplikasi Pelni Mobile terhadap pembelian tiket kapal di PT. Pelni Cabang Kupang.
 - 2) Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan program D4 jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di STP Jakarta.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan skripsi dibagi menjadi 5 (lima) bab yang akan disajikan dalam bab yang satu dengan bab yang lainnya saling berkaitan atau saling berhubungan. Untuk lebih jelas mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini, disusun sebagai berikut:

BAB I

PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi penjelasan tentang latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan. Latar belakang masalah menjelaskan alasan pemilihan judul penelitian. Identifikasi masalah menjelaskan masalah apa yang akan diteliti. Batasan masalah membatasi masalah agar penelitian lebih terfokus. Rumusan masalah menjelaskan pertanyaan yang akan dijawab dalam penelitian. Tujuan penelitian menjelaskan apa yang ingin dicapai dalam penelitian. Manfaat penelitian menjelaskan manfaat yang akan diperoleh dari hasil penelitian. Sistematika penulisan menjelaskan cara penulisan penelitian.

BAB II

LANDASAN TEORI

Bab ini mengemukakan tentang pengertian/definisi operasional, teori, kerangka pemikiran, dan hipotesis yang menjelaskan uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk di dalam penelitian.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang hal-hal teknis yang berkaitan dengan penelitian, yaitu kapan dan dimana penelitian dilakukan, metode penelitian dan teknik pengumpulan data yang digunakan, subjek penelitian, dan teknik analisis data yang akan dilakukan.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini, menjelaskan metode penelitian yang digunakan, teknik pengumpulan data yang dilakukan, subjek penelitian yang dipilih, dan teknik analisis data yang akan diterapkan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bab penutup yang akan merangkum hasil penelitian yang terdiri dari kesimpulan yang berisi tentang jawaban dari rumusan masalah. Serta menyampaikan saran yang merupakan rekomendasi untuk perbaikan berdasarkan hasil pembahasan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan teori adalah teori-teori yang digunakan untuk menjelaskan persoalan dari suatu penelitian. Dalam bab ini, penulis memberikan beberapa pengertian dan istilah yang diambil dari beberapa referensi seperti jurnal ilmiah, buku-buku, pendapat para ahli, untuk memudahkan penulisan.

1. Penerapan

Penerapan adalah suatu proses pelaksanaan atau implementasi dari suatu konsep, kebijakan, program, sistem, atau inovasi yang telah direncanakan sebelumnya ke dalam praktik nyata.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan, sedangkan menurut beberapa ahli, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Penerapan dapat dikatakan berhasil apabila sistem atau program yang diterapkan dapat digunakan dengan baik, memberikan manfaat nyata, dan membantu mencapai tujuan organisasi. Penerapan juga berhubungan dengan tingkat kesiapan pengguna, ketersediaan sarana pendukung, dan kemampuan sistem untuk memenuhi kebutuhan pengguna.

Menurut Nurdin (2016), penerapan adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang telah disusun secara matang dan terperinci.

Menurut Mulyadi (2017), penerapan adalah proses pelaksanaan atau penggunaan kebijakan, sistem, atau metode yang telah direncanakan sebelumnya untuk mencapai tujuan tertentu secara efektif dan efisien. Penerapan tidak hanya mencakup pelaksanaan teknis, tetapi juga pengawasan dan evaluasi hasil pelaksanaan.

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa kata penerapan didefinisikan sebagai suatu proses menerapkan atau menggunakan ide, teori, kebijakan, atau sistem yang telah direncanakan sebelumnya untuk mencapai tujuan tertentu. Penerapan juga sangat dipengaruhi oleh kesiapan pengguna, ketersediaan sarana pendukung, dan kesesuaian sistem dengan kebutuhan pengguna.

2. Aplikasi Mobile

Aplikasi adalah sebuah sistem yang dirancang dan dibuat untuk mengolah data dengan aturan dan ketentuan tertentu serta dengan bahasa pemrograman tertentu. Aplikasi dengan pengertian lain yaitu suatu perangkat lunak (software) komputer atau program yang dirancang khusus untuk membantu pengguna menyelesaikan tugas-tugas tertentu, baik di komputer, laptop maupun smartphone. Aplikasi berasal dari Bahasa Inggris yaitu *Application* yang artinya penerapan atau penggunaan. Aplikasi merupakan hasil penerapan bahasa pemrograman untuk mengolah data, berinteraksi langsung dengan pengguna, dan meningkatkan produktivitas.

Menurut Sutabri (2012), aplikasi adalah alat terapan yang digunakan untuk memecahkan suatu permasalahan tertentu secara efektif dan efisien. Hal ini menunjukkan bahwa aplikasi memiliki fungsi utama sebagai sarana untuk membantu pengguna dalam menyelesaikan pekerjaan atau aktivitas tertentu dengan lebih mudah dibandingkan dengan cara manual.

Menurut Kadir (2003), aplikasi merupakan program yang dibuat untuk membantu pengguna dalam menyelesaikan tugas tertentu. Aplikasi dirancang agar dapat mempermudah pekerjaan manusia, meningkatkan efisiensi, serta mengurangi kesalahan dalam proses pengolahan data.

Menurut Setyawan dan Munari (2020), aplikasi merupakan suatu subkelas perangkat lunak komputer yang memanfaatkan kemampuan komputer langsung

untuk melakukan suatu tugas yang diinginkan pengguna. Aplikasi dibuat untuk memudahkan pekerjaan atau tugas-tugas tertentu seperti penerapan, penggunaan, dan penambahan data yang dibutuhkan.

Menurut Tolle (2017), aplikasi adalah perangkat lunak yang dikembangkan untuk membantu pekerjaan pengguna agar lebih mudah dan efisien.

Dalam pengembangannya, aplikasi dapat dikategorikan dalam tiga kelompok berdasarkan platform dan cara kerjanya, yaitu :

- a. Aplikasi Desktop (*Desktop Application*) : aplikasi yang dirancang untuk diinstal dan dijalankan di perangkat komputer, PC, atau laptop (contoh : Windows, macOS, Linux).
- b. Aplikasi Web (*Web Application*) : Aplikasi yang berjalan pada *browser web* dan biasanya memerlukan koneksi internet. Aplikasi ini tidak perlu diinstal di perangkat pengguna.
- c. Aplikasi Mobile (*Mobile Application*) : Aplikasi yang dikembangkan secara khusus untuk perangkat seluler seperti *smartphone* dan tablet, yang diinstal melalui toko aplikasi (seperti *Google Play Store* atau *Apple Play Store*).

Dari beberapa pengertian mengenai aplikasi, dapat disimpulkan bahwa aplikasi merupakan suatu program atau *software* yang digunakan dalam suatu sistem yang dibuat untuk melaksanakan suatu fungsi atau kegiatan bagi pengguna jasa, sehingga dapat memberikan suatu informasi yang bermanfaat bagi pengguna serta memenuhi kebutuhan berbagai aktivitas dan pekerjaan seperti pelayanan masyarakat.

Pelni Mobile merupakan aplikasi resmi yang dikembangkan oleh PT. Pelayanan Nasional Indonesia (PELNI) sebagai bentuk upaya perusahaan untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi laut melalui transformasi digital. Aplikasi ini dirancang untuk membuat masyarakat lebih mudah dalam mengakses layanan PELNI, khususnya untuk membeli tiket kapal penumpang secara online. Pengguna dapat mengakses berbagai informasi penting seperti jadwal keberangkatan kapal, rute pelayaran, kelas kapal, fasilitas yang tersedia, harga tiket, pemesanan tiket kapal, melakukan mobile *check-in* secara online kapan saja dan dimana saja serta ketersediaan tempat tidur melalui Aplikasi Pelni Mobile.

Aplikasi ini bertujuan untuk mempermudah transaksi tanpa perlu antri di loket, menghindarkan dari pemungutan secara liar, dan mendukung digitalisasi pelayanan.

Pressman dan Bruce (2014), aplikasi *mobile* adalah aplikasi yang telah dirancang khusus platform *mobile* (misalnya iOS, android, atau windows *mobile*). Dari definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa aplikasi *mobile* memiliki tampilan antarmuka dan mekanisme interaksi yang telah disesuaikan agar mudah digunakan pada perangkat *mobile*, contohnya seperti smartphone dan tablet.

Menurut Pressman & Bruce (2014), aplikasi *mobile* memiliki karakteristik khusus yaitu :

1) Fungsionalitas (*Functionality*)

Aplikasi *mobile* harus memiliki fungsionalitas yang baik untuk memenuhi tujuan pengembangannya. Fungsionalitas penting karena, setiap fitur aplikasi harus berjalan dengan baik dan memenuhi tujuan pengembangannya. Aplikasi yang memiliki fungsionalitas yang baik, akan membantu pengguna menyelesaikan aktivitas lebih efisien. Adapun indikator dari fungsionalitas yaitu:

- a) Kelengkapan fitur sesuai kebutuhan pengguna
- b) Kesesuaian fungsi dengan tujuan aplikasi
- c) Ketepatan informasi yang ditunjukkan
- d) Fitur bekerja dengan baik (tidak *error*)

2) Keandalan (*Reliability*)

Kemampuan aplikasi untuk berfungsi tanpa gangguan dikenal sebagai keandalan. Karena keandalan sangat penting untuk kepercayaan pengguna terhadap aplikasi, Pressman & Burce menekankan bahwa aplikasi *mobile* harus tetap stabil, meskipun digunakan dalam kondisi jaringan yang berubah-ubah. Indikator dari keandalan antara lain :

- a) Aplikasi hampir tidak pernah mengalami *error* atau tidak langsung keluar (*crash*) saat terjadi kesalahan
- b) Sistem stabil saat digunakan dalam waktu lama
- c) Transaksi berhasil tanpa kegagalan sistem
- d) Aplikasi dapat digunakan kapan saja tanpa gangguan

3) Kinerja (*Performance*)

Aplikasi mobile yang berkinerja baik, akan memberikan pengalaman penggunaan yang nyaman tanpa membebani perangkat pengguna. Kinerja juga berkaitan dengan kecepatan respon aplikasi, waktu pemrosesan, dan efisiensi penggunaan sumber daya perangkat seperti memori dan baterai. Indikator dari kinerja antara lain :

- a) Kecepatan loading aplikasi
- b) Proses transaksi tidak memerlukan waktu lama
- c) Tetap stabil saat banyak pengguna mengakses
- d) Mampu menangani transaksi dalam jumlah besar

4) Kemudahan Penggunaan (*Usability*)

Aplikasi mobile harus memiliki interaksi yang mudah dipahami, tampilan antarmuka yang sederhana, navigasi yang jelas, dan kemudahan pengguna untuk digunakan. Indikator dari kemudahan penggunaan antara lain :

- a) Mudah dipelajari oleh pengguna baru
- b) Informasi tersusun rapi dan mudah ditemukan
- c) Instruksi penggunaan jelas
- d) Navigasi menu jelas dan sederhana

5) Keamanan (*Security*)

Keamanan adalah kemampuan aplikasi untuk melindungi data dan informasi pengguna dari orang yang tidak memiliki akses. Pressman dan Bruce (2014) menyatakan bahwa, aplikasi mobile harus melindungi data pengguna dan transaksi pengguna. Jika aplikasi memiliki keamanan yang baik, pengguna akan menjadi lebih percaya dan mendorong penggunaan aplikasi secara berkelanjutan. Indikator dari keamanan dari aplikasi mobile yaitu :

- a) Sistem login tersedia, termasuk *password*, OTP, dan verifikasi.
- b) Perlindungan data pribadi pengguna
- c) Keamanan dalam proses pembayaran
- d) Informasi tidak dapat diakses pihak lain tanpa izin

Aplikasi Pelni Mobile adalah aplikasi resmi PT. Pelayaran Nasional Indonesia yang bertujuan untuk meningkatkan layanan transportasi laut digital dengan berbagai fungsi. Fitur utama dalam aplikasi ini, diantaranya :

- a) Jadwal dan Rute Pelayaran, memungkinkan pengguna untuk mengakses jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal Pelni secara *real-time*.
 - b) Harga dan Kelas Tiket, menampilkan harga tiket lengkap berdasarkan rute dan kelas kapal yang dipilih.
 - c) Informasi Ketersediaan Tempat Tidur, membantu pengguna mengetahui ketersediaan tempat tidur sebelum melakukan pemesanan tiket.
 - d) Pemesanan Tiket (*Ticket Booking*), membeli tiket kapal Pelni dengan cepat dan mendapatkan tiket digital tanpa melakukan antrean di loket.
 - e) Pembayaran Tiket (*E-Payment*), pembayaran tiket secara elektronik melalui berbagai media pembayaran yang tersedia, mengurangi transaksi secara tunai, sehingga lebih aman dan transparan.
 - f) *Mobile Check-In & E-Boarding Pass*, memungkinkan penumpang melakukan *check-in* (maksimal 2 jam sebelum keberangkatan) dan mendapatkan tiket yang langsung tersimpan di aplikasi.
 - g) Pengiriman Barang, layanan pengiriman barang kargo ke berbagai wilayah di Indonesia.
 - h) Keagenan, layanan yang ditujukan untuk urusan operasional kapal.
- 1) Laman utama Aplikasi Pelni Mobile



Gambar 2.1
Laman utama Pelni Mobile
(Sumber: Aplikasi Pelni Mobile)

Pada laman utama terdiri dari Fitur Tiket kapal, Kirim barang, Keagenan, Pusat bantuan, yaitu sebagai berikut :

a) Tiket Kapal

Yaitu fitur untuk melihat jadwal keberangkatan kapal, pelabuhan asal, pelabuhan tujuan serta jumlah penumpang yang akan berangkat. Fitur ini memungkinkan pengguna mengakses layanan pemesanan tiket secara digital.

b) Kirim Barang

Yaitu fitur yang tersedia untuk layanan pengiriman muatan dan logistik melalui Aplikasi Pelni. Fitur ini mendukung pengiriman barang antarwilayah di Indonesia, terutama wilayah kepulauan.

c) Keagenan

Yaitu fitur yang tersedia pada Aplikasi Pelni Mobile untuk urusan operasional perusahaan atau kapal, seperti pengurusan kedatangan dan keberangkatan kapal, dokumen kapal, kebutuhan logistik dan layanan kapal. Yang menggunakan layanan ini adalah perusahaan pelayaran, agen kapal, atau pihak operasional kapal, bukan penumpang umum.

d) Pusat Bantuan

Yaitu fitur yang tersedia sebagai sarana untuk meningkatkan layanan dan kepuasan pengguna Aplikasi Pelni Mobile, fitur Pusat Bantuan membantu pengguna aplikasi menghubungi serta mengajukan pengaduan.

2) Laman Tiket Kapal



Gambar 2.2
(Sumber: Aplikasi Pelni Mobile)

Pada Laman Tiket Kapal terdiri dari fitur sebagai berikut:

- a) Pelabuhan Asal
- b) Pelabuhan Tujuan
- c) Tanggal Keberangkatan
- d) Detail Penumpang
- e) Ketersediaan tempat duduk
- f) Detail Perjalanan
- g) Metode Pembayaran
- h) *E-Boarding Pass*

3. Pembelian Tiket

Tiket merupakan dokumen resmi yang dikeluarkan oleh jasa penyedia transportasi, berisi informasi penting seperti identitas penumpang, jadwal keberangkatan, rute perjalanan, dan kelas atau jenis layanan yang dipilih oleh penumpang.

Menurut Kotler dan Keller (2016), tiket merupakan bukti transaksi jasa yang menunjukkan bahwa konsumen telah melakukan pembelian dan berhak memperoleh layanan sesuai ketentuan yang berlaku. Dalam jasa transportasi, tiket berfungsi sebagai bukti pembayaran dan kontrak layanan antara pelanggan dan penyedia jasa transportasi.

Menurut Efraim Turban (2018), tiket elektronik merupakan bagian dari sistem transaksi digital, yang berfungsi sebagai bukti sah pembelian jasa dan disimpan dalam sistem elektronik untuk meningkatkan efisiensi, akurasi, dan kenyamanan pengguna.

Pembelian tiket adalah transaksi untuk mendapatkan dokumen yang sah, baik fisik maupun digital, yang berfungsi sebagai tanda atau hak pengguna jasa transportasi yang sah, antara penyedia jasa dan pengguna jasa. Keputusan pembelian terjadi sepanjang waktu, bukan hanya saat transaksi dilakukan. Pengguna jasa menerima berbagai informasi, pengalaman, dan pengaruh setiap saat, yang dapat mempengaruhi pilihan untuk barang atau jasa tertentu. Adapun faktor-faktor utama yang mempengaruhi perilaku pengguna dalam pembelian tiket, antara lain :

- a. Harga dan Biaya : Pembelian tiket dipengaruhi oleh harga tiket yang kompetitif, diskon, dan biaya layanan.
- b. Waktu dan Ketersediaan : waktu pemesanan dan tanggal keberangkatan yang cenderung dipengaruhi oleh seberapa dekat waktu pemesanan dengan tanggal keberangkatan.
- c. Kemudahan Akses Online : Penggunaan aplikasi dan situs web, seperti *e-ticketing*, memudahkan pengguna, mencegah antrean, dan memungkinkan perbandingan harga.
- d. Faktor Pribadi dan Sosial : Keadaan pendapatan, gaya hidup, usia, pekerjaan, dan respon atau tanggapan dari orang lain.
- e. Reputasi dan Kualitas Pelayanan : Kepercayaan terhadap penyedia jasa transportasi, layanan pelanggan, dan pengalaman pengguna aplikasi.

Selain pembelian tiket melalui aplikasi Pelni Mobile, PT. Pelni juga menyediakan pembelian tiket secara manual melalui loket. Adapun data pembelian tiket melalui loket dapat dilihat pada tabel. 2.1 berikut.

Tabel 2.1
Jumlah penumpang yang membeli tiket
melalui Loket Pelni Cabang Kupang.

No	Nama Kapal	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	Juli	Jumlah
1	KM. WILIS	532	320	268	210	341	758	442	2.871
2	KM. AWU	955	-	838	573	871	944	774	4.955
3	KM. BINAIYA	101	509	92	209	-	157	392	1.460
4	KM. SIRIMAU	538	250	433	256	92	1.287	230	3.086
5	KM. LAWIT	197	213	-	-	103	742	588	1.843
6	KM. TIDAR	456	166	429	356	852	1.145	784	4.188
7	KM. BUKIT SIGUNTANG	1.587	517	865	817	1.084	362	921	6.153
									7.345

Berdasarkan tabel 2.1 dapat diketahui bahwa pembelian tiket melalui loket masih digunakan oleh penumpang meskipun tersedia layanan pembelian tiket secara online melalui Aplikasi Pelni Mobile.

4. Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya

dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai, danau, dan sebagainya, yang biasanya berukuran lebih besar dari perahu dan mampu mengangkut perahu kecil seperti sekoci.

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang dirancang untuk mengapung, berlayar, dan mengangkut penumpang atau barang di laut, sungai dan danau. Kapal di gerakkan dengan tenaga mesin, angin, atau ebergi lainnya serta dilengkapi sistem navigasi modern.

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang di rancang untuk mengapung dan berlayar di perairan, baik itu di laut, sungai, atau danau, dengan tujuan utama mengangkut penumpang maupun barang. Kapal dilengkapi dengan sistem navigasi dan beroperasi dengan peraturan dan ketentuan pelayaran yang berlaku.

Kapal memiliki beberapa jenis dan masing-masing memiliki fungsi yang berbeda-beda. Berikut jenis-jenis kapal :

1) Kapal Penumpang

- a) Kapal Pesiar : jenis kapal penumpang yang digunakan untuk pelayaran pesiar dan memiliki berbagai macam perlengkapan serta fasilitas yang lengkap dan mewah.
- b) Kapal Feri : jenis kapal penumpang yang digunakan untuk mengangkut penumpang serta berbagai kendaraan, seperti motot, mobil, bus dan truk. Kapal feri digunakan sebagai penyeberangan laut dan sungai.

2) Kapal Penumpang

- a) Kapal Pesiar : jenis kapal penumpang yang digunakan untuk pelayaran pesiar dan memiliki berbagai macam perlengkapan serta fasilitas yang lengkap dan mewah.
- b) Kapal Feri : jenis kapal penumpang yang digunakan untuk mengangkut penumpang serta berbagai kendaraan, seperti motot, mobil, bus dan truk. Kapal feri digunakan sebagai penyeberangan laut dan sungai.

3) Kapal Barang

- a) Kapal Peti Kemas : Jenis kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas. Peti kemas biasanya diangkut ke kapal melalui pelabuhan terminal peti kemas dengan menggunakan derek khusus.
- b) Kapal Tanker : jenis kapal yang berfungsi untuk mengangkut minyak.
- c) Kapal Pengangkut Barang Curah ; jenis kapal yang dapat mengangkut barang curah seperti batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam, dan lainnya. Kapal laut jenis ini memiliki palka atau ruang kargo yang terpisah.
- d) Kapal Tongkang : jenis kapal yang mengangkut barang, namun tidak memiliki mesin sendiri. Kapal ini digerakkan dengan bantuan kapal tunda (Tugboat).

4) Kapal Fungsional

- a) Kapal Tunda : jenis kapal yang dapat menggerakkan kapal lain dengan mendorong atau menariknya. Kapal tunda juga memindahkan kapal yang berafa dalam kondisi yang tidak dapat bergerak sendiri, seperti kapal tongkang, kapal yang rusak, atau platform minyak.
- b) Kapal Penyelamatan : Jenis kapal yang digunakan untuk membantu korban kecelakaan laut dengan membawa petugas dan peralatan keselamatan.
- c) Kapal Derek : jenis kapal berukuran besar dengan banyak derek , yang digunakan untuk mengangkut barang berat atau membantu proyek konstruksi di lepas pantai (*offshore*).
- d) Kapal Pengebor : jenis kapal yang dilengkapi dengan peralatan pengeboran, yang digunakan untuk mengebor minyak batu bara atau sumur gas di perairan dalam laut.

- e) Kapal Pengeruk : Jenis kapal yang digunakan untuk menggali maupun memindahkan sedimen (lumpur, pasir, atau bebatuan) di dasar perairan seperti laut dangkal, sungai, atau pelabuhan.
 - f) Kapal Pemadam Kebakaran : Jenis kapal yang menyerupai kapal tunda, dengan pompa dan pipa yang digunakan untuk menyembprotkan air untuk memadamkan api.
- 5) Kapal angkatan laut
- a) Kapal Perang : Jenis kapal yang dirancang khusus, dengan fungsi sebagai senjata perang dan juga untuk menahan serangan musuh. Senjata, amunisi, dan pasokan peralatan yang dibawa kapal perang hanya untuk awak kapal.
 - b) Kapal Patroli : Jenis kapal yang digunakan untuk pertahanan di pesisir pantai. Kapal ini digunakan untuk berbagai tugas pertahanan perbatasan, seperti mengawasi dari tindakan penyelundupan, pembajakan, dan penegakan hukum imigrasi.
 - c) Kapal Selam : Jenis kapal yang biasanya digunakan untuk tujuan militer, karena dirancang khusus untuk bergerak di bawah permukaan air.

5. Penumpang

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2016) menyimpulkan, penumpang adalah seseorang yang menumpang atau naik alat transportasi, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya.

Penumpang adalah seseorang (individu) maupun perusahaan (kelompok), yang menggunakan jasa angkutan untuk suatu perjalanan tertentu dengan mengeluarkan sejumlah uang sebagai imbalan bagi pihak pengangkut dengan kata lain, dapat didefinisikan sebagai orang membeli tiket, berarti orang yang melakukan perjalanan dengan menggunakan alat transportasi yang disediakan oleh pihak pengangkutan atau perusahaan niaga dan terikat persetujuan dengan pengangkut yang tertera di dalam tiket.

Berdasarkan pengertian diatas, penumpang adalah pihak, baik berupa individu maupun kelompok, yang menggunakan jasa transportasi untuk melakukan perjalanan dengan cara membeli tiket.

6. Kapal Penumpang

Menurut Stopford (2009) menjelaskan bahwa kapal penumpang adalah kapal yang dirancang khusus untuk untuk mengangkut manusia dengan penekanan pada aspek keselamatan dan kenyamanan.

Kapal penumpang adalah salah satu sarana transportasi laut yang digunakan untuk mengangkut manusia dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain melalui jalur perairan. Kapal penumpang sangat penting untuk sistem transportasi nasional, khususnya di negara kepulauan seperti Indonesia, yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari lautan.

Jenis kapal penumpang bervariasi dan memiliki tujuan yang berbeda. Karena kapal laut memiliki kapasitas dan daya angkut yang lebih besar daripada rute darat dan udara, kapal laut merupakan salah satu metode transportasi yang paling efisien dan efektif. Berikut ini jenis-jenis kapal penumpang antara lain :

a. Kapal Feri

Kapal feri merupakan kapal yang digunakan untuk transportasi penyebrangan laut maupun sungai yang mengangkut penumpang serta kendaraannya. Kapal feri membawa penumpang dan barang dengan beroperasi di rute yang relatif pendek serta jadwal yang sering dan tetap.

Biasanya kapal-kapal jenis ini digunakan di daerah perairan yang tidak bergelombang tinggi. Sehingga sangat cocok untuk transportasi sungai dan danau yang tidak memiliki gelombang tinggi. Kapal feri diklasifikasikan berdasarkan fungsi dan jenis layanan yang diberikan. Berikut adalah beberapa jenis kapal feri secara umum :

1) Kapal Feri Penumpang

Kapal ini dirancang khusus untuk mengangkut penumpang tanpa kendaraan. Biasanya dilengkapi dengan fasilitas seperti tempat duduk, ruang tunggu, kantin, dan kabin tidur untuk perjalanan jarak menengah maupun jauh, seperti kapal penumpang Pelni.

2) Kapal Feri Kendaraan (Roll-on/Roll-off atau Ro-Ro)

Kapal ini dirancang untuk mengangkut kendaraan bermotor, mobil, bus, truk, beserta penumpangnya. Kendaraan dapat langsung masuk dan keluar melalui pintu khusus.

3) Kapal Feri Cepat

Kapal ini adalah jenis kapal yang dirancang untuk kecepatan tinggi, biasanya digunakan untuk perjalanan jangka pendek.

b. Kapal Pesiar

Kapal pesiar merupakan jenis kapal penumpang yang digunakan untuk tujuan pelayaran pesiar. Tujuan penumpang menggunakan kapal pesiar, untuk menikmati waktu yang ingin dihabiskan dengan menggunakan fasilitas mewah pada kapal pesiar tersebut.

Kapal pesiar memiliki berbagai macam perlengkapan dan fasilitas penginapan yang mirip dengan hotel. Kapal pesiar selalu kembali ke pelabuhan asal keberangkatannya. Oleh karena itu, kapal pesiar selalu memulai dan mengakhiri perjalanannya di tempat yang sama.

Kapal pesiar memiliki rute perjalanan yang bisa menghabiskan waktu sehari-hari, berminggu-minggu, bahkan bisa berbulan-bulan. Selama perjalanan, penumpang akan menikmati berbagai macam hiburan tanpa henti sepanjang hari selama berada di atas kapal. Kapal pesiar juga dapat berlabuh di beberapa pelabuhan yang memungkinkan kapal pesiar besar bisa bersandar. Kemudian, perjalanan dilanjutkan ke beberapa pelabuhan sampai akhirnya kembali ke pelabuhan awal dimana penumpang kapal pesiar naik.

Kapal pesiar terbagi menjadi tiga macam, yaitu kapal pesiar ukuran kecil, kapal pesiar ukuran sedang, dan kapal pesiar ukuran besar. Satu hal yang membedakan yaitu jumlah penumpang dari kapal tersebut. Kapal ukuran kecil dapat menampung kurang dari 500 penumpang, kapal ukuran sedang dapat menampung sekitar 2500 penumpang, dan kapal ukuran besar dapat menampung sekitar 7000 penumpang.

c. Kapal Samudra

Jenis kapal laut ini merupakan kapal penumpang yang identik dengan kapal pesiar. Namun, rute perjalanan yang digunakan pada kapal samudra berbeda dengan kapal pesiar. Kapal samudra berangkat dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain dan dirancang untuk menyeberangi samudra besar dengan kecepatan tinggi dan konstruksi lambung yang lebih kuat.

Tabel 2.2
Kapal Penumpang di PT.Pelni Kupang

No	Nama Kapal	Kapasitas Penumpang
1	KM. WILIS	500 orang
2	KM. AWU	969 - 1.000 orang
3	KM. BINAIYA	1.000 orang
4	KM. SIRIMAU	1.000 orang
5	KM. LAWIT	1.000 orang
6	KM. TIDAR	2.000 orang
7	KM. BUKIT SIGUNTANG	2.000 orang

Sumber: PT. Pelni Cabang Kupang

7. Keputusan pembelian Tiket kapal

Sebelum melakukan pembelian tiket, konsumen melakukan penilaian dan membuat keputusan. Keputusan ini dibuat setelah banyak pertimbangan dan perhitungan alternatif. Pembuat keputusan mungkin harus melewati sejumlah proses sebelum membuat keputusan. Proses ini termasuk menemukan masalah utama, membuat pilihan yang tepat serta akhirnya membuat keputusan terbaik.

Keputusan pembelian konsumen yaitu tahap yang digunakan konsumen ketika membeli barang dan jasa. Keputusan pembelian merupakan salah satu bagian dari perilaku konsumen. Dimana, perilaku konsumen merupakan tindakan yang secara langsung dilakukan dalam suatu usaha memperoleh, menentukan produk dan jasa, termasuk proses pengambilan keputusan. Keputusan pembelian yang dilakukan oleh konsumen, diawali saat sebelum terjadinya aktivitas pembelian serta memiliki kelanjutan yang panjang setelah pembelian. Menurut Lesmana dan Yustriani (2017) di dalam proses keputusan pembelian tersebut, ada faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku konsumen, antara lain:

a. Faktor Kebudayaan

Merupakan faktor penentu yang mendasar terhadap perilaku pelanggan. Perusahaan harus memahami bagaimana budaya, minat serta kelas sosial.

b. Faktor Sosial

Terdiri atas kelompok referensi, keluarga serta peran dan status seseorang dalam lingkungannya. Perilaku konsumen juga akan dipengaruhi oleh faktor-faktor sosial seperti kelompok kecil, keluarga, peran dan status sosial dari konsumen.

c. Faktor Pribadi

Keputusan seseorang dalam melakukan pembelian, dipengaruhi oleh karakteristik pribadi seperti umur, jabatan, keadaan ekonomi, gaya hidup, kepribadian dan konsep diri pembeli yang bersangkutan.

d. Faktor Psikologis

Terdiri dari motivasi, persepsi, proses belajar serta kepercayaan diri dan sikap. Pembuatan keputusan dilakukan oleh konsumen berbeda-beda sesuai dengan tipe proses keputusan pembelian.

Menurut Lesmana & Yustriani (2017) mengemukakan bahwa proses keputusan pembelian terdiri atas lima tahapan antara lain :

1) Pengenalan Masalah

Proses pengenalan masalah merupakan bagian dimana seorang konsumen merasakan adanya suatu perbedaan antara keadaan yang nyata dan keadaan yang diinginkan oleh seorang konsumen.

2) Pencarian Informasi

Merupakan keadaan dimana seorang konsumen terdorong untuk mencari informasi lebih lanjut mengenai produk atau jasa yang dapat memenuhi kebutuhan konsumen.

3) Evaluasi Alternatif

Sebuah proses yang merujuk pada bagaimana konsumen memproses informasi mengenai merek yang bersaing dan membuat pertimbangan nilai yang terakhir.

4) Keputusan Pembelian

Merupakan bagian terpenting dalam keputusan pembelian, dimana konsumen melakukan kepentingan berdasarkan proses yang telah dilalui sebelumnya.

5) Perilaku Pasca Pembelian

Setelah melakukan pembelian, konsumen mungkin mengalami konflik karena melihat fitur tertentu yang mengkhawatirkan atau mendengar hal-hal menyenangkan mengenai merk lain, dan waspada terhadap informasi yang mendukung keputusannya. Setelah pembelian, kepuasan konsumen adalah fungsi dari hubungan antara apa yang diharapkan dari produk atau jasa dan apa yang didapatkan oleh konsumen. Jika produk atau jasa tidak memenuhi harapan, konsumen merasa kecewa,

dan apabila memenuhi harapan maka konsumen akan merasa puas dan jika melebihi harapan maka konsumen pun akan merasa sangat puas terhadap produk atau jasa.

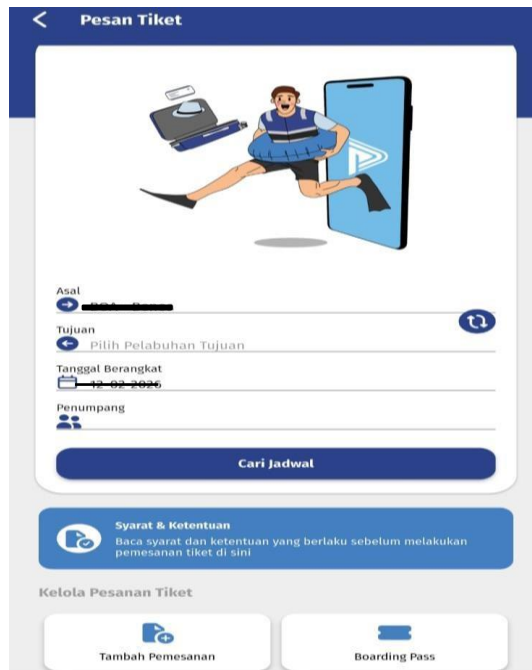
8. Prosedur Pembelian Tiket Pada Aplikasi Peln Mobile

- a. Calon penumpang membuka Aplikasi Peln Mobile yang telah di unduh melalui *Play Store* atau *App Store* dan melakukan pendaftaran akun.

The image displays two screenshots from the Peln Mobile application. The top screenshot shows the 'Pendaftaran Akun' (Account Registration) screen. It features a title 'Pendaftaran Akun' and a subtitle 'Daftarkan akunmu untuk merasakan fitur penuh dari aplikasi PELNI Mobile'. The form includes fields for 'KTP' (ID Card) number, 'Perempuan' (Female) gender, a phone number with a '+62' prefix, and two password fields. A 'Berikut' (Next) button is at the bottom. Below the button, it says 'Sudah memiliki akun? Masuk' (Already have an account? Log in) and a link for 'Kebijakan Data Pribadi' (Privacy Policy). The right side of the screen shows a 'Kode Referral' (Referral Code) field with 'RUWBCL' and a 'Lanjutkan' (Continue) button. The bottom screenshot shows a confirmation screen with a large green checkmark and the text 'Terima Kasih Akunmu Berhasil Terkonfirmasi' (Thank you, your account has been successfully confirmed). It also includes a message: 'Halo [Name], akunmu sudah berhasil terkonfirmasi ya. Silakan login pada aplikasi PELNI Mobile untuk melanjutkan ya.' (Hello [Name], your account has been successfully confirmed. Please log in to the PELNI Mobile app to continue). The bottom of the screen shows the PELNI logo and the copyright notice '©2025 - PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)'.

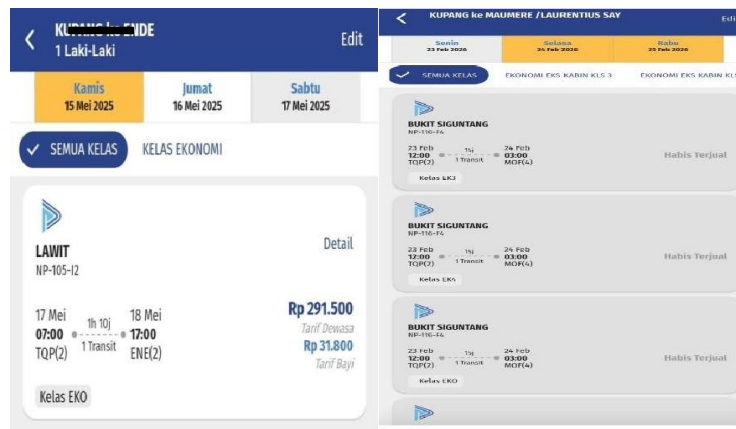
Gambar 2.3
Laman pendaftaran akun
(Sumber: Aplikasi Peln Mobile)

- b. Pengguna mengakses aplikasi, kemudian pada menu pencarian tiket, pengguna mengisi data perjalanan yaitu memilih pelabuhan asal, pelabuhan tujuan, tanggal keberangkatan, dan jumlah penumpang yang akan berangkat.



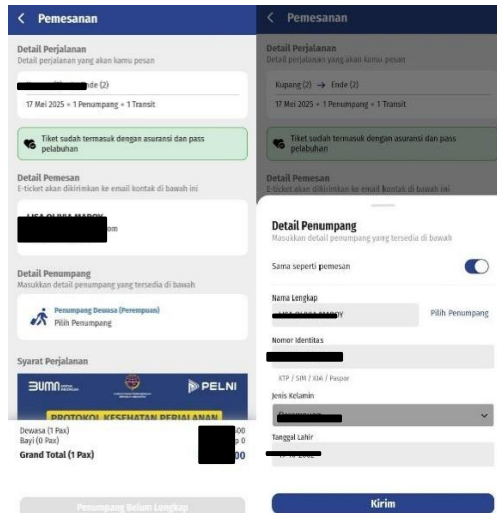
Gambar 2.4
Laman Pencarian tiket kapal
(Sumber: Aplikasi Pelni Mobile)

- c. Setelah itu, sistem akan menampilkan daftar kapal yang tersedia, lengkap dengan nama kapal, waktu keberangkatan dan tiba, durasi perjalanan serta tarif sesuai kelas dan ketersediaan tempat tidur.



Gambar 2.5
Laman ketersediaan jadwal kapal
(Sumber: Aplikasi Pelni Mobile)

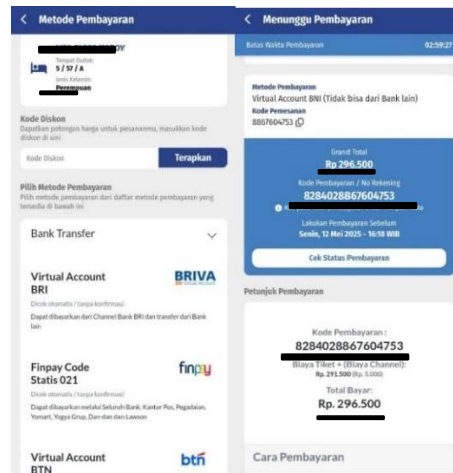
- d. Setelah memilih jadwal dan kelas, pengguna diwajibkan mengisi data penumpang sesuai identitas resmi, seperti nama lengkap sesuai KTP, Nomor Induk Kependudukan (NIK), tanggal lahir, jenis kelamin, email serta nomor kontak aktif.



Gambar 2.6

Laman pengisian data penumpang
(Sumber: Aplikasi Pelni Mobile)

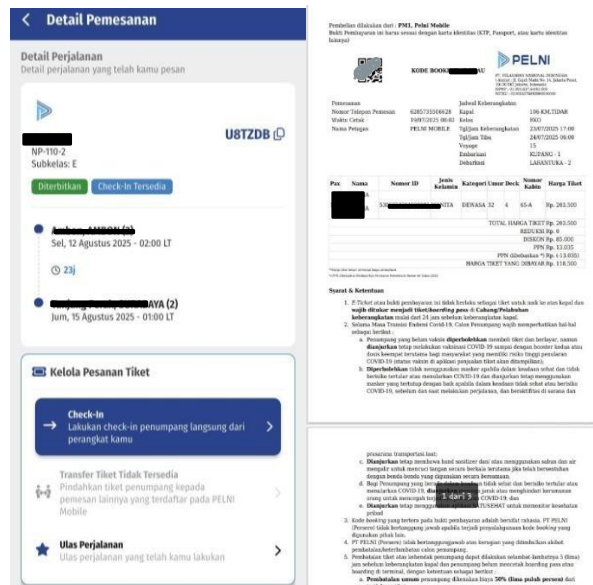
- e. Setelah pengisian identitas penumpang, maka pengguna akan memilih metode pembayaran tertentu, sistem secara otomatis akan menghasilkan nomor *virtual account* atau instruksi pembayaran. Pada tahap ini, sistem juga menetapkan batas waktu pembayaran.



Gambar 2.7

Laman metode pembayaran
(Sumber: Aplikasi Pelni Mobile)

- f. Setelah pembayaran terverifikasi, kode booking akan secara otomatis dikirimkan melalui aplikasi maupun email milik pengguna. Biasanya kode pemesanan terdiri dari kombinasi huruf dan angka yang berbeda untuk setiap pembelian. setelah mendapat kode booking, penumpang bisa melakukan check-in melalui aplikasi sebelum kapal sandar.



Gambar 2.8
Laman kode booking tiket kapal
(Sumber: Aplikasi Pelni Mobile)

B. PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian terdahulu sangat penting sebagai dasar pijakan dalam rangka penyusunan penelitian ini. Kegunaannya adalah untuk mengetahui hasil yang telah dilakukan oleh peneliti terdahulu sekaligus sebagai perbandingan dan gambaran mendukung kegiatan penelitian berikutnya. Berikut adalah tabel penelitian terdahulu yang mendukung penelitian ini:

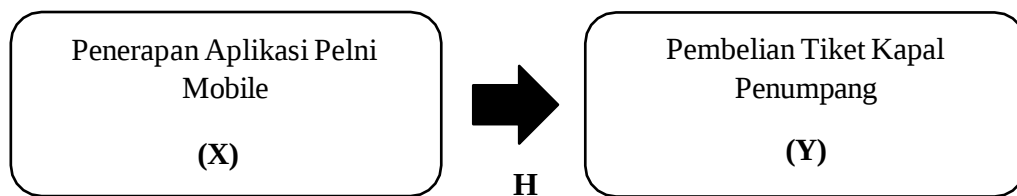
Tabel 2.3
Penelitian Terdahulu

No	Judul	Peneliti	Hasil
1	Pengaruh Persepsi Kegunaan Dan Persepsi Kemudahan Penggunaan Terhadap Keberlanjutan Penggunaan Mobile Banking Dengan Kepercayaan Sebagai Variabel Intervening (Studi Pada Pengguna Aplikasi Bank Jambi Mobile Di Kota Jambi)	Febby Nanda Utami, Yossinomita, Nia Rahayu (2022)	Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi kegunaan dan kemudahan penggunaan aplikasi mobile memiliki pengaruh yang signifikan terhadap keputusan pengguna untuk terus menggunakan aplikasi tersebut dalam jangka panjang. Dengan kepercayaan sebagai faktor perantara yang memperkuat hubungan antara persepsi dan kemudahan dalam menggunakan aplikasi.
2	Pengaruh Harga, Kemudahan Dan Kepercayaan Terhadap Keputusan Pembelian Tiket Pesawat Melalui	Nur annisa fitri, IGPB Sasrawan Mananda, Putu Agus Wikanatha Sagita. (2020)	Hasil penelitian menunjukkan bahwa keputusan pengguna untuk membeli tiket secara digital dipengaruhi oleh ketiga faktor tersebut secara bersama-sama.

	Mobile Application Garuda Indonesia		Dengan demikian, keberhasilan aplikasi mobile sebagai metode penjualan tiket sangat ditentukan oleh faktor ekonomi, kemudahan penggunaan, dan tingkat kepercayaan pengguna jasa.
3	Pengaruh Persepsi Kegunaan, Persepsi Kemudahan, Dan Keamanan Terhadap Minat Beli Pengguna Aplikasi <i>Mobile Kai Access</i> (Studi Pada Pengguna Aplikasi <i>Mobile Kai Access</i> Semarang)	Ahbarul Aufy Falaahuddin & Widiartanto.(2020)	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa persepsi kegunaan, kemudahan, dan keamanan pengguna aplikasi memiliki pengaruh terhadap minat pengguna jasa untuk membeli tiket kereta api melalui aplikasi <i>mobile</i> . Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa, ketiga variabel tersebut berpengaruh antara satu sama lain, terhadap minat pengguna untuk menggunakan aplikasi <i>mobile</i> tersebut.
4	Analisis Kepuasan Pengguna Aplikasi Pelni Mobile Menggunakan Metode <i>Technology Acceptance Model</i> (TAM) dan <i>End User Computing Satisfaction</i> (EUCS)	Yutri Angriana Takke, Lion Ferdinand Marini, & Lorna Yertas Baisa (2024)	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengaruh moderat terhadap kepuasan pengguna, yang secara keseluruhan dinilai “cukup baik”. Temuan ini menunjukkan perlunya perbaikan pada kemudahan penggunaan dan akurasi data untuk meningkatkan aplikasi. Penerimaan teknologi dan tingkat kepuasan pengguna merupakan aspek penting dari keberhasilan penerapan aplikasi Pelni Mobile sebagai layanan digital PT. PELNI.
5	Analisis Kepuasan Pengguna Aplikasi PLN Mobile Menggunakan Metode <i>Technology Acceptance Model</i> (TAM)	Amir Hamzah, Dedi Irawan (2023)	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa, dalam penerapan sistem informasi teknologi melalui aplikasi PLN mobile memang sangat dibutuhkan, karena sangat membantu dalam mempermudah pekerjaan dan menghemat waktu. Variabel-variabel yang ada berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan pengguna aplikasi PLN Mobile. Hal ini menunjukkan bahwa penerimaan teknologi menjadi faktor penting dalam menentukan tingkat kepuasan pengguna terhadap layanan digital berbasis aplikasi.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Sugiyono (2023) mengemukakan bahwa, kerangka berpikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka berpikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis pertautan antara variabel yang akan diteliti. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai :



Gambar 2.9

Kerangka Pemikiran

Keterangan :

X : Variabel Bebas

Y : Variabel Terikat

H : Pengaruh X terhadap Y

D. HIPOTESIS

Menurut Sugiyono (2023) hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Hipotesis disajikan hanya sebagai suatu pemecahan masalah yang sementara, dengan pengertian bahwa penelitian yang dilaksanakan tersebut dapat berakibat penolakan atau penerimaan hipotesis yang disajikan. Dengan demikian, berdasarkan perumusan masalah, kajian teori serta kerangka pikir maka diberikan penulis mendapatkan hipotesis yaitu sebagai berikut :

Ha : Adanya pengaruh Penerapan Aplikasi Pelni Mobile terhadap Pembelian Tiket Kapal Penumpang di PT. Pelni Cabang Kupang.

Ho : Tidak adanya pengaruh Penerapan Aplikasi Pelni Mobile terhadap Pembelian Tiket Kapal Penumpang di PT. Pelni Cabang Kupang.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai analisis data yang sudah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, penulis menguraikan kesimpulan yang merupakan suatu hasil analisis mengenai Pengaruh Penerapan Aplikasi Pelni Mobile Terhadap Pembelian Tiket Kapal Penumpang yaitu Penerapan Aplikasi Pelni Mobile terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap pembelian tiket kapal. Hal ini ditunjukkan oleh nilai koefisien regresi sebesar 1.097 dengan nilai t_{hitung} sebesar 17.431 dan nilai signifiikansi < 0.05 , dimana nilai t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima. Hasil tersebut menunjukkan bahwa penerapan Aplikasi Pelni Mobile memiliki peran penting dalam meningkatkan pembelian tiket kapal. Pada hasil uji koefisien korelasi menunjukkan nilai sebesar 0.874 yang menunjukkan bahwa hubungan antara Penerapan Aplikasi Pelni Mobile dengan Pembelian Tiket Kapal berada pada kategori sangat kuat. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang erat antara kedua variabel tersebut, dimana semakin baik penerapan Aplikasi Pelni Mobile, maka semakin meningkat juga pembelian tiket kapal. Selain itu, berdasarkan hasil perhitungan koefisien determinasi diperoleh nilai sebesar 76,4%, yang menunjukkan bahwa penerapan Aplikasi Pelni Mobile memberikan pengaruh sebesar 76,4% terhadap pembelian tiket kapal, sedangkan sisanya sebesar 23,6% yang dipengaruhi oleh faktor lain.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan peningkatan secara menyeluruh terhadap penerapan Aplikasi Pelni Mobile, khususnya pada aspek yang masih belum optimal seperti kemudahan penggunaan, kecepatan akses, dan kestabilan sistem.

Hal bertujuan agar pengguna dapat merasakan manfaat aplikasi secara maksimal dan meningkatkan kenyamanan dalam melakukan pembelian tiket.

2. Meningkatkan pemanfaatan Aplikasi Pelni Mobile oleh pengguna melalui upaya edukasi dan pembiasaan penggunaan aplikasi serta mendorong pengguna agar lebih terbiasa melakukan pembelian tiket melalui aplikasi. Dengan demikian, pengguna tidak hanya mengetahui adanya aplikasi, tetapi juga mampu menggunakannya secara maksimal dalam aktivitas pembelian tiket kapal.
3. Meningkatkan kualitas pelayanan digital dengan menyediakan atau mengoptimalkan penggunaan alat pemindai QR Code atau barcode pada saat proses masuk pelabuhan dan boarding. Penggunaan sistem tersebut dapat membantu memastikan identitas penumpang terdaftar, sehingga dapat meminimalkan penyalahgunaan tiket, mempercepat proses pemeriksaan dan meningkatkan keamanan dan efektivitas pelayanan kepada penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Kadir. (2003). *Pengenalan Sistem Informasi*. Yogyakarta: Andi.
- Ahbarul Aufy Falaahuddin & Widiartanto. (2020). Pengaruh persepsi kegunaan, persepsi kemudahan, dan keamanan terhadap minat beli pengguna aplikasi mobile KAI Access (studi pada pengguna aplikasi mobile KAI Access Semarang). *Jurnal Administrasi Bisnis*, Universitas Diponegoro.
- Amir Hamzah & Dedi Irawan. (2023). Analisis kepuasan pengguna aplikasi PLN Mobile menggunakan metode Technology Acceptance Model (TAM). *Jurnal Teknologi Informasi*.
- Bambang Triatmodjo. (2007). *Transportasi laut*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Efraim Turban. (2018). *Electronic commerce: A managerial and social networks perspective*. Switzerland: Springer.
- Febby Nanda Utami, Yossinomita, & Nia Rahayu. (2022). Pengaruh perceived usefulness dan perceived ease of use terhadap continuance intention to use mobile banking dengan trust sebagai variabel intervening pada pengguna aplikasi Bank Jambi Mobile. *JUMANAGE: Jurnal Ilmiah Manajemen dan Kewirausahaan*.
- Ghozali. (2023). *Desain Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif Untuk Akuntansi, Bisnis Dan Ilmu Sosial Lainnya*. Yogyakarta: Yoga Pratama.
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). *Manajemen Pemasaran* (Edisi 15). Jakarta: Erlangga.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2009). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Edisi V). Jakarta: Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa.
- Lesmana & Yustriani. (2017). Faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan pembelian konsumen. *Jurnal Manajemen*.
- Miro. (2005). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Mulyadi. (2017). *Sistem akuntansi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Nurdin. (2016). *Konsep penerapan dalam penelitian*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Nur Annisa Fitri, I. G. P. B. Sasrawan Mananda, & Putu Agus Wikanatha Sagita. (2020). Pengaruh harga, kemudahan, dan kepercayaan terhadap keputusan pembelian tiket pesawat melalui mobile application Garuda Indonesia. *Jurnal IPTA*, 8(1).
- Pressman & Bruce R. Maxim. (2014). *Software engineering: A practitioner's approach*. New York: McGraw-Hill.

- PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI). (2024). *Pelni Mobile*. Diakses pada 2026 dari <https://www.pelni.co.id>.
- Setyawan & Munari. (2020). Pengembangan aplikasi berbasis teknologi informasi. *Jurnal Teknologi Informasi*.
- Stopford. (2009). *Maritime economics* (3rd ed.). London: Routledge.
- Sutabri. (2012). *Analisis sistem informasi*. Yogyakarta: Andi.
- Sugiyono. (2023). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tolle. (2017). Pengembangan aplikasi mobile. *Jurnal Informatika*.
- Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Yutri Angriana Takke, Lion Ferdinand Marini, & Lorna Yertas Baisa. (2024). Analisis kepuasan pen gguna Aplikasi Pelni Mobile menggunakan metode Technology Acceptance Model (TAM) dan End User Computing Satisfaction (EUCS). *G-Tech: Jurnal Teknologi Terapan*, 8(3), 1921–1930.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

Hasil Uji Deskriptif Variabel X

Kemudahan memahami fitur aplikasi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	17	17.7	17.7	17.7
	Kurang Setuju	57	59.4	59.4	77.1
	Setuju	20	20.8	20.8	97.9
	Sangat Setuju	2	2.1	2.1	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kemudahan memahami fitur aplikasi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	3	3.1	3.1	3.1
	Kurang Setuju	33	34.4	34.4	37.5
	Setuju	56	58.3	58.3	95.8
	Sangat Setuju	4	4.2	4.2	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kemudahan proses pemesanan tiket

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	6	6.3	6.3	6.3
	Kurang Setuju	59	61.5	61.5	67.7
	Setuju	28	29.2	29.2	96.9
	Sangat Setuju	3	3.1	3.1	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kemudahan proses pemesanan tiket

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Kurang Setuju	26	27.1	27.1	28.1
	Setuju	60	62.5	62.5	90.6
	Sangat Setuju	9	9.4	9.4	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Aplikasi membantu mempercepat pembelian tiket

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	27	28.1	28.1	28.1
	Setuju	56	58.3	58.3	86.5
	Sangat Setuju	13	13.5	13.5	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Aplikasi membantu mempercepat pembelian tiket

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	5	5.2	5.2	5.2
	Setuju	71	74.0	74.0	79.2
	Sangat Setuju	20	20.8	20.8	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Aplikasi mempermudah akses informasi jadwal dan harga tiket

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	65	67.7	67.7	67.7
	Sangat Setuju	31	32.3	32.3	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Aplikasi mempermudah akses informasi jadwal dan harga tiket

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	9	9.4	9.4	9.4
	Kurang Setuju	33	34.4	34.4	43.8
	Setuju	48	50.0	50.0	93.8
	Sangat Setuju	6	6.3	6.3	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Sistem jarang mengalami gangguan/error saat digunakan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	5	5.2	5.2	5.2
	Tidak Setuju	39	40.6	40.6	45.8
	Kurang Setuju	44	45.8	45.8	91.7
	Setuju	8	8.3	8.3	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Sistem jarang mengalami gangguan/error saat digunakan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	10	10.4	10.4	10.4
	Tidak Setuju	29	30.2	30.2	40.6
	Kurang Setuju	41	42.7	42.7	83.3
	Setuju	15	15.6	15.6	99.0
	Sangat Setuju	1	1.0	1.0	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Ketepatan sistem dalam mengirim kode booking

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	9	9.4	9.4	9.4
	Kurang Setuju	46	47.9	47.9	57.3
	Setuju	35	36.5	36.5	93.8
	Sangat Setuju	6	6.3	6.3	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Ketepatan sistem dalam mengirim kode booking

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	2	2.1	2.1	2.1
	Kurang Setuju	35	36.5	36.5	38.5
	Setuju	51	53.1	53.1	91.7
	Sangat Setuju	8	8.3	8.3	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kejelasan informasi jadwal kapal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	23	24.0	24.0	24.0
	Setuju	61	63.5	63.5	87.5
	Sangat Setuju	12	12.5	12.5	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kejelasan informasi jadwal kapal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	20	20.8	20.8	20.8
	Kurang Setuju	48	50.0	50.0	70.8
	Setuju	27	28.1	28.1	99.0
	Sangat Setuju	1	1.0	1.0	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kejelasan informasi ketersediaan tempat tidur dan ketentuan tiket

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	18	18.8	18.8	19.8
	Kurang Setuju	52	54.2	54.2	74.0
	Setuju	25	26.0	26.0	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kejelasan informasi ketersediaan tempat tidur dan ketentuan tiket

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	2	2.1	2.1	2.1
	Kurang Setuju	28	29.2	29.2	31.3
	Setuju	59	61.5	61.5	92.7
	Sangat Setuju	7	7.3	7.3	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

LAMPIRAN 2

Hasil Uji Deskriptif Variabel Y

Ketertarikan membeli tiket melalui aplikasi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	7	7.3	7.3	7.3
	Kurang Setuju	49	51.0	51.0	58.3
	Setuju	34	35.4	35.4	93.8
	Sangat Setuju	6	6.3	6.3	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Ketertarikan membeli tiket melalui aplikasi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	12	12.5	12.5	12.5
	Kurang Setuju	48	50.0	50.0	62.5
	Setuju	32	33.3	33.3	95.8
	Sangat Setuju	4	4.2	4.2	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Bersedia menggunakan aplikasi untuk pembelian tiket berikutnya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	12	12.5	12.5	12.5
	Kurang Setuju	57	59.4	59.4	71.9
	Setuju	25	26.0	26.0	97.9
	Sangat Setuju	2	2.1	2.1	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Bersedia menggunakan aplikasi untuk pembelian tiket berikutnya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	5	5.2	5.2	5.2
	Kurang Setuju	43	44.8	44.8	50.0
	Setuju	45	46.9	46.9	96.9
	Sangat Setuju	3	3.1	3.1	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Keyakinan dalam memutuskan pembelian via aplikasi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	11	11.5	11.5	12.5
	Kurang Setuju	52	54.2	54.2	66.7
	Setuju	30	31.3	31.3	97.9
	Sangat Setuju	2	2.1	2.1	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Keyakinan dalam memutuskan pembelian via aplikasi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	9	9.4	9.4	9.4
	Kurang Setuju	43	44.8	44.8	54.2
	Setuju	42	43.8	43.8	97.9
	Sangat Setuju	2	2.1	2.1	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kesesuaian keputusan pembelian dengan kebutuhan perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	9	9.4	9.4	9.4
	Setuju	63	65.6	65.6	75.0
	Sangat Setuju	24	25.0	25.0	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kesesuaian keputusan pembelian dengan kebutuhan perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	17	17.7	17.7	17.7
	Kurang Setuju	58	60.4	60.4	78.1
	Setuju	19	19.8	19.8	97.9
	Sangat Setuju	2	2.1	2.1	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kepuasan terhadap kemudahan transaksi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	29	30.2	30.2	30.2
	Setuju	61	63.5	63.5	93.8
	Sangat Setuju	6	6.3	6.3	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kepuasan terhadap kemudahan transaksi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	4	4.2	4.2	4.2
	Kurang Setuju	42	43.8	43.8	47.9
	Setuju	49	51.0	51.0	99.0
	Sangat Setuju	1	1.0	1.0	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kepuasan terhadap layanan secara keseluruhan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	4	4.2	4.2	4.2
	Kurang Setuju	44	45.8	45.8	50.0
	Setuju	46	47.9	47.9	97.9
	Sangat Setuju	2	2.1	2.1	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kepuasan terhadap layanan secara keseluruhan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	5	5.2	5.2	5.2
	Kurang Setuju	55	57.3	57.3	62.5
	Setuju	32	33.3	33.3	95.8
	Sangat Setuju	4	4.2	4.2	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kesediaan merekomendasikan kepada orang lain

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	18	18.8	18.8	19.8
	Kurang Setuju	52	54.2	54.2	74.0
	Setuju	23	24.0	24.0	97.9
	Sangat Setuju	2	2.1	2.1	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Kesediaan merekomendasikan kepada orang lain

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	4	4.2	4.2	4.2
	Tidak Setuju	19	19.8	19.8	24.0
	Kurang Setuju	45	46.9	46.9	70.8
	Setuju	26	27.1	27.1	97.9
	Sangat Setuju	2	2.1	2.1	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Memberikan ulasan positif terhadap aplikasi

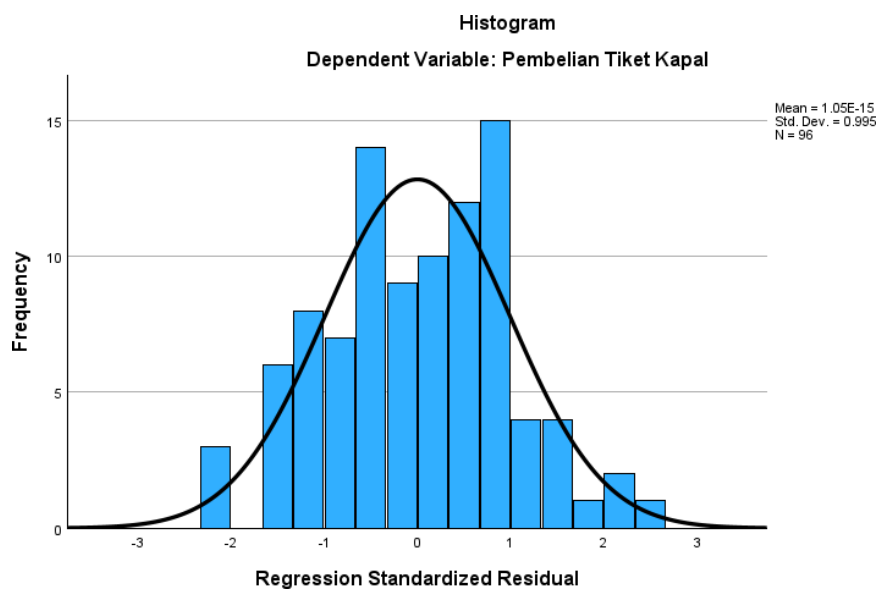
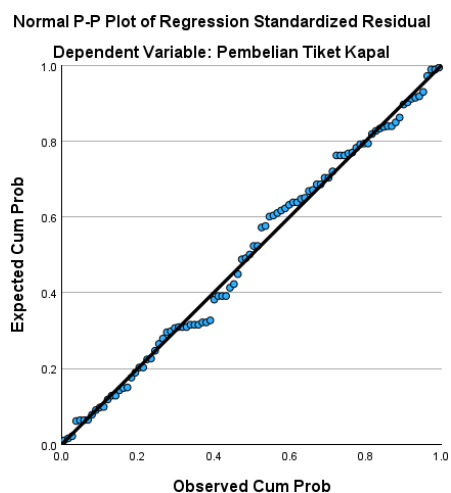
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	14	14.6	14.6	14.6
	Kurang Setuju	34	35.4	35.4	50.0
	Setuju	43	44.8	44.8	94.8
	Sangat Setuju	5	5.2	5.2	100.0
	Total	96	100.0	100.0	

Memberikan ulasan positif terhadap aplikasi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	4	4.2	4.2	4.2
	Tidak Setuju	26	27.1	27.1	31.3
	Kurang Setuju	40	41.7	41.7	72.9
	Setuju	24	25.0	25.0	97.9
	Sangat Setuju	2	2.1	2.1	100.0
Total		96	100.0	100.0	

LAMPIRAN 3

Hasil Uji Normalitas



One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		96
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	3.92278558
Most Extreme Differences	Absolute	.070
	Positive	.070
	Negative	-.060
Test Statistic		.070
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	.284
	99% Confidence Interval	Lower Bound .272
		Upper Bound .296

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

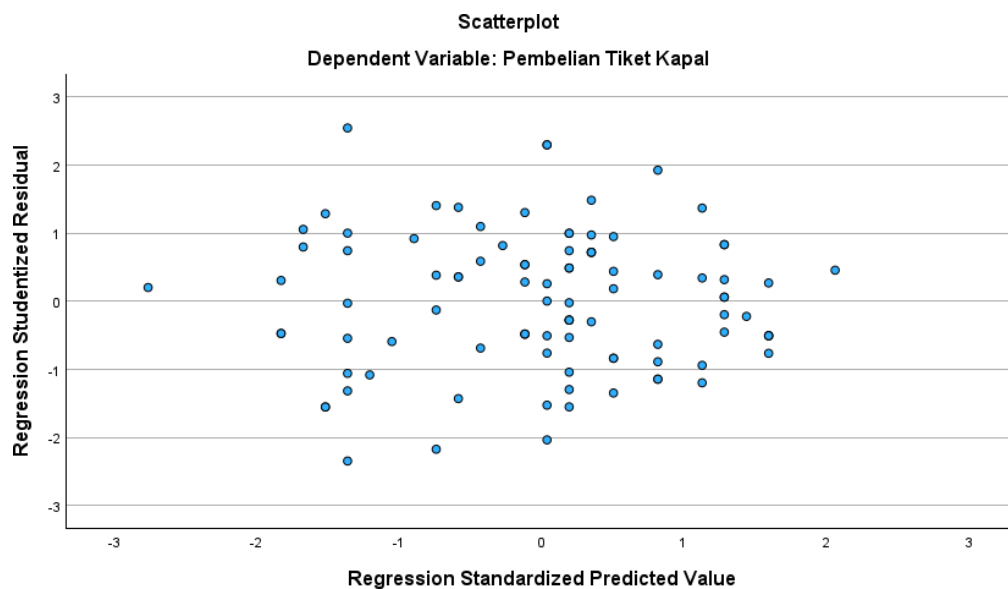
c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.

LAMPIRAN 4

Hasil Uji Heteroskedastisitas



LAMPIRAN 5

Hasil Uji Validitas Variabel X

		Correlations																	
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	TOTAL	
X1	Pearson Correlation	1	.537**	.511**	.212*	.268**	.155	.090	.394**	.533**	.500**	.417**	.311**	.098	.409**	.189	.045	.610**	
	Sig. (2-tailed)		<.001	<.001	.038	.008	.133	.385	<.001	<.001	<.001	<.001	.002	.341	<.001	.065	.662	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X2	Pearson Correlation	.537**	1	.384**	.226*	.213*	.226*	.229*	.285**	.521**	.365**	.385**	.433**	.057	.265**	.141	.107	.560**	
	Sig. (2-tailed)	<.001		<.001	.027	.037	.027	.025	.005	<.001	<.001	<.001	<.001	.582	.009	.169	.300	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X3	Pearson Correlation	.511**	.384**	1	.316**	.530**	.363**	.140	.401**	.507**	.524**	.512**	.382**	.230*	.468**	.274**	.304**	.719**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001		.002	<.001	<.001	.172	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	.024	<.001	.007	.003	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X4	Pearson Correlation	.212*	.226*	.316**	1	.280**	.105	.005	.025	.141	-.026	-.104	-.056	.169	.114	.197	.252*	.278**	
	Sig. (2-tailed)	.038	.027	.002		.006	.308	.962	.808	.171	.805	.315	.587	.100	.270	.055	.013	.006	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X5	Pearson Correlation	.268**	.213*	.530**	.280**	1	.450**	.125	.408**	.508**	.412**	.302**	.342**	.346**	.443**	.326**	.359**	.654**	
	Sig. (2-tailed)	.008	.037	<.001	.006		<.001	.226	<.001	<.001	<.001	.003	<.001	<.001	<.001	.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X6	Pearson Correlation	.155	.226*	.363**	.105	.450**	1	.420**	.287**	.400**	.382**	.319**	.290**	.315**	.433**	.191	.379**	.569**	
	Sig. (2-tailed)	.133	.027	<.001	.308	<.001		<.001	.005	<.001	<.001	.002	.004	.002	<.001	.062	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X7	Pearson Correlation	.090	.229*	.140	.005	.125	.420**	1	.105	.287**	.207*	.232*	.307**	.321**	.280**	-.052	.111	.361**	
	Sig. (2-tailed)	.385	.025	.172	.962	.226	<.001		.309	.005	.043	.023	.002	.001	.006	.618	.281	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X8	Pearson Correlation	.394**	.285**	.401**	.025	.408**	.287**	.105	1	.480**	.542**	.296**	.478**	.325**	.331**	.306**	.097	.621**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	.005	<.001	.808	<.001	.005	.309		<.001	<.001	.003	<.001	.001	<.001	.002	.349	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X9	Pearson Correlation	.533**	.521**	.507**	.141	.508**	.400**	.287**	.480**	1	.603**	.532**	.505**	.277**	.479**	.294**	.314**	.780**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	.171	<.001	<.001	.005	<.001		<.001	<.001	<.001	.006	<.001	.004	.002	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X10	Pearson Correlation	.500**	.365**	.524**	-.026	.412**	.382**	.207*	.542**	.603**	1	.667**	.580**	.437**	.626**	.310**	.144	.789**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	.805	<.001	<.001	.043	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001	.002	.161	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X11	Pearson Correlation	.417**	.385**	.512**	-.104	.302**	.319**	.232*	.296**	.532**	.667**	1	.542**	.316**	.571**	.242*	.202*	.692**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	.315	.003	.002	.023	.003	<.001	<.001		<.001	.002	<.001	.018	.048	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X12	Pearson Correlation	.311**	.433**	.382**	-.056	.342**	.290**	.307**	.478**	.505**	.580**	.542**	1	.254*	.417**	.174	.050	.639**	
	Sig. (2-tailed)	.002	<.001	<.001	.587	<.001	.004	.002	<.001	<.001	<.001	<.001		.012	<.001	.090	.630	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X13	Pearson Correlation	.098	.057	.230*	.169	.346**	.315**	.321**	.325**	.277**	.437**	.316**	.254*	1	.365**	.417**	.289**	.536**	
	Sig. (2-tailed)	.341	.582	.024	.100	<.001	.002	.001	.001	.006	<.001	.002	.012		<.001	<.001	.004	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X14	Pearson Correlation	.409**	.265**	.468**	.114	.443**	.433**	.280**	.331**	.479**	.626**	.571**	.417**	.365**	1	.383**	.405**	.740**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	.009	<.001	.270	<.001	<.001	.006	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X15	Pearson Correlation	.189	.141	.274**	.197	.326**	.191	-.052	.306**	.294**	.310**	.242*	.174	.417**	.383**	1	.467**	.516**	
	Sig. (2-tailed)	.065	.169	.007	.055	.001	.062	.618	.002	.004	.002	.018	.090	<.001	<.001		<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
X16	Pearson Correlation	.045	.107	.304**	.252*	.359**	.379**	.111	.097	.314**	.144	.202*	.050	.289**	.405**	.467**	1	.456**	
	Sig. (2-tailed)	.662	.300	.003	.013	<.001	<.001	.281	.349	.002	.161	.048	.630	.004	<.001	<.001		<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
TOTAL	Pearson Correlation	.610**	.560**	.719**	.278**	.654**	.569**	.361**	.621**	.780**	.789**	.692**	.639**	.536**	.740**	.516**	.456**	1	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	.006	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	

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

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

LAMPIRAN 6

Hasil Uji Validitas Variabel Y

		Correlations																	
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	Y12	Y13	Y14	Y15	Y16	TOTAL	
Y1	Pearson Correlation	1	,567**	,662**	,526**	,584**	,511**	,023	,358**	,482**	,536**	,673**	,580**	,672**	,649**	,550**	,622**	,789**	
	Sig. (2-tailed)		<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	,821	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y2	Pearson Correlation	,567**	1	,472**	,430**	,716**	,461**	,317**	,405**	,325**	,412**	,430**	,521**	,402**	,437**	,437**	,514**	,685**	
	Sig. (2-tailed)	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001	,002	<.001	,001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y3	Pearson Correlation	,662**	,472**	1	,607**	,472**	,541**	,205*	,396**	,570**	,494**	,537**	,628**	,613**	,659**	,594**	,631**	,790**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001	,045	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y4	Pearson Correlation	,526**	,430**	,607**	1	,476**	,408**	,252*	,410**	,525**	,420**	,658**	,604**	,582**	,640**	,694**	,588**	,766**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001	,013	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y5	Pearson Correlation	,584**	,716**	,472**	,476**	1	,471**	,278**	,341**	,239*	,461**	,478**	,506**	,446**	,473**	,468**	,558**	,698**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	,006	<.001	,019	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y6	Pearson Correlation	,511**	,461**	,541**	,408**	,471**	1	,303**	,423**	,382**	,536**	,431**	,413**	,460**	,429**	,458**	,493**	,668**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		,003	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y7	Pearson Correlation	,023	,317**	,205*	,252*	,278**	,303**	1	,385**	,253*	,082	,115	,328**	,147	,099	,252*	,230*	,354**	
	Sig. (2-tailed)	,821	,002	,045	,013	,006	,003		<.001	,013	,425	,265	,001	,152	,339	,013	,024	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y8	Pearson Correlation	,358**	,405**	,396**	,410**	,341**	,423**	,385**	1	,542**	,313**	,483**	,306**	,346**	,416**	,476**	,518**	,613**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	,002	<.001	,002	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y9	Pearson Correlation	,482**	,325**	,570**	,525**	,239*	,382**	,253*	,542**	1	,450**	,523**	,476**	,449**	,482**	,526**	,506**	,659**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	,001	<.001	<.001	,019	<.001	,013	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y10	Pearson Correlation	,536**	,412**	,494**	,420**	,461**	,536**	,082	,313**	,450**	1	,643**	,429**	,440**	,507**	,480**	,518**	,666**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	,425	,002	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y11	Pearson Correlation	,673**	,430**	,537**	,658**	,478**	,431**	,115	,483**	,523**	,643**	1	,584**	,613**	,714**	,604**	,658**	,795**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	,265	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y12	Pearson Correlation	,580**	,521**	,628**	,604**	,506**	,413**	,328**	,306**	,476**	,429**	,584**	1	,575**	,549**	,540**	,628**	,751**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	,001	,002	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y13	Pearson Correlation	,672**	,402**	,613**	,582**	,446**	,460**	,147	,346**	,449**	,440**	,613**	,575**	1	,794**	,638**	,650**	,779**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	,152	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y14	Pearson Correlation	,649**	,437**	,659**	,640**	,473**	,429**	,099	,416**	,482**	,507**	,714**	,549**	,794**	1	,705**	,677**	,816**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	,339	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y15	Pearson Correlation	,550**	,437**	,594**	,694**	,468**	,458**	,252*	,476**	,526**	,480**	,604**	,540**	,638**	,705**	1	,722**	,805**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	,013	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001	
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
Y16	Pearson Correlation	,622**	,514**	,631**	,588**	,558**	,493**	,230*	,518**	,506**	,518**	,658**	,628**	,650**	,677**	,722**	1	,839**	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	,024	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	
TOTAL	Pearson Correlation	,789**	,685**	,790**	,766**	,698**	,668**	,354**	,613**	,659**	,666**	,795**	,751**	,779**	,816**	,805**	,839**	1	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001		
	N	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	

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

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

LAMPIRAN 7

Hasil Uji Reliabilitas Variabel X dan Variabel Y

Reliability Statistics		Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items	Cronbach's Alpha	N of Items
,908	16	,938	16

LAMPIRAN 8

Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,874 ^a	,764	,761	3,944	1,346

a. Predictors: (Constant), Penerapan Aplikasi

b. Dependent Variable: Pembelian Tiket

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,852 ^a	,726	,723	3,73364	1,937

a. Predictors: (Constant), LAG_X

b. Dependent Variable: LAG_Y

LAMPIRAN 9

Hasil Uji Linearitas

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Pembelian Tiket Kapal * Penerapan Aplikasi	Between Groups	(Combined)	4912.326	22	223.288	12.783	<,001
		Linearity	4725.523	1	4725.523	270.542	<,001
		Deviation from Linearity	186.803	21	8.895	.509	.958
	Within Groups		1275.080	73	17.467		
	Total		6187.406	95			

LAMPIRAN 10

Hasil Uji Koefisien Korelasi, Determinasi, dan Regresi Pada SPSS

Hasil Uji Koefisien Korelasi

Correlations

		Penerapan Aplikasi	Pembelian Tiket Kapal
Penerapan Aplikasi	Pearson Correlation	1	.874 ^{**}
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	96	96
Pembelian Tiket Kapal	Pearson Correlation	.874 ^{**}	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	96	96

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

Hasil Uji Regresi Linear X terhadap Y

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-7.445	3.532		-2.108	.038
	Penerapan Aplikasi	1.097	.063	.874	17.431	<.001

a. Dependent Variable: Pembelian Tiket Kapal

Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.874 ^a	.764	.761	3.944

a. Predictors: (Constant), Penerapan Aplikasi

LAMPIRAN 11

Hasil Uji Hipotesis

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-7.445	3.532		-2.108	.038
	Penerapan Aplikasi	1.097	.063	.874	17.431	<.001

a. Dependent Variable: Pembelian Tiket Kapal

LAMPIRAN 12

JAWABAN RESPONDEN

No. Responden	Penerapan							
	X.1	X.2	X.3	X.4	X.5	X.6	X.7	X.8
1	4	4	4	4	5	5	5	4
2	3	4	4	4	5	5	4	4
3	5	4	4	3	3	4	4	4
4	4	5	3	4	3	4	5	4
5	4	4	4	4	5	5	4	4
6	5	4	4	4	5	4	4	4
7	4	4	4	3	5	4	4	5
8	4	5	4	4	4	4	4	4
9	4	4	4	3	4	4	5	5
10	4	3	3	3	4	4	4	5
11	4	5	4	4	5	4	4	5
12	3	3	4	3	3	4	4	4
13	4	4	5	4	4	4	5	4
14	4	4	5	3	4	5	5	4
15	3	4	4	4	3	4	4	5
16	2	3	3	3	4	5	5	4
17	4	4	3	3	4	5	5	4
18	3	3	4	4	5	4	4	4
19	3	3	3	4	4	4	4	4
20	3	4	4	4	5	5	4	4
21	3	4	4	5	4	4	4	4
22	2	3	3	3	4	4	4	4
23	3	3	4	4	5	4	4	4
24	3	4	4	5	4	4	4	4
25	3	3	3	4	4	4	4	4
26	3	4	3	4	5	4	4	4
27	3	4	3	4	4	4	5	4
28	4	4	3	4	4	4	4	4
29	4	4	3	4	4	4	4	4
30	3	4	3	3	4	5	5	4
31	3	3	3	4	4	4	4	4
32	3	4	3	4	4	4	4	5
33	3	3	3	3	4	4	4	4
34	3	3	3	4	4	4	4	4
35	3	3	3	3	3	4	4	3
36	3	4	3	4	3	4	4	3
37	2	3	3	3	3	4	4	3
38	2	3	2	3	3	3	4	3
39	3	4	3	3	4	4	4	3
40	3	4	3	4	4	4	4	3
41	3	3	2	3	3	4	4	3
42	3	3	3	4	3	3	4	3
43	3	4	3	4	4	4	5	4
44	3	3	3	4	3	4	4	3
45	3	4	3	4	3	4	5	3

Aplikasi (X)								Total
X.9	X.10	X.11	X.12	X.13	X.14	X.15	X.16	
3	4	4	4	5	4	4	3	66
3	4	5	5	4	4	4	4	66
4	5	5	4	4	4	4	3	64
4	4	4	4	3	5	4	4	64
3	4	3	4	4	4	4	4	64
4	4	5	4	4	4	3	4	66
4	4	4	5	4	4	4	4	66
3	4	5	5	4	4	4	4	66
4	4	4	5	4	4	4	2	63
2	3	4	4	4	4	3	3	57
3	4	4	5	3	4	3	3	64
2	4	4	4	5	4	3	4	58
2	4	4	5	4	4	3	4	64
4	4	5	5	3	4	2	4	65
2	3	4	4	4	3	3	3	57
2	3	4	4	5	3	3	4	57
3	3	3	4	3	3	3	4	58
3	3	4	4	4	3	3	4	59
2	3	3	3	5	3	4	4	56
3	3	3	3	4	3	4	5	61
3	3	2	3	4	3	3	4	57
2	3	3	3	4	2	3	4	51
3	3	3	3	4	3	3	4	57
3	3	3	4	4	3	3	4	59
2	3	3	4	4	2	3	3	53
3	3	3	4	4	3	3	4	58
3	3	3	4	4	3	3	4	58
3	3	4	4	4	3	2	3	57
3	3	4	4	5	3	4	4	61
3	3	4	4	4	3	2	5	59
2	2	3	3	4	3	3	4	53
3	3	4	4	4	3	3	4	59
3	3	3	3	4	3	4	4	56
2	3	3	4	4	3	4	4	56
3	3	3	4	4	3	3	4	53
2	3	3	3	4	2	3	3	51
1	2	3	3	3	2	3	3	45
2	3	3	3	3	3	2	3	45
3	3	4	4	4	3	3	4	56
2	2	3	4	4	2	3	3	52
2	2	2	3	3	2	2	3	44
1	1	2	3	3	2	3	3	44
2	2	3	4	4	3	3	4	56
2	2	3	4	3	2	2	3	48
2	2	3	3	4	3	3	3	52

46	3	4	3	4	3	4	4	3
47	3	4	3	3	3	4	4	3
48	3	3	2	3	3	4	4	3
49	4	4	5	4	5	5	5	4
50	3	3	3	4	4	4	5	3
51	4	5	4	5	4	5	4	4
52	4	4	3	4	4	4	5	4
53	3	4	3	4	4	5	5	4
54	3	4	4	4	4	4	5	4
55	4	4	3	4	4	4	5	4
56	3	4	4	4	4	4	4	4
57	3	3	3	4	3	4	4	3
58	3	4	3	3	3	4	4	3
59	2	4	3	4	4	4	4	3
60	2	4	3	4	4	4	5	3
61	2	3	3	4	4	5	5	4
62	3	4	4	4	5	5	4	4
63	2	4	3	3	3	4	4	4
64	3	3	3	4	4	4	5	4
65	3	4	3	4	4	4	5	3
66	2	3	3	4	3	4	4	3
67	3	4	3	3	4	4	4	3
68	3	4	3	4	3	4	5	4
69	2	3	3	3	4	4	4	4
70	3	4	3	4	4	5	5	4
71	3	3	3	4	4	4	4	3
72	3	4	3	4	4	4	4	4
73	3	4	2	4	3	4	4	3
74	2	3	3	4	4	4	5	2
75	2	3	2	3	3	3	4	2
76	2	2	2	3	3	4	4	2
77	3	4	4	4	4	5	5	4
78	3	3	3	4	3	4	4	3
79	3	3	4	4	4	4	4	4
80	2	2	3	4	4	4	4	3
81	3	3	4	4	4	5	5	4
82	3	4	4	4	4	4	5	3
83	3	4	3	3	4	5	5	4
84	3	4	3	5	4	4	4	3
85	3	3	3	4	4	4	4	3
86	3	4	4	5	5	4	4	3
87	4	4	4	5	4	4	4	2
88	3	4	3	4	4	5	5	3
89	4	4	4	5	4	5	5	2
90	3	4	3	5	3	4	4	3
91	2	4	3	3	4	4	5	2
92	2	3	3	3	4	5	4	2

2	2	3	4	3	3	3	4	52
2	1	3	3	3	2	3	3	47
1	2	3	3	4	3	3	3	47
4	4	4	4	4	5	4	4	69
3	2	4	4	4	3	3	3	55
3	2	3	4	4	3	3	4	61
3	3	4	4	5	3	3	4	61
3	4	4	4	5	4	4	4	64
3	3	4	4	5	3	3	4	61
3	3	3	4	4	3	2	3	57
3	2	3	4	4	3	3	4	57
2	2	3	3	3	2	2	3	47
2	1	3	3	3	2	2	3	46
3	2	3	4	4	3	4	4	55
3	2	3	5	4	2	3	4	55
3	3	3	4	4	3	3	4	57
4	3	4	4	4	4	3	4	63
2	2	3	3	3	2	2	3	47
3	2	3	3	4	3	4	4	56
3	2	3	4	4	3	4	4	57
2	2	3	3	4	2	3	4	49
3	2	3	4	4	3	4	4	55
3	3	4	4	5	3	3	3	58
3	2	4	4	4	2	3	3	52
3	3	3	4	4	3	2	3	57
2	2	2	3	3	2	3	2	47
2	1	2	3	3	3	3	4	51
2	1	2	3	3	2	2	4	46
2	1	3	4	3	3	1	3	47
1	1	2	3	3	2	2	2	38
2	2	2	3	4	3	2	4	44
3	3	4	4	4	4	4	5	64
2	1	3	3	4	4	3	4	51
2	3	3	4	4	3	4	4	57
2	1	2	2	4	3	3	4	47
3	3	4	4	4	4	4	5	63
2	2	4	3	4	3	3	4	56
3	3	4	3	4	4	3	4	59
2	3	3	4	4	4	3	4	57
2	2	3	3	4	4	4	5	55
3	2	4	3	4	4	4	5	61
3	3	4	2	3	3	2	4	55
3	3	4	4	5	4	4	5	63
2	2	3	3	4	3	2	4	56
3	3	4	4	4	3	4	4	58
2	4	4	4	5	4	2	3	55
2	3	5	4	3	4	3	4	54

93	4	4	4	5	4	4	4	3
94	3	3	3	4	3	3	4	2
95	3	4	3	2	3	3	4	2
96	2	2	3	4	4	4	4	3

3	3	4	3	4	3	3	4	59
2	1	3	3	3	2	3	4	46
2	2	4	3	3	2	3	4	47
1	2	3	3	4	4	3	4	50

Pembelian Tiket Kapal I								
Y.1	Y.2	Y.3	Y.4	Y.5	Y.6	Y.7	Y.8	Y.9
4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	4	4	4	4	5	4	4	4
4	4	4	5	4	3	4	3	4
5	4	4	4	4	3	4	4	5
5	4	4	4	4	4	4	3	4
4	3	4	4	4	4	4	3	4
4	4	4	4	3	4	4	3	4
5	4	4	4	4	4	4	3	4
4	3	4	4	4	4	3	2	3
4	3	3	4	3	3	3	3	4
5	4	4	3	3	4	4	3	5
4	3	4	3	3	4	3	3	4
4	3	3	3	4	4	4	3	4
4	4	3	4	4	3	4	3	4
4	3	3	4	3	3	3	3	3
3	4	3	4	3	4	5	4	4
4	3	3	4	4	3	4	3	4
4	3	3	4	4	3	4	3	4
4	3	3	4	3	3	5	4	4
5	4	3	4	4	4	4	3	4
3	3	3	4	3	4	4	3	4
4	3	3	4	3	3	4	3	4
4	3	4	4	3	3	4	3	4
4	3	4	4	3	4	4	3	4
4	3	3	4	3	3	4	4	4
3	2	3	4	3	4	4	3	4
3	2	3	3	3	3	4	3	4
3	3	3	4	3	3	4	3	4
3	3	3	4	3	3	4	3	4
4	4	4	4	4	4	5	3	4
3	3	3	3	3	4	4	4	4
3	3	3	3	3	4	4	3	4
3	3	3	3	2	3	3	2	3
3	3	3	3	3	2	4	3	3
3	2	3	3	3	3	4	3	3
3	3	2	3	3	3	4	2	3
2	2	2	3	3	2	4	3	3
2	2	2	3	2	3	5	3	3
3	3	3	4	3	4	5	3	4
3	2	2	3	3	2	4	2	3
3	3	3	3	3	3	5	3	4

Y.10	Y.11	Y.12	Y.13	Y.14	Y.15	Y.16	Total
5	4	4	3	4	3	4	62
4	5	4	3	4	4	4	66
3	4	4	4	4	4	5	63
4	4	5	5	4	3	4	66
4	4	4	4	3	3	4	62
4	4	4	5	4	4	4	63
4	4	4	4	5	4	4	63
4	4	4	4	4	4	3	63
4	4	3	4	4	4	3	57
4	4	3	4	4	3	3	55
4	4	4	4	4	4	4	63
4	3	3	3	3	4	4	55
4	4	4	4	4	4	5	61
4	4	5	4	4	5	4	63
3	4	3	4	4	4	3	54
3	4	4	3	3	4	4	59
3	4	3	4	4	5	4	59
3	4	4	4	4	4	3	61
4	4	3	3	3	4	2	52
4	4	3	3	3	3	3	55
4	4	3	3	3	4	4	58
3	4	3	3	3	3	2	50
3	3	3	3	3	4	3	54
4	4	3	3	3	4	3	59
4	4	3	3	3	3	2	53
3	4	4	4	4	5	4	59
4	4	4	4	4	4	3	59
4	4	4	3	3	4	4	59
4	4	3	3	3	4	3	55
4	4	3	3	3	4	3	54
3	3	3	3	3	3	2	48
4	4	3	3	3	4	3	54
4	4	3	3	4	4	3	55
4	4	4	4	3	4	4	63
4	3	3	3	3	4	4	55
4	3	3	3	3	4	3	54
3	3	3	3	3	3	2	45
3	3	2	3	3	3	2	46
4	3	3	3	2	3	3	48
3	3	3	2	2	3	2	44
2	3	3	2	1	2	2	39
3	3	3	2	2	2	2	42
3	3	3	3	3	4	3	54
3	3	3	2	2	2	2	41
3	3	3	3	3	3	3	51

3	3	3	3	3	3	4	3	4
3	3	3	3	3	3	4	3	4
2	2	3	3	2	2	4	2	3
4	5	4	4	5	4	4	5	5
3	3	3	3	3	4	4	3	4
3	3	3	4	3	3	5	3	4
4	4	4	4	3	3	5	4	5
4	4	5	4	4	4	5	3	4
4	4	5	4	4	5	5	4	5
3	3	3	3	3	3	4	3	4
3	3	3	3	3	3	4	3	4
2	2	2	2	2	3	4	3	3
2	2	2	3	2	3	4	2	3
3	3	3	3	3	4	5	3	4
3	3	4	4	3	3	4	4	4
4	3	3	3	3	4	4	4	4
4	4	4	5	3	4	5	4	5
3	3	3	3	3	2	4	2	4
3	3	3	3	3	2	4	3	4
3	3	3	4	3	4	5	4	4
3	3	3	3	2	3	4	3	4
4	3	4	4	4	4	5	4	4
3	3	3	3	3	4	4	3	4
3	3	3	3	3	4	4	3	3
3	3	3	3	2	3	3	2	3
3	2	2	2	2	3	4	2	3
3	3	2	2	3	2	3	2	3
2	2	2	2	1	2	4	2	3
2	2	3	3	2	3	3	2	3
4	4	4	4	3	4	5	3	4
3	3	3	3	3	3	4	2	3
3	3	4	3	3	3	4	2	4
3	3	3	3	3	2	4	3	4
4	3	4	4	4	4	5	3	4
4	4	4	5	5	4	4	3	4
4	4	3	4	4	4	5	3	4
3	5	3	4	4	4	5	3	4
3	4	3	3	4	3	4	4	3
3	5	3	4	4	4	4	3	4
3	5	3	3	4	3	5	3	3
4	4	3	4	4	3	4	3	3
3	4	3	3	4	4	4	3	3
3	4	3	3	4	4	5	3	4
3	4	3	3	4	3	5	2	3
4	4	3	3	3	3	4	4	3

4	3	3	3	3	4	2	51
3	3	3	2	2	3	2	47
3	3	3	2	2	2	2	40
4	5	4	4	5	4	4	70
4	3	3	3	2	3	3	51
4	4	4	3	3	4	3	56
4	4	4	3	3	4	3	61
4	4	4	4	4	5	4	66
4	4	4	4	4	3	4	67
4	4	3	3	4	4	3	53
3	3	3	3	3	3	5	50
3	3	2	2	2	2	2	39
2	2	3	2	2	2	1	37
3	3	3	3	3	3	2	51
3	3	4	3	3	4	3	55
4	4	4	4	3	3	4	57
4	4	4	4	4	5	4	67
3	3	3	2	2	2	2	44
3	3	3	2	2	3	2	46
3	3	3	3	3	3	3	54
3	3	3	2	2	2	1	44
3	3	4	3	3	4	3	58
3	4	4	3	3	4	4	62
4	4	4	3	3	3	3	55
4	3	3	4	3	3	2	51
3	3	3	2	2	2	2	42
3	3	3	2	1	2	2	40
3	3	2	2	1	2	1	37
3	2	2	1	1	2	1	35
2	2	2	2	3	2	2	35
2	2	3	2	2	3	2	39
4	4	5	4	4	4	4	64
3	3	3	3	3	3	3	48
3	3	3	3	3	3	2	49
3	3	3	2	3	3	3	48
4	4	5	4	4	4	3	63
4	4	4	3	4	4	3	63
3	3	3	4	3	4	3	58
4	3	4	3	2	3	3	57
3	3	3	2	3	3	3	51
4	3	3	3	3	4	3	57
3	3	4	3	3	4	3	55
4	4	4	3	3	4	4	58
4	3	3	2	2	3	3	51
4	4	3	3	3	4	4	60
4	4	4	3	3	3	3	54
3	4	3	4	4	3	3	55

3	4	3	3	4	4	5	3	3	3	3	2	3	3	52
3	4	2	3	4	3	4	2	3	3	3	2	3	2	48
4	4	3	3	4	4	5	3	3	3	3	3	3	2	54
4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	51

LAMPIRAN 13

APLIKASI PELNI MOBILE

Pembelian dilakukan dari : **PM1, Pelni Mobile**

Bukti Pembayaran ini harus sesuai dengan kartu identitas (KTP, Passport, atau kartu identitas lainnya)



KODE BOOKING : D4JLAU



PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA
 \ Alamat : Jl. Gajah Mada No. 14, Jakarta Pusat,
 10130 DKI Jakarta, Indonesia
 NPWP : 01.001.637.6-093.000
 NITKU : 010016376093000000000

Pemesanan		Jadwal Keberangkatan	
Nomor Telepon Pemesan	6285735506628	Kapal	106-KM.TIDAR
Waktu Cetak	19/07/2025 08:02	Kelas	EKO
Nama Petugas	PELNI MOBILE	Tgl/Jam Keberangkatan	23/07/2025 17:00
		Tgl/Jam Tiba	24/07/2025 06:00
		Voyage	15
		Embarkasi	KUPANG - 1
		Debarkasi	LARANTUKA - 2

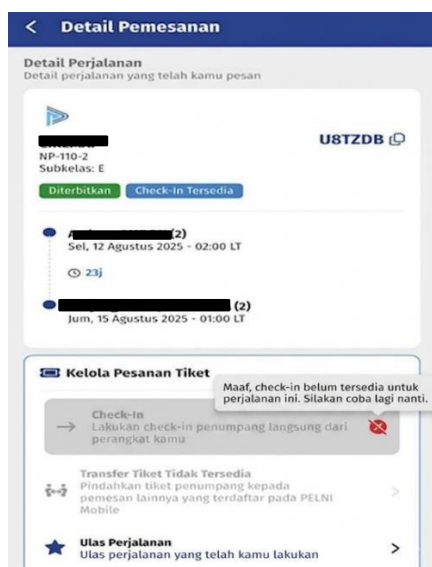
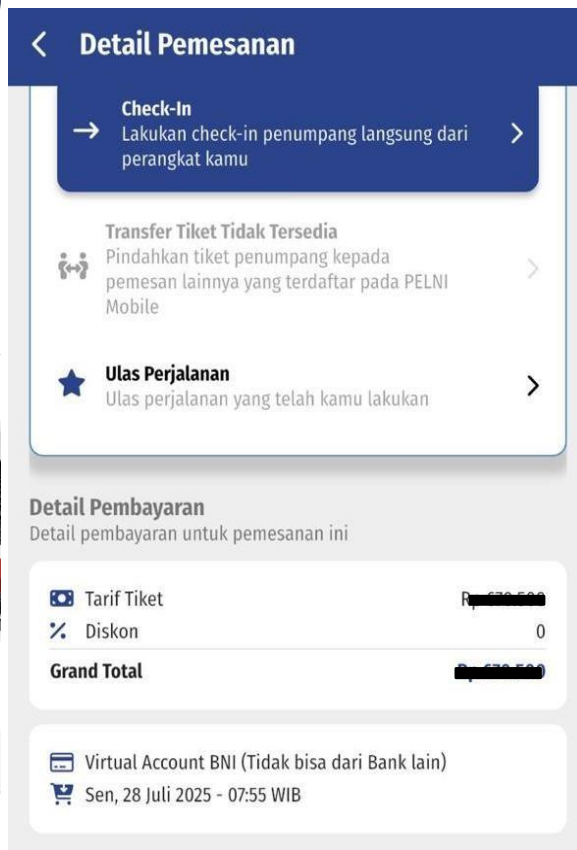
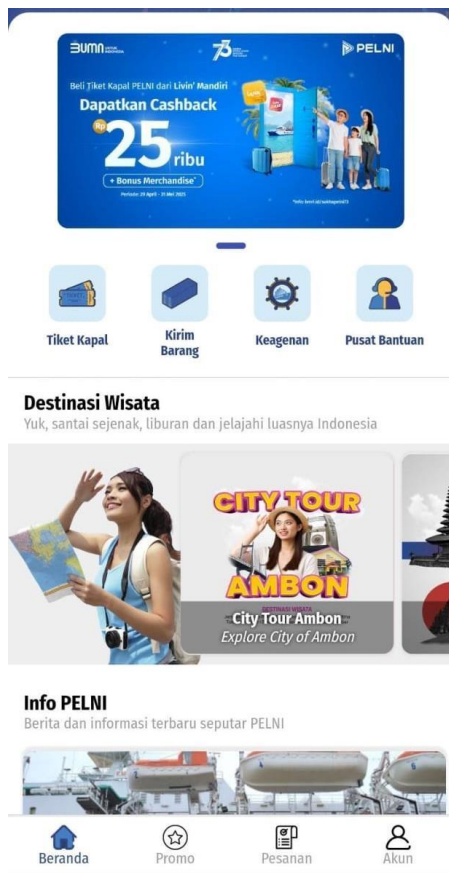
Pax	Nama	Nomor ID	Jenis Kelamin	Kategori	Umur	Deck	Nomor Kabin	Harga Tiket
1	THERESIA VERA SELVIANA ASSAN	5306034301930001	WANITA	DEWASA	32	4	65-A	Rp. 203.500
TOTAL HARGA TIKET								Rp. 203.500
REDUKSI								Rp. 0
DISKON								Rp. 85.000
PPN								Rp. 13.035
PPN dibebaskan *)								Rp. (-13.035)
HARGA TIKET YANG DIBAYAR								Rp. 118.500

*) Harga tiket belum termasuk biaya admin/bank

*) PPN Dibebaskan Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 49 Tahun 2022

Syarat & Ketentuan

1. E-Ticket atau bukti pembayaran ini tidak berlaku sebagai tiket untuk naik ke atas kapal dan **wajib ditukar menjadi tiket/boarding pass di Cabang/Pelabuhan keberangkatan** mulai dari 24 jam sebelum keberangkatan kapal.
2. Selama Masa Transisi Endemi Covid-19, Calon Penumpang wajib memperhatikan hal-hal sebagai berikut :
 - a. Penumpang yang belum vaksin **diperbolehkan** membeli tiket dan berlayar, namun **dianjurkan** tetap melakukan vaksinasi COVID-19 sampai dengan booster kedua atau dosis keempat terutama bagi masyarakat yang memiliki risiko tinggi penularan COVID-19 (status vaksin di aplikasi penjualan tiket akan ditampilkan);
 - b. **Diperbolehkan** tidak menggunakan masker apabila dalam keadaan sehat dan tidak berisiko tertular atau menularkan COVID-19 dan dianjurkan tetap menggunakan masker yang tertutup dengan baik apabila dalam keadaan tidak sehat atau berisiko COVID-19, sebelum dan saat melakukan perjalanan, dan berakutifitas di sarana dan

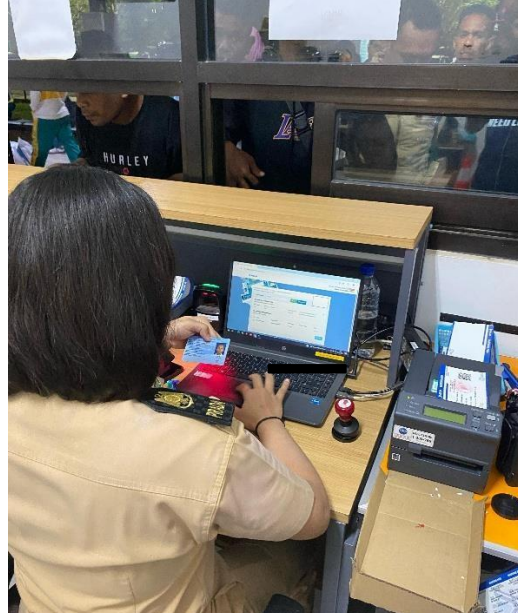


LAMPIRAN 14
PENGISIAN KUESIONER



LAMPIRAN 15

Gambar-Gambar Saat Praktek



Gambar 1.1 Melakukan Check-in penumpang melalui aplikasi dan melalui loket ticketing



Gambar 1.2 Melakukan briefing sebelum sweeping dan pelaksanaan sweeping di kapal



Gambar 1.3 melakukan pengawasan debarkasi penumpang



Gambar 1.4 Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang



Gambar 1.5 Bersama kepala cabang dan staff Operasional

LAMPIRAN 16 Tabel distribusi F

Dik:
 Sampel (n) 96
 Variabel 2
 Tingkat Signifikansi 0.05
 DF Pembilang (N1) = k-1
 DF Penyebut (N2) = n-k

DF PENYEBUT (N2)	1	2	3	4	5	6						
1	161.45	199.50	215.71	224.58	230.16	233.99						
2	18.51	19.00	19.16	19.25	19.30	19.33						
3	10.13	9.55	9.28	9.12	9.01	8.94						
4	7.71	6.94	6.59	6.39	6.26	6.16						
5	6.61	5.79	5.41	5.19	5.05	4.95						
6	5.99	5.14	4.76	4.53	4.39	4.28						
7	5.59	4.74	4.35	4.12	3.97	3.87						
8	5.32	4.46	4.07	3.84	3.69	3.58						
9	5.12	4.26	3.86	3.63	3.48	3.37						
10	4.96	4.10	3.71	3.48	3.33	3.22						
11	4.84	3.98	3.59	3.36	3.20	3.09						
12	4.75	3.89	3.49	3.26	3.11	3.00						
13	4.67	3.81	3.41	3.18	3.03	2.92						
14	4.60	3.74	3.34	3.11	2.96	2.85						
15	4.54	3.68	3.29	3.06	2.90	2.79						
16	4.49	3.63	3.24	3.01	2.85	2.74						
17	4.45	3.59	3.20	2.96	2.81	2.70						
18	4.41	3.55	3.16	2.93	2.77	2.66						
19	4.38	3.52	3.13	2.90	2.74	2.63						
20	4.35	3.49	3.10	2.87	2.71	2.60						
21	4.32	3.47	3.07	2.84	2.68	2.57						
22	4.30	3.44	3.05	2.82	2.66	2.55						
23	4.28	3.42	3.03	2.80	2.64	2.53						
24	4.26	3.40	3.01	2.78	2.62	2.51						
25	4.24	3.39	2.99	2.76	2.60	2.49						
26	4.23	3.37	2.98	2.74	2.59	2.47						
27	4.21	3.35	2.96	2.73	2.57	2.46						
28	4.20	3.34	2.95	2.71	2.56	2.45						
29	4.18	3.33	2.93	2.70	2.55	2.43						
30	4.17	3.32	2.92	2.69	2.53	2.42						
31	4.16	3.30	2.91	2.68	2.52	2.41						
32	4.15	3.29	2.90	2.67	2.51	2.40						
33	4.14	3.28	2.89	2.66	2.50	2.39						
34	4.13	3.28	2.88	2.65	2.49	2.38						
35	4.12	3.27	2.87	2.64	2.49	2.37						
36	4.11	3.26	2.87	2.63	2.48	2.36						
37	4.11	3.25	2.86	2.63	2.47	2.36						
38	4.10	3.24	2.85	2.62	2.46	2.35						
39	4.09	3.24	2.85	2.61	2.46	2.34						
40	4.08	3.23	2.84	2.61	2.45	2.34						
41	4.08	3.23	2.83	2.60	2.44	2.33						
42	4.07	3.22	2.83	2.59	2.44	2.32						
43	4.07	3.21	2.82	2.59	2.43	2.32						
44	4.06	3.21	2.82	2.58	2.43	2.31						
45	4.06	3.20	2.81	2.58	2.42	2.31						
46	4.05	3.20	2.81	2.57	2.42	2.30						
47	4.05	3.20	2.80	2.57	2.41	2.30						
48	4.04	3.19	2.80	2.57	2.41	2.29						
49	4.04	3.19	2.79	2.56	2.40	2.29						
50	4.03	3.18	2.79	2.56	2.40	2.29						
51	4.03	3.18	2.79	2.55	2.40	2.28						
52	4.03	3.18	2.78	2.55	2.39	2.28						
53	4.02	3.17	2.78	2.55	2.39	2.28						
54	4.02	3.17	2.78	2.54	2.39	2.27						
55	4.02	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27						
56	4.01	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27						
57	4.01	3.16	2.77	2.53	2.38	2.26						
58	4.01	3.16	2.76	2.53	2.37	2.26						
59	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.26						
60	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.25						
61	4.00	3.15	2.76	2.52	2.37	2.25						
62	4.00	3.15	2.75	2.52	2.36	2.25						
63	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.25						
64	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.24						
65	3.99	3.14	2.75	2.51	2.36	2.24						
66	3.99	3.14	2.74	2.51	2.35	2.24						
67	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24						
68	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24						
69	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23						
70	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23						
71	3.98	3.13	2.73	2.50	2.34	2.23						
72	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23						
73	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23						
74	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.22						
75	3.97	3.12	2.73	2.49	2.34	2.22						
76	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22						
77	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22						
78	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22						
79	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22						
80	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.21						
81	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21						
82	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21						
83	3.96	3.11	2.71	2.48	2.32	2.21						
84	3.95	3.11	2.71	2.48	2.32	2.21						
85	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.21						

LAMPIRAN 17 Tabel Distribusi r tabel

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

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
51	0.2284	0.2706	0.3188	0.3509	0.4393
52	0.2262	0.2681	0.3158	0.3477	0.4354
53	0.2241	0.2656	0.3129	0.3445	0.4317
54	0.2221	0.2632	0.3102	0.3415	0.4280
55	0.2201	0.2609	0.3074	0.3385	0.4244
56	0.2181	0.2586	0.3048	0.3357	0.4210
57	0.2162	0.2564	0.3022	0.3328	0.4176
58	0.2144	0.2542	0.2997	0.3301	0.4143
59	0.2126	0.2521	0.2972	0.3274	0.4110
60	0.2108	0.2500	0.2948	0.3248	0.4079
61	0.2091	0.2480	0.2925	0.3223	0.4048
62	0.2075	0.2461	0.2902	0.3198	0.4018
63	0.2058	0.2441	0.2880	0.3173	0.3988
64	0.2042	0.2423	0.2858	0.3150	0.3959
65	0.2027	0.2404	0.2837	0.3126	0.3931
66	0.2012	0.2387	0.2816	0.3104	0.3903
67	0.1997	0.2369	0.2796	0.3081	0.3876
68	0.1982	0.2352	0.2776	0.3060	0.3850
69	0.1968	0.2335	0.2756	0.3038	0.3823
70	0.1954	0.2319	0.2737	0.3017	0.3798
71	0.1940	0.2303	0.2718	0.2997	0.3773
72	0.1927	0.2287	0.2700	0.2977	0.3748
73	0.1914	0.2272	0.2682	0.2957	0.3724
74	0.1901	0.2257	0.2664	0.2938	0.3701
75	0.1888	0.2242	0.2647	0.2919	0.3678
76	0.1876	0.2227	0.2630	0.2900	0.3655
77	0.1864	0.2213	0.2613	0.2882	0.3633
78	0.1852	0.2199	0.2597	0.2864	0.3611
79	0.1841	0.2185	0.2581	0.2847	0.3589
80	0.1829	0.2172	0.2565	0.2830	0.3568
81	0.1818	0.2159	0.2550	0.2813	0.3547
82	0.1807	0.2146	0.2535	0.2796	0.3527
83	0.1796	0.2133	0.2520	0.2780	0.3507
84	0.1786	0.2120	0.2505	0.2764	0.3487
85	0.1775	0.2108	0.2491	0.2748	0.3468
86	0.1765	0.2096	0.2477	0.2732	0.3449
87	0.1755	0.2084	0.2463	0.2717	0.3430
88	0.1745	0.2072	0.2449	0.2702	0.3412
89	0.1735	0.2061	0.2435	0.2687	0.3393
90	0.1726	0.2050	0.2422	0.2673	0.3375
91	0.1716	0.2039	0.2409	0.2659	0.3358
92	0.1707	0.2028	0.2396	0.2645	0.3341
93	0.1698	0.2017	0.2384	0.2631	0.3323
94	0.1689	0.2006	0.2371	0.2617	0.3307
95	0.1680	0.1996	0.2359	0.2604	0.3290
96	0.1671	0.1986	0.2347	0.2591	0.3274
97	0.1663	0.1975	0.2335	0.2578	0.3258
98	0.1654	0.1966	0.2324	0.2565	0.3242
99	0.1646	0.1956	0.2312	0.2552	0.3226
100	0.1638	0.1946	0.2301	0.2540	0.3211

produksi oleh: Junaidi (<http://junaidichaniago.wordpress.com>). 2010

LAMPIRAN 18 Tabel Presentase Distribusi T

Titik Persentase Distribusi t (df = 81 –120)

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
81	0.67753	1.29209	1.66388	1.98969	2.37327	2.63790	3.19392
82	0.67749	1.29196	1.66365	1.98932	2.37269	2.63712	3.19262
83	0.67746	1.29183	1.66342	1.98896	2.37212	2.63637	3.19135
84	0.67742	1.29171	1.66320	1.98861	2.37156	2.63563	3.19011
85	0.67739	1.29159	1.66298	1.98827	2.37102	2.63491	3.18890
86	0.67735	1.29147	1.66277	1.98793	2.37049	2.63421	3.18772
87	0.67732	1.29136	1.66256	1.98761	2.36998	2.63353	3.18657
88	0.67729	1.29125	1.66235	1.98729	2.36947	2.63286	3.18544
89	0.67726	1.29114	1.66216	1.98698	2.36898	2.63220	3.18434
90	0.67723	1.29103	1.66196	1.98667	2.36850	2.63157	3.18327
91	0.67720	1.29092	1.66177	1.98638	2.36803	2.63094	3.18222
92	0.67717	1.29082	1.66159	1.98609	2.36757	2.63033	3.18119
93	0.67714	1.29072	1.66140	1.98580	2.36712	2.62973	3.18019
94	0.67711	1.29062	1.66123	1.98552	2.36667	2.62915	3.17921
95	0.67708	1.29053	1.66105	1.98525	2.36624	2.62858	3.17825
96	0.67705	1.29043	1.66088	1.98498	2.36582	2.62802	3.17731
97	0.67703	1.29034	1.66071	1.98472	2.36541	2.62747	3.17639
98	0.67700	1.29025	1.66055	1.98447	2.36500	2.62693	3.17549
99	0.67698	1.29016	1.66039	1.98422	2.36461	2.62641	3.17460
100	0.67695	1.29007	1.66023	1.98397	2.36422	2.62589	3.17374
101	0.67693	1.28999	1.66008	1.98373	2.36384	2.62539	3.17289
102	0.67690	1.28991	1.65993	1.98350	2.36346	2.62489	3.17206
103	0.67688	1.28982	1.65978	1.98326	2.36310	2.62441	3.17125
104	0.67686	1.28974	1.65964	1.98304	2.36274	2.62393	3.17045
105	0.67683	1.28967	1.65950	1.98282	2.36239	2.62347	3.16967
106	0.67681	1.28959	1.65936	1.98260	2.36204	2.62301	3.16890
107	0.67679	1.28951	1.65922	1.98238	2.36170	2.62256	3.16815
108	0.67677	1.28944	1.65909	1.98217	2.36137	2.62212	3.16741
109	0.67675	1.28937	1.65895	1.98197	2.36105	2.62169	3.16669
110	0.67673	1.28930	1.65882	1.98177	2.36073	2.62126	3.16598
111	0.67671	1.28922	1.65870	1.98157	2.36041	2.62085	3.16528
112	0.67669	1.28916	1.65857	1.98137	2.36010	2.62044	3.16460
113	0.67667	1.28909	1.65845	1.98118	2.35980	2.62004	3.16392
114	0.67665	1.28902	1.65833	1.98099	2.35950	2.61964	3.16326
115	0.67663	1.28896	1.65821	1.98081	2.35921	2.61926	3.16262
116	0.67661	1.28889	1.65810	1.98063	2.35892	2.61888	3.16198
117	0.67659	1.28883	1.65798	1.98045	2.35864	2.61850	3.16135
118	0.67657	1.28877	1.65787	1.98027	2.35837	2.61814	3.16074
119	0.67656	1.28871	1.65776	1.98010	2.35809	2.61778	3.16013
120	0.67654	1.28865	1.65765	1.97993	2.35782	2.61742	3.15954