



**PENERAPAN *INAPORTNET* TERHADAP LAYANAN KAPAL  
TRANSHIPMENT DI PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA CABANG  
BUNATI  
SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh :**

**ARSIL ADZIM  
NIT. 582111337963 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

**2025**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PENERAPAN *INAPORNET* TERHADAP LAYANAN KAPAL  
*TRANSHIPMENT* DI PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA CABANG  
BUNATI**

Disusun Oleh:

**ARSIL ADZIM**  
**NIT. 582111337963 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang, ..... 2025

**Dosen Pemimbing I**

**Dosen Pembimbing II**

  
**AGUS LEONARD TOGATOROP, S.SiT., M.Si**  
**Penata (III/c)**  
**NIP. 19840815 200712 1 002**

  
**INDIRA ARI PUTRI, S.ST., MT**  
**PPPK Gol X**  
**NIP. 19930519 202321 2 001**

**Mengetahui**  
**Ketua Program Studi**

  
**FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P.**  
**Penata Tingkat I (III/d)**  
**NIP. 19760310 201012 1 001**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penerapan *Inaportnet* Terhadap Layanan Kapal  
*Transshipment* di PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati” karya,

Nama : ARSIL ADZIM

NIT : 582111337963 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana  
Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
pada hari ....., tanggal .....

Semarang, .....

### PENGUJI

Penguji I : AWEL SURYADI, S.SiT., M.Si.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19770525 200502 1 001

Penguji II : AGUS LEONARD TOGATOROP, S.SiT., M.Si  
Penata (III/c)  
NIP. 19840815 200712 1 002

Penguji III: H. MUSTHOLIQ, M.M., M.Mar.E  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19650302 199303 1 002

Mengetahui,  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E.  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19730205 199903 1 002

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Arsil Adzim

NIT : 58211137963 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Penerapan *Inaportnet* Terhadap Layanan Kapal *Transshipment* di PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar - benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara - cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung risiko / sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,



**ARSIL ADZIM**  
**NIT. 582111337963 K**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto :

1. Allah tidak mengatakan hidup ini mudah. Tetapi Allah berjanji, bahwa sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. (QS Al-Insyirah : 05-06)
2. “Kesempatan tidak datang berkali – kali, maka manfaatkan kesempatan dengan sebaik mungkin.” – Bambang Pamungkas
3. “Tidak ada jalan menuju kesuksesan yang singkat, selalu ada proses dan kerja keras yang harus dilakukan.” – Buya Hamka

### Persembahan :

1. Skripsi ini peneliti persembahkan untuk Orang tuaku dan Nenek peneliti Ibu Herti Fitri P dan Ibu Hj. Haolah Adam yang telah memberikan doa dan dukungan peneliti.
2. Paman Herman S.H dan Keluarga besar peneliti yang senantiasa memberikan dukungan penuh dalam menempuh pendidikan.
3. Almamater Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
4. Seluruh staf dan karyawan PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati
5. Seluruh teman dan sahabat peneliti yang selalu membantu dan memberi semangat kepada peneliti.

## PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur peneliti panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang senantiasa memberikan rahmat dan hidayah - Nya sehingga karya ilmiah penelitian ini dapat terselesaikan dengan baik. Penelitian ini mengambil judul “Penerapan *Inaportnet* Terhadap Layanan Kapal *Transshipment* di PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati” yang telah terselesaikan berdasarkan data - data yang diperoleh selama melaksanakan penelitian. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang TALK (Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan) program D IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dengan penuh rasa hormat, peneliti menyampaikan rasa terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan, doa serta bimbingan yang sangat berarti. Kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum. selaku Dosen Wali yang telah membimbing dan mengarahkan selama menempuh Pendidikan.
4. Bapak Agus Leonard Togatorop, S.SiT., M.Si selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab dalam memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi.

5. Ibu Indira Ari Putri, S.ST., MT selaku Dosen Pembimbing Metodologi Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi.
6. Seluruh dosen dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang bermanfaat.
7. Seluruh staf, karyawan dan senior yang bekerja di perusahaan PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati yang telah membimbing dan membantu peneliti serta memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktik darat.
8. Kepada Ibu Herti Fitri Pardiyah, seseorang yang biasa saya sebut umi, Terimakasih sudah melahirkan, merawat, dan membesarkan saya dengan penuh cinta, selalu berjuang sekuat tenaga untuk kehidupan yang layak untuk saya, kerja keras dan menjadi tulang punggung keluarga hingga akhirnya bisa tumbuh dewasa dan bisa berada di posisi ini. Kesuksesan dan segala hal baik yang kedepannya akan peneliti dapatkan adalah karena beliau. Tolong hidup lebih lama didunia ini, izinkan saya mengabdikan dan membalas segala pengorbanan yang umi lakukan selama ini.
9. Kakek dan Nenek peneliti, Alm. Bapak Jamhari & Ibu Hj. Haolah Adam yang telah merawat dan membesarkan saya dari kecil hingga dewasa, memberikan kasih sayang, perhatian dan doa sehingga peneliti dapat terus berjuang dalam meraih mimpi dan cita - cita.
10. Keluarga besar peneliti, khususnya Paman dan Bibi, Paman Herman S.H. Bibi Aam Amaliah, Ima Mafazah Yuniat, SE. dan Iis Aisah, S. Pd. yang

sudah seperti orang tua bagi peneliti. Dengan tulus dan penuh rasa syukur peneliti ingin mengucapkan terimakasih kepada kalian yang senantiasa memberikan perhatian, kasih sayang, doa dan dukungan yang tiada hentinya, terimakasih selalu menjadi support system dalam setiap langkah peneliti. Kepada keluarga besar besar lainnya yang tidak bisa peneliti sebutkan satu-persatu. Terimakasih atas doa dan kontribusi yang kalian berikan.

11. Teman dan sahabat peneliti serta teman – teman Taruna / Taruni Angkatan LVIII yang tidak bisa peneliti sebutkan satu – persatu.
12. Dan terakhir, terimakasih kepada diri saya sendiri yang selalu mengusahakan semua hal agar terlihat baik - baik saja. Terimakasih untuk tetap berusaha dan tidak menyerah walau sering kali merasa putus asa namun terimakasih sudah menepikan ego dan memilih untuk kembali bangkit lagi dan menyelesaikan semua ini. Apresiasi sebesar-besarnya karena telah bertanggung jawab untuk menyelesaikan apa yang telah dimulai. Semoga tetap rendah hati karena ini baru awal dari semuanya. Selamat berpetualang di level kehidupan selanjutnya, tugasmu belum selesai, perjalananmu masih Panjang, tetaplah menjadi lak-laki yang kuat, perluas lagi sabarnya, perbanyak Ikhlas dan tetaplah bersyukur dalam setiap keadaan.

Dengan segala kerendahan hati, demikian prakata yang dapat peneliti sampaikan. Peneliti menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam penelitian ini sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat

membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Peneliti berharap agar penelitian ini dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca dan dijadikan literasi pustaka di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang,.....

Peneliti



**ARSIL ADZIM**  
**NIT. 582111337963 K**

## ABSTRAKSI

**Adzim, Arsil** 582111337963 K, 2025. “*Penerapan Inaportnet Terhadap Layanan Kapal Transshipment di PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Agus Leonard Togatorop, S.SiT., M.Si., Pembimbing II: Indira Ari Putri, S.ST., MT

Kegiatan *transshipment* batubara di wilayah Bunati, Kalimantan Selatan, merupakan bagian penting dari rantai logistik maritim yang kerap menghadapi kendala operasional dan administratif. Salah satu Upaya pemerintah dalam meningkatkan efisiensi pelayanan kapal di Pelabuhan adalah melalui penerapan *Inaportnet*, yakni sistem pelayanan kepelabuhanan berbasis elektronik yang terintegrasi dengan berbagai instansi. Namun, implementasi sistem ini di lapangan belum sepenuhnya berjalan optimal, yang tercermin dari masih adanya keterlambatan pelayanan, kesalahan input data, serta kendala teknis lainnya. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh penerapan *Inaportnet* terhadap layanan kapal transshipment di PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode regresi linear sederhana. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui penyebaran kuesioner terhadap 48 responden. Uji instrument penelitian dilakukan melalui uji validitas dan reliabilitas, diikuti oleh pengujian asumsi klasik serta analisis regresi untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas dan terikat.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan *Inaportnet* berpengaruh secara signifikan terhadap layanan kapal transshipment, dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,898 dan koefisien determinasi sebesar 80,7%. Artinya, *Inaportnet* mampu menjelaskan variabel layanan kapal transshipment sebesar 80,7% sementara sisanya dipengaruhi oleh faktor lain. Uji statistik mendukung temuan ini, sehingga dapat disimpulkan bahwa optimalisasi *Inaportnet* berperan penting dalam meningkatkan efektivitas dan kelancaran layanan kapal transshipment di wilayah bunati.

**Kata Kunci:** *Inaportnet*, layanan kapal *transshipment*, efisiensi operasional

## ABSTRACT

**Adzim, Arsil** 582111337963 K, 2025. *"The Implementation of Inaportnet to Transshipment Ship Services at PT. Kartika Samudra Adijaya Bunati Branch"*. Thesis. Diploma IV Program, Sea and Port Transportation Management Study Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Supervisor I: Agus Leonard Togatorop, S.SiT., M.Si., Supervisor II: Indira Ari Putri, S.ST., MT

Coal *transshipment* activities in the Bunati area, South Kalimantan, are an important part of the maritime logistics chain that often faces operational and administrative constraints. One of the government's efforts to improve the efficiency of ship services at the port is through the implementation of *Inaportnet*, which is an electronic-based port service system that is integrated with various agencies. However, the implementation of this system in the field has not been fully optimal, which is reflected in the continued delays in services, data input errors, and other technical obstacles. Based on this, this study aims to analyze the influence of the application of *Inaportnet* on transshipment ship services at PT. Kartika Samudra Adijaya Bunati Branch.

This study uses a quantitative approach with a simple linear regression method. The data collection technique was carried out through the distribution of questionnaires to 48 respondents. The test of the research instrument was carried out through validity and reliability tests, followed by classical assumption testing and regression analysis to determine the relationship between free and bound variables.

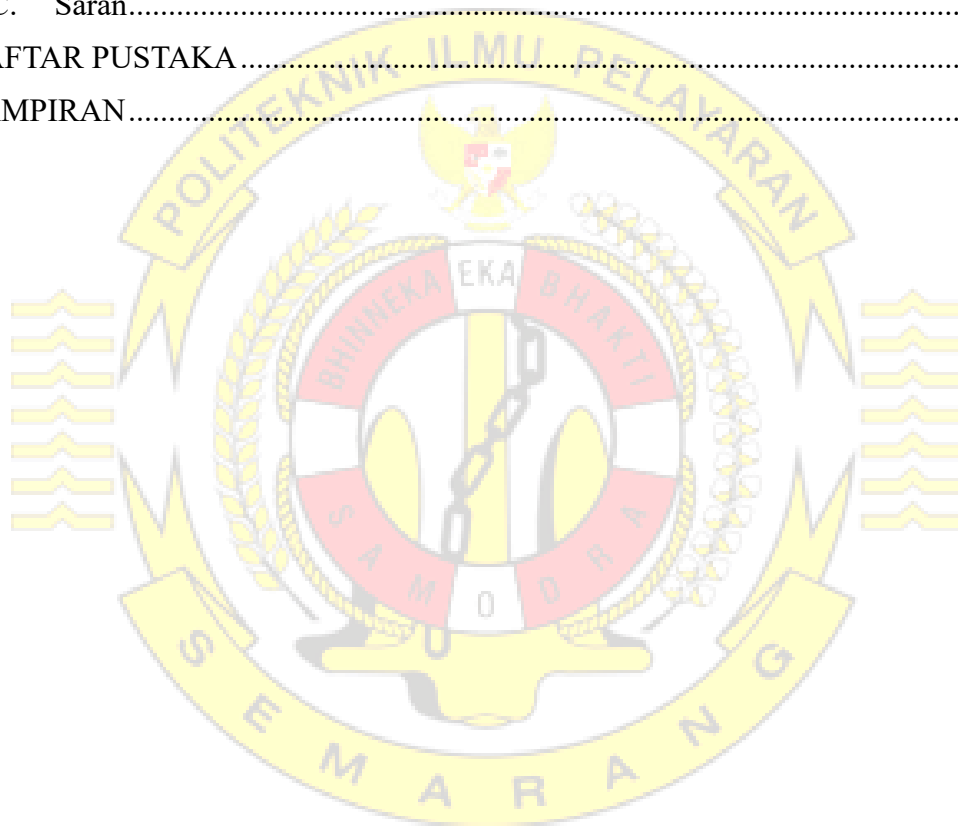
The results of the study showed that the application of *Inaportnet* had a significant effect on transshipment ship services, with a correlation coefficient value of 0.898 and a determination coefficient of 80.7%. This means that *Inaportnet* is able to explain the transshipment ship service variable by 80.7% while the rest is influenced by other factors. Statistical tests support this finding, so it can be concluded that the optimization of *Inaportnet* plays an important role in increasing the effectiveness and smoothness of transshipment ship services in the bunati area.

**Keywords:** *Inaportnet*, *transshipment* ship service, operational efficiency, SPSS

## DAFTAR ISI

|                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| SKRIPSI.....                     | i   |
| HALAMAN PERSETUJUAN.....         | ii  |
| HALAMAN PENGESAHAN.....          | iii |
| PERNYATAAN KEASLIAN.....         | iv  |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....       | v   |
| PRAKATA.....                     | vi  |
| ABSTRAKSI.....                   | x   |
| ABSTRACT.....                    | xi  |
| DAFTAR ISI.....                  | xii |
| DAFTAR TABEL.....                | xiv |
| DAFTAR GAMBAR.....               | xv  |
| DAFTAR LAMPIRAN.....             | xvi |
| BAB I PENDAHULUAN.....           | 1   |
| A. Latar Belakang.....           | 1   |
| B. Identifikasi Masalah.....     | 5   |
| C. Batasan Masalah.....          | 5   |
| D. Rumusan Masalah.....          | 5   |
| E. Tujuan Penelitian.....        | 6   |
| F. Manfaat Penelitian.....       | 6   |
| BAB II LANDASAN TEORI.....       | 8   |
| A. Deskripsi Teori.....          | 8   |
| B. Definisi Operasional.....     | 17  |
| C. Kerangka Berfikir.....        | 18  |
| D. Hipotesis.....                | 19  |
| BAB III PROSEDUR PENELITIAN..... | 20  |
| A. Metode Penelitian.....        | 20  |
| B. Populasi dan Sampel.....      | 20  |
| C. Instrumen Penelitian.....     | 21  |
| D. Teknik Pengolahan Data.....   | 24  |
| E. Teknik Analisis Data.....     | 24  |
| BAB IV HASIL PENELITIAN.....     | 32  |

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| A. Gambaran Konteks Penelitian.....  | 32 |
| B. Deskripsi Hasil Penelitian .....  | 33 |
| C. Uji Persyaratan Analisis .....    | 38 |
| D. Hasil Pengujian Hipotesis .....   | 45 |
| E. Pembahasan Hasil Penelitian ..... | 46 |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN .....       | 46 |
| A. Simpulan .....                    | 46 |
| B. Keterbatasan Penelitian .....     | 47 |
| C. Saran.....                        | 48 |
| DAFTAR PUSTAKA .....                 | 50 |
| LAMPIRAN.....                        | 52 |



## DAFTAR TABEL

|                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabel 1.1 Permasalahan Layanan Kapal Transshipment Periode Agustus 2023 sampai Juli 2024..... | 2  |
| Tabel 1.2 Tabel Maintenance Sistem Inaportnet periode Agustus 2023 sampai Juli 2024.....      | 3  |
| Tabel 2.1 Definisi Operasional.....                                                           | 17 |
| Tabel 3. 1 Skala Likert .....                                                                 | 23 |
| Tabel 3. 2 Kuesioner Penelitian .....                                                         | 23 |
| Tabel 3. 3 Bobot uji korelasi .....                                                           | 29 |
| Tabel 4. 1 Hasil Analisis Deskriptif .....                                                    | 35 |
| Tabel 4. 2 Deskripsi Penerapan Inaportnet .....                                               | 36 |
| Tabel 4. 3 Deskripsi Layanan Kapal Transshipment .....                                        | 37 |
| Tabel 4. 4 Hasil Uji Validitas Penerapan Inaportnet (X).....                                  | 39 |
| Tabel 4. 5 Hasil Uji Validitas Layanan Kapal Transshipment .....                              | 39 |
| Tabel 4. 6 Hasil Uji Reliabilitas .....                                                       | 40 |
| Tabel 4. 7 Hasil Normalitas Kolmogorov-Smirnov .....                                          | 41 |
| Tabel 4. 8 Hasil Uji Linearitas .....                                                         | 42 |
| Tabel 4. 9 Hasil Uji Regresi Linear Sederhana .....                                           | 43 |
| Tabel 4. 10 Hasil uji korelasi.....                                                           | 44 |
| Tabel 4. 11 Hasil Uji $R^2$ .....                                                             | 45 |
| Tabel 4. 12 Hasil uji parsial (uji-t) .....                                                   | 46 |

## DAFTAR GAMBAR

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| Gambar 2.1 Screenshot halaman login Inaportnet ..... | 13 |
| Gambar 2.2 Proses kegiatan transshipment dilaut..... | 17 |
| Gambar 2. 3 Kerangka berfikir .....                  | 18 |



## DAFTAR LAMPIRAN

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| Lampiran 1 Daftar Kuesioner.....                                      | 52 |
| Lampiran 2 Data Responden.....                                        | 55 |
| Lampiran 3 Data Jawaban Responden .....                               | 57 |
| Lampiran 4 Tabulasi Data Responden .....                              | 62 |
| Lampiran 5 Uji Hasil Analisis Deskriptif.....                         | 66 |
| Lampiran 6 Uji Validitas Penerapan <i>Inaportnet</i> (X) .....        | 68 |
| Lampiran 7 Uji Validitas Layanan Kapal <i>Transshipment</i> (Y) ..... | 69 |
| Lampiran 8 Uji Reliabilitas.....                                      | 72 |
| Lampiran 9 Uji Normalitas .....                                       | 73 |
| Lampiran 10 Uji Linearitas .....                                      | 74 |
| Lampiran 11 Uji Regresi Linear Sederhana.....                         | 75 |
| Lampiran 12 Uji Korelasi .....                                        | 76 |
| Lampiran 13 Uji $R^2$ .....                                           | 77 |
| Lampiran 14 Uji T.....                                                | 78 |
| Lampiran 15 Daftar Riwayat Hidup.....                                 | 79 |

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pengiriman batubara dari *jetty* dilakukan menggunakan tongkang, yang selanjutnya ditarik ke laut lepas oleh kapal tunda. Setelah mencapai laut lepas, batubara yang dibawa oleh tongkang dipindahkan ke kapal induk (*mother vessel*). Kegiatan ini dikenal sebagai *transshipment* dan karena kemudahan dan efisiensinya, metode ini kerap digunakan dalam kegiatan pemuatan batubara ke kapal berukuran besar.

Kegiatan *transshipment* terutama dilaksanakan di wilayah Kalimantan Selatan yang merupakan penghasil batubara terbesar di Indonesia. Pada aktivitas ekspor batubara, kapal-kapal luar negeri sering memiliki kedalaman draft yang melebihi kapasitas pelabuhan, sehingga tidak dapat bersandar di *jetty*. Untuk mengatasi hal tersebut, digunakan metode *transshipment* agar proses pengangkutan batubara menjadi lebih efisien.

Sebagai perusahaan pelayaran, PT Kartika Samudra Adijaya menjalankan usahanya di bidang transportasi. Sebagai perusahaan pemilik kapal, PT Kartika Samudra Adijaya melakukan penyewaan kapal kepada PT Borneo Indobara (PT. BIB), yang berperan sebagai pengirim batubara atau *Shipper*. Pengangkutan batubara dari pelabuhan khusus atau *jetty* ke kapal besar (*mother vessel*) yang berada di titik bongkar muat STS Muara Bunati dilakukan oleh armada PT Kartika Samudra Adijaya. Tetapi pada kenyataannya di lapangan, kegiatan *transshipment* tidak selalu berlangsung tanpa hambatan, adakalanya kegiatan

*transhipment* menghadapi berbagai kendala yang dapat mengganggu efisiensi kegiatan bongkar muat. Permasalahan yang timbul dapat mencakup kerusakan pada tongkang, dokumen kapal yang tidak lagi berlaku ketika proses pengajuan keberangkatan dilakukan, serta kondisi cuaca ekstrem yang bisa menghambat kegiatan *transhipment*.

Tabel 1.1 Permasalahan Layanan Kapal *Transhipment* Periode Agustus 2023 sampai Juli 2024

| NO | BULAN    | PERMASALAHAN LAYANAN KAPAL<br><i>TRANSHIPMENT</i>                                                        |
|----|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | OKTOBER  | PERUBAHAN REGULASI MENGHAMBAT PROSES ADMINSTARSIS CLEARANCE KAPAL                                        |
| 2  | NOVEMBER | KENDALA LOGISTIK TERKAIT SUPLAH BAHAN BAKAR                                                              |
| 3  | DESEMBER | GANGGUAN SISTEM <i>INAPORTNET</i> MENGHAMBAT PROSES CLEARANCE KAPAL DAN KEPADATAN PENGIRIMAN AKHIR TAHUN |
| 4  | JANUARI  | KETERLAMBATAN KAPAL AKIBAT CUACA BURUK DI PERAIRAN BUNATI                                                |
| 5  | MARET    | KENDALA TEKNIS PADA PERALATAN BONGKAR MUAT DI <i>JETTY</i>                                               |
| 6  | MEI      | PERMASALAHAN KOORDINASI ANTARA AGEN KAPAL DENGAN PELABUHAN                                               |
| 7  | JUNI     | KENDALA TEKNIS PADA PERALATAN BONGKAR MUAT DI <i>JETTY</i>                                               |
| 8  | JULI     | KESALAHAN DALAM PENGINPUTAN DATA MANIFEST MENYEBABKAN KETERLAMBATAN                                      |

Sumber : Data pribadi yang didapat saat melaksanakan Praktek Darat (2024)

Tabel ini menggambarkan permasalahan yang sering dihadapi dalam permasalahan layanan kapal *transhipment* selama periode Agustus 2023 sampai Juli 2024 menghadapi berbagai tantangan baik dari faktor internal seperti masalah teknis dan administrasi maupun eksternal seperti (cuaca buruk dan masalah logistik). Untuk meningkatkan efektivitas dan kelancaran proses

*transshipment*, diperlukan peningkatan sistem koordinasi antara pihak terkait, pemeliharaan peralatan, serta adaptasi terhadap perubahan regulasi. Hal ini akan mengurangi hambatan yang ada dan meningkatkan kinerja layanan kapal *transshipment* secara keseluruhan.

Sebagai portal elektronik yang netral dan terbuka, *Inaportnet* dikembangkan untuk mempercepat dan mengamankan alur pertukaran informasi serta data terkait layanan pelabuhan. Dengan sifatnya yang netral dan terbuka, sistem *Inaportnet* telah terintegrasi bersama lembaga pemerintah, perusahaan pelabuhan, dan sektor pelayaran guna mempercepat serta mengamankan proses pertukaran data secara efisien. Dengan keterhubungan terhadap lembaga pemerintah, pelaku usaha pelabuhan, dan industri logistik, sistem ini berkontribusi terhadap peningkatan daya saing komunitas logistik nasional. Peneliti menyatakan bahwa *Inaportnet* berfungsi sebagai alat bantu perusahaan pelayaran dalam mengakses layanan pelabuhan secara cepat, dapat dipercaya, transparan, dan hemat biaya. Aplikasi *Inaportnet* sendiri merupakan platform resmi yang dirancang dan diluncurkan oleh pemerintah Indonesia.

Tabel 1.2 Tabel *Maintenance* Sistem *Inaportnet* periode Agustus 2023 sampai Juli 2024

| NO | BULAN     | MAINTENANCE SISTEM <i>INAPORTNET</i>            |
|----|-----------|-------------------------------------------------|
| 1  | SEPTEMBER | 3X <i>MAINTENANCE</i> UPDATING MODUL MONITORING |
| 2  | OKTOBER   | 3 X MAINTENANCE TARIF LAYANAN BMBB              |
| 3  | NOVEMBER  | 4X <i>MAINTENANCE</i> BERKALA                   |
| 4  | DESEMBER  | 6X SISTEM LAMBAT SAAT INPUT DATA KAPAL          |
| 5  | JANUARI   | TIDAK BISA LOGIN SISTEM <i>INAPORTNET</i>       |

| NO | BULAN    | MAINTENANCE SISTEM <i>INAPORTNET</i>                                  |
|----|----------|-----------------------------------------------------------------------|
| 6  | FEBRUARI | 1X <i>MAINTENANCE</i> SISTEM <i>INAPORTNET</i>                        |
| 7  | MARET    | GANGGUAN SAAT VERIFIKASI DOKUMEN                                      |
| 8  | JULI     | 2X <i>MAINTENANCE</i> APLIKASI SIMLALA DAN APLIKASI <i>INAPORTNET</i> |

Sumber : Data pribadi yang didapat saat melaksanakan Praktek Darat

Tabel ini mencakup beberapa tantangan yang sering terjadi dalam *Inaportnet*. Sistem *Inaportnet* telah melakukan pemeliharaan untuk mengatasi gangguan yang sering terjadi, namun perbaikan lebih lanjut diperlukan agar gangguan serupa tidak mengganggu operasional dalam jangka panjang.

Dasar hukum penerapan sistem *Inaportnet* dalam layanan kapal dan barang tertuang dalam PM 157 Tahun 2015 yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan RI, dan kemudian diperbarui melalui PM 192 Tahun 2015. *Inaportnet* menjadi salah satu contoh implementasi digitalisasi layanan pelabuhan. Diharapkan bahwa sistem ini mampu menghadirkan layanan kapal yang efisien, transparan, dan kredibel, guna mendukung peningkatan proses penanganan dokumen secara keseluruhan terutama untuk mempercepat proses *port clearance* sehingga mengurangi kemungkinan terjadinya keterlambatan pada kapal.

Dengan mempertimbangkan uraian sebelumnya, peneliti terdorong untuk melakukan studi dengan judul:

**“ PENERAPAN *INAPORTNET* TERHADAP LAYANAN KAPAL *TRANSHIPMENT* DI PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA CABANG BUNATI ”**

## B. Identifikasi Masalah

1. Gangguan pada sistem *Inaportnet* seperti down-time, server yang tidak stabil, atau error dalam sistem dapat mempengaruhi kelancaran operasional.
2. Pembaruan sistem membuat ketidaksesuaian antara versi *Inaportnet* yang digunakan. Hal ini beresiko menimbulkan ketidakakuratan data dan kesalahan dalam pengambilan keputusan.
3. Kurangnya pemahaman dan sumber daya manusia, penerapan teknologi baru karena terbiasa dengan proses manual atau sistem lama, jika pelatihan yang diberikan tidak memadai, karyawan mungkin kesulitan dalam mengoperasikan sistem, yang dapat menyebabkan kesalahan dalam proses operasional.

## C. Batasan Masalah

Peneliti membatasi ruang lingkup masalah agar tidak terjadi penyimpangan tema maupun judul serta agar tetap terfokus kepada permasalahan yang akan dibahas dan mengingat luasnya cakupan objek yang akan diteliti dan terbatasnya waktu pada saat melakukan penelitian maka peneliti berfokus pada penelitian mengenai penerapan *Inapornet* terhadap layanan kapal *transshipment* di PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati dimana aktivitas tersebut berkaitan dengan operasional keagenan kapal.

## D. Rumusan Masalah

Dengan merujuk pada latar belakang masalah, berikut adalah rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini:

1. Apakah ada hubungan antara penerapan *Inaportnet* dengan layanan kapal *Transshipment* ?
2. Seberapa besar penerapan *Inaportnet* mempengaruhi layanan kapal *Transshipment* ?
3. Indikator apa yang paling berkontribusi pada penerapan *Inaportnet* di PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati ?

#### **E. Tujuan Penelitian**

Rumusan masalah yang sudah disusun menjadi dasar dalam menetapkan tujuan penelitian. Penetapan ini bertujuan agar penelitian berjalan terarah dan lancar serta hasil yang didapatkan sesuai dengan tujuan awal. Tujuan utama dalam pelaksanaan penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi kendala penerapan *Inaportnet* dalam pengurusan kapal *Transshipment*.
2. Mengidentifikasi faktor – faktor yang dapat menghambat layanan kapal *Transshipment* menggunakan *Inaportnet*.

#### **F. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Teoritis :

Peneliti menyampaikan harapan agar hasil penelitian ini tidak hanya memperkaya khasanah ilmu pengetahuan, tetapi juga dapat dimanfaatkan sebagai acuan untuk penelitian selanjutnya dalam bidang serupa, tujuan ini bertujuan memperbaiki kualitas pendidikan dan pemahaman sekaligus mengoptimalkan proses belajar Taruna PIP Semarang, khususnya pada jurusan Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan.

## 2. Manfaat Praktis :

Studi ini diharapkan bisa menjadi referensi penting bagi PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati maupun perusahaan pelayaran lain dalam menjalankan operasionalnya dalam menghadapi kendala penerapan *Inaportnet* sehingga kendala tersebut dapat diminimalkan.



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Di bab ini peneliti menjelaskan deskripsi teori tentang penerapan *Inaportnet* terhadap layanan kapal *transshipment* di PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati. Deskripsi teori yaitu suatu rangkaian penjelasan atau uraian teori sebagai data pendukung dan penunjang yang digunakan peneliti dalam penelitian skripsi ini.

Deskripsi teori dibuat peneliti sebagai pendukung untuk penelitian skripsi ini dan guna mempermudah dalam memahami isi skripsi. Penjelasan yang digunakan peneliti di bab ini berasal dari sumber buku-buku referensi dan jurnal yang digunakan untuk acuan, sehingga dapat menyempurnakan penelitian skripsi ini.

##### 1. *Inaportnet*

Menurut Malisan & Tresnawati, (2019) *Inaportnet* adalah *platform online* yang Menyelenggarakan pengaturan arus kapal yang datang dan berangkat (*clearance in & out*) serta operasi bongkar muat barang. Berbagai pemangku kepentingan yang terkait meliputi Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran, Badan Usaha Pelabuhan, perusahaan pelayaran/agen, perusahaan bongkar muat, dan jasa pengurusan transportasi.

Menurut Kurniawan, (2020) *Inaportnet* adalah portal elektronik terbuka dan netral yang memungkinkan pertukaran penyampaian informasi layanan pelabuhan dilakukan secara cepat, aman, netral, dan mudah, serta Telah

terhubung dan bekerja sama dengan sejumlah pihak, seperti lembaga pemerintah terkait dan perusahaan pengelola pelabuhan, dan operator pelayaran. *Inaportnet* adalah sistem layanan terpadu yang dioperasikan secara digital.

Menurut Yudika, (2024) *Inaportnet* dapat diartikan sebagai suatu sistem terpadu yang mengelola dan mengintegrasikan seluruh kegiatan pelayanan dan perizinan kedatangan dan keberangkatan kapal.

Menurut D. Dirhamsyah (2021) mengemukakan bahwa sistem elektronik *Inaportnet* yang terbuka dan netral ini memungkinkan pertukaran data secara efisien dan cepat, serta mudah. Sistem ini terhubung secara intergratif dengan berbagai instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan, serta pelaku industri logistik, sehingga berkontribusi pada peningkatan daya saing komunitas logistik Indonesia.

Dari uraian pengertian tersebut, *Inaportnet* dapat disimpulkan sebagai sebuah sistem layanan elektronik yang terpadu dan bersifat tunggal, dirancang untuk mengelola proses pelayanan dan perizinan di sektor kepelabuhanan, khususnya terkait kedatangan dan prosedur kapal keluar serta kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang. Sistem ini memiliki karakteristik terbuka, netral, cepat, aman, dan *user-friendly*, serta terhubung dengan berbagai instansi pemerintah, badan usaha pelabuhan, dan pelaku industri logistik. *Inaportnet* melibatkan berbagai pemangku kepentingan, termasuk Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran, perusahaan pelayaran, agen kapal, dan penyedia jasa pengurusan transportasi. Penerapan sistem ini

bertujuan untuk meningkatkan efisiensi operasional, transparansi layanan pelabuhan, serta memperkuat daya saing komunitas logistik di tingkat nasional.

Istilah-istilah berikut kerap muncul dalam layanan sistem *Inaportnet*, di antaranya adalah:

1. Agen Pelayaran (AP)

Pengertian perusahaan pelayaran mencakup entitas bisnis yang dikuasai oleh negara atau swasta, yang dapat berwujud sebagai Perusahaan Negara Persero, Perseroan Terbatas (PT), Commanditaire Vennootschap (CV), dan jenis usaha lain. Badan usaha ini beroperasi dalam layanan Fasilitas ruang pada kapal laut yang digunakan untuk transportasi penumpang dan kargo dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan akhir, meliputi rute domestik maupun internasional.

2. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Suatu badan hukum yang didirikan di wilayah Indonesia dengan maksud dan tujuan khusus untuk mengelola dan melaksanakan aktivitas bongkar muat barang dari kapal dan pelabuhan.

3. Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)

Informasi mengenai jadwal kedatangan kapal yang diberikan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus tercantum dalam dokumen tersebut, serta Perusahaan angkutan laut rakyat kepada pihak penyelenggara Pelabuhan.

4. Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan (*Clearance in*)

Surat resmi dalam bentuk dokumen elektronik yang dikeluarkan oleh syahbandar, menandakan kapal telah memenuhi persyaratan kelaiklautan serta persyaratan administrative lainnya yang diperlukan untuk memasuki Pelabuhan.

5. Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM)

Dokumen laporan yang dikirimkan oleh perusahaan bongkar muat terhadap penyelenggara pelabuhan, memuat detail aktivitas bongkar muat yang akan dilakukan.

6. Laporan Keberangkatan Kapal (LKK)

Laporan tersebut memuat jadwal keberangkatan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada pengelola pelabuhan.

7. Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB)

Dokumen ini berfungsi sebagai permintaan layanan jasa di pelabuhan, termasuk labuh, pandu, tunda, kepil, tambat, dan jasa terkait lainnya, serta memuat rincian jenis dan kuantitas barang yang akan dimuat atau dibongkar oleh agen pelayaran. Permintaan tersebut diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

8. Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi (RPK-RO)

Merupakan dokumen yang berisi usulan Lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang diajukan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada pengelola pelabuhan dengan tujuan memperoleh penetapan yang sah secara resmi.

#### 9. Penetapan Penyandaran Kapal (PKK)

Merupakan dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Utama dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

#### 10. Surat Perintah Kerja (SPK)

Merupakan instrument administratif yang diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) sebagai legitimasi operasional bagi pelaksanaan rangkaian layanan kapal, yang mencakup aktivitas navigasi pemanduan, asistensi manuver (penundaan), serta pengikatan kapal pada fasilitas sandar (tambat).

#### 11. Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG)

Surat izin resmi digital yang diberikan oleh syahbandar, yang menyatakan bahwa kapal telah memenuhi kriteria teknis dan administratif sesuai standar keselamatan serta keamanan pelayaran, untuk memperoleh hak melakukan aktivitas di lingkungan pelabuhan.

#### 12. *Shipping Intruction* (SI)

Merupakan bentuk mandat logistik yang disusun oleh pihak eksportir atau pengirim barang sebagai arahan operasional kepada entitas penyedia jasa pengangkutan, yang memuat ketentuan pengapalan maupun pengiriman kargo secara terstruktur.

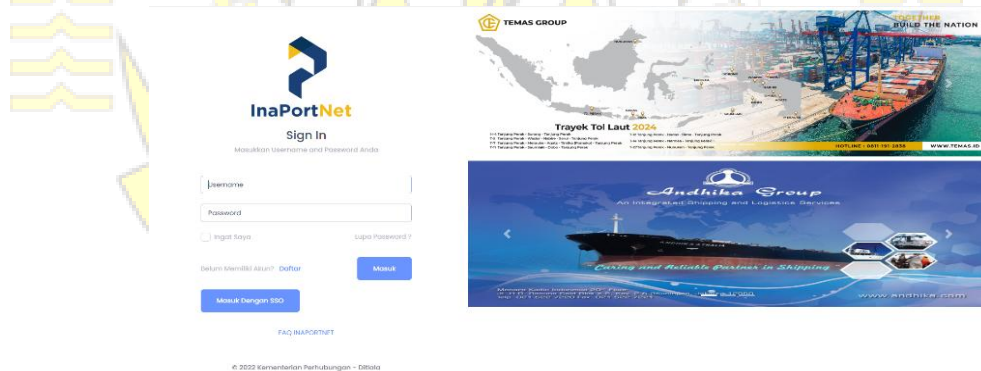
#### 13. Surat Persetujuan Berlayar (*Clearance Out/Port Clearance*)

Merupakan dokumen otoritas berbentuk elektronik yang diterbitkan oleh syahbandar sebagai pernyataan bahwa kapal yang bersangkutan

telah memenuhi kelayakan teknis dan administratif, termasuk pemenuhan seluruh kewajiban pelayaran, sehingga dinyatakan sah untuk melaksanakan keberangkatan dari wilayah Pelabuhan.

#### 14. Warta Kapal

Merupakan mekanisme pelaporan digital yang diwajibkan bagi Pihak-pihak seperti perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara angkutan laut khusus, agen umum, dan sub-agen yang berkomunikasi dengan pengelola pelabuhan dan otoritas syahbandar. Laporan ini berisi data mengenai keadaan kapal dan muatannya yang disampaikan sebelum kapal masuk pelabuhan (dengan menggunakan PKK dan SPM) serta sebelum kapal berangkat dari pelabuhan (melalui LKK, LK3, dan SPB).



Gambar 2.1 Screenshot halaman login Inaportnet

Sumber: <https://Inaportnet.dephub.go.id/>

## 2. Transshipment

Menurut Baraniah (2023) *transshipment* merupakan suatu aktivitas logistik yang mengacu pada proses pemindahan komoditas dari satu moda angkutan laut ke moda lainnya, yang dapat disertai dengan penyesuaian

volume muatan dalam kemasan. Dalam pengertian lain, *transshipment* juga merujuk pada proses alih muat (*ship to ship*) yang dilaksanakan di perairan terbuka khususnya pada zona laut yang telah ditetapkan sebagai area aman dari gangguan cuaca ekstrem untuk mendukung kelancaran kegiatan *transshipment*.

Menurut Tiworo, Syamsiah, dan Ahmad (2021) proses *transshipment* meliputi pemindahan batubara dengan memuat dan membongkar di laut menggunakan metode pengangkutan tertentu. Dalam pengertian yang lebih luas, *transshipment* merujuk pada aktivitas perpindahan barang dari satu area ke area lain yang melibatkan kombinasi moda transportasi. Pelaksanaan proses ini memerlukan keterpaduan sejumlah elemen pendukung antara lain muatan, pelabuhan asal, armada tugboat dan tongkang, floating crane, aktivitas olah gerak kapal, dan *mother vessel* sebagai penerima muatan akhir.

Menurut Haryanta (2024) *transshipment* didefinisikan sebagai tahapan pemindahan barang dari satu kapal ke kapal yang lain di pelabuhan. Selain itu, *transshipment* juga dapat diartikan sebagai aktivitas pemindahan barang atau muatan yang dilakukan di tengah laut dari kapal ke kapal lainnya (*ship to ship*), yang dilakukan di area yang aman dari gangguan alam seperti badai atau angin kencang, area ini telah ditetapkan secara khusus sebagai lokasi untuk kegiatan *transshipment*.

Menurut Romanda Annas Amrullah & Eka Puji Utami, (2023), *Ship to ship* adalah proses mengangkut muatan bahan bakar di antara dua kapal

yang berlayar berdampingan di laut dalam keadaan sedang atau stasioner. "*Transshipment*" adalah istilah yang mengacu pada proses mengangkut barang dari satu kapal ke kapal lainnya. Dermaga di Bunati, Kalimantan Selatan, mempunyai kedalaman perairan yang terbatas sehingga tidak memungkinkan kapal besar (*mother vessel*) bersandar langsung. Oleh sebab itu, dalam pemuatan batubara, *transshipment* dilakukan dengan memindahkan batubara dari tongkang ke kapal besar di tengah laut, baik melalui pengangkutan dari tongkang ke kapal atau antar kapal.

Berdasarkan beberapa pendapat dari sejumlah ahli, dapat diambil kesimpulan bahwa *transshipment* merupakan proses pemindahan muatan dari satu sarana angkut ke sarana angkut lainnya, baik dilakukan di pelabuhan maupun di tengah laut (*ship to ship*). Kegiatan ini lazim digunakan dalam industri logistik dan pelayaran, terutama ketika pelabuhan tidak mampu menampung kapal berukuran besar. *Transshipment* dapat melibatkan penambahan atau pengurangan volume muatan dalam satu wadah, dan dalam praktiknya memerlukan sejumlah elemen pendukung seperti tongkang, tugboat, floating crane, kapal induk (*mother vessel*), serta area laut yang aman dari gangguan alam. Dalam konteks tertentu seperti di Bunati, Kalimantan Selatan, *transshipment* digunakan sebagai solusi untuk batubara dimuat dari tongkang ke kapal berukuran besar akibat keterbatasan sarana pelabuhan. Dalam kegiatan *transshipment* batubara, beberapa pihak yang terlibat meliputi:

a. Agency

Tugas dan fungsi agen adalah bertindak sebagai representatif resmi pemilik kapal (*ship owner*) yang bertanggung jawab untuk memonitor seluruh proses pemuatan batubara serta menyampaikan laporan hasil pengawasan tersebut kepada ship owner secara periodik.

b. Shipper

Sebagai pemilik batubara yang akan dimuat ke *mother vessel*, *shipper* juga bertugas memantau agar tidak terjadi kekurangan dalam pemuatan. *Shipper* menjadi pengendali utama dalam seluruh rangkaian aktivitas *transshipment*.

c. Foreman

Sebagai pelaksana dan pengendali operasional, *foreman* mengawasi pemuatan batubara ke *mother vessel* serta mengelola proses penyandaran tongkang yang membawa batubara ke lambung kapal induk, *foreman* juga bertugas menyusun laporan berkala terkait aktivitas bongkar muat, dalam menjalankan fungsinya *foreman* bertanggung jawab langsung kepada pihak *shipper*.

d. Surveyor

Sebagai pihak yang menjembatani antara shipper dan buyer, *surveyor* bertugas memverifikasi kualitas serta jumlah muatan batubara. *Surveyor* hampir selalu terlibat dalam proses *transshipment* batubara secara menyeluruh, dari penggalian sampai pemuatan ke *mother vessel*. Bersama *chief officer*, mereka memastikan mutu dan volume batubara yang dimuat ke kapal berukuran besar.



Gambar 2.2 Proses kegiatan transshipment dilaut  
Sumber: Dokumentasi Pribadi (2024)

## B. Definisi Operasional

Menurut Hikmah, (2020) definisi operasional merujuk pada penjabaran variabel-variabel yang sedang diteliti menjadi bentuk yang dapat diukur secara spesifik, sehingga memudahkan dalam proses pengukuran dan pengamatan variabel tersebut dalam penelitian.

Berikut adalah penjelasan terkait dengan variabel beserta definisi, dimensi dan indikatornya:

Tabel 2.1 Definisi Operasional

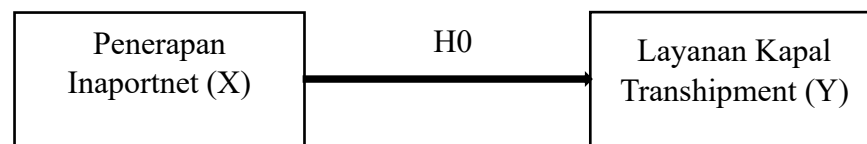
| No | Variabel Penelitian         | Definisi Operasional                                                                                                                                                 | Dimensi             | Indikator                                             |
|----|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------------------|
| 1  | Penerapan <i>Inaportnet</i> | Pemanfaatan sistem layanan pelabuhan berbasis digital ( <i>Inaportnet</i> ) untuk mengelola proses administrasi dan operasional kapal secara elektronik di pelabuhan | Ketersediaan Sistem | Ketersediaan fitur layanan kapal <i>transshipment</i> |
|    |                             |                                                                                                                                                                      |                     | Aksebilitas Sistem                                    |
|    |                             |                                                                                                                                                                      | Kecepatan Layanan   | Kecepatan input data kapal                            |
|    |                             |                                                                                                                                                                      |                     | Kecepatan approval layanan                            |

|   |                                    |                                                                                                                                                 |                         |                                                               |
|---|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 2 | Layanan Kapal <i>Transshipment</i> | Tingkat efisiensi, ketepatan, dan kelancaran dalam proses pelayanan kapal <i>transshipment</i> mulai dari kedatangan hingga keberangkatan kapal | Efisiensi Waktu         | Waktu tunggu kapal untuk dapat melakukan <i>transshipment</i> |
|   |                                    |                                                                                                                                                 | Koordinasi administrasi | Durasi pelayanan kapal                                        |
|   |                                    |                                                                                                                                                 |                         | Responsivitas pihak internal dan eksternal                    |
|   |                                    |                                                                                                                                                 |                         | Tingkat koordinasi selama proses <i>transshipment</i>         |

Sumber : Peneliti (2025)

### C. Kerangka Berfikir

Untuk menyusun uraian pembahasan dalam penelitian ini secara sistematis dan terarah, peneliti merancang suatu kerangka berfikir yang mempresentasikan pokok – pokok permasalahan utama yang menjadi fokus kajian dalam penelitian ini, yaitu: “Penerapan *Inaportnet* Terhadap Layanan Kapal *Transshipment* di PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati. Kerangka berpikir adalah konsep yang menggambarkan keterkaitan antara variabel-variabel yang diperkirakan akan muncul, yang berasal dari penjabaran hasil tinjauan pustaka.



Gambar 2. 3 Kerangka berfikir

Keterangan:

X : Penerapan *Inaportnet*

Y : Layanan Kapal *Transshipment*

#### D. Hipotesis

Hipotesis merupakan prediksi awal atau jawaban sementara terhadap permasalahan yang telah ditetapkan dalam penelitian. Dimana diperlukan data dan interpretasi data untuk menguji kebenaran hipotesis tersebut. Menurut Wardani (2020), hipotesis adalah kesimpulan awal yang belum sepenuhnya final dan harus melalui proses pengujian untuk memastikan kebenarannya.

$H_0$  : Diperkirakan tidak terdapat pengaruh signifikan dari penerapan *Inaportnet* terhadap kelancaran layanan kapal *transshipment* di PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati.

$H_1$  : Diperkirakan ada pengaruh signifikan dari penerapan *Inaportnet* terhadap kualitas layanan kapal *transshipment* di PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati.

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Sesudah dilaksanakannya penelitian dan pembahasan terkait penerapan *Inaportnet* pada layanan kapal *transshipment* di PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati, peneliti menyusun beberapa kesimpulan berikut sebagai penutup penelitian ini:

1. Hasil uji korelasi memperlihatkan nilai sebesar 0,898 dengan tingkat signifikansi dibawah dari 0,05, yang mengindikasikan adanya hubungan yang kuat antara penerapan *Inaportnet* dan layanan kapal *transshipment* di PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati. Hal ini menunjukkan bahwa hubungan kuat tersebut signifikan secara statistik, mengindikasikan penerapan *Inaportnet* memiliki peran penting dalam layanan kapal *transshipment*.
2. Berdasarkan hasil analisis regresi, koefisien determinasi yang diperoleh adalah 0,807 atau 80,7%, yang berarti variabel independen (penerapan *Inaportnet*) dapat menjelaskan 80,7% variasi pada variabel dependen (layanan kapal *transshipment*), sementara 19,3% sisanya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain di luar penelitian ini. Dan berdasarkan rekapitulasi variabel penerapan *Inaportnet* dengan kontribusi tertinggi berasal dari pernyataan (X5) “Proses input data kapal dapat dilakukan dengan cepat tanpa banyak hambatan” dengan bobot nilai 0,775. Sebaliknya, indikator dengan sumbangsih paling rendah terdapat pada pernyataan (X6) “waktu

yang dibutuhkan untuk memasukkan data kapal tergolong singkat.” dengan nilai kontribusi 0,589. Dan berdasarkan rekapitulasi variabel Layanan Kapal *Transshipment* dengan kontribusi tertinggi berasal dari pernyataan (Y7) “setiap pihak yang terlibat memahami peran dan tanggung jawabnya dalam proses transshipment” dengan bobot nilai 0,793. Sebaliknya, indikator dengan sumbangsih paling rendah terdapat pada pernyataan (Y1) “proses administrasi dan teknis sebelum *transshipment* berjalan cepat sehingga mengurangi waktu tunggu” dengan nilai kontribusi 0,597.

3. Kontribusi tertinggi berasal dari pernyataan (X5) “Proses input data kapal dapat dilakukan dengan cepat tanpa banyak hambatan” dengan bobot nilai 0,775. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna merasa sangat terbantu dengan kecepatan proses input data kapal melalui sistem Inaportnet. kemudahan ini mempersingkat waktu pengurusan dokumen kapal, mengurangi risiko keterlambatan clearance, dan mempercepat proses pelayanan. kecepatan dalam input data bukan hanya memberikan efisiensi, tetapi juga mengurangi potensi kesalahan administratif, yang sebelumnya kerap menjadi penghambat dalam kegiatan transshipment.

## **B. Keterbatasan Penelitian**

Dalam penyelenggaraan penelitian ini, terdapat beberapa faktor pembatas yang memengaruhi hasil secara maksimal. Adapun batasan-batasan penelitian ini mencakup hal-hal sebagai berikut:

1. Terbatasnya pengetahuan dan pemahaman peneliti dalam merancang serta menyusun laporan hasil penelitian dapat berdampak pada kualitas dan hasil

akhir penelitian, diperlukan upaya pengembangan kapasitas diri secara berkelanjutan guna memperoleh hasil penelitian yang lebih optimal dimasa yang akan datang.

2. Penelitian ini terbatas pada objek penelitian yang hanya terfokus pada pengguna jasa layanan *Inaportnet* di wilayah Bunati Kalimantan Selatan.
3. Keterbatasan waktu dan lokasi penelitian, sehingga peneliti hanya dilakukan di PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati dan sekitarnya dalam periode waktu bulan Juli 2023 sampai dengan Juli 2024.

### C. Saran

Didasari oleh hasil kesimpulan yang sudah diperoleh penelitian ini, ada beberapa saran yang peneliti berikan mengenai Penerapan *Inaportnet* Terhadap Layanan Kapal *Transshipment* di PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati:

1. Merujuk pada hasil analisis variabel Penerapan *Inaportnet* terdapat nilai terendah pada pernyataan (X6) “waktu yang dibutuhkan untuk memasukkan data kapal tergolong singkat.” yaitu sebesar 0,589. Disarankan agar efektivitas dalam proses penginputan data kapal yang telah berjalan dengan baik tetap dipertahankan dan ditingkatkan melalui pelatihan berkala bagi petugas yang bersangkutan, serta pemeliharaan sistem yang digunakan, selain itu, pengembangan fitur otomatisasi atau integrasi data antar sistem juga dapat menjadi langkah strategis untuk mempercepat proses tersebut, sehingga mendukung kelancaran layanan kapal secara keseluruhan.
2. Merujuk pada hasil analisis variabel Layanan Kapal *Transshipment* terdapat nilai terendah pada pernyataan (Y1) “proses administrasi dan teknis

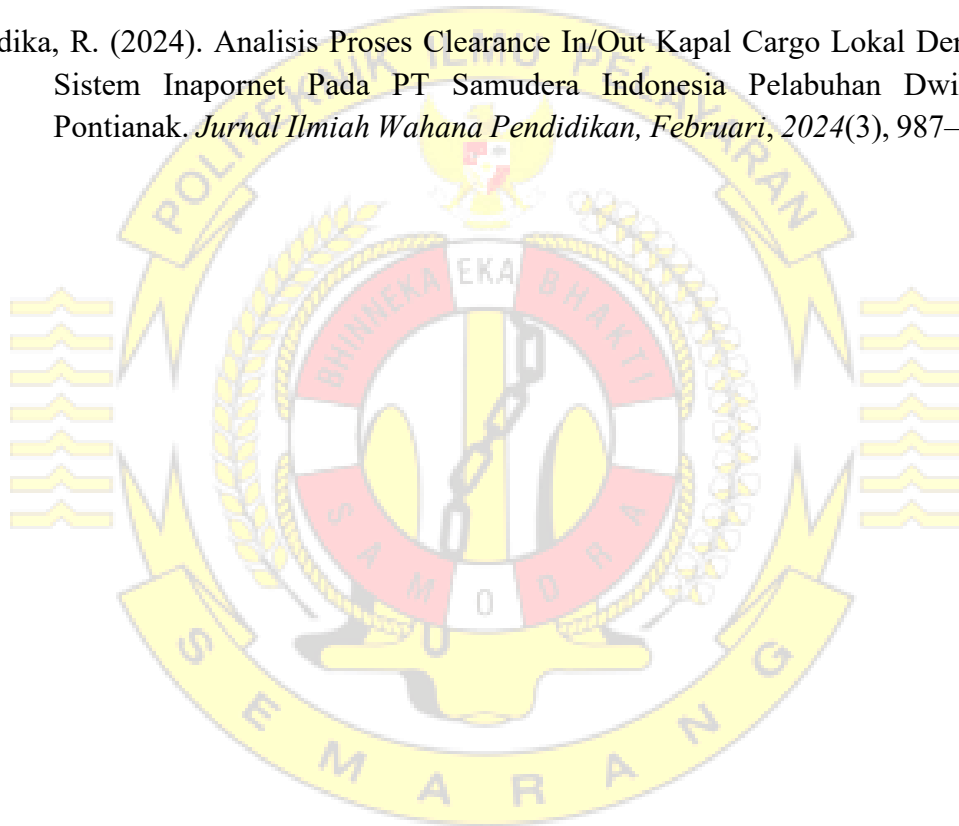
sebelum *transshipment* berjalan cepat sehingga mengurangi waktu tunggu” yaitu sebesar 0,597. Maka peneliti memberikan saran agar kelancaran dalam proses administrasi dan teknis sebelum kegiatan *transshipment* tetap terjaga dan semakin ditingkatkan, optimalisasi dapat dilakukan dengan memanfaatkan sistem digital secara maksimal, seperti *Inaportnet*, dan memperkuat koordinasi antar unit yang terlibat. Sehingga, efisiensi operasional dapat dipertahankan, waktu tunggu kapal dapat diminimalkan, dan produktivitas layanan kepelabuhanan akan semakin meningkat.

3. Berdasarkan temuan bahwa indikator dengan kontribusi tertinggi terhadap penerapan *Inaportnet* di PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Bunati pada pernyataan (X5) “Proses input data kapal dapat dilakukan dengan cepat tanpa banyak hambatan” yaitu sebesar 0,775, maka peneliti memberikan saran agar perusahaan terus mengoptimalkan efisiensi dalam proses tersebut. Optimalisasi dapat dilakukan melalui peningkatan kompetensi sumber daya manusia melalui pelatihan teknis yang berkelanjutan, pemeliharaan sistem secara rutin untuk menjaga stabilitas dan kecepatan akses, serta penguatan integrasi sistem internal dengan sistem *Inaportnet* guna meminimalkan intervensi manual. Perusahaan perlu menyediakan mekanisme umpan balik dari pengguna sistem untuk mendeteksi potensi kendala serta memperoleh masukan konstruktif secara berkala. Dengan demikian, proses input data kapal yang cepat dan efisien diharapkan dapat terus mendukung peningkatan kualitas layanan, khususnya dalam kelancaran kegiatan *transshipment*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adil, A., et al. (2023). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif: Teori dan Praktik* (Issue January). Gress Press Indonesia. Padang
- Amin, M., Kristiana, D., & Fadlillah, M. (2020). Pengaruh Kelekatan Aman Anak pada Ibu terhadap Kemandirian Anak Usia 5-6 Tahun. *Jurnal Obsesi : Jurnal Pendidikan Anak Usia Dini*, 5(1), 127.
- Amrullah, R. A., & Utami, E. P. (2023). Pencegahan Terjadinya Selisih Jumlah Muatan Bahan Bakar Pada Saat Bunker Kapal Republik Indonesia (KRI) Di PT Pertamina Trans Kontinental Surabaya. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Pendidikan Maritim 2022*, 199–213.
- Baraniah, M. A. (2023). *Tugboat Guna Menanggulangi Kecelakaan Kerja Dalam Kegiatan Transshipment*
- Darma, B., 2021. *Statistika Penelitian Menggunakan SPSS*. Bogor : Guepedia.
- Dirhamsyah, D. (2021). Penanganan Clearance In dan Clearance Out Kapal Berbendera Asing dengan Sistem *Inaportnet* pada PT. *Usdaseroja Jaya Cabang Dumai. Wahana Inovasi: Jurnal Penelitian Dan Pengabdian Masyarakat UISU*, 10(2), 254-264.
- Hikmah, J. (2020). Proses Penelitian, Masalah, Variabel dan Paradigma Penelitian. *Computer Graphics Forum*, 39(1), 672–673.
- Khasanah, U. (2021). Analisis Regresi. Yogyakarta: UAD Press.
- Kurniawan, A. (2020). Feasibility Study Of *Inaportnet* And E-Business Development Strategies In Port Of Makassar. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(15), 345–356.
- Malisan, J., & Tresnawati, W. (2019). Implementasi *Inaportnet* dalam Pelayanan Terpadu Satu Pintu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. *Warta Penelitian Perhubungan*, 31(2), 67–74.
- Quraissy, A. (2022). Normalitas Data Menggunakan Uji Kolmogorov-Smirnov dan Saphiro-Wilk. *J-HEST Journal of Health Education Economics Science and Technology*, 3(1), 7–11.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 192 Tahun 2015 tentang penerapan *Inaportnet* untuk Pelayanan Kapal dan Barang.
- Siregar, E. (2022). Riset dan Seminar Sumber Daya Manusia. Penerbit Widina
- Sugiyono, (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta

- Suyono. (2018). *Analisis Regresi untuk Penelitian*. Yogyakarta: Deepublish.
- Sholihah, S. M., et al. (2023). Konsep Uji Asumsi Klasik Pada Regresi Linier Berganda. *Jurnal Riset Akuntansi Soedirman*, 2(2), 102–110.
- Tiworo, L. O. A. S., Syamsiah, S., & Ahmad, M. (2021). Analisis Keterlambatan Proses Bongkar Muat Batu Bara Pada Kegiatan *Transshipment* DL TG Kampeh di PT Bukit Prima Bahari. *Jurnal Maritim*.
- Wardani, D. K. (2020). *Pengujian Hipotesis (Deskriptif, Komparatif dan Asosiatif)* (A. Wulandari (ed.); September). LPPM Universitas KH. A. Wahab Hasbullah.
- Yudika, R. (2024). Analisis Proses Clearance In/Out Kapal Cargo Lokal Dengan Sistem Inapornet Pada PT Samudera Indonesia Pelabuhan Dwikora Pontianak. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, Februari, 2024(3), 987–994.



## Lampiran 1 Daftar Kuesioner

Dengan hormat, Saya Arsil Adzim, Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuha, saat ini sedang menyusun skripsi dengan judul:

Sehubungan dengan penelitian tersebut, saya memohon kesediaan

Jawaban Bapak/Ibu/Saudara/i akan sangat berharga dan sepenuhnya digunakan untuk kepentingan akademik. Data yang diberikan dijamin kerahasiaannya dan tidak akan digunakan untuk tujuan lain di luar penelitian ini.

Saya sangat berterima kasih atas waktu dan partisipasi yang diberikan.

Isilah identitas diri saudara dengan keadaan yang sebenarnya :

1. Nama : \_\_\_\_\_
2. Jenis Kelamin : Laki-laki ☐  
Perempuan ☐
3. Usia : 17-24 Tahun ☐ 35-44 Tahun ☐  
25-34 Tahun ☐ >45 Tahun ☐
4. Jabatan : \_\_\_\_\_

## B. Pertanyaan/Pernyataan

Berilah tanda *check list* (✓) pada jawaban yang sesuai dengan pendapat anda :

- a. Sangat Tidak Setuju (STS)
- b. Tidak Setuju (TS)
- c. Ragu-Ragu (R)
- d. Setuju (S)
- e. Sangat Setuju (SS)

### 1. PENERAPAN *INAPORTNET* (X)

| NO                                                          | PERNYATAAN                                                                                                     | STS | TS | R | S | SS |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----|---|---|----|
| <b>KETERSEDIAAN FITUR LAYANAN KAPAL <i>TRANSHIPMENT</i></b> |                                                                                                                |     |    |   |   |    |
| 1                                                           | Kapal <i>transhipment</i> yang tersedia di pelabuhan cukup memadai untuk memenuhi kebutuhan pengiriman barang. |     |    |   |   |    |
| 2                                                           | Proses pemesanan dan penggunaan layanan kapal <i>transhipment</i> mudah diakses dan digunakan oleh pelanggan.  |     |    |   |   |    |
| <b>AKSEBILITAS SISTEM</b>                                   |                                                                                                                |     |    |   |   |    |
| 3                                                           | Saya dapat dengan mudah mengakses sistem kapan saja dan di mana saja.                                          |     |    |   |   |    |
| 4                                                           | Sistem ini dapat diakses di berbagai jenis browser tanpa masalah kompatibilitas.                               |     |    |   |   |    |
| <b>KECEPATAN INPUT DATA KAPAL</b>                           |                                                                                                                |     |    |   |   |    |
| 5                                                           | Proses input data kapal dapat dilakukan dengan cepat tanpa banyak hambatan.                                    |     |    |   |   |    |
| 6                                                           | Waktu yang dibutuhkan untuk memasukkan data kapal tergolong singkat.                                           |     |    |   |   |    |
| <b>KECEPATAN APPROVAL LAYANAN</b>                           |                                                                                                                |     |    |   |   |    |
| 7                                                           | Proses persetujuan (approval) layanan kapal dilakukan dengan cepat oleh pihak terkait.                         |     |    |   |   |    |
| 8                                                           | Approval layanan dari instansi terkait (KSOP, Syahbandar, dll.) dapat diperoleh dalam waktu yang efisien.      |     |    |   |   |    |

## 2. LAYANAN KAPAL *TRANSHIPMENT*

| NO                                                                  | PERNYATAAN                                                                                                        | STS | TS | R | S | SS |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----|---|---|----|
| <b>WAKTU TUNGGU KAPAL UNTUK DAPAT MELAKUKAN <i>TRANSHIPMENT</i></b> |                                                                                                                   |     |    |   |   |    |
| 1                                                                   | Proses administrasi dan teknis sebelum transhipment berjalan cepat sehingga mengurangi waktu tunggu.              |     |    |   |   |    |
| 2                                                                   | Koordinasi antar pihak terkait (agen, operator terminal, otoritas pelabuhan) mempercepat proses transhipment.     |     |    |   |   |    |
| <b>DURASI PELAYANAN KAPAL</b>                                       |                                                                                                                   |     |    |   |   |    |
| 3                                                                   | Seluruh proses pelayanan kapal (mulai dari kedatangan hingga keberangkatan) berlangsung dalam waktu yang efisien. |     |    |   |   |    |
| 4                                                                   | Penerapan sistem digital (seperti <i>Inaportnet</i> ) membantu mempercepat durasi pelayanan kapal.                |     |    |   |   |    |
| <b>RESPONSIVITAS PIHAK INTERNAL DAN EKSTERNAL</b>                   |                                                                                                                   |     |    |   |   |    |
| 5                                                                   | Komunikasi antar pihak internal dan eksternal berjalan dengan cepat dan efektif.                                  |     |    |   |   |    |
| 6                                                                   | Ketika terjadi kendala dalam pelayanan kapal, pihak terkait memberikan respons secara proaktif.                   |     |    |   |   |    |
| <b>TINGKAT KOORDINASI SELAMA PROSES <i>TRANSHIPMENT</i></b>         |                                                                                                                   |     |    |   |   |    |
| 7                                                                   | Setiap pihak yang terlibat memahami peran dan tanggung jawabnya dalam proses transhipment.                        |     |    |   |   |    |
| 8                                                                   | Koordinasi yang efektif antar pihak mempercepat dan mempermudah proses <i>transhipment</i> kapal.                 |     |    |   |   |    |

### Lampiran 2 Data Responden

| NO | Jenis Kelamin | Usia        | Jabatan                       |
|----|---------------|-------------|-------------------------------|
| 1  | Laki-Laki     | 25-34 Tahun | STAF OPERASIONAL              |
| 2  | Perempuan     | 17-24 Tahun | KARYAWAN PERUSAHAAN PELAYARAN |
| 3  | Perempuan     | 25-34 Tahun | KARYAWAN PERUSAHAAN PELAYARAN |
| 4  | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | KEAGENAN                      |
| 5  | Perempuan     | 17-24 Tahun | TARUNI                        |
| 6  | Perempuan     | 17-24 Tahun | TARUNI                        |
| 7  | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | TARUNA                        |
| 8  | Laki-Laki     | 25-34 Tahun | STAF OPERASIONAL              |
| 9  | Laki-Laki     | >45 Tahun   | KARYAWAN PERUSAHAAN PELAYARAN |
| 10 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | KARYAWAN PERUSAHAAN PELAYARAN |
| 11 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | KEAGENAN                      |
| 12 | Laki-Laki     | 35-44 Tahun | STAF OPERASIONAL              |
| 13 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | STAF OPERASIONAL              |
| 14 | Perempuan     | 17-24 Tahun | TARUNA                        |
| 15 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | TARUNA                        |
| 16 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | TARUNA                        |
| 17 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | KEAGENAN                      |
| 18 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | STAF OPERASIONAL              |
| 19 | Perempuan     | 17-24 Tahun | KEAGENAN                      |
| 20 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | STAF OPERASIONAL              |
| 21 | Laki-Laki     | 25-34 Tahun | STAF OPERASIONAL              |
| 22 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | TARUNA                        |
| 23 | Laki-Laki     | 35-44 Tahun | KARYAWAN PERUSAHAAN PELAYARAN |
| 24 | Laki-Laki     | 25-34 Tahun | KEAGENAN                      |
| 25 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | TARUNA                        |
| 26 | Perempuan     | 17-24 Tahun | KEAGENAN                      |
| 27 | Perempuan     | 17-24 Tahun | TARUNI                        |
| 28 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | KEAGENAN                      |
| 29 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | KEAGENAN                      |
| 30 | Perempuan     | 17-24 Tahun | KARYAWAN PERUSAHAAN PELAYARAN |
| 31 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | STAF OPERASIONAL              |
| 32 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | KEAGENAN                      |
| 33 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | KEAGENAN                      |
| 34 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | STAF OPERASIONAL              |
| 35 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | STAF OPERASIONAL              |
| 36 | Laki-Laki     | 17-24 Tahun | KEAGENAN                      |

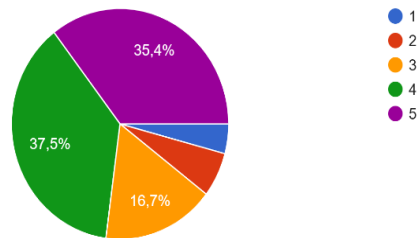
|    |           |             |                  |
|----|-----------|-------------|------------------|
| 37 | Laki-Laki | 35-44 Tahun | KEAGENAN         |
| 38 | Laki-Laki | 25-34 Tahun | STAF OPERASIONAL |
| 39 | Laki-Laki | 35-44 Tahun | KEAGENAN         |
| 40 | Laki-Laki | 17-24 Tahun | STAF OPERASIONAL |
| 41 | Laki-Laki | 35-44 Tahun | KEAGENAN         |
| 42 | Laki-Laki | 25-34 Tahun | KEAGENAN         |
| 43 | Laki-Laki | 35-44 Tahun | STAF OPERASIONAL |
| 44 | Laki-Laki | >45 Tahun   | STAF OPERASIONAL |
| 45 | Laki-Laki | >45 Tahun   | KEAGENAN         |
| 46 | Laki-Laki | 17-24 Tahun | STAF OPERASIONAL |
| 47 | Laki-Laki | 35-44 Tahun | STAF OPERASIONAL |
| 48 | Laki-Laki | 25-34 Tahun | STAF OPERASIONAL |



### Lampiran 3 Data Jawaban Responden

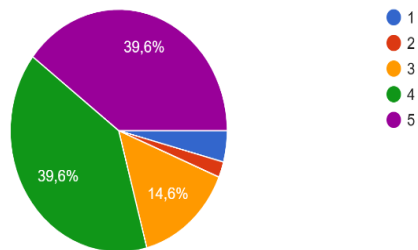
Kapal transshipment yang tersedia di pelabuhan cukup memadai untuk memenuhi kebutuhan pengiriman barang.

48 jawaban



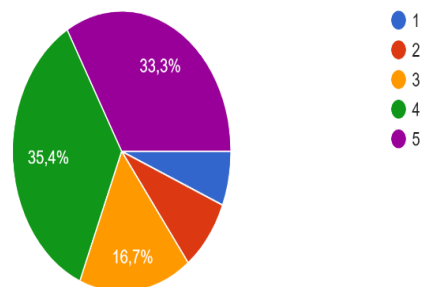
Proses pemesanan dan penggunaan layanan kapal transshipment mudah diakses dan digunakan oleh pelanggan.

48 jawaban



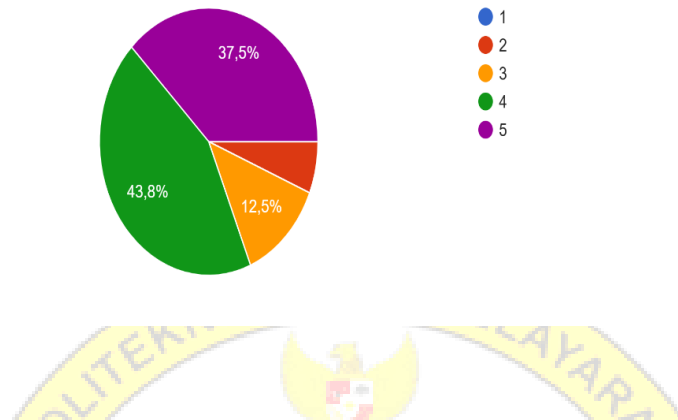
Saya dapat dengan mudah mengakses sistem kapan saja dan di mana saja.

48 jawaban



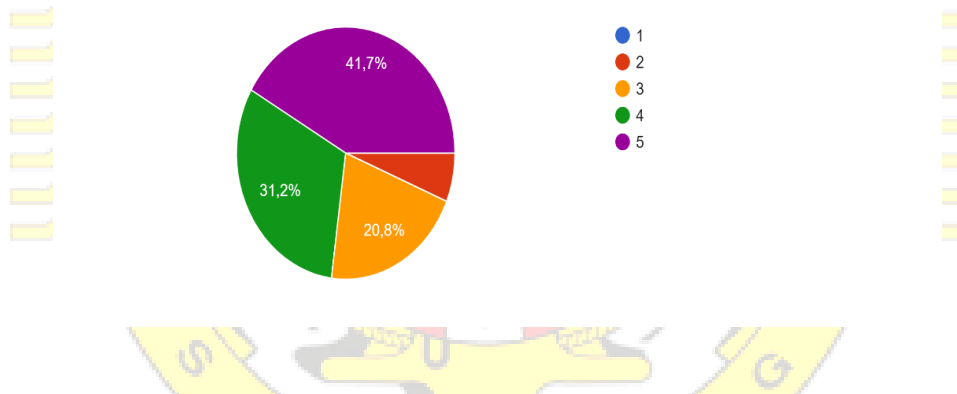
Sistem ini dapat diakses di berbagai jenis browser tanpa masalah kompatibilitas.

48 jawaban



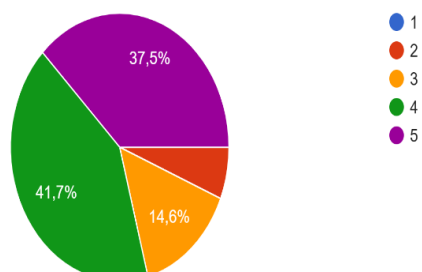
Proses input data kapal dapat dilakukan dengan cepat tanpa banyak hambatan.

48 jawaban



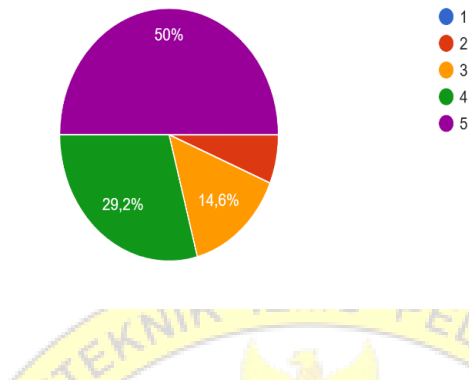
Waktu yang dibutuhkan untuk memasukkan data kapal tergolong singkat.

48 jawaban



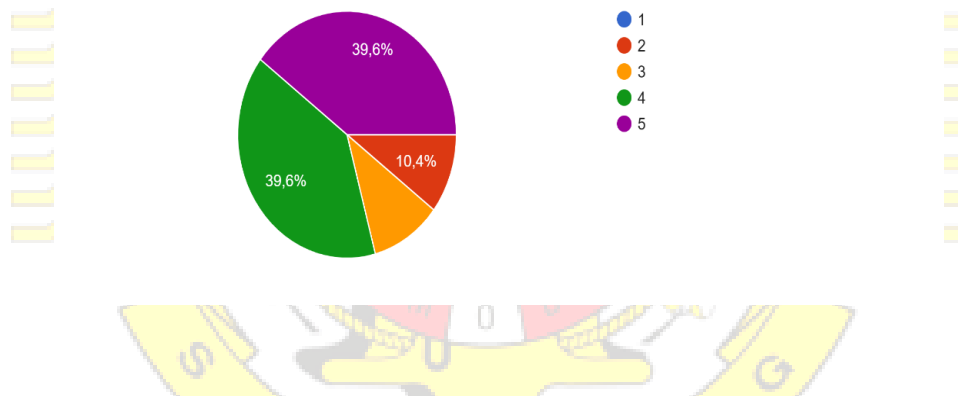
Proses persetujuan (approval) layanan kapal dilakukan dengan cepat oleh pihak terkait.

48 jawaban



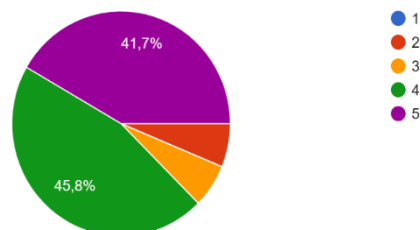
Approval layanan dari instansi terkait (KSOP, Syahbandar, dll.) dapat diperoleh dalam waktu yang efisien.

48 jawaban



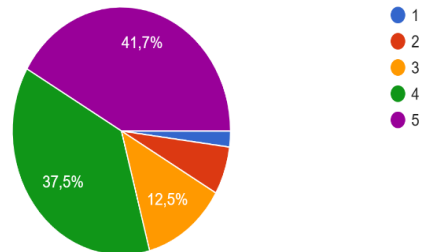
Proses administrasi dan teknis sebelum transshipment berjalan cepat sehingga mengurangi waktu tunggu.

48 jawaban



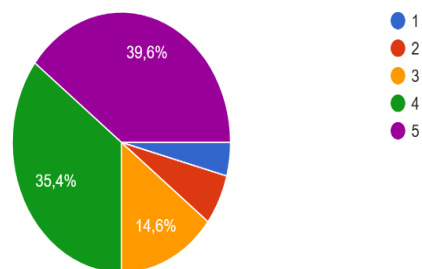
Koordinasi antar pihak terkait (agen, operator terminal, otoritas pelabuhan) mempercepat proses transshipment.

48 jawaban



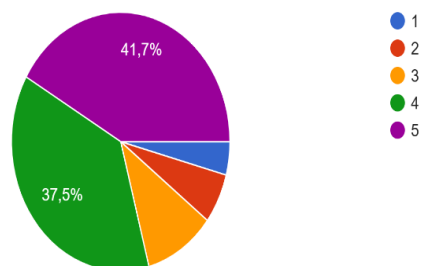
Seluruh proses pelayanan kapal (mulai dari kedatangan hingga keberangkatan) berlangsung dalam waktu yang efisien.

48 jawaban



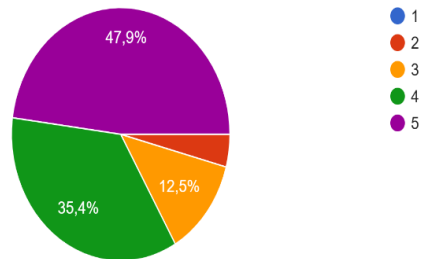
Penerapan sistem digital (seperti Inaportnet) membantu mempercepat durasi pelayanan kapal.

48 jawaban



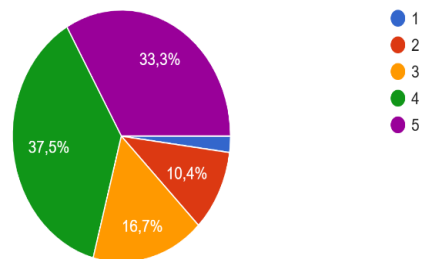
Komunikasi antar pihak internal dan eksternal berjalan dengan cepat dan efektif.

48 jawaban



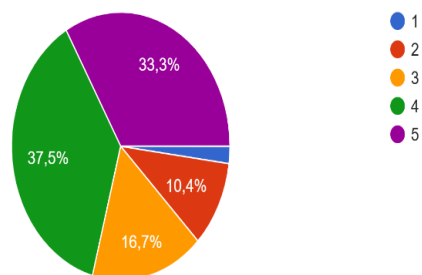
Ketika terjadi kendala dalam pelayanan kapal, pihak terkait memberikan respons secara proaktif.

48 jawaban



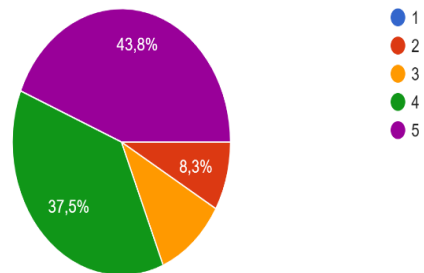
Ketika terjadi kendala dalam pelayanan kapal, pihak terkait memberikan respons secara proaktif.

48 jawaban



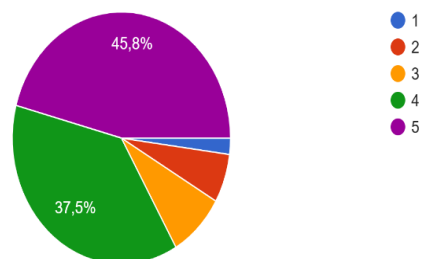
Setiap pihak yang terlibat memahami peran dan tanggung jawabnya dalam proses transshipment.

48 jawaban



Koordinasi yang efektif antar pihak mempercepat dan mempermudah proses transshipment kapal.

48 jawaban



### Lampiran 4 Tabulasi Data Responden

| No | Penerapan <i>Inaportnet</i> (X) |    |    |    |    |    |    |    | Total X |
|----|---------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|---------|
|    | X1                              | X2 | X3 | X4 | X5 | X6 | X7 | X8 |         |
| 1  | 3                               | 5  | 2  | 4  | 4  | 5  | 3  | 2  | 28      |
| 2  | 4                               | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 32      |
| 3  | 5                               | 5  | 5  | 5  | 5  | 4  | 5  | 5  | 39      |
| 4  | 5                               | 5  | 5  | 4  | 5  | 5  | 5  | 5  | 39      |
| 5  | 5                               | 4  | 4  | 5  | 5  | 4  | 5  | 5  | 37      |
| 6  | 4                               | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 5  | 5  | 34      |
| 7  | 5                               | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 40      |
| 8  | 4                               | 4  | 3  | 4  | 4  | 5  | 4  | 4  | 32      |
| 9  | 2                               | 5  | 3  | 4  | 5  | 2  | 5  | 2  | 28      |
| 10 | 4                               | 4  | 4  | 4  | 4  | 3  | 4  | 4  | 31      |
| 11 | 3                               | 1  | 4  | 5  | 2  | 4  | 5  | 3  | 27      |
| 12 | 2                               | 3  | 1  | 5  | 3  | 2  | 5  | 4  | 25      |
| 13 | 1                               | 5  | 3  | 4  | 5  | 2  | 5  | 2  | 27      |
| 14 | 4                               | 4  | 4  | 5  | 3  | 3  | 4  | 4  | 31      |
| 15 | 5                               | 5  | 4  | 4  | 3  | 3  | 3  | 3  | 30      |
| 16 | 5                               | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 40      |
| 17 | 5                               | 4  | 4  | 3  | 5  | 4  | 3  | 5  | 33      |
| 18 | 4                               | 5  | 5  | 4  | 5  | 4  | 5  | 4  | 36      |
| 19 | 3                               | 1  | 5  | 3  | 4  | 5  | 3  | 3  | 27      |
| 20 | 4                               | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 32      |
| 21 | 4                               | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 32      |
| 22 | 4                               | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 39      |
| 23 | 5                               | 4  | 5  | 5  | 5  | 3  | 4  | 4  | 35      |
| 24 | 4                               | 3  | 4  | 4  | 3  | 4  | 4  | 3  | 29      |
| 25 | 3                               | 4  | 3  | 4  | 3  | 3  | 5  | 4  | 29      |
| 26 | 4                               | 3  | 1  | 5  | 2  | 3  | 3  | 4  | 25      |
| 27 | 5                               | 4  | 5  | 4  | 4  | 5  | 4  | 4  | 35      |
| 28 | 2                               | 3  | 2  | 2  | 2  | 3  | 2  | 2  | 18      |
| 29 | 4                               | 5  | 4  | 5  | 4  | 4  | 5  | 4  | 35      |
| 30 | 5                               | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 3  | 5  | 38      |
| 31 | 2                               | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 16      |
| 32 | 4                               | 4  | 1  | 3  | 3  | 4  | 4  | 4  | 27      |
| 33 | 3                               | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 3  | 2  | 23      |
| 34 | 4                               | 4  | 3  | 2  | 5  | 5  | 2  | 3  | 28      |
| 35 | 5                               | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 40      |
| 36 | 4                               | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 32      |
| 37 | 4                               | 3  | 2  | 3  | 3  | 4  | 4  | 5  | 28      |
| 38 | 3                               | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 31      |

|    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 39 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 37 |
| 40 | 5 | 2 | 3 | 5 | 5 | 3 | 5 | 4 | 32 |
| 41 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 29 |
| 42 | 1 | 4 | 2 | 3 | 3 | 5 | 2 | 5 | 25 |
| 43 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 40 |
| 44 | 3 | 3 | 5 | 2 | 3 | 4 | 5 | 4 | 29 |
| 45 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 35 |
| 46 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 37 |
| 47 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 39 |
| 48 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 34 |



| No | Layanan Kapal <i>Transshipment</i> (Y) |    |    |    |    |    |    |    | Total Y |
|----|----------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|---------|
|    | Y1                                     | Y2 | Y3 | Y4 | Y5 | Y6 | Y7 | Y8 |         |
| 1  | 4                                      | 3  | 2  | 4  | 3  | 4  | 2  | 3  | 25      |
| 2  | 4                                      | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 32      |
| 3  | 5                                      | 5  | 4  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 39      |
| 4  | 5                                      | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 40      |
| 5  | 5                                      | 5  | 4  | 4  | 4  | 5  | 5  | 4  | 36      |
| 6  | 5                                      | 5  | 4  | 5  | 5  | 3  | 5  | 5  | 37      |
| 7  | 5                                      | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 40      |
| 8  | 4                                      | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 32      |
| 9  | 3                                      | 5  | 4  | 5  | 3  | 2  | 5  | 1  | 28      |
| 10 | 5                                      | 5  | 3  | 4  | 4  | 3  | 4  | 4  | 32      |
| 11 | 5                                      | 3  | 1  | 3  | 2  | 5  | 4  | 2  | 25      |
| 12 | 2                                      | 5  | 4  | 1  | 3  | 5  | 4  | 4  | 28      |
| 13 | 4                                      | 5  | 1  | 3  | 5  | 2  | 4  | 4  | 28      |
| 14 | 3                                      | 5  | 4  | 5  | 4  | 3  | 4  | 5  | 33      |
| 15 | 3                                      | 4  | 5  | 5  | 5  | 3  | 4  | 5  | 34      |
| 16 | 5                                      | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 40      |
| 17 | 4                                      | 4  | 3  | 4  | 5  | 4  | 4  | 5  | 33      |
| 18 | 5                                      | 4  | 5  | 5  | 4  | 5  | 5  | 5  | 38      |
| 19 | 4                                      | 2  | 3  | 3  | 5  | 1  | 4  | 4  | 26      |
| 20 | 4                                      | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 32      |
| 21 | 4                                      | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 5  | 33      |
| 22 | 5                                      | 5  | 5  | 5  | 4  | 4  | 5  | 3  | 36      |
| 23 | 4                                      | 5  | 5  | 5  | 4  | 4  | 4  | 5  | 36      |
| 24 | 4                                      | 3  | 4  | 4  | 4  | 4  | 3  | 3  | 29      |
| 25 | 3                                      | 4  | 4  | 5  | 4  | 4  | 5  | 4  | 33      |
| 26 | 4                                      | 3  | 5  | 2  | 3  | 4  | 2  | 4  | 27      |
| 27 | 5                                      | 4  | 5  | 4  | 5  | 4  | 4  | 4  | 35      |
| 28 | 2                                      | 2  | 2  | 1  | 2  | 2  | 2  | 2  | 15      |
| 29 | 5                                      | 4  | 4  | 4  | 5  | 5  | 5  | 4  | 36      |
| 30 | 4                                      | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 4  | 5  | 33      |
| 31 | 2                                      | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 16      |
| 32 | 5                                      | 5  | 5  | 5  | 5  | 4  | 4  | 4  | 37      |
| 33 | 4                                      | 4  | 3  | 3  | 4  | 4  | 3  | 4  | 29      |
| 34 | 4                                      | 2  | 3  | 5  | 5  | 2  | 3  | 3  | 27      |
| 35 | 5                                      | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 40      |
| 36 | 4                                      | 4  | 4  | 3  | 4  | 3  | 4  | 4  | 30      |
| 37 | 4                                      | 3  | 2  | 4  | 4  | 3  | 4  | 5  | 29      |
| 38 | 4                                      | 4  | 4  | 4  | 3  | 4  | 3  | 4  | 30      |
| 39 | 4                                      | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 5  | 39      |
| 40 | 2                                      | 5  | 5  | 4  | 5  | 3  | 5  | 5  | 34      |

|    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 41 | 4 | 3 | 3 | 5 | 4 | 3 | 5 | 2 | 29 |
| 42 | 5 | 4 | 3 | 2 | 5 | 2 | 3 | 5 | 29 |
| 43 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 40 |
| 44 | 4 | 1 | 5 | 2 | 3 | 3 | 2 | 5 | 25 |
| 45 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 32 |
| 46 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 36 |
| 47 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 39 |
| 48 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 4 | 5 | 34 |



### Lampiran 5 Uji Hasil Analisis Deskriptif

#### Descriptive Statistics

|                                    | N         | Range     | Minimum   | Maximum   | Mean      | Std. Deviation | Variance  |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------|-----------|
|                                    | Statistic | Statistic | Statistic | Statistic | Statistic | Statistic      | Statistic |
| Penerapan <i>Inaportnet</i>        | 48        | 24        | 16        | 40        | 31.77     | .818           | 32.095    |
| Layanan Kapal <i>Transshipment</i> | 48        | 25        | 15        | 40        | 32.21     | .825           | 32.679    |
| Valid N (listwise)                 | 48        |           |           |           |           |                |           |



## Lampiran 6 Uji Validitas Penerapan *Inaportnet* (X)

|    |                        | Correlations |            |            |            |            |            |            |            | PENERAPAN<br>INAPORTNE |
|----|------------------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------------------|
|    |                        | X1           | X2         | X3         | X4         | X5         | X6         | X7         | X8         | T                      |
| X1 | Pearson<br>Correlation | 1            | .351*      | .587*<br>* | .447*<br>* | .485*<br>* | .451*<br>* | .310*      | .602*<br>* | .771**                 |
|    | Sig. (2-tailed)        |              | .014       | .000       | .001       | .000       | .001       | .032       | .000       | .000                   |
|    | N                      | 48           | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48                     |
| X2 | Pearson<br>Correlation | .351*        | 1          | .346*      | .341*      | .590*<br>* | .269       | .299*      | .358*      | .637**                 |
|    | Sig. (2-tailed)        | .014         |            | .016       | .018       | .000       | .065       | .039       | .012       | .000                   |
|    | N                      | 48           | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48                     |
| X3 | Pearson<br>Correlation | .587*<br>*   | .346*      | 1          | .328*      | .578*<br>* | .454*<br>* | .419*<br>* | .414*<br>* | .759**                 |
|    | Sig. (2-tailed)        | .000         | .016       |            | .023       | .000       | .001       | .003       | .003       | .000                   |
|    | N                      | 48           | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48                     |
| X4 | Pearson<br>Correlation | .447*<br>*   | .341*      | .328*      | 1          | .408*<br>* | .130       | .619*<br>* | .456*<br>* | .656**                 |
|    | Sig. (2-tailed)        | .001         | .018       | .023       |            | .004       | .378       | .000       | .001       | .000                   |
|    | N                      | 48           | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48                     |
| X5 | Pearson<br>Correlation | .485*<br>*   | .590*<br>* | .578*<br>* | .408*<br>* | 1          | .400*<br>* | .430*<br>* | .422*<br>* | .775**                 |
|    | Sig. (2-tailed)        | .000         | .000       | .000       | .004       |            | .005       | .002       | .003       | .000                   |
|    | N                      | 48           | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48         | 48                     |
| X6 | Pearson<br>Correlation | .451*<br>*   | .269       | .454*<br>* | .130       | .400*<br>* | 1          | .055       | .542*<br>* | .589**                 |

|                      |                     |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
|----------------------|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
|                      | Sig. (2-tailed)     | .001  | .065  | .001  | .378  | .005  |       | .712  | .000  | .000   |
|                      | N                   | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48     |
| X7                   | Pearson Correlation | .310* | .299* | .419* | .619* | .430* | .055  | 1     | .430* | .631** |
|                      | Sig. (2-tailed)     | .032  | .039  | .003  | .000  | .002  | .712  |       | .002  | .000   |
|                      | N                   | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48     |
| X8                   | Pearson Correlation | .602* | .358* | .414* | .456* | .422* | .542* | .430* | 1     | .752** |
|                      | Sig. (2-tailed)     | .000  | .012  | .003  | .001  | .003  | .000  | .002  |       | .000   |
|                      | N                   | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48     |
| PENERAPAN INAPORTNET | Pearson Correlation | .771* | .637* | .759* | .656* | .775* | .589* | .631* | .752* | 1      |
|                      | Sig. (2-tailed)     | .000  | .000  | .000  | .000  | .000  | .000  | .000  | .000  |        |
|                      | N                   | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48    | 48     |

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

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



### Lampiran 7 Uji Validitas Layanan Kapal *Transshipment* (Y)

[illegible]

|                            |                     |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|----------------------------|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Y6                         | Pearson Correlation | .416** | .476** | .470** | .326*  | .159   | 1      | .436** | .343*  | .650** |
|                            | Sig. (2-tailed)     | .003   | .001   | .001   | .024   | .281   |        | .002   | .017   | .000   |
|                            | N                   | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     |
| Y7                         | Pearson Correlation | .366*  | .711** | .428** | .675** | .593** | .436** | 1      | .297*  | .793** |
|                            | Sig. (2-tailed)     | .010   | .000   | .002   | .000   | .000   | .002   |        | .041   | .000   |
|                            | N                   | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     |
| Y8                         | Pearson Correlation | .309*  | .398** | .497** | .276   | .612** | .343*  | .297*  | 1      | .657** |
|                            | Sig. (2-tailed)     | .032   | .005   | .000   | .058   | .000   | .017   | .041   |        | .000   |
|                            | N                   | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     |
| LAYANAN KAPAL TRANSHIPMENT | Pearson Correlation | .597** | .761** | .708** | .750** | .743** | .650** | .793** | .657** | 1      |
|                            | Sig. (2-tailed)     | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        |
|                            | N                   | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     | 48     |

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

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

### Lampiran 8 Uji Reliabilitas

(X)

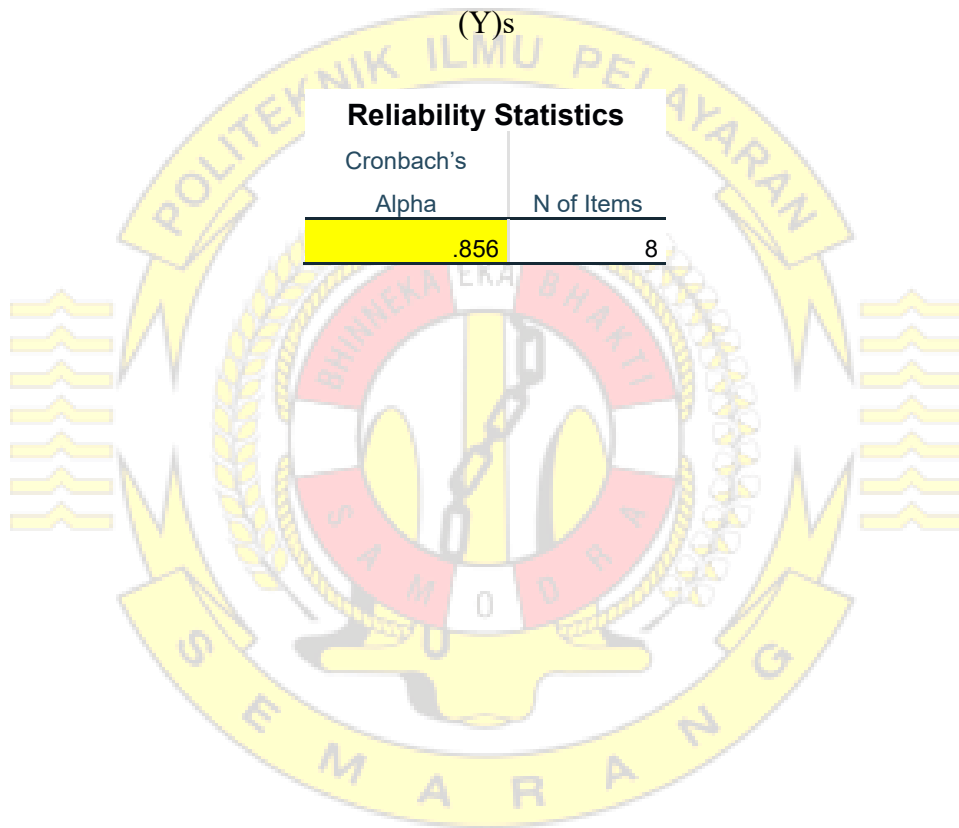
#### Reliability Statistics

| Cronbach's Alpha | N of Items |
|------------------|------------|
| .849             | 8          |

(Y)s

#### Reliability Statistics

| Cronbach's Alpha | N of Items |
|------------------|------------|
| .856             | 8          |



## Lampiran 9 Uji Normalitas

### One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

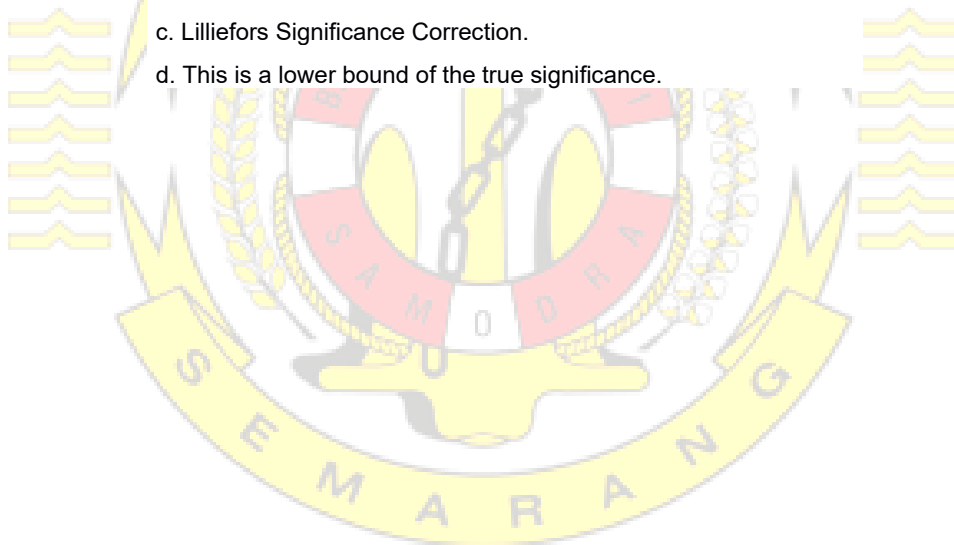
|                                  |                | Unstandardized<br>Residual |
|----------------------------------|----------------|----------------------------|
| N                                |                | 48                         |
| Normal Parameters <sup>a,b</sup> | Mean           | .0000000                   |
|                                  | Std. Deviation | 2.51208960                 |
| Most Extreme Differences         | Absolute       | .106                       |
|                                  | Positive       | .106                       |
|                                  | Negative       | -.103                      |
| Test Statistic                   |                | .106                       |
| Asymp. Sig. (2-tailed)           |                | .200 <sup>c,d</sup>        |

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

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



### Lampiran 10 Uji Linearitas

**ANOVA Table**

|                                                                       |                |                          | Sum of Squares | df | Mean Square | F       | Sig. |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------|----------------|----|-------------|---------|------|
| LAYANAN KAPAL<br><i>TRANSHIPMENT</i> * PENERAPAN<br><i>INAPORTNET</i> | Between Groups | (Combined)               | 1359.417       | 17 | 79.966      | 13.592  | .000 |
|                                                                       |                | Linearity                | 1239.319       | 1  | 1239.319    | 210.649 | .000 |
|                                                                       |                | Deviation from Linearity | 120.098        | 16 | 7.506       | 1.276   | .274 |
|                                                                       | Within Groups  |                          | 176.500        | 30 | 5.883       |         |      |
|                                                                       | Total          |                          | 1535.917       | 47 |             |         |      |



### Lampiran 11 Uji Regresi Linear Sederhana

| Coefficients <sup>a</sup> |                      |                             |            |                           |        |
|---------------------------|----------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|
| Model                     |                      | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients |        |
|                           |                      | B                           | Std. Error | Beta                      | t      |
| 1                         | (Constant)           | 3.411                       | 2.109      |                           | 1.617  |
|                           | PENERAPAN INAPORTNET | .906                        | .065       | .898                      | 13.864 |

a. Dependent Variable: LAYANAN KAPAL *TRANSHIPMENT*



## Lampiran 12 Uji Korelasi

### Correlations

|                                      |                     | PENERAPAN<br><i>INAPORTNET</i> | LAYANAN<br>KAPAL<br><i>TRANSHIPMENT</i> |
|--------------------------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|
| PENERAPAN<br><i>INAPORTNET</i>       | Pearson Correlation | 1                              | .898**                                  |
|                                      | Sig. (2-tailed)     |                                | .000                                    |
|                                      | N                   | 48                             | 48                                      |
| LAYANAN KAPAL<br><i>TRANSHIPMENT</i> | Pearson Correlation | .898**                         | 1                                       |
|                                      | Sig. (2-tailed)     | .000                           |                                         |
|                                      | N                   | 48                             | 48                                      |

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



### Lampiran 13 Uji R<sup>2</sup>

#### Model Summary

| Model | R                 | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1     | .898 <sup>a</sup> | .807     | .803              | 2.539                      |

a. Predictors: (Constant), PENERAPAN *INAPORTNET*



### Lampiran 14 Uji T

| Coefficients <sup>a</sup> |                      |                             |            |                           |      |
|---------------------------|----------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|------|
| Model                     |                      | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients | Sig. |
|                           |                      | B                           | Std. Error | Beta                      |      |
| 1                         | (Constant)           | 3.411                       | 2.109      |                           | .113 |
|                           | PENERAPAN INAPORTNET | .906                        | .065       | .898                      | .000 |

a. Dependent Variable: LAYANAN KAPAL *TRANSHIPMENT*



## Lampiran 15 Daftar Riwayat Hidup

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Arsil Adzim
2. Tempat, Tanggal Lahir : Serang, 25 Januari 2001
3. Jenis kelamin : Laki - Laki
4. Agama : Islam
5. Alamat : Lingk. Unyur No. 31 Rt 001 / Rw 001  
Kel. Unyur Kec. Serang Prov. Banten
6. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : A Sofyan Ms AlKarim
  - b. Ibu : Herti Fitri Pardiyah
7. Riwayat Pendidikan
  - a. SD Persis Kota Serang
  - b. MTS Persis Serang
  - c. SMK PGRI 1 Kota Serang
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
8. Praktik Darat
 

Nama Perusahaan : PT Kartika Samudra Adijaya  
Cabang Bunati

Masa Praktik : 31 Juli 2023 – 26 Juli 2024