



**PENGARUH UJI COBA WEB PORT 360 PADA
PEMBUATAN *DAILY SHIP REPORT* DI PT BAHARI
LAJU ANUGERAH**

SKRIPSI

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

**Oleh
HADRANUS DANDI SETIAWAN
NIT 582111337973 K**

**PROGRAM STUDI TALK DIPLOMA IV
(TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN)
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2025**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENGARUH UJI COBA WEB PORT 360 PADA PEMBUATAN *DAILY SHIP*
REPORT DI PT BAHARI LAJU ANUGERAH**

Disusun Oleh :

HADRANUS DANDI SETIAWAN

NIT. 582111337973 K

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

Dosen Pembimbing I
Materi



Okvita Wahyuni, S.ST., M.M.

NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd.

NIP. 19660702 199203 2 009

Mengetahui
Ketua Program Studi TALK



Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P.

NIP. 19760310 201012 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Pengaruh Uji Coba Web Port 360 pada Pembuatan
Daily Ship Report di PT Bahari Laju Anugerah"

Karya,

Nama : Hadranus Dandi Setiawan

NIT : 582111337973 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

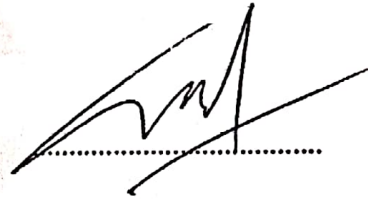
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan
Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Senin*
tanggal

0 Mei 2025.

Semarang, *5 Mei* 2025

PENGUJI

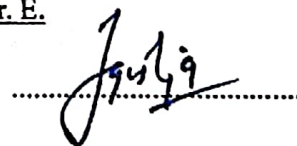
Penguji I : Taruga Runadi, M.Si.
Penata Tk. I (III/b)
NIP. 19910601 202012 1 009



Penguji II : Okvita Wahyuni, S.ST., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002




Penguji III : Prof. Dr. A. Agus Tjahjono, M.M., M.Mar. E.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19710620 199903 1 001



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



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

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hadranus Dandi Setiawan

NIT : 582111337973 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul **"PENGARUH UJI COBA WEB PORT 360 PADA PEMBUATAN *DAILY SHIP REPORT* DI PT BAHARI LAJU ANUGERAH"**

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 keseluruhannya. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko atau sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2025

Yang membuat pernyataan,



Hadranus Dandi Setiawan

NIT. 582111337973 K

HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto :

1. Demikian jugalah kamu, hai orang-orang muda, tunduklah kepada orang-orang yang tua. Dan kamu semua, rendahkanlah dirimu seorang terhadap yang lain, sebab: "Allah menentang orang yang congkak, tetapi mengasihani orang yang rendah hati. Karena itu rendahkanlah dirimu di bawah tangan Tuhan yang kuat, supaya kamu ditinggikan-Nya pada waktunya. 1 Petrus 5 : 5-6
2. Kerendahan hati, kerelaan dan keikhlasan adalah kunci ketekunan untuk mencapai sebuah tujuan yang mulia.

Persembahan :

1. Skripsi ini peneliti persembahkan orang tua yang selalu memberikan dukungan penuh selama menempuh pendidikan.
2. Almamater Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

Segala puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang senantiasa memberikan rahmat dan hidayah Nya sehingga karya ilmiah penelitian ini dapat terselesaikan dengan baik. Penelitian ini mengambil judul "Pengaruh Uji Coba Web Port 360 Pada *Daily Ship Report* di PT Bahari Laju Anugerah" yang telah terselesaikan dengan data-data yang diperoleh selama melaksanakan penelitian.

Dengan penuh rasa hormat, peneliti sampaikan rasa terimakasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan, doa serta bimbingan yang sangat berarti. Kepada Yang Terhormat :

1. Bapak Dr. Ir. Mafrizal, 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. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi dan Dosen Wali yang telah sabar dan tanggung jawab dalam memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi
4. Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. selaku dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang dengan sabar dan tanggung jawab memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi.
5. Seluruh Dosen dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang bermanfaat.

6. Bapak Markus Satimin dan Ibu Maria Magdalena Warsiyah selaku orang tua peneliti serta Elsha dwi mujiana selaku kekasih peneliti yang senantiasa mendukung serta menjadi pemberi aspirasi terkait penelitian.
7. Seluruh staf operasional PT Bahari Laju Anugerah cabang Bunati, Bapak Rahman Fajri, Bapak Fransisco Nando, Bapak Robin Chandra, Ibu Istihani Muzdalipah yang telah memberikan ilmu serta bimbingan kepada peneliti selama melaksanakan praktik darat.
8. Seluruh teman dekat peneliti serta teman-teman Taruna/Taruni angkatan LVIII yang tidak bisa saya sebutkan satu-persatu

Dengan segala kerendahan hati, demikian prakata yang peneliti sampaikan, peneliti menyadari masih banyak kekurangan dalam penelitian ini sehingga peneliti mengharapkan saran dan masukan yang sifatnya membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Peneliti berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 2025


Hadranus Dandi Setiawan
NIT. 582111337973

ABSTRAKSI

Setiawan, Hadranus Dandi, NIT. 582111337973 K, 2025, “*Pengaruh Uji Coba Web Port 360 pada Pembuatan Daily Ship Report di PT Bahar Laju Anugerah*”, Skripsi, Program Dipoma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Okvita Wahyuni, S.ST., M.Ms, Pembimbing II : Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd.

PT Bahari Laju Anugerah merupakan perusahaan pelayaran di bidang agensi yang memanfaatkan teknologi informasi untuk mendukung operasional, termasuk dalam penyusunan laporan harian kapal atau *Daily Ship Report*. Salah satu inovasi yang sedang diuji coba adalah Web Port 360, sebuah sistem pelaporan berbasis web yang dirancang untuk memudahkan pengguna dalam merekap aktivitas operasional kapal. Ketika uji coba dilaksanakan, terdapat kendala dalam pelaksanaan operasional, seperti fitur *timesheet* yang belum lengkap serta format laporan yang kurang fleksibel. Sesuai dengan masalah terkait pengembangan sistem ini, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh penggunaan Web Port 360 terhadap pembuatan *Daily Ship Report*, dampak pengerjaan serta upaya yang perlu dilakukan untuk memperoleh hasil yang signifikan.

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui penyebaran kuesioner kepada pengguna Web Port 360 sebanyak 44 responden, yang ditentukan berdasarkan rumus Slovin dan tabel Isaac & Michael. Instrumen pengukuran menggunakan skala Likert dengan indikator analisis SWOT, yaitu *Strength, Weakness, Opportunity, dan Threat*. Teknik analisis data menggunakan metode SWOT kuantitatif dan dilanjutkan dengan perhitungan QSPM (*Quantitative Strategic Planning Matrix*) untuk menentukan strategi pengembangan yang paling tepat.

Berdasarkan hasil analisis SWOT kuantitatif, diketahui bahwa akhir kuadran analisis SWOT berada pada posisi kuadran I, menandakan strategi yang tepat diaplikasikan terhadap web Port 360 adalah strategi progresif dengan hasil kuadran $X= 1,16$ dan $Y= 2,02$. Analisis QSPM menetapkan strategi prioritas adalah T1 dengan rata-rata *TAS (Total Attractive Score)* dari tiga ahli sebanyak 0,4185, kemudian rekomendasi lain sebagai pendukung dengan prioritas secara berurutan adalah WO2, ST1, dan SO1 sebagai langkah utama untuk meningkatkan efektivitas sistem dan menyesuaikannya dengan kebutuhan pengguna.

Kata kunci: *Daily Ship Report, Timesheet, Web Port 360.*

ABSTRACT

Setiawan, Hadranus Dandi, NIT. 582111337973 K, 2025, “*The Effect of Web Port 360 Trial on the Preparation of Daily Ship Reports at PT Bahari Laju Anugerah*”, Undergraduate Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic. Advisor I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.Ms, Supervisor II: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd.

PT Bahari Laju Anugerah is a shipping agency company that utilizes information technology to support operational, including in the preparation of Daily Ship Reports. One of the innovations currently being trialed is Web Port 360, a web-based reporting system designed to assist users in recording vessel operational activities. During the trial implementation, several operational issues arose, such as an incomplete timesheet feature and an inflexible report format. Based on these problems, this research aims to determine the impact of using Web Port 360 on Daily Ship Report preparation, the effects during its use, and the necessary efforts to achieve significant results.

This study uses a quantitative descriptive method. Data collection was conducted by distributing questionnaires to 44 users of Web Port 360, determined using the Slovin formula and the Isaac & Michael table. The measurement instrument used a Likert scale with SWOT analysis indicators, namely Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats. Data analysis techniques included quantitative SWOT analysis, followed by the QSPM (Quantitative Strategic Planning Matrix) method to determine the most appropriate development strategies.

Based on the quantitative SWOT analysis, the final quadrant position of Web Port 360 is in quadrant I, indicating that the appropriate strategy for its development is a progressive strategy, with SWOT quadrant coordinates of $X = 1,16$ and $Y = 2,02$. The QSPM analysis identifies the top priority strategy as WT1, with an average Total Attractive Score (TAS) of 0.4185 from three experts. Supporting recommendations, in descending order of priority, are WO2, ST1, and SO1, as the main steps to enhance system effectiveness and adapt it to user needs.

Keywords: Daily Ship Report, Timesheet, Web Port 360.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	3
C. Batasan Masalah.....	4
D. Rumusan Masalah.....	4
E. Tujuan Penelitian.....	5
F. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II.....	8
LANDASAN TEORI DAN PENGAJUAN HIPOTESIS.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Definisi Operasional.....	14
C. Kerangka Berfikir.....	16
D. Hipotesis.....	17
BAB III.....	18
PROSEDUR PENELITIAN.....	18
A. Metode Penelitian.....	18
B. Populasi Dan Sampel.....	19
C. Instrumen Penelitian.....	22

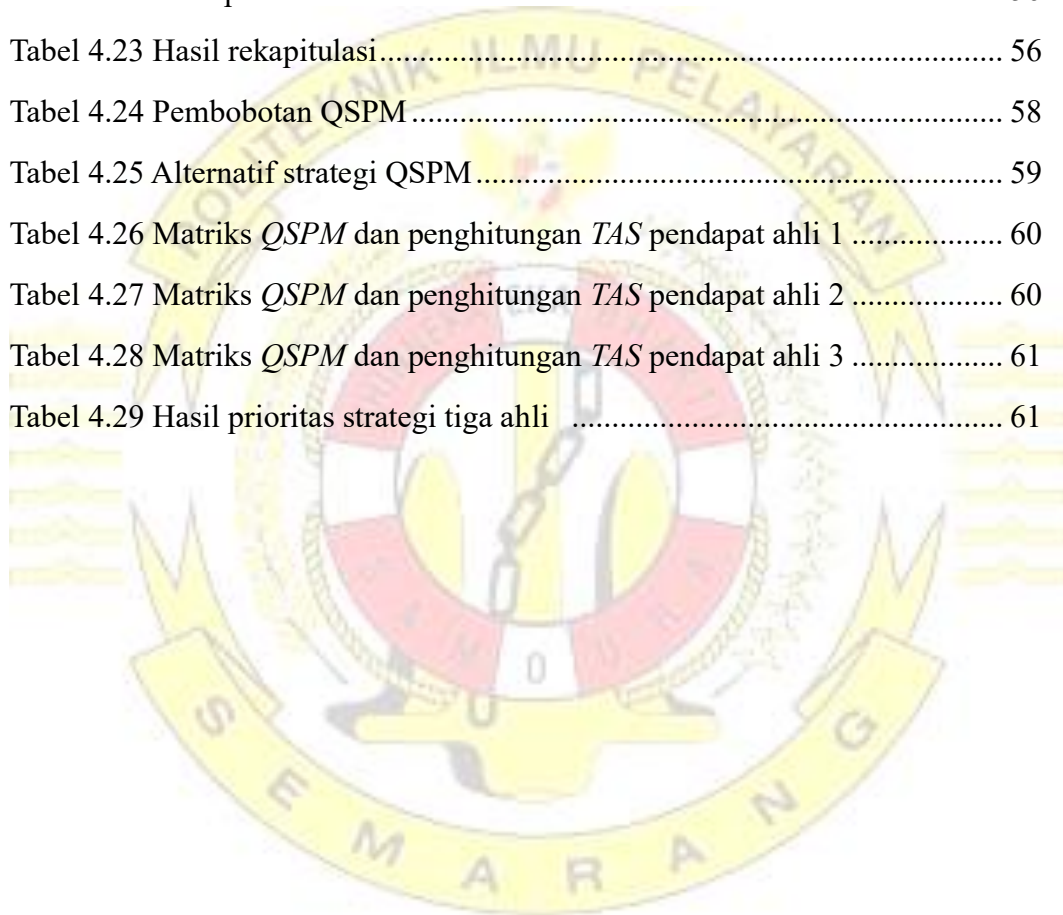
D. Teknik Pengolahan Data	25
E. Teknik Analisis Data.....	25
BAB IV	38
HASIL PENELITIAN, PENGUJIAN HIPOTESIS, DAN PEMBAHASAN	38
A. Deskripsi Hasil Penelitian.....	38
B. Uji Persyaratan Analisis.....	52
C. Hasil Pengujian Hipotesis.....	54
D. Pembahasan Hasil Penelitian	61
BAB V.....	67
SIMPULAN DAN SARAN	67
A. Simpulan	67
B. Keterbatasan penelitian.....	67
C. Saran.....	68
DAFTAR PUSTAKA.....	70



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Definisi Operasional.....	14
Tabel 3.1 Penentuan Jumlah sampel dari populasi tertentu menurut isaac dan michael	21
Tabel 3.2 Contoh tabel skala likert.....	23
Tabel 3.3 Tabel interpretasi nilai <i>Pearson Correlation</i>	28
Tabel 3.4 tingkat keandalan <i>Cornbach's Alpha</i>	29
Tabel 3.5 Matriks Analisis SWOT	33
Tabel 3.6 Strategi SWOT	34
Tabel 3.7 Faktor internal dan Bobotnya.....	35
Tabel 3.8 Faktor eksternal dan Bobotnya.....	35
Tabel 3.9 Acuan skor daya tarik.....	36
Tabel 3.10 Bobot QSPM menurut ahli.....	37
Tabel 4.1 Persebaran tanggapan responden terhadap variabel X.....	39
Tabel 4.2 Tanggapan responden terhadap variabel X.1	40
Tabel 4.3 Tanggapan responden terhadap variabel X.2	41
Tabel 4.4 Tanggapan responden terhadap variabel X.3	41
Tabel 4.5 Tanggapan responden terhadap variabel X.4	42
Tabel 4.6 Tanggapan responden terhadap variabel X.5	43
Tabel 4.7 Tanggapan responden terhadap variabel X.6	44
Tabel 4.8 Tanggapan responden terhadap variabel X.7	44
Tabel 4.9 Tanggapan responden terhadap variabel X.8	45
Tabel 4.10 Tanggapan responden terhadap variabel Y.....	46
Tabel 4.11 Tanggapan responden terhadap variabel Y.1	47
Tabel 4.12 Tanggapan responden terhadap variabel Y.2	47
Tabel 4.13 Tanggapan responden terhadap variabel Y.3	48
Tabel 4.14 Tanggapan responden terhadap variabel Y.4	49
Tabel 4.15 Tanggapan responden terhadap variabel Y.5	49

Tabel 4.16 Tanggapan responden terhadap variabel Y.6	50
Tabel 4.17 Tanggapan responden terhadap variabel Y.7	51
Tabel 4.18 Tanggapan responden terhadap variabel Y.8	51
Tabel 4.19 <i>Output</i> hasil uji validitas	52
Tabel 4.20 Hasil uji reliabilitas	53
Tabel 4.21 Faktor internal dan Eksternal	55
Tabel 4.22 Nilai pembobotan	56
Tabel 4.23 Hasil rekapitulasi.....	56
Tabel 4.24 Pembobotan QSPM	58
Tabel 4.25 Alternatif strategi QSPM.....	59
Tabel 4.26 Matriks <i>QSPM</i> dan penghitungan <i>TAS</i> pendapat ahli 1	60
Tabel 4.27 Matriks <i>QSPM</i> dan penghitungan <i>TAS</i> pendapat ahli 2	60
Tabel 4.28 Matriks <i>QSPM</i> dan penghitungan <i>TAS</i> pendapat ahli 3	61
Tabel 4.29 Hasil prioritas strategi tiga ahli	61



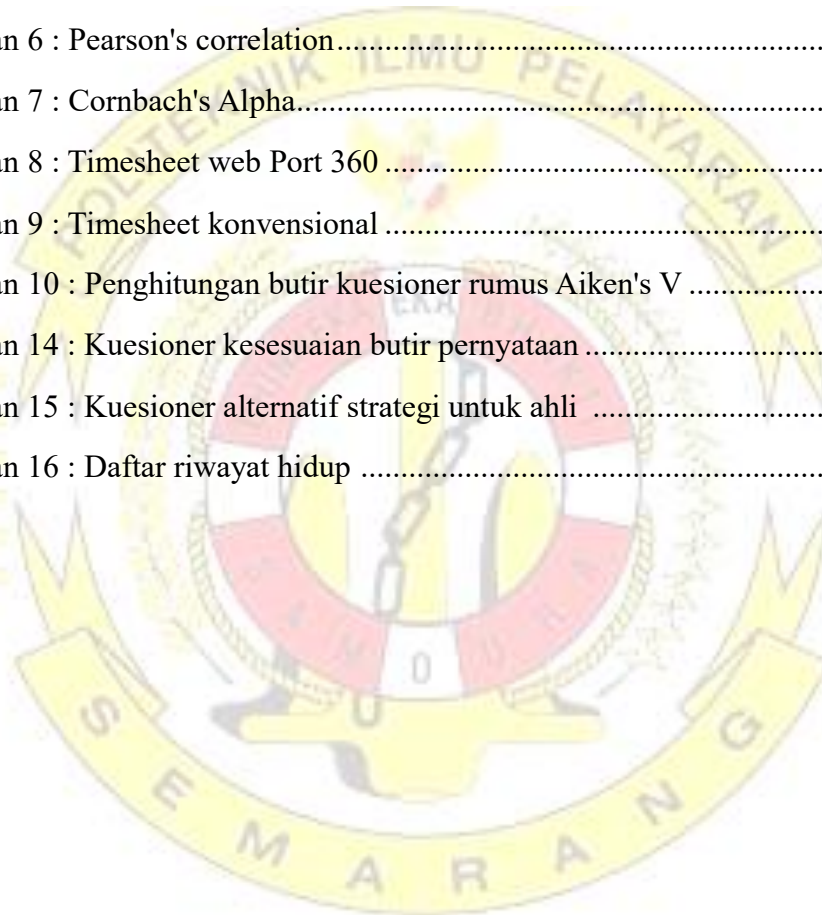
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian.....	16
Gambar 2.2 Alur penelitian.....	16
Gambar 3.1 Posisi kuadran pada diagram SWOT	32
Gambar 4.1 Bagan SWOT kuantitatif.....	52



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Tabel kuesioner penghitungan SWOT	72
Lampiran 2 : Tabulasi data rating responden	75
Lampiran 3 : Tabulasi QSPM pendapat ahli 1	76
Lampiran 4 : Tabulasi QSPM pendapat ahli 2	77
Lampiran 5 : Tabulasi QSPM pendapat ahli 3	78
Lampiran 6 : Pearson's correlation.....	79
Lampiran 7 : Cornbach's Alpha.....	80
Lampiran 8 : Timesheet web Port 360	81
Lampiran 9 : Timesheet konvensional	82
Lampiran 10 : Penghitungan butir kuesioner rumus Aiken's V	83
Lampiran 14 : Kuesioner kesesuaian butir pernyataan	84
Lampiran 15 : Kuesioner alternatif strategi untuk ahli	88
Lampiran 16 : Daftar riwayat hidup	8



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Menurut (Muhaimin et al., 2023) mengikuti perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin maju dan berkembang tanpa bisa dibendung adalah sebuah keharusan. Berdasarkan hal tersebut penerapan kemajuan teknologi dalam berbagai bidang diharapkan dapat mempermudah pekerjaan manusia, karena itu modernisasi sistem dan peningkatan produktivitas kerja menjadi kebutuhan mendesak bagi perusahaan-perusahaan yang bergerak di industri pelayaran dikarenakan meningkatnya daya saing antar perusahaan. PT Bahari Laju Anugerah menyadari pentingnya hal ini dan berupaya untuk meningkatkan kecepatan operasional melalui pengujian sebuah platform berbasis web bernama Port 360.

Menurut (Gorat & Ginting, 2024) salah satu tanggung jawab unit keagenan adalah melaporkan proses penanganan dan pelayanan keagenan berikut aktivitas fisik terkait muatan serta jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal. Pelaksanaan tugas tersebut tercantum dalam *Dialy Ship Report* yang didalamnya di buat *email* berisi *timesheet loading* kapal, proses pengerjaan laporan tersebut semakin di optimalkan dari waktu ke waktu untuk meningkatkan mutu perusahaan. Dalam pelaksanaannya dilakukan proses uji coba web Port 360 sebagai tahap awal modernisasi pada sistem operasional perusahaan. Web ini dirancang sebagai alat pendukung untuk mempermudah

proses pelaporan *Daily Ship Report*, terutama dalam mendokumentasikan kegiatan kapal di pelabuhan secara tepat waktu dan detail. Namun, selama proses uji coba, sejumlah masalah muncul yang memengaruhi efektivitas penggunaan Port 360. Salah satu masalah utama yang teridentifikasi adalah kurangnya kelengkapan fitur pada web ini, khususnya dalam pembuatan *timesheet*.

Timesheet merupakan sebuah data yang penting dalam pelaporan operasional kapal karena didalamnya tercantum runtutan kegiatan kapal pada setiap menitnya, sistem kerja pada web Port 360 adalah dengan mengisi menu-menu yang tersedia di dalam web untuk dapat menghasilkan laporan yang siap dikirim dan terkoneksi dengan *microsoft outlook 360*. Namun menu *remarks* yang merupakan keterangan kegiatan pada web Port 360 masih terlalu umum dan belum mampu menyesuaikan dengan kebutuhan spesifik dari setiap pelabuhan. Alhasil, pelaporan kegiatan di lapangan tidak dapat dilakukan secara mendetail, hal tersebut dikarenakan *timesheet* yang dihasilkan tidak cukup fleksibel untuk mencerminkan perbedaan karakteristik antara pelabuhan yang menangani kapal penumpang atau kapal barang baik yang menggunakan sistem pemuatan dengan sandar pada dermaga maupun *ship to ship*. Format dari laporan yang dikirim melalui web Port 360 dinilai kurang lengkap oleh *ship owner* yang lebih menyukai format konvensional dari *Daily Ship Report* karena di dalam format konvensional juga di cantumkan informasi yang tidak terdapat di laporan versi Port 360.

Kekurangan yang muncul selama uji coba Web Port 360 ini mengindikasikan adanya kebutuhan untuk pengembangan lebih lanjut agar web tersebut mampu memenuhi kebutuhan semua pihak, baik dari sisi operasional internal perusahaan maupun preferensi dari *Ship Owner*. Hal ini penting untuk memastikan bahwa proses pelaporan tidak hanya efisien tetapi juga akurat dan sesuai dengan standar yang diharapkan oleh para pengguna layanan.

Dengan demikian adanya penelitian ini adalah untuk menggali berbagai kekurangan yang ada pada web Port 360, serta memberikan rekomendasi pengembangan agar sistem ini dapat menjadi solusi yang optimal bagi PT Bahari Laju Anugerah dalam menghadapi tantangan operasional di pelabuhan. Optimalisasi fitur-fitur Port 360 akan sangat berkontribusi pada peningkatan produktivitas kerja pada pelaporan di masa mendatang.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut adanya permasalahan yang dapat teridentifikasi adalah sebagai berikut ini :

1. Fitur *timesheet* pada Web Port 360 masih kurang lengkap dan tidak mampu menyesuaikan dengan kebutuhan spesifik dari setiap pelabuhan, menyebabkan pelaporan kegiatan operasional kapal tidak dapat dilakukan secara mendetail.
2. Web Port 360 bersifat general, tidak membedakan karakteristik antara pelabuhan yang menangani kapal penumpang dan kapal barang sehingga tidak sepenuhnya mendukung pelaporan kegiatan secara spesifik.

3. Waktu uji coba web Port 360 yang dilakukan pada jam operasional kantor sehingga mengganggu kinerja pegawai bagian operasional.

C. Batasan Masalah

Menurut (Darwin, et al., 2021) Batasan masalah adalah upaya untuk membatasi ruang lingkup pokok permasalahan yang luas dalam sebuah topik penelitian agar lebih terfokus. Dalam penelitian kuantitatif, batasan masalah diasumsikan sebagai gejala dari suatu objek yang bersifat parsial atau tunggal, sehingga perlu menentukan variabel-variabel terlebih dahulu. Berdasarkan rumusan masalah yang ada tentang penggunaan Web Port 360 di PT Bahari Laju Anugerah adapun batasan masalah yang dibuat adalah sebagai berikut:

1. Kelemahan fitur *timesheet* dan menu *remarks* dalam pelaporan operasional kapal di berbagai jenis pelabuhan.
2. Kurangnya fleksibilitas Web Port 360 dalam menyesuaikan karakteristik pelabuhan yang berbeda.
3. Fokus pada pengembangan solusi untuk mengoptimalkan fungsi pelaporan *Daily Ship Report* tanpa mencakup sistem lain yang tidak terintegrasi dengan Port 360.
4. Waktu pelaksanaan uji coba web Port 360 yang dilakukan di jam operasional.

D. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang diambil dari kekurangan web Port 360 adalah:

1. Bagaimana uji coba web Port 360 mempengaruhi proses pembuatan *Daily Ship Report*?
2. Apa dampak yang terjadi ketika *Daily Ship Report* dikerjakan melalui web Port 360?
3. Apa upaya yang perlu dilakukan agar web Port 360 bisa digunakan dengan optimal untuk mengganti pembuatan *Daily Ship Report* secara konvensional?

E. Tujuan Penelitian

Dikutip dari Creswell & Creswell (2022) Penelitian bertujuan untuk menelaah, menyelidiki, atau mengkaji suatu permasalahan secara terstruktur guna menghasilkan pemahaman baru atau solusi yang relevan terhadap permasalahan yang dihadapi, adapun tujuan penelitian yang akan dicapai adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui pengaruh uji coba web Port 360 dalam pelaporan *Daily Ship Report*
- b. Untuk mengetahui dampak yang terjadi ketika *Daily Ship Report* dikerjakan melalui web Port 360.
- c. Untuk mengetahui upaya yang perlu dilakukan agar web Port 360 bisa digunakan dengan optimal untuk mengganti pembuatan *Daily Ship Report* secara konvensional.

F. Manfaat Hasil Penelitian

Menurut (Darwin et al., 2021) Hasil penelitian menyediakan data dan bukti empiris yang dapat dijadikan dasar dalam pengambilan keputusan manajerial maupun kebijakan. Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat penelitian secara teoritis

Menurut pedoman penyusunan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tahun 2023 manfaat penelitian teoritis adalah keberfungsian hasil penelitian bagi pengembangan ilmu pengetahuan, manfaat secara teoritis yang dapat di ambil adalah :

- a) Penelitian ini dapat menjadi acuan untuk pengembangan lebih lanjut dari platform pelaporan serupa, khususnya dalam hal fleksibilitas dan adaptasi terhadap kebutuhan pengguna yang beragam.
- b) Penelitian ini dapat menjadi dasar bagi penelitian lebih lanjut tentang implementasi teknologi dalam industri pelayaran, terutama terkait digitalisasi pelaporan dan manajemen operasional di pelabuhan.

2. Manfaat penelitian secara praktis

Menurut pedoman penulisan skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, manfaat secara praktis dari penelitian adalah keberfungsian secara langsung dari hasil penelitian yang dapat digunakan oleh pihak-pihak terkait. Manfaat secara yang praktis yang dapat diambil adalah :

- a) Penelitian ini akan memberikan rekomendasi pengembangan Web Port 360 untuk meningkatkan efisiensi kerja, sehingga mendukung upaya modernisasi perusahaan.
- b) Dengan penelitian ini diharapkan pengembangan Web Port 360 dapat memenuhi kebutuhan *Ship Owner* dalam pelaporan yang lebih detail sebagai dasar penerapan web terkait.



BAB II

LANDASAN TEORI DAN PENGAJUAN HIPOTESIS

A. Deskripsi Teori

Menurut (Sugiyono, 2019) teori merupakan alur logika atau penalaran yang merupakan seperangkat konsep, definisi, dan proporsi yang disusun sistematis. Deskripsi teori berisi tentang penjabaran berbagai teori baik itu secara logika, konseptual atau berbentuk definisi yang berkaitan dengan topik penelitian untuk mempermudah pemahaman dan pemecahan masalah yang sedang terjadi. Dalam hal ini deskripsi teori akan bersinggungan dengan pengaruh uji coba web PORT 360 pada *Daily Ship Report* di PT Bahari Laju Anugerah.

1. Pengertian pengaruh

Menurut (Handoko, 2021) pengaruh adalah aktifitas manusia sebagai makhluk sosial yang tidak dapat dilihat tetapi bisa dirasakan kegunaannya dalam kehidupan, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa arti pengaruh dalam topik pengaruh web PORT 360 terhadap pembuatan *Daily Ship Report* merupakan dampak yang terjadi setelah web tersebut diterapkan dan sejauh mana dampak itu membawa perubahan terhadap sistem kerja yang terjadi di PT Bahari Laju Anugerah.

2. PORT 360

Port 360 merupakan platform berbasis website yang digunakan untuk manajemen pelayaran dan mengelola kapal. Sistem ini di buat untuk memudahkan komunikasi antara pemilik kapal dan berbagai pihak yang terlibat dalam sebuah operasi kapal dalam pengiriman barang. Komunikasi ini juga termasuk :

a. Pemberitahuan kedatangan kapal

Kedatangan kapal berupa *Estimated Time Arrive* (ETA) waktu perkiraan kedatangan kapal dikirimkan melalui laman Port 360 yang terhubung langsung pada *microsoft outlook 360* yang merupakan laman email operasional Perusahaan.

b. Pembuatan dan pengiriman *timesheet*

Timesheet merupakan runtutan kegiatan dalam proses muat kapal secara detail dari kedatangan hingga kapal siap melakukan keberangkatan yang akan di rincikan setiap menitnya. Tidak seperti sistem sebelumnya yang pembuatan dokumen *timesheet* dilakukan secara terpisah dengan format excel, di dalam Port 360 telah di sediakan menu pilihan kegiatan yang sedang dilakukan dan hanya mengisi waktu pelaksanaan kegiatan.

c. Pengiriman perkembangan muatan

Selain pengiriman *timesheet*, perkembangan muatan yang telah di capai selama proses muat juga di laporkan, hal ini dilakukan karena pihak pemilik kapal dan pemilik muatan memerlukan data aktual dari

muatan untuk sebagai proses monitoring apakah proses muat berjalan sesuai perkiraan atau tidak.

d. Pemberitahuan selesai muat

Ketika proses muat telah selesai, pihak agen terkait akan mengirimkan pemberitahuan bahwa kapal telah dalam status *complete loading*, pemberitahuan tersebut akan dikirim dalam bentuk *email* yang kemudian ditujukan kepada semua pihak terkait (*All Parties*).

e. Pemberitahuan keberangkatan kapal

Setelah laporan selesai muat dikirimkan, pihak agen terkait akan melakukan penyelesaian dokumen kapal berikut pemenuhan syarat keberangkatan kapal mulai *clearance* syahbandar hingga bea cukai ketika kapal memiliki tujuan pelabuhan di luar negeri, kemudian ketika secara aktual kapal telah meninggalkan pelabuhan muat, agen akan mengirimkan pemberitahuan keberangkatan kapal kepada semua pihak terkait.

3. *Daily Ship Report*

a. Pengertian

Menurut (Anwar & Nuryaman, 2021) agen bertanggung jawab untuk melakukan monitor dan melaporkan setiap perkembangan muatan dan penanganan terhadap kapal dan muatanannya kepada pemilik kapal yang mempunyai tanggung jawab penuh terhadap pembiayaan kapal selama berlabuh di pelabuhan muat. Pelaksanaan muat sendiri selanjutnya akan di data oleh pihak pemilik kapal dan pemilik barang

sebagai tolak ukur kelancaran proses muat. Di dalam laporan tersebut akan di cantumkan dokumen *timesheet* yang merupakan catatan aktual (*statement of fact*) dan bukti pelaksanaan muat kapal yang digambarkan detail setiap menitnya.

b. Waktu pengiriman

Pada PT Bahari Laju Anugerah, laporan harian yang rutin dikirim mempunyai subyek *email Daily Ship Report*, pelaporan harian ini dilaksanakan pada tiga periode dalam kurun waktu 24 jam, yakni :

1) 07:00 waktu setempat dengan subyek *email morning report*

Dalam laporan *morning report* atau laporan pagi, semua pergerakan di cantumkan setiap menitnya sejak kurun waktu laporan terakhir yakni 18:01 waktu setempat hingga tiba waktu periode laporan pagi.

2) 12:00 waktu setempat dengan subyek *email afternoon report*

Dalam laporan *afternoon report* atau laporan siang, semua pergerakan di cantumkan setiap menitnya sejak kurun waktu laporan terakhir yakni 07:01 waktu setempat hingga tiba waktu periode laporan petang.

3) 18:00 waktu setempat dengan subyek *email evening report*

Dalam laporan *evening report* atau laporan malam semua pergerakan di cantumkan setiap menitnya sejak kurun waktu laporan terakhir yakni 12:01 waktu setempat hingga tiba waktu periode laporan pagi.

c. Jenis laporan

Adapun jenis laporan yang dikirimkan agen kepada pihak (*All Parties*) adalah sebagai berikut ini :

1) *Arrival report*

Laporan *arrival* berisi tentang :

- a) Waktu aktual kedatangan kapal.
- b) Lama masa pilot melakukan manuver mulai dari *pilot point* hingga di lokasi labuh
- c) Waktu aktual agen dan otoritas pelabuhan naik ke kapal.
- d) Waktu aktual selesainya pemeriksaan kapal serta pengukuran *draught* atau draft awal kapal.
- e) Lama masa kedatangan muatan pertama atau *first barge*.

2) *Morning report*

Berisi laporan selama periode laporan pagi, dalam laporan ini tercantum perkembangan proses muat jika proses muat belum selesai dan berisi masa tunggu ketika proses muat belum dilaksanakan dan telah dilaksanakan.

a) *Afternoon report*

Berisi laporan selama periode laporan siang, dalam laporan ini tercantum perkembangan proses muat jika proses muat belum selesai dan berisi masa tunggu ketika proses muat belum dilaksanakan dan telah dilaksanakan.

b) *Evening report*

Berisi laporan selama periode laporan malam, dalam laporan ini tercantum perkembangan proses muat jika proses muat belum selesai dan berisi masa tunggu ketika proses muat belum dilaksanakan dan telah dilaksanakan.

c) *Commenced loading report*

Merupakan laporan terpisah dari bagian *daily ship report* dan pengirimannya tidak terikat pada periode tertentu karena laporan *commenced loading report* dikirimkan langsung sejak pertama kali proses muat dilakukan.

d) *Finish loading report*

Merupakan laporan terpisah dari bagian *daily ship report* dan pengirimannya tidak terikat pada periode tertentu karena laporan *finish loading report* dikirimkan langsung sejak proses muat selesai. Laporan ini juga berisi catatan aktual proses pengukuran *draft* akhir kapal setelah melakukan proses muat.

e) *Departure report*

Merupakan laporan akhir keberangkatan kapal setelah agen menyelesaikan proses pengurusan dokumen *clearance* kapal, dan menjadi tanda berakhirnya masa tunggu setelah proses muat selesai dilakukan.

B. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah deskripsi konkret tentang bagaimana suatu variabel atau konsep diukur atau diamati dalam suatu penelitian. Menurut (Sugiyono, 2019) definisi operasional variabel melibatkan identifikasi konsep variabel, dimensi, indikator, dan deskripsi operasional yang jelas. Hal ini penting untuk memastikan bahwa variabel yang diteliti dapat diukur secara objektif dan konsisten. Indikator yang terdapat dalam definisi operasional akan dijadikan dasar pembuatan pernyataan pada kuesioner terkait, indikator tersebut telah diuji melalui proses validitas isi (*content validity*) berdasarkan penilaian para ahli (*Expert Judgement*) dengan menggunakan koefisien *Aiken's V* yang dikembangkan oleh Lewis R. Aiken (Nurjanah et al., 2023)

Tabel 2.1 Definisi Operasional

No	Variabel	Definisi Konsep	Indikator
1	Web Port 360	Port 360 merupakan sebuah laman yang digunakan oleh PT Bahari Laju Anugerah dalam melakukan manajemen operasional pelayaran dan pengelolaan kapal.	1. Kemudahan komunikasi 2. Kurang Lengkapnya fitur 3. Fleksibilitas sistem yang rendah 4. Waktu sosialisasi

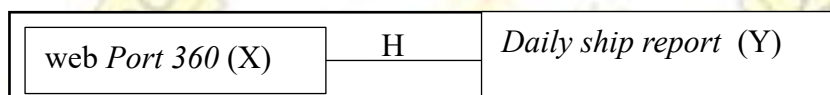
			<p>5. Integrasi</p> <p>6. Efisiensi waktu</p> <p>7. Adaptasi sistem terhadap jenis pelabuhan yang rendah</p>
2	<i>Daily ship report</i>	<p>Menurut (Shohibul Anwar & Nuryaman, 2021) <i>Daily Ship Report</i> adalah laporan perkembangan muatan dan penanganan terhadap kapal dan muatannya kepada pemilik kapa yang mempunyai tanggung jawab penuh terhadap pembiayaan kapal selama berlabuh di pelabuhan muat.</p>	<p>1. Kecepatan pelaporan</p> <p>2. Akurasi sistem</p> <p>3. Potensi sistem</p> <p>4. Kelengkapan informasi</p> <p>5. Transparasi dan akurasi laporan</p> <p>6. Kepuasan pengguna</p> <p>7. Kepuasan Operator</p>

Sumber : Peneliti (2025)

C. Kerangka Berfikir

Menurut Sugiyono (2019), kerangka berpikir adalah penjelasan logis yang menjelaskan hubungan antara konsep-konsep atau variabel-variabel penelitian berdasarkan teori, fakta empiris, dan pengalaman peneliti. Dengan demikian penulis membuat kerangka berpikir sebagai gambaran mengenai hubungan variabel terkait dengan fakta empiris di lokasi pelaksanaan. Berikut ini adalah kerangka berpikir dalam rangka membantu pemahaman dalam penelitian ini.

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian



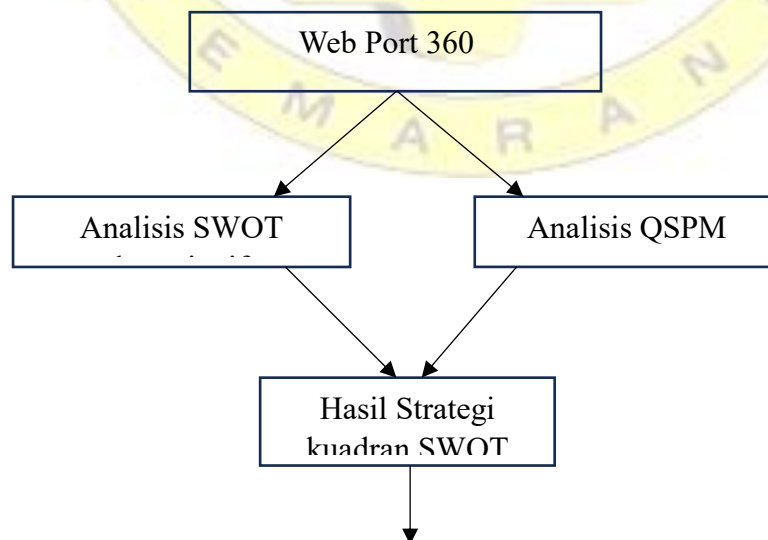
Sumber : peneliti, 2025

Keterangan :

X : web Port 360

Y : Daily ship report

Gambar 2.2 Alur penelitian



Penerapan Strategi terhadap rumusan masalah

Sumber : Peneliti (2025)

D. Hipotesis

Menurut Sugiyono (2019) Hipotesis adalah hasil sementara akan sebuah rumusan masalah dalam penelitian yang kebenarannya harus diuji secara empiris melalui data yang terkumpul. Kemudian pada pelaksanaannya hipotesis terkait akan melalui serangkaian analisa yang kemudian di tentukan pada hasil penelitian, apakah hipotesis terkait akan diterima atau ditolak. Sehingga berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan berdasarkan judul penelitian "Pengaruh Uji coba Web Port 360 Pada *Daily Ship Report* di PT Bahari Laju Anugerah" hipotesis yang akan diajukan pada peneltitian ini adalah sebagai berikut :

H₁ : Sistem operasional web Port 360 berdampak dalam membuat *Daily Ship Report* untuk menggantikan sistem manual.

H₀ : Sistem operasional web Port 360 tidak berdampak dalam membuat *Daily Ship Report* untuk menggantikan sistem manual.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai pengaruh penggunaan Web Port 360 terhadap pembuatan *Daily Ship Report* di PT Bahari Laju Anugerah, dapat disimpulkan bahwa

1. Web Port 360 berdampak dalam proses pembuatan *Daily Ship Report* dan berpotensi progresif menggantikan sistem manual namun memerlukan penyesuaian, terbukti dari posisi SWOT pada kuadran I dengan hasil QSPM yakni perlunya melakukan penyesuaian pada web.
2. Dampak utama yang ditemukan adalah laporan yang dibuat melalui Web Port 360 membutuhkan lebih banyak revisi dibandingkan sistem manual, serta adanya ketidakpuasan dari *Ship Owner* terhadap format laporan yang dihasilkan, didasari dengan mayoritas persetujuan pada variabel *weakness*.
3. Analisis SWOT menunjukkan Web Port 360 berada di kuadran I, menandakan posisi yang kuat dan berpeluang untuk dikembangkan secara progresif. Hasil QSPM menetapkan strategi prioritas WT1, WO2, ST1, dan SO1 sebagai langkah utama untuk meningkatkan efektivitas sistem dan menyesuaikannya dengan kebutuhan pengguna.

B. Keterbatasan penelitian

Penelitian yang telah dilakukan memiliki keterbatasan pada proses pembuatannya, hal ini berupa :

1. Periode penelitian yang terbatas selama periode uji coba web dalam kurun waktu 7 bulan (Desember 2023 – Juli 2024) di PT Bahari Laju Anugerah sehingga belum menggambarkan dampak jangka panjang dari implementasi Web Port 360.
2. Batasan penelitian yang hanya terfokus pada pengembangan Web Port 360 menyebabkan penelitian belum mencakup aspek teknis yang lebih dalam seperti integrasi Web Port 360 dengan sistem lain atau perbandingan dengan teknologi serupa yang digunakan oleh perusahaan lain.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, terdapat beberapa saran yang dapat diberikan untuk pengembangan Web Port 360 agar lebih optimal dalam pembuatan *Daily Ship Report*:

1. Membangun Tim Dukungan Teknis yang Responsif

Disarankan untuk membentuk tim pendukung (*support team*) yang siaga dan cepat tanggap dalam menangani keluhan atau kendala yang dihadapi operator Web Port 360, guna memastikan kelancaran operasional dan meningkatkan kepercayaan pengguna.

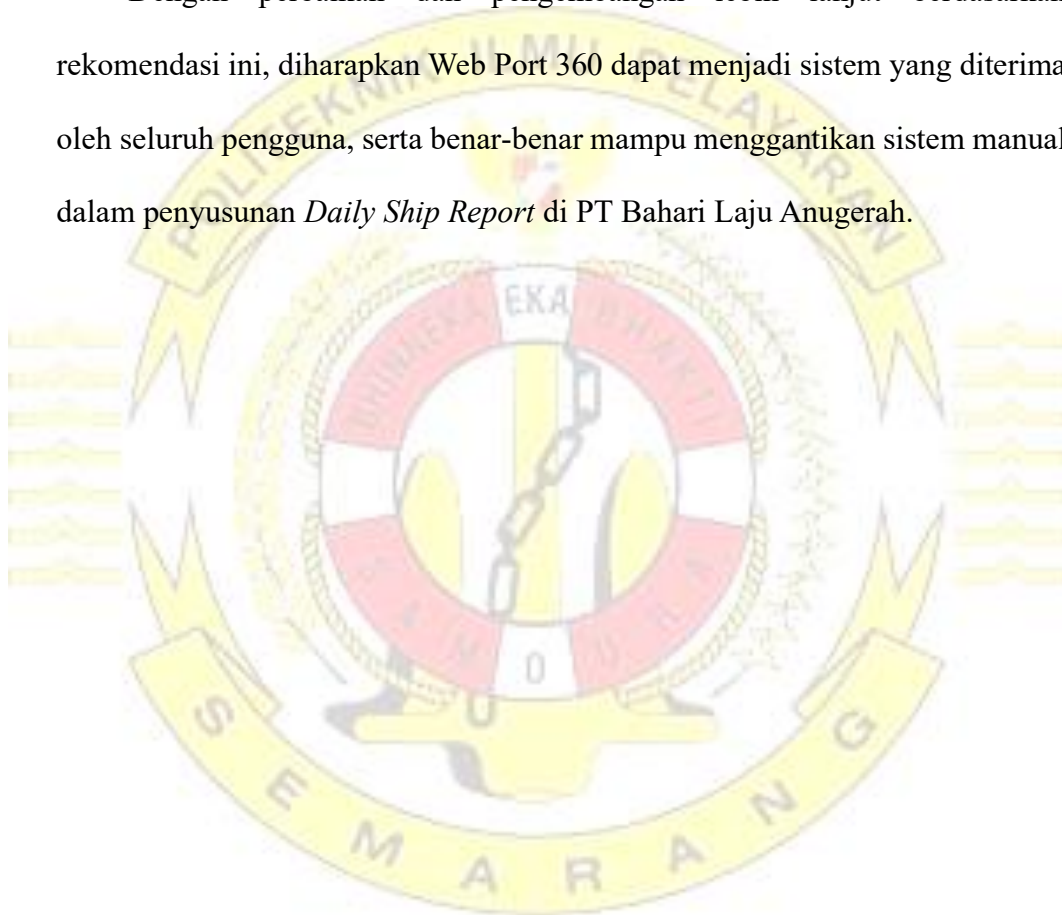
2. Melakukan Penyesuaian Format Laporan dan Antarmuka

Penting untuk menyesuaikan tampilan dan format *Daily Ship Report* agar lebih sesuai dengan ekspektasi *Ship Owner*. Hal ini dapat meningkatkan kepuasan pengguna eksternal dan mengurangi kebutuhan revisi.

3. Mengembangkan Fitur Timesheet dan Otomatisasi Format Laporan

Web Port 360 perlu dikembangkan lebih lanjut dengan menambahkan fitur timesheet yang lebih lengkap dan meningkatkan fleksibilitas sistem dalam mengotomatisasi format laporan sesuai kebutuhan operasional di lapangan.

Dengan perbaikan dan pengembangan lebih lanjut berdasarkan rekomendasi ini, diharapkan Web Port 360 dapat menjadi sistem yang diterima oleh seluruh pengguna, serta benar-benar mampu menggantikan sistem manual dalam penyusunan *Daily Ship Report* di PT Bahari Laju Anugerah.



DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, M. J., Qurtubi, Q., & Maghfiroh, M. F. N. (2022). Perancangan Strategi Pemasaran Menggunakan Metode SWOT dan QSPM untuk Meningkatkan Penjualan Beras. *Jurnal INTECH Teknik Industri Universitas Serang Raya*, 8(1), 61–67. <https://doi.org/10.30656/intech.v8i1.4595>
- Anggraini, M. D., Muhtarom, A., & Safaatillah, N. (2019). Implementasi strategi pemasaran dengan menggunakan analisis SWOT dalam meningkatkan penjualan dan pendapatan pada UD. Yoga Putra Bangkit Sambeng Lamongan. *JPIM (Jurnal Penelitian Ilmu Manajemen)*, 4(2), 963–974. <https://doi.org/10.30736/jpim.v4i2.253>
- Anwar, S. M., & Nuryaman, D. (2021). Peranan Perusahaan Keagenan terhadap Pengoperasian Kapal Niaga: Studi Kasus. *Dinamika Bahari*, 2(1), 72–85. <https://doi.org/10.46484/db.v2i1.255>
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2022). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (6th ed.). SAGE Publications.
- Darwin, M., Mamondol, M. R., Sormin, S. A., Nurhayati, Y., Tambunan, H., Sylvia, D., Adnyana, I. M. D. M., Prasetyo, B., Vianitati, P., & Gebang, A. A. (2021). *Metode penelitian pendekatan kuantitatif*. Media Sains Indonesia.
- Gorat, F. T., & Ginting, S. (2024). Proses Pelayanan Penyandaran Kapal MT. AU LEO Di Pelabuhan Belawan Pada PT. Tirtha Dasa Lintas Nusa Cabang Belawan. *Innovative: Journal Of Social Science ...*, 4, 8596–8604. <http://j-innovative.org/index.php/Innovative/article/view/10220>
- Handoko, (2021). *Pengaruh Retribusi Obyek Wisata dan Jumlah Obyek Wisata terhadap Pendapatan Asli Daerah di Kabupaten Tapanuli Utara Tahun 2015–2019*. *Tourism Economics, Hospitality and Business Management Journal*, 1(2), 134–147
- Handayani, R. (2020). *Metodologi Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Trussmedia Grafika.
- Hermawaty, H. (2019). Analisis Faktorkehadiran Mahasiswa Terhadap Proses Belajar Mengajar Menggunakan Metode Principle Component Analysis. *CCIT Journal*, 12(1), 70–84. <https://doi.org/10.33050/ccit.v12i1.603>
- Machali, I. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif: Panduan Praktis Merencanakan, Melaksanakan, dan Menganalisis dalam Penelitian Kuantitatif* (Cetakan ke-3). Yogyakarta. Fakultas Ilmu Tarbiyah dan Keguruan (UIN) Sunan Kalijaga Yogyakarta.
- Muhaimin, A., Nurdin, N., & Alhabsyi, F. (2023). *Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Menurut Pandangan Islam*. Prosiding Seminar Nasional Kajian Islam dan Integrasi Ilmu di Era Society 5.0 (KIIIES 5.0), Pascasarjana UIN Datokarama

- Palu, 2(1), 92–96. Retrieved from <https://jurnal.uindatokarama.ac.id/index.php/kiiies50/article/view/1931>
- Nizammudin., & Azan, K., (2022). Metodologi Penelitian: Metodologi penelitian Skripsi. *Rake Sarasin, March*, 51.
- Nurjanah, S., Istiyono, E., Widihastuti, W., Iqbal, M., & Kamal, S. (2023). The Application of Aiken's V Method for Evaluating the Content Validity of Instruments that Measure the Implementation of Formative Assessments. *Journal of Research and Educational Research Evaluation*, 12(2), 2023–2125. <https://doi.org/10.15294/jere.v12i2.76451>
- Purwohandoyo, J., Lubis, B. T., & Saputra, O. F. (2020). Aplikasi Analisis Swot Kuantitatif Untuk Formulasi Strategi Pengembangan Pariwisata Perdesaan Di Kawasan Lereng Merapi, Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Nasional Pariwisata*, 9(1), 66. <https://doi.org/10.22146/jnp.59458>
- Rangkuti, F. (2014). *Analisis SWOT: Teknik membedah kasus bisnis*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sasoko, D. M., & Mahrudi, I. (2022). Teknik analisis SWOT dalam sebuah perencanaan kegiatan. *Jurnal Studi Interdisipliner Perspektif*, 22(1), 8–19. <https://ejournal-jayabaya.id/Perspektif/article/view/64>
- Sumiarsih, N. M., Legono, D., & Kodoatie, R. J. (2018). Strategic Sustainable Management for Water Transmission System: A SWOT-QSPM Analysis. *Journal of the Civil Engineering Forum*, 4(1), 29. <https://doi.org/10.22146/jcef.30234>
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sutama. (2019). *Metode penelitian pendidikan: Kuantitatif, kualitatif, PTK, mix method, R&D*. Jakarta: CV. Jasmine.
- Sujarweni, V. W. (2020). *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Syafrida, H. S. (2021). *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Penerbit KBM Indonesia.

LAMPIRAN

Lampiran 1 : Tabel kuesioner penghitungan SWOT

KUESIONER PENELITIAN

Pengaruh Penggunaan Web Port 360 terhadap Pembuatan Daily Ship Report di PT Bahari Laju Anugerah

Petunjuk Pengisian:

1. Kuesioner ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas dan kendala penggunaan Web Port 360 dalam pembuatan Daily Ship Report.
2. Pilihlah jawaban rating yang paling sesuai dengan pengalaman Anda menggunakan skala Likert berikut:
 - 1 = Sangat Tidak Penting
 - 2 = Tidak Setuju
 - 3 = Ragu-ragu
 - 4 = Setuju
 - 5 = Sangat Setuju

Bagian I: Identitas Responden

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Jabatan	_____
2	Lama bekerja di PT Bahari Laju Anugerah	__ tahun
3	Pengalaman menggunakan Web Port 360	__ bulan/tahun
4	Pernah menggunakan sistem manual sebelum Web Port 360?	(Ya/Tidak)

Bagian II: Pernyataan Kuesioner

A. Efektivitas Web Port 360 dalam Pembuatan Daily Ship Report (Strength - S)

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Rating
1	Web Port 360 membantu mempercepat pembuatan <i>Daily Ship Report</i> dibandingkan sistem manual.	Efisiensi waktu pelaporan	Y.1	
2	Sistem otomatisasi dalam Web Port 360 mengurangi risiko kesalahan dalam penyusunan laporan <i>Daily Ship Report</i>	Akurasi sistem	Y.2	
3	Web Port 360 mempermudah komunikasi antara agen, pemilik kapal, dan pihak terkait.	Kemudahan komunikasi	X.1	
4	Jika semua kendala teknis diperbaiki, Web Port 360 dapat menggantikan sistem konvensional secara penuh dalam penyusunan <i>Daily Ship Report</i>	Potensi penggantian sistem manual	Y.3	

B. Kelemahan Web Port 360 (Weakness - W)

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Rating
5	Fitur timesheet dalam Web Port 360 masih kurang lengkap untuk mencatat semua aktivitas operasional kapal.	Kurang lengkapnya fitur	X.2	
6	Web Port 360 tidak dapat menyesuaikan kebutuhan spesifik pelabuhan dalam pelaporan operasional kapal.	Fleksibilitas sistem yang rendah	X.3	
7	Format <i>Daily Ship Report</i> dalam Web Port 360 tidak mencantumkan informasi selengkap sistem manual.	Kurang lengkapnya informasi laporan	Y.4	
8	Web Port 360 tidak membedakan karakteristik pelabuhan yang menangani kapal penumpang dan kapal barang.	Adaptasi sistem terhadap jenis pelabuhan yang rendah	X.4	

C. Potensi Pengembangan Web Port 360 (Opportunity - O)

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Rating
9	Penggunaan Web Port 360 dalam jangka panjang dapat meningkatkan transparansi pelaporan <i>Daily Ship Report</i>	Transparansi laporan	Y.5	
10	Integrasi Web Port 360 dengan sistem lain dapat meningkatkan kemudahan akses dan efisiensi kerja.	Integrasi sistem	X.5	
11	Pelatihan bagi pengguna Web Port 360 dapat meningkatkan pemahaman dan penerimaan sistem.	Peningkatan SDM	X.6	
12	Waktu uji coba web Port 360 yang dilakukan diluar jam kerja tidak akan mengganggu kegiatan operasional	Standar Operasional	X.7	

D. Dampak Penggunaan Web Port 360 terhadap Daily Ship Report (Threat - T)

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Rating
13	Ship owner kurang puas dengan format <i>Daily Ship Report</i> yang dihasilkan melalui Web Port 360.	Kepuasan pengguna	Y.6	
14	<i>Daily Ship Report</i> yang dibuat melalui Web Port 360 membutuhkan lebih banyak revisi dibandingkan sistem manual.	Akurasi laporan	Y.7	
15	Waktu uji coba Web Port 360 yang dilakukan pada jam operasional mengganggu kinerja pegawai.	Efisiensi waktu kerja	X.8	
16	tampilan <i>Daily Ship Report</i> pada web Port 360 perlu di sesuaikan seperti model konvensional agar	Kepuasan Operator	Y.8	

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Rating
	konsumen tetap tertarik menggunakan jasa agen			

Lampiran 2 : Tabulasi data rating responden

No	S1.Y1	S2.Y2	S3.X1	S4.Y3	W1.X2	W2.X3	W3.Y4	W4.X4	O1.Y5	O2.X5	O3.X6	O4.X7	T1.Y6	T2.Y7	T3.X8	T4.Y8
1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
2	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4
3	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4
4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4
5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4
6	4	4	5	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4
7	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4
8	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4
9	5	5	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	4	4	4	4
10	4	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	4	4	5	4
11	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5	4
12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
13	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4
14	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4
15	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4
16	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5
17	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	4	4	5	5	4	4
18	5	5	5	4	4	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	5
19	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5	4	4
20	4	4	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4
21	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4
22	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5
23	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4
24	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4
25	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	4
26	4	4	5	4	4	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	4
27	4	4	5	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	4
28	4	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	4
29	4	4	5	4	4	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	4
30	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4
31	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	4	5	4	4
32	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5
33	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4
34	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4
35	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
36	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
37	4	5	5	4	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5
38	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4
39	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4
40	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4
41	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	4	5
42	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5
43	4	4	4	4	5	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4
44	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
jumlah	189	191	198	196	186	193	186	197	211	185	190	183	190	190	188	186
rata-rata	4,30	4,34	4,50	4,45	4,23	4,39	4,23	4,48	4,80	4,20	4,32	4,16	4,32	4,32	4,27	4,23

Lampiran 3 : Tabulasi QSPM pendapat ahli 1

1	S1	S2	S3	S4	W1	W2	W3	W4	O1	O2	O4	O3	T1	T2	T3	T4	rata-rata
bobot	0,16	0,13	0,14	0,10	0,15	0,12	0,12	0,08	0,17	0,12	0,10	0,15	0,12	0,14	0,1	0,11	
SO1	0,64	0,52	0,14	0,4	0,6	0,48	0,48	0,32	0,68	0,24	0,20	0,15	0,12	0,56	0,4	0,22	0,384375
SO2	0,16	0,13	0,42	0,1	0,15	0,12	0,12	0,08	0,17	0,24	0,10	0,6	0,48	0,14	0,1	0,11	0,20125
WO1	0,16	0,26	0,28	0,1	0,15	0,12	0,12	0,08	0,51	0,48	0,20	0,6	0,12	0,42	0,1	0,33	0,251875
WO2	0,64	0,52	0,42	0,4	0,6	0,48	0,48	0,32	0,68	0,36	0,20	0,15	0,48	0,56	0,4	0,33	0,43875
ST1	0,48	0,39	0,28	0,3	0,45	0,48	0,36	0,32	0,51	0,48	0,20	0,15	0,48	0,56	0,4	0,33	0,385625
ST2	0,16	0,13	0,14	0,3	0,6	0,48	0,48	0,32	0,68	0,48	0,20	0,15	0,12	0,28	0,1	0,33	0,309375
WT1	0,64	0,52	0,56	0,4	0,15	0,36	0,12	0,16	0,68	0,48	0,20	0,6	0,48	0,56	0,4	0,22	0,408125
WT2	0,48	0,39	0,42	0,3	0,45	0,36	0,36	0,16	0,34	0,24	0,20	0,3	0,36	0,14	0,4	0,22	0,32

Lampiran 4 : Tabulasi QSPM pendapat ahli 2

2	S1	S2	S3	S4	W1	W2	W3	W4	O1	O2	O4	O3	T1	T2	T3	T4	rata-rata
bobot	0,16	0,13	0,14	0,10	0,15	0,12	0,12	0,08	0,17	0,12	0,10	0,15	0,12	0,14	0,1	0,11	
S01	0,64	0,39	0,56	0,4	0,3	0,36	0,48	0,24	0,68	0,48	0,4	0,6	0,48	0,56	0,4	0,22	0,449375
S02	0,64	0,39	0,42	0,2	0,15	0,24	0,36	0,24	0,51	0,24	0,4	0,6	0,36	0,42	0,4	0,22	0,361875
W01	0,64	0,39	0,14	0,2	0,45	0,24	0,36	0,24	0,68	0,36	0,4	0,6	0,48	0,42	0,4	0,22	0,38875
W02	0,64	0,26	0,42	0,1	0,6	0,48	0,48	0,24	0,51	0,48	0,1	0,45	0,36	0,56	0,3	0,33	0,394375
ST1	0,64	0,39	0,56	0,1	0,45	0,48	0,36	0,16	0,51	0,48	0,4	0,6	0,36	0,56	0,4	0,33	0,42375
ST2	0,48	0,52	0,56	0,1	0,45	0,36	0,48	0,24	0,51	0,36	0,3	0,6	0,36	0,56	0,2	0,33	0,400625
WT1	0,48	0,52	0,56	0,3	0,6	0,36	0,48	0,24	0,68	0,48	0,3	0,6	0,48	0,42	0,3	0,33	0,445625
WT2	0,48	0,52	0,42	0,3	0,6	0,36	0,48	0,24	0,68	0,48	0,3	0,6	0,48	0,28	0,4	0,33	0,434375

Lampiran 5 : Tabulasi QSPM pendapat ahli 3

3	S1	S2	S3	S4	W1	W2	W3	W4	O1	O2	O4	O3	T1	T2	T3	T4	rata-rata
bobot	0,16	0,13	0,14	0,10	0,15	0,12	0,12	0,08	0,17	0,12	0,10	0,15	0,12	0,14	0,1	0,11	
S01	0,32	0,39	0,14	0,4	0,15	0,48	0,12	0,32	0,51	0,24	0,4	0,15	0,48	0,56	0,4	0,33	0,336875
S02	0,16	0,26	0,42	0,1	0,15	0,24	0,12	0,08	0,17	0,12	0,3	0,6	0,48	0,14	0,1	0,22	0,22875
W01	0,48	0,26	0,28	0,2	0,15	0,12	0,12	0,08	0,34	0,24	0,10	0,6	0,48	0,14	0,1	0,22	0,244375
W02	0,64	0,52	0,42	0,4	0,6	0,48	0,48	0,32	0,34	0,48	0,1	0,3	0,48	0,56	0,4	0,22	0,42125
ST1	0,64	0,13	0,56	0,4	0,6	0,48	0,24	0,32	0,51	0,48	0,1	0,15	0,48	0,56	0,4	0,22	0,391875
ST2	0,64	0,13	0,14	0,4	0,45	0,48	0,48	0,32	0,34	0,36	0,10	0,15	0,48	0,42	0,1	0,22	0,325625
WT1	0,64	0,52	0,56	0,4	0,15	0,36	0,12	0,16	0,68	0,48	0,1	0,6	0,48	0,56	0,4	0,22	0,401875
WT2	0,48	0,39	0,42	0,3	0,45	0,36	0,36	0,16	0,34	0,24	0,2	0,3	0,36	0,14	0,4	0,22	0,32

Lampiran 6 : Pearson's correlation

		Correlations																
		S1.Y1	S2.Y2	S3.X1	S4.Y3	W1.X2	W2.X3	W3.Y4	W4.X4	O1.Y5	O2.X5	O3.X6	O4.X7	T1.Y6	T2.Y7	T3.X8	T4.Y8	jumlah
S1.Y1	Pearson Correlation	1	.585**	.349*	.609**	.170	.509**	.719**	.478**	.328*	.213	.541**	.349*	.627**	.627**	.227	.719**	.719**
	Sig. (2-tailed)		.000	.020	.000	.269	.000	.000	.001	.030	.165	.000	.020	.000	.000	.138	.000	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
S2.Y2	Pearson Correlation	.585**	1	.240	.595**	.208	.316*	.640**	.369*	.365*	.345*	.397**	.308*	.641**	.744**	.348*	.754**	.701**
	Sig. (2-tailed)	.000		.117	.000	.176	.037	.000	.014	.015	.022	.008	.042	.000	.000	.020	.000	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
S3.X1	Pearson Correlation	.349*	.240	1	.274	.456**	.513**	.217	.683**	.282	.374*	.504**	.364*	.195	.293	.507**	.217	.608**
	Sig. (2-tailed)	.020	.117		.072	.002	.000	.157	.000	.064	.012	.000	.015	.204	.054	.000	.157	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
S4.Y3	Pearson Correlation	.609**	.595**	.274	1	.264	.401**	.485**	.316*	.463**	.243	.480**	.229	.652**	.552**	.216	.376*	.637**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.072		.084	.007	.001	.037	.002	.112	.001	.135	.000	.000	.159	.012	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
W1.X2	Pearson Correlation	.170	.208	.456**	.264	1	.323*	.247	.398**	.287	.692**	.651**	.569**	.148	.148	.585**	.157	.616**
	Sig. (2-tailed)	.269	.176	.002	.084		.033	.105	.007	.059	.000	.000	.000	.336	.336	.000	.310	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
W2.X3	Pearson Correlation	.509**	.316*	.513**	.401**	.323*	1	.572**	.550**	.287	.386**	.709**	.357*	.560**	.560**	.552**	.572**	.751**
	Sig. (2-tailed)	.000	.037	.000	.007	.033		.000	.000	.059	.010	.000	.017	.000	.000	.000	.000	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
W3.Y4	Pearson Correlation	.719**	.640**	.217	.485**	.247	.572**	1	.350*	.275	.293	.586**	.233	.677**	.677**	.431**	.871**	.739**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.157	.001	.105	.000		.020	.071	.054	.000	.129	.000	.000	.004	.000	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
W4.X4	Pearson Correlation	.478**	.369*	.683**	.316*	.398**	.550**	.350*	1	.146	.308*	.527**	.458**	.422**	.422**	.531**	.459**	.689**
	Sig. (2-tailed)	.001	.014	.000	.037	.007	.000	.020		.344	.042	.000	.002	.004	.004	.000	.002	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
O1.Y5	Pearson Correlation	.328*	.365*	.282	.463**	.287	.287	.275	.146	1	.087	.434**	.444**	.346*	.346*	.152	.275	.496**
	Sig. (2-tailed)	.030	.015	.064	.002	.059	.059	.071	.344		.576	.003	.003	.021	.021	.323	.071	.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
O2.X5	Pearson Correlation	.213	.345*	.374*	.243	.692**	.386**	.293	.308*	.087	1	.470**	.412**	.191	.280	.506**	.293	.585**
	Sig. (2-tailed)	.165	.022	.012	.112	.000	.010	.054	.042	.576		.001	.005	.215	.066	.000	.054	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
O3.X6	Pearson Correlation	.541**	.397**	.504**	.480**	.651**	.709**	.586**	.527**	.434**	.470**	1	.626**	.429**	.429**	.548**	.500**	.828**
	Sig. (2-tailed)	.000	.008	.000	.001	.000	.000	.000	.000	.003	.001		.000	.004	.004	.000	.001	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
O4.X7	Pearson Correlation	.349*	.308*	.364*	.229	.569**	.357*	.233	.458**	.444**	.412**	.626**	1	.328*	.241	.458**	.329*	.637**
	Sig. (2-tailed)	.020	.042	.015	.135	.000	.017	.129	.002	.003	.005	.000		.030	.115	.002	.029	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
T1.Y6	Pearson Correlation	.627**	.641**	.195	.552**	.148	.560**	.677**	.422**	.346*	.191	.429**	.328*	1	.686**	.379*	.794**	.709**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.204	.000	.336	.000	.000	.004	.021	.215	.004	.030		.000	.011	.000	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
T2.Y7	Pearson Correlation	.627**	.744**	.293	.552**	.148	.560**	.677**	.422**	.346*	.280	.429**	.241	.686**	1	.289	.794**	.718**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.054	.000	.336	.000	.000	.004	.021	.066	.004	.115	.000		.057	.000	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
T3.X8	Pearson Correlation	.227	.348*	.507**	.216	.585**	.552**	.431**	.531**	.152	.506**	.548**	.458**	.379*	.289	1	.431**	.677**
	Sig. (2-tailed)	.138	.020	.000	.159	.000	.000	.004	.000	.323	.000	.000	.002	.011	.057		.004	.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
T4.Y8	Pearson Correlation	.719**	.754**	.217	.376*	.157	.572**	.871**	.459**	.275	.293	.500**	.329*	.794**	.794**	.431**	1	.759**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.157	.012	.310	.000	.000	.002	.071	.054	.001	.029	.000	.000	.004		.000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
jumlah	Pearson Correlation	.719**	.701**	.608**	.637**	.616**	.751**	.739**	.689**	.496**	.585**	.828**	.637**	.709**	.718**	.677**	.759**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.001	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44

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

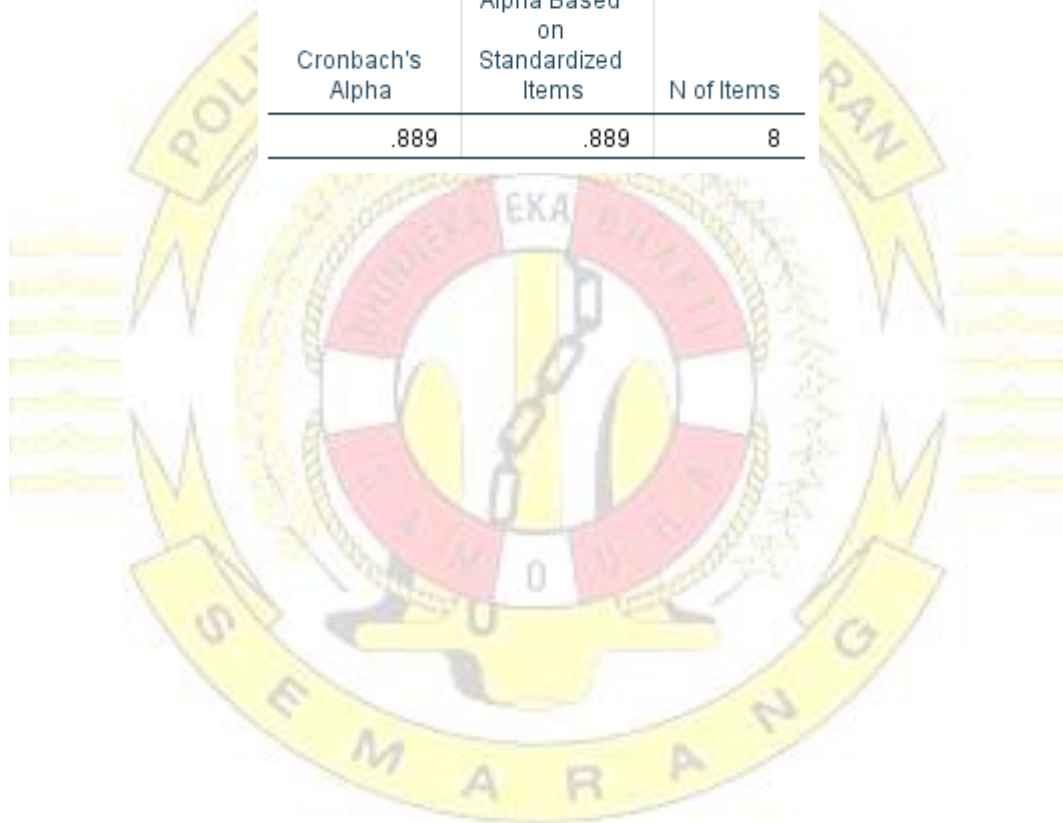
* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 7 : Cronbach's Alpha**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.916	.916	8

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.889	.889	8



Lampiran 8 : Contoh *timesheet* Port 360

BEN LINE AGENCIES

19 Oct 2024 - 17.08

ASL ROSE

STATEMENT OF FACTS 2 of 5

Port Authority Disembark - Port authority disembarked	14 Oct 2024	15:40	
Commenced Initial Draft Survey - Initial draft survey by chief officer and surveyor	14 Oct 2024	16:30	17:00
Hold Inspection - Cargo hold inspection by surveyor	14 Oct 2024	17:00	17:30
LCT / Barge Equipment Alongside - Inposition aht laut utara 1	14 Oct 2024	20:25	
Transfer Dozer - Transfer shore grab from aht laut utara 1 to ship deck by c3	14 Oct 2024	20:25	21:10
LCT / Barge Equipment Cast Off - Cast off aht laut utara 1 from p/side ship	14 Oct 2024	21:15	
Stevedore Onboard - Foreman and team onboard	15 Oct 2024	07:30	
LCT / Barge Equipment Alongside - Inposition lct kuda sembrani	15 Oct 2024	08:15	
Transfer Dozer - Transfer equipment from lct kuda sembrani to ships deck by c2	15 Oct 2024	08:15	08:40
LCT / Barge Equipment Cast Off - Cast off lct kuda sembrani from p/side ship	15 Oct 2024	09:00	
Cargo Equipment Preparation - Instal fender and mooring rope	15 Oct 2024	09:00	09:40
Barge Alongside - Proceeding barge alongside	15 Oct 2024	13:15	14:50
Barge Alongside - 01st Tb. gonaya xx / bg. mjl 306 (8,750 mt) aside at p/side ship	15 Oct 2024	14:15	
Waiting - Waiting commence loading due to heavy rain and waiting stevedore on board	15 Oct 2024	15:00	18:50
Stevedore Onboard - Stevedore and team onboard	15 Oct 2024	18:15	
Notice Of Readiness Accepted - Not accepted by shipper	15 Oct 2024	18:50	
Cargo Operations Commenced - Commence loading mv. asl rose to h2c1, h3c2 and h5c4 from bg. mjl 306	15 Oct 2024	18:50	Laytime started
Transfer Dozer - Transfer dozer from ships deck to barge by c3	15 Oct 2024	18:50	19:05
Loading - Started loding h4c3 from bg. mjl 306	15 Oct 2024	19:05	
Loading in Progress - Continued loading h2c1, h3c2, h4c3 and h5c4 from bg. mjl 306	15 Oct 2024	23:59	
Loading in Progress - Continued loading h2c1, h3c2, h4c3 and h5c4 from bg. mjl 306	16 Oct 2024	00:00	5700.000MT
Finish Cargo on Barge - Completed discharge bg. mjl 306 to h2c1, h3c2, h4c3, h5c4	16 Oct 2024	09:40	3050.000MT

Lampiran 9 : contoh *timesheet* konvensional



PT. BAHARI LAJU ANUGERAH

MV. ELIM CHALLENGE		STATEMENT OF FACT		Page No. 02 (Two) ...
Date & Day	Weather	Time	Remarks	
28 FEBRUARY 2024 WEDNESDAY	CLOUDY	05:00	HRS VESSEL ARRIVED AT BUNATI PILOT STATION, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA	
		05:00	HRS NOR TENDERED	
		06:12	HRS PILOT ON BOARD	
		06:12-07:18	HRS PILOTAGE IN PROGRESS	
		07:12	HRS VESSEL DROPPED ANCHOR AT BUNATI ANCHORAGE	
		07:18	HRS PILOT OFF	
		10:00	HRS AGENT AND PORT AUTHORITY ON BOARD	
		10:00-11:00	HRS AWAITING INSPECTION FROM QUARANTINE OFFICER	
		11:00	HRS FINISH INSPECTION BY QUARANTINE OFFICER	
		11:00	HRS FREE PRACTICE GRANTED BY QUARANTINE OFFICER	
		11:00	HRS NOR RE-TENDERED	
		11:00-22:30	HRS TURNING TIME 12 HRS	
		11:30	HRS PORT AUTHORITY DISEMBARK	
		11:00-12:00	HRS INITIAL DRAFT SURVEY BY SURVEYOR AND CHIEF OFFICER	
		12:00-12:30	HRS MANEUVERING LCT NOVI JAYA TO P/SIDE VESSEL	
		12:30-13:30	HRS INSTALING FENDER AND LOADING EQUIPMENT	
		12:00	HRS STEVEDOR ON BOARD	
13:30	HRS CAST OFF LCT NOVI JAYA			
13:30-14:30	HRS MANEUVERING 1ST BG. RALINE 8 / TB. FAREL 08 TO S/SIDE VESSEL			
14:30	HRS 1ST BG. RALINE 8 / TB. FAREL 08 ASSIDE AT S/ SIDE VESSEL			
17:00-17:15	HRS PREPARE FOR LOADING			
HEAVY RAIN CLOUDY	17:15-22:30	HRS UNABLE TO LOAD DUE TO HEAVY RAIN		
	22:30	HRS COMMENCED LOADING H1C1, H2C2, H3C3, H4C4 FROM BG. RALINE 8 / TB. FAREL 08		
	24:00	HRS CONTINUED LOADING H1C1, H2C2, H3C3, H4C4 FROM BG. RALINE 8 / TB. FAREL 08		
29 FEBRUARY 2024 THURSDAY	CLOUDY	03:00	HRS CONTINUED LOADING H1C1, H2C2, H3C3, H4C4 FROM BG. RALINE 8/TB.FAREL 08	
		03:00-17:15	HRS RESUMED LOADING H1C1, H2C2, H3C3, H4C4 FROM BG. RALINE 8/TB.FAREL 08	
		17:15	HRS COMPLETED DISCHARGE BG. RALINE 8/TB.FAREL 08	
		17:15-17:30	HRS MOVED DOZER FROM BARGE TO VESSEL DECK BY C3	
		17:30	HRS TB. FAREL 08/ BG. RALINE 8 CAST OFF	
		17:30-24:00	HRS UNABLE BARGE TO ASSIDE DUE TO HEAVY RAIN AND HIGH SWELL (FOR SAFETY REASON TB. FAREL 13/BG.RALINE 11 STANDBY AT VESSEL ANCHOR POSITION)	
01 MARCH 2024 FRIDAY	CLOUDY	00:00-00:45	HRS MANEUVERING TB. FAREL 13/BG.RALINE 11 TO ASSIDE AT S/SIDE VESSEL	
		00:45	HRS 2ND BG. RALINE 11 / TB. FAREL 13 ASSIDE AT S/SIDE VESSEL	
		00:45-01:00	HRS MOVED DOZER FROM VESSEL DECK TO BARGE BY C3	
		01:00-11:30	HRS RESUMED LOADING H2C1, H3C2, H4C3, H5C4 FROM BG. RALINE 11/TB.FAREL 13	
		11:30-13:00	HRS STOPPED LOADING ALL HATCH/DUE TO MOSLEM PRAYING (FRIDAY REST)	
		13:00-16:55	HRS RESUMED LOADING H2C1, H3C2, H4C3, H5C4 FROM BG. RALINE 11/TB.FAREL 13	
		16:55	HRS STOPPED LOADING ALL HATCH DUE TO COMPLETED DISCHARGE OF BG. RALINE 11/TB.FAREL 13	
		16:55-17:10	HRS MOVED DOZER FROM BARGE TO VESSEL DECK BY C3	
		17:10	HRS TB. FAREL 13 / BG. RALINE 11 CAST OFF	
		17:10-24:00	HRS WAITING NEXT BARGE TO ASSIDE	
02 MARCH 2024 SATURDAY	CLOUDY	00:00-24:00	HRS WAITING NEXT BARGE TO ASSIDE	
03 MARCH 2024 SUNDAY	HEAVY RAIN CLOUDY HEAVY RAIN HEAVY RAIN CLOUDY	00:00-05:00	HRS UNABLE BARGE TO ASSIDE DUE TO HEAVY RAIN AND HIGH SWELL (FOR SAFETY REASON TB. BRAHMA 5/ BG. ANAND 9 STANDBY AT VESSEL ANCHOR POSITION)	
		05:00-06:10	HRS MANEUVERING BARGE TO ASSIDE	
		06:10	HRS 3RD BG. ANAND 9/ TB. BRAHMA 5 ASSIDE AT S/SIDE VESSEL	
		06:10-09:30	HRS RESUMED LOADING H1C1, H2C2, H4C3, H5C4 FROM BG. ANAND 9/ TB. BRAHMA 5	
		09:30-13:00	HRS STOPPED LOADING ALL HATCH/DUE TO HEAVY RAIN	
		13:00-14:30	HRS RESUMED LOADING H1C1, H2C2, H4C3, H5C4 FROM BG. ANAND 9/ TB. BRAHMA 5	
		14:30-15:45	HRS STOPPED LOADING ALL HATCH DUE TO HEAVY RAIN	
		15:45-22:15	HRS RESUMED LOADING H1C1, H2C2, H4C3, H5C4 FROM BG. ANAND 9/ TB. BRAHMA 5	
		22:15	HRS STOPPED LOADING ALL HATCH DUE TO COMPLETED DISCHARGE	
		22:15-22:30	HRS H1C1, H2C2, H4C3, H5C4 FROM BG. ANAND 9/ TB. BRAHMA 5	
22:30	HRS MOVED DOZER FROM BARGE TO VESSEL DECK BY C3			
22:30	HRS CAST OFF TB. BRAHMA 5/BG.ANAND 9			
22:30-24:00	HRS TOWING IN MANEUVER			
04 MARCH 2024 MONDAY	CLOUDY	00:00-01:10	HRS TOWING IN MANEUVER	
		01:10	HRS 4TH BG. RALINE 2 / TB. FAREL 04 ASSIDE AT S/SIDE VESSEL	
		01:10-16:00	HRS RESUMED LOADING H1C1, H2C2, H3C3, H5C4 FROM BG. RALINE 2 / TB. FAREL 04	
		16:00	HRS STOPPED LOADING ALL HATCH DUE TO COMPLETED DISCHARGE FROM BG. RALINE 2/TB.FAREL 04	

We hereby certify that the above time record are true and correct.

Continued Page No. 03 (Three) ...



Lampiran 10 : Penghitungan butir kuesioner rumus Aiken's V

no	pengisi	BUTIR PERNYATAAN																		
		S1	S2	S3	S4	W1	W2	W3	W4	O1	O2	O3	O4	T1	T2	T3	T4			
1	ahli 1	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
2	ahli 2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
3	ahli 3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3		
	Aiken's V	0,888889	0,888889	0,888889	0,777778	0,777778	0,777778	0,777778	0,888889	1	1	0,888889	1	1	1	1	0,888889	1	1	0,888889
		valid point > 0,8																		

Lampiran 11 : kuesioner kesesuaian butir pernyataan

KUESIONER KESEUAIAN BUTIR PERNYATAAN

Tata Cara pengisian

Indikator yang terdapat dalam definisi operasional akan dijadikan dasar pembuatan pernyataan pada kuesioner terkait, indikator tersebut diuji melalui proses validitas isi (*content validity*) berdasarkan penilaian para ahli (*Expert Judgement*) pada kuesioner ini dan kemudian akan dilakukan penghitungan dengan menggunakan koefisien *Aiken's V* yang dikembangkan oleh Lewis R. Aiken

Selanjutnya dibutuhkan penilaian ahli dengan satuan berikut ini :

- 1-sangat tidak sesuai
- 2-tidak sesuai
- 3-sesuai
- 4-sangat sesuai

Identitas pengisi

Nama :

Jabatan :

Pernyataan Kuesioner

A. Efektivitas Web Port 360 dalam Pembuatan Daily Ship Report (Strength - S)

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Tingkat kesesuaian
1	Web Port 360 membantu mempercepat pembuatan <i>Daily Ship Report</i> dibandingkan sistem manual.	Efisiensi waktu pelaporan	Y.1	
2	Sistem otomatisasi dalam Web Port 360 mengurangi risiko kesalahan dalam penyusunan laporan <i>Daily Ship Report</i>	Akurasi sistem	Y.2	

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Tingkat kesesuaian
3	Web Port 360 mempermudah komunikasi antara agen, pemilik kapal, dan pihak terkait.	Kemudahan komunikasi	X.1	
4	Jika semua kendala teknis diperbaiki, Web Port 360 dapat menggantikan sistem konvensional secara penuh dalam penyusunan <i>Daily Ship Report</i>	Potensi penggantian sistem manual	Y.3	

B. Kelemahan Web Port 360 (Weakness - W)

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Tingkat kesesuaian
5	Fitur timesheet dalam Web Port 360 masih kurang lengkap untuk mencatat semua aktivitas operasional kapal.	Kelengkapan fitur	X.2	
6	Web Port 360 tidak dapat menyesuaikan kebutuhan spesifik pelabuhan dalam pelaporan operasional kapal.	Fleksibilitas sistem	X.3	
7	Format <i>Daily Ship Report</i> dalam Web Port 360 tidak mencantumkan informasi selengkap sistem manual.	Kelengkapan informasi laporan	Y.4	
8	Web Port 360 tidak membedakan karakteristik pelabuhan yang menangani kapal penumpang dan kapal barang.	Adaptasi sistem terhadap jenis pelabuhan	X.4	

C. Potensi Pengembangan Web Port 360 (Opportunity - O)

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Tingkat kesesuaian
9	Penggunaan Web Port 360 dalam jangka panjang dapat meningkatkan transparansi pelaporan <i>Daily Ship Report</i>	Transparansi laporan	Y.5	
10	Integrasi Web Port 360 dengan sistem lain dapat meningkatkan kemudahan akses dan efisiensi kerja.	Integrasi sistem	X.5	
11	Pelatihan bagi pengguna Web Port 360 dapat meningkatkan pemahaman dan penerimaan sistem.	Peningkatan SDM	X.6	
12	Waktu uji coba web Port 360 yang dilakukan diluar jam kerja tidak akan mengganggu kegiatan operasional	Peningkatan SDM	X.7	

D. Dampak Penggunaan Web Port 360 terhadap Daily Ship Report (Threat - T)

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Tingkat kesesuaian
13	Ship owner kurang puas dengan format <i>Daily Ship Report</i> yang dihasilkan melalui Web Port 360.	Kepuasan pengguna	Y.6	
14	<i>Daily Ship Report</i> yang dibuat melalui Web Port 360 membutuhkan lebih banyak revisi dibandingkan sistem manual.	Akurasi laporan	Y.7	
15	Waktu uji coba Web Port 360 yang dilakukan pada jam operasional mengganggu kinerja pegawai.	Efisiensi waktu kerja	X.8	

No	Pernyataan	Indikator	Variabel	Tingkat kesesuaian
16	tampilan <i>Daily Ship Report</i> pada web Port 360 perlu di sesuaikan seperti model konvensional agar konsumen tetap tertarik menggunakan jasa agen	Kepuasan pengguna	Y.8	



Lampiran 12 : Kuesioner alternatif strategi untuk ahli

**KUESIONER SKORING ALTERNATIF STRATEGI TERHADAP
PERMASALAHAN TERKAIT**

Pada kuesioner ini responden akan diminta memberikan respon berupa tingkatan persetujuan sebuah alternatif strategi terhadap faktor yang ada. Responden akan diminta memberikan respon dengan tingkat sebagai berikut :

- 1 : tidak setuju
- 2 : kurang setuju
- 3 : cukup setuju
- 4 : sangat setuju

Data pengisi :

- 1. Nama :
- 2. Jabatan :
- 3. Lama penggunaan :

STRATEGI SO TERHADAP FAKTOR

SO1 :

Alternatif	Faktor	Variabel	Respon
Pengembangan fitur timesheet	Meningkatkan fleksibilitas	S1	
	Kemudahan analisa	S2	
	Keterbatasan sistem	S3	
	Output sistem	S4	
	Lama waktu pembuatan	W1	
	Pelatihan operator	W2	
	Keterlambatan	W3	
	Detil laporan	W4	
	Integrasi sistem	O1	
	Kemudahan revisi	O2	
	Transparasi	O3	
	Efisiensi	O4	
	Ketergantungan sistem	T1	
	Kecepatan operasi	T2	
Keakuratan laporan	T3		

SO2 :

Alternatif	Faktor	Variabel	Respon
Sosialisasi manfaat web	Meningkatkan fleksibilitas	S1	
	Kemudahan analisa	S2	
	Keterbatasan sistem	S3	
	Output sistem	S4	
	Lama waktu pembuatan	W1	
	Pelatihan operator	W2	
	Keterlambatan	W3	
	Detil laporan	W4	
	Integrasi sistem	O1	
	Kemudahan revisi	O2	
	Transparasi	O3	
	Efisiensi	O4	
	Ketergantungan sistem	T1	
	Kecepatan operasi	T2	
Keakuratan laporan	T3		

STRATEGI WO TERHADAP FAKTOR

WO1 :

Alternatif	Faktor	Variabel	Respon
Pelatihan operator	Meningkatkan fleksibilitas	S1	
	Kemudahan analisa	S2	
	Keterbatasan sistem	S3	
	Output sistem	S4	
	Lama waktu pembuatan	W1	
	Pelatihan operator	W2	
	Keterlambatan	W3	
	Detil laporan	W4	
	Integrasi sistem	O1	
	Kemudahan revisi	O2	
	Transparasi	O3	
	Efisiensi	O4	
	Ketergantungan sistem	T1	
	Kecepatan operasi	T2	
Keakuratan laporan	T3		

WO2 :

Alternatif	Faktor	Variabel	Respon
	Meningkatkan fleksibilitas	S1	
	Kemudahan analisa	S2	

Penyesuaian tampilan daily ship report	Keterbatasan sistem	S3	
	Output sistem	S4	
	Lama waktu pembuatan	W1	
	Pelatihan operator	W2	
	Keterlambatan	W3	
	Detil laporan	W4	
	Integrasi sistem	O1	
	Kemudahan revisi	O2	
	Transparasi	O3	
	Efisiensi	O4	
	Ketergantungan sistem	T1	
	Kecepatan operasi	T2	
	Keakuratan laporan	T3	

STRATEGI ST TERHADAP FAKTOR

ST1 :

Alternatif	Faktor	Variabel	Respon
Peningkatan fleksibilitas	Meningkatkan fleksibilitas	S1	
	Kemudahan analisa	S2	
	Keterbatasan sistem	S3	
	Output sistem	S4	
	Lama waktu pembuatan	W1	
	Pelatihan operator	W2	
	Keterlambatan	W3	
	Detil laporan	W4	
	Integrasi sistem	O1	
	Kemudahan revisi	O2	
	Transparasi	O3	
	Efisiensi	O4	
	Ketergantungan sistem	T1	
	Kecepatan operasi	T2	
Keakuratan laporan	T3		

ST2 :

Alternatif	Faktor	Variabel	Respon
Pengembangan tampilan menu web	Meningkatkan fleksibilitas	S1	
	Kemudahan analisa	S2	
	Keterbatasan sistem	S3	
	Output sistem	S4	

	Lama waktu pembuatan	W1	
	Pelatihan operator	W2	
	Keterlambatan	W3	
	Detil laporan	W4	
	Integrasi sistem	O1	
	Kemudahan revisi	O2	
	Transparasi	O3	
	Efisiensi	O4	
	Ketergantungan sistem	T1	
	Kecepatan operasi	T2	
	Keakuratan laporan	T3	

STRATEGI WT TERHADAP FAKTOR

WT 1 :

Alternatif	Faktor	Variabel	Respon
Team responsif web	Meningkatkan fleksibilitas	S1	
	Kemudahan analisa	S2	
	Keterbatasan sistem	S3	
	Output sistem	S4	
	Lama waktu pembuatan	W1	
	Pelatihan operator	W2	
	Keterlambatan	W3	
	Detil laporan	W4	
	Integrasi sistem	O1	
	Kemudahan revisi	O2	
	Transparasi	O3	
	Efisiensi	O4	
	Ketergantungan sistem	T1	
	Kecepatan operasi	T2	
Keakuratan laporan	T3		

WT2 :

Alternatif	Faktor	Variabel	Respon
Evaluasi berkala	Meningkatkan fleksibilitas	S1	
	Kemudahan analisa	S2	
	Keterbatasan sistem	S3	
	Output sistem	S4	
	Lama waktu pembuatan	W1	
	Pelatihan operator	W2	
	Keterlambatan	W3	
	Detil laporan	W4	

	Integrasi sistem	O1	
	Kemudahan revisi	O2	
	Transparasi	O3	
	Efisiensi	O4	
	Ketertanggung sistem	T1	
	Kecepatan operasi	T2	
	Keakuratan laporan	T3	



Daftar Riwayat Hidup



1. Nama : Hadranus Dandi Setiawan
2. Tempat, tanggal lahir : Kab. Semarang, 08-September-2001
3. NIT : 582111337973
4. Agama : Katholik
5. Jenis kelamin : Laki-Laki
6. Golongan Darah : A⁺
7. Alamat : Lingk. Glodogan, RT.04/RW.03, Kel. Harjosari Kec. Bawen Kab. semarang
8. Nama orang tua :
 - a). Ayah : Markus Satimin
 - b). Ibu : Maria Magdalena Warsiyah
9. Riwayat pendidikan :
 - a). SD : SD Kanisius Harjosari
 - b). SMP : SMP N 1 Bawen
 - c). SMA : SMA Virgo Fidelis
10. Praktek darat :
 - a. Perusahaan : PT Bahari Laju Anugerah
 - b. Divisi/Bagian : Agent, Operasional
 - c. Masa Praktik : 27 Juli 2023-31 Juli 2024