



TESIS - PM147501

**ANALISA DAMPAK PENERAPAN KEBIJAKAN
PERATURAN PEMERINTAH NO. 69 TAHUN 2015
TERHADAP INDUSTRI PERKAPALAN INDONESIA**

**EDDY WIJANARKO
9114.207.301**

**DOSEN PEMBIMBING
Raja Oloan Saut Gurning ST, MSc, PhD**

**PROGRAM MAGISTER
BIDANG KEAHLIAN MANAJEMEN BISNIS MARITIM
PROGRAM PASCA SARJANA
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2016**

LEMBAR PENGESAHAN

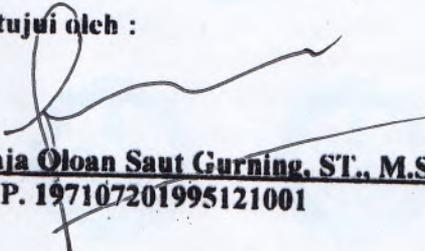
Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar
Magister Manajemen Teknologi (M.MT)
di
Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

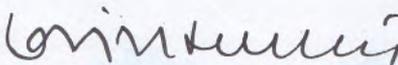
Oleh :

EDDY WIJANARKO
NRP. 9114 207 301

Tanggal Ujian : 26 Juli 2016
Periode Wisuda : September 2016

Disetujui oleh :

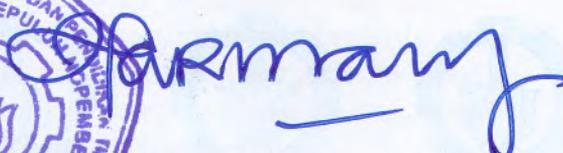

1. Raja Oloan Saut Gurning, ST., M.Sc., Ph.D. (Pembimbing)
NIP. 197107201995121001


2. Prof. Dr. Ir. Udisubakti Ciptomulyono, M.Eng.Sc. (Penguji)
NIP. 195903181987011001


3. Dr. Ir. Bambang Syairudin, MT. (Penguji)
NIP. 196310081990021001

Direktur Program Pascasarjana




Prof. Ir. Djauhar Manfaat, M.Sc., Ph.D.
NIP. 196012021987011001

ANALISA DAMPAK PENERAPAN KEBIJAKAN PERATURAN PEMERINTAH NO. 69 TAHUN 2015 TERHADAP INDUSTRI PERKAPALAN INDONESIA

Nama mahasiswa : Eddy Widjanarko
NRP : 9114.207.301
Pembimbing : Raja Oloan Saut Gurning ST, MSc, PhD

ABSTRAK

Pemerintah memberikan beberapa dukungan terhadap galangan kapal yang dilakukan untuk meningkatkan potensi para pelaku industri perkapalan Indonesia. Dukungan dari pemerintah tersebut dapat berupa fiskal dan non fiskal. Dukungan non-fiskal yang diberikan adalah berupa kegiatan perencanaan dan rancang bangun dalam program pemerintah tahun 2016 yang akan dilaksanakan 3-4 bulan sebelum tahun 2015 berakhir. Pada kebijakan fiskal, pemerintah menetapkan sebuah kebijakan ekonomi yang dipertimbangkan mampu mendukung perkembangan industri penyedia jasa pada umumnya, dan industri galangan kapal pada khususnya, yaitu melalui Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2015 tentang Impor Dan Penyerahan Alat Angkutan Tertentu Dan Penyerahan Jasa Kena Pajak Terkait Alat Angkutan Tertentu Yang Tidak Dipungut Pajak Pertambahan Nilai. Namun sebagaimana sebuah kebijakan, maka antara perumusan dengan implementasinya terkadang memiliki perbedaan sehingga menimbulkan hasil dengan dampak pada teknologi galangan kapal yang beragam, yang terkadang tidak sesuai dengan rencana dan harapan. Berdasarkan hal tersebut, maka peneliti tertarik untuk melakukan kajian atas dampak yang ditimbulkan dari penerapan kebijakan terkait dengan minat untuk menjalankan bisnis industri perkapalan dengan adanya kebijakan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2015 terhadap industri galangan kapal di Indonesia. Variabel pada penelitian ini menggunakan model dari *Technology Acceptance Model (TAM)*. Data dikumpulkan dengan melakukan survei pada 154 pengusaha industri galangan kapal di Indonesia. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Structural Equation Modelling (SEM)*. Hasil pada penelitian ini adalah bahwa implementasi Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia masih mempunyai tingkat yang rendah pada industri kapal di Indonesia. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa Faktor – faktor yang mempengaruhi niat untuk mengembangkan bisnis perkapalan dengan adanya penerapan Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia adalah *attitude toward usage* akan tetapi niat tersebut tidak mempengaruhi *actual system usage* atau penggunaan sesungguhnya kebijakan tersebut pada industri perkapalan di Indonesia. Ada indikasi belum maksimalnya penerapan dan sosialisasi dari Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015, yang terlihat dari adanya beberapa responden penelitian yang menyatakan ketidasetujuannya atas indikator-indikator yang menjelaskan tentang komunikasi, sumber daya, *perceived ease of use*, *perceived usefulness*, *attitude toward usage*, *behavioral intention to use*, dan *actual system usage*.

Kata Kunci:kebijakan regulasi, industri perkapalan, *structural equation modelling*

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS OF GOVERNMENT
REGULATION NO. 69 YEAR 2015 ON SHIPPING INDUSTRY
INDONESIA**

By : Eddy Widjanarko
NRP : 9114.207.301
Supervisor : Raja Oloan Saut Gurning ST, MSc, PhD

ABSTRACT

The government provides some supports for the shipyard that were made to enhance the potential of the perpetrators of the Indonesian shipping industry. Support from the government may be in the form of fiscal and non-fiscal. Non-fiscal support is provided in the form of planning and design in the government program in 2016 which will be held 3-4 months before 2015 ends. On fiscal policy, the government set an economic policy that is considered capable to support industrial development service providers in general, and the shipbuilding industry in particular, through the Government Regulation No. 69 Year 2015 on the import and delivery of Transport Specific And Delivery of Taxable Services Associated Transport Equipment certain uncollected VAT. However, as a policy, sometimes the implementation of that regulation have differences that cause unneeded various result. Therefore this research was conducted to analyze the impact of the application of policies of Government Regulation No. 69 Year 2015 on the technology of shipbuilding industry in Indonesia. The research variables are adopted from Technology Acceptance Model (TAM). Data was collected by doing survey to 154 businessman of shipyard industry in Indonesia. Data analysis technique used in this research is Structural Equation Modelling (SEM). The result indicated that Implementation of Government Regulation No. 69 Year 2015 on the shipping industry in Indonesia still has a low level. The result also indicated that factors that affect the intention to develop the shipping business with the implementation of Government Regulation Policy 69 In 2015 on the shipping industry in Indonesia is the attitude toward usage but these intentions did not affect the actual system usage or actual use of the policy in the shipping industry in Indonesia. Moreover, there are indications that the implementation is not maximal. There is dissemination of Policy Government Regulation No. 69 In 2015, as seen from the number of respondents who stated their disagreement on indicators that describe communication, resources, perceived ease of use, perceived usefulness, attitude toward usage, behavioral intention to use, and the actual system usage.

Key words: government regulation, shipping industry, structural equation modelling

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT atas pemberian rahmat, nikmat dan taufik-Nya, sehingga penelitian dan penulisan laporan Tesis berjudul “Analisa Dampak Penerapan Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 Terhadap Industri Perkapalan Indonesia”, dapat terselesaikan dengan baik.

Keberhasilan dalam penyelesaian proposal tesis ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak. Maka dari itu, pada kesempatan ini Penulis juga ingin menyampaikan rasa terima kasih yang tulus dan sebesar-besarnya kepada semua pihak, terutama kepada :

1. Bapak Raja Oloan Saut Gurning ST, MSc, PhD, selaku Dosen Pembimbing atas bimbingan, ilmu dan kesabaran sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal tesis ini tepat pada waktunya.
2. Bapak dan Ibu Dosen dan Karyawan Program Studi Magister Manajemen Teknologi – ITS yang telah banyak mengajarkan ilmu pada penulis selama menempuh studi di Program Studi Magister Manajemen Teknologi – ITS.
3. Rekan-rekan seperjuangan MTI 2014 yang selalu memberikan bantuan, semangat, canda tawa serta menemani penulis selama menempuh pendidikan di Program Studi Magister Manajemen Teknologi – ITS.

Penulis berharap bahwa proposal tesis ini dapat memberikan manfaat pada semua pihak dan seluruh civitas academica ITS. Penulis mohon maaf bila terdapat kesalahan, kelalaian maupun kekurangan dalam penyusunan proposal tesis ini. Kritik dan saran yang membangun dapat disampaikan sebagai bahan perbaikan kedepan.

Surabaya, 24 Juni 2016

Penulis

Eddy Widjanarko

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN TESIS	i
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	7
BAB 2 KAJIAN PUSTAKA	9
2.1 Penelitian Terdahulu	9
2.2 Kajian teori	10
2.2.1 Kebijakan Publik.....	10
2.2.2 Bentuk Kebijakan Publik	13
2.2.3 Proses Kebijakan Publik	15
2.2.4 Implementasi Kebijakan Publik.....	18
2.2.5 Evaluasi Kebijakan Publik.....	24
2.2.6 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2015 .	25
2.2.7 Produktivitas Industri Perkapalan.....	26
2.2.8 <i>Technology Acceptance Model (TAM)</i>	29
2.3 Kerangka Konseptual.....	35
BAB 3 METODE PENELITIAN	37
3.1 Alur Penelitian	37
3.2 Jenis dan Pendekatan Penelitian	38
3.3 Fokus Penelitian.....	38
3.4 Variabel dan Definisi Operasional Variabel.....	39

3.5	Metode Pengumpulan Data.....	42
3.6	Populasi dan Sampel Penelitian	42
3.7	Analisa Validitas dan Reliabilitas.....	43
3.8	Analisis Multivariat	44
3.9	Metode Analisis Data.....	45
3.9.1	Uji Asumsi	45
3.9.2	Uji Kesesuaian Model.....	46
3.9.3	Uji Hipotesis	48
3.9.4	Uji Korelasi.....	48
3.10	Jadwal Penelitian	49
BAB 4	ANALISIS DAN PEMBAHASAN	51
4.1	Analisis dan Hasil Penelitian Penerapan Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 Terhadap Industri Perkapalan Di Indonesia... 51	
4.1.1	Deskripsi Jawaban Responden.....	51
4.1.2	Asumsi Model.....	55
4.1.3	Pengujian Model Dengan <i>One-Step Approach</i>	61
4.1.4	Pengujian Hipotesis dan Hubungan Kausal.....	66
4.1.5	Pengujian Korelasi Antar Variabel	67
4.2	Pembahasan	68
4.2.1	Pengaruh Komunikasi terhadap Perceived Ease of Use	68
4.2.2	Pengaruh Sumber Daya terhadap Perceived Ease of Use.....	69
4.2.3	Pengaruh Komunikasi terhadap Perceived Usefulness.....	70
4.2.4	Pengaruh Sumber Daya terhadap Perceived Usefulness	70
4.2.5	Pengaruh Perceived Ease of Use terhadap Perceived Usefulness ...	71
4.2.6	Pengaruh Perceived Ease of Use terhadap Attitude Toward Using.	72
4.2.7	Pengaruh Perceived Usefulness terhadap Attitude Toward Using ..	73
4.2.8	Pengaruh Attitude Toward Using terhadap Behavioral Intention To Use	74

4.2.9	Pengaruh Perceived Usefulness terhadap Behavioral Intention To Use	75
4.2.10	Pengaruh Behavioral Intention To Use terhadap Actual System Usage	75
BAB 5	KESIMPULAN DAN SARAN	77
5.1	Kesimpulan	77
5.2	Saran	77
	DAFTAR PUSTAKA	79

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Kriteria <i>Goodness of Fit Index</i>	48
Tabel 3.2 Jadwal Penelitian.....	49
Tabel 4.1 Frekuensi Jawaban Variabel Komunikasi.....	51
Tabel 4.2 Frekuensi Jawaban Variabel Sumber Daya	52
Tabel 4.3 Frekuensi Jawaban Variabel <i>Perceived Usefulness</i>	53
Tabel 4.4 Frekuensi Jawaban Variabel <i>Perceived Ease of Use</i>	53
Tabel 4.5 Frekuensi Jawaban Variabel <i>Attitude Toward Usage</i>	54
Tabel 4.6 Frekuensi Jawaban Variabel <i>Behavioral Intention to Use</i>	54
Tabel 4.7 Frekuensi Jawaban Variabel <i>Actual System Use</i>	55
Tabel 4.8 Uji Normalitas.....	56
Tabel 4.9 Hasil Uji Validitas.....	58
Tabel 4.10 Hasil Uji Reliabilitas	59
Tabel 4.11 Evaluasi Kriteria <i>Goodness of Fit Indices</i>	61
Tabel 4.12 Nilai Indeks Kovarians.....	62
Tabel 4.13 Evaluasi Kriteria <i>Goodness of Fit Indices</i>	66
Tabel 4.14 Pengujian Hipotesis	66
Tabel 4.15. Pengujian Korelasi	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Jumlah Unit Kapal Klasifikasi Lyod Register Yang Dibangun	3
Gambar 2.1 Proses Kebijakan Publik.....	16
Gambar 2.2 Proses Kebijakan Publik.....	17
Gambar 2.3 Implementasi Kebijakan Publik yang Efektif	23
Gambar 2.4 Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan	23
Gambar 2.5 Implementasi Sebagai Sistem Transformasi	24
Gambar 2.6 Komponen Produktivitas.....	27
Gambar 2.7 Siklus Produktivitas.....	27
Gambar 2.8 Model Dasar dari <i>Technology Acceptance Model (TAM)</i>	30
Gambar 2.9 Modifikasi TAM dalam Penerapan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2015	31
Gambar 2.10 Kerangka Konseptual Penelitian	35
Gambar 3.1 Alur Penelitian.....	37
Gambar 4.1 Model Pengukuran Kausalitas <i>One Step Approach</i>	61
Gambar 4.2 Model Pengukuran Kausalitas <i>One Step Approach</i> Modifikasi.....	65

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuesioner Penelitian.....	85
Lampiran 2 Deskripsi Variabel Penelitian	89
Lampiran 3 Output Analisis SEM Menggunakan AMOS	96
Lampiran.4 Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015.....	121

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara dengan wilayah yang didominasi oleh lautan, yaitu sebanyak dua per tiga dari keseluruhan luas wilayah. Wilayah lautan yang demikian luas mengandung potensi luar biasa yang harus dimanfaatkan semaksimal mungkin demi perkembangan dan kemajuan negara. Untuk itu, diperlukan sarana dan prasarana dengan kualitas dan kuantitas yang mendukung upaya eksplorasi dan pendayagunaan wilayah maritim tersebut (Traymansah, Soejitno, & Pribadi, 2012).

Sarana dan prasarana yang dimaksud berkaitan dengan berbagai jenis kapal yang berfungsi sebagai media transportasi atau perhubungan antar wilayah yang dipisahkan oleh lautan (air). Kapal-kapal tersebut dapat diperoleh dengan cara membeli dari pihak asing atau dengan membuat sendiri menggunakan perusahaan galangan kapal dalam negeri. Selayaknya, sebagai negara dengan konsentrasi wilayah didominasi oleh laut, maka Indonesia perlu memberikan fokus pengembangan industri galangan kapal dalam negeri dengan cara memberdayakan industri tersebut untuk memenuhi kebutuhan kapal negara dan memposisikannya sebagai produsen kapal utama dibandingkan produsen asing. Namun faktanya, hanya sekitar 18,08% saja yang menggunakan kapal-kapal buatan galangan kapal dalam negeri, selebihnya membeli dari perusahaan galangan kapal asing (Windyandari, 2008).

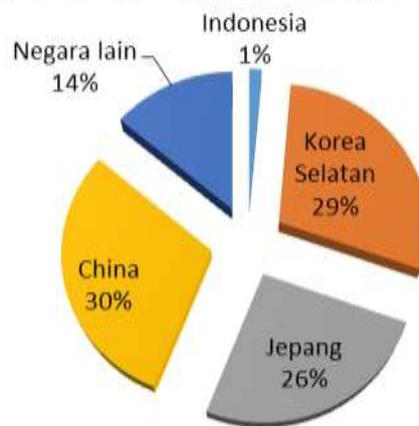
Fenomena di atas menunjukkan masih terbatasnya dukungan terhadap pengembangan industri galangan kapal di Indonesia. Hal ini tidak dapat dihindari, karena adanya perbedaan dalam faktor harga antara kapal produksi galangan kapal dalam negeri yang jauh lebih mahal daripada kapal produksi galangan kapal asing. Selisih harga tersebut disebabkan karena industri galangan kapal dalam negeri masih melakukan impor untuk sekitar 60% komponen kapal, ditambah lagi dengan adanya pajak penyerahan kapal yang cukup tinggi, sehingga harga kapal

produk dalam negeri tidak dapat bersaing dengan harga kapal asing (jurnalmaritim.com, 2015).

Rendahnya produktivitas industri galangan kapal dalam negeri menyebabkan minimnya kontribusi yang diberikan oleh sektor tersebut terhadap PDB Indonesia, yaitu hanya sebesar 0,034% dari keseluruhan jumlah PDB. Apabila jumlah tersebut dibandingkan dengan potensi yang dimiliki Indonesia, maka akan ditemukan gap atau jurang lebar yang sebenarnya dapat dimaksimalkan untuk bisa memberikan sumbangan yang sangat besar terhadap PDB Indonesia. Hal ini dapat dicontohkan melalui analisa sederhana atas kapasitas ekspor armada laut Indonesia yang hanya mencapai 5% dari keseluruhan jumlah ekspor yang dilakukan, yaitu sebanyak 492,97 juta ton. Demikian juga dengan kegiatan transportasi dan angkutan domestik, dimana armada angkut nasional hanya mencukupi sebanyak 55% dari total 206,34 ton, dimana sisanya menggunakan kapal produksi galangan asing. Jika galangan kapal Indonesia mampu mencukupi keseluruhan kebutuhan kapal dan armada angkut kelautan baik untuk kegiatan ekspor atau kegiatan angkut domestik, tentu kontribusi yang diberikan kepada PDB akan sangat jauh melebihi kontribusi saat ini (Traymansah *et.al.*, 2012).

Kontribusi galangan kapal Indonesia apabila ditinjau dari perspektif dunia internasional menunjukkan fakta yang sangat berlawanan dengan karakteristik kemaritiman Indonesia, bahwa galangan kapal Indonesia hanya membangun sebanyak 68 unit atau sekitar 1,38% dari total 6.716 unit kapal dengan klasifikasi *Lloyd Register*. Posisi Indonesia tertinggal jauh jika dibandingkan dengan China yang tercatat telah membangun sebanyak 1.480 unit atau sekitar 30,1%, selanjutnya Korea Selatan yang berhasil membangun sebanyak 1.426 unit atau sekitar 29%, kemudian Jepang yang telah membangun sebanyak 1.262 unit atau sekitar 25,67% (Basuki & Putra, 2014).

Jumlah Unit Kapal Yang Dibangun



Gambar 1.1 Jumlah Unit Kapal Klasifikasi Lyod Register Yang Dibangun (Basuki & Putra, 2014)

Data di atas menunjukkan masih jauhnya potensi Indonesia dari titik maksimal terkait kemampuan produksi galangan kapal dalam negeri, sehingga Indonesia yang seharusnya mampu menduduki peringkat atas dalam produksi kapal pada kenyataannya menjadi entitas kecil yang berada jauh di bawah negara-negara lain dalam hal produktivitas kapal.

Menindaklanjuti kondisi dan perkembangan galangan kapal Indonesia yang demikian, pemerintah memberikan beberapa dukungan terhadap galangan kapal yang dilakukan untuk meningkatkan potensi para pelaku industri perkapalan Indonesia. Hal ini dilakukan untuk menjadikan galangan kapal industri yang mandiri yang menggunakan komponen dalam negeri untuk membangun beragam jenis kapal dalam keperluan militer maupun non-militer (emaritim, 2015)

Dukungan dari pemerintah tersebut dapat berupa fiskal dan non fiskal. Dukungan non-fiskal yang diberikan adalah berupa kegiatan perencanaan dan rancang bangun dalam program pemerintah tahun 2016 yang akan dilaksanakan 3-4 bulan sebelum tahun 2015 berakhir. Dukungan non-fiskal yang lain adalah suatu upaya pemerintah dalam mendorong para penyedia barang dan jasa untuk program pemerintah dapat memasukkan produknya dalam *e-catalogue* LKPP. Hal ini digunakan untuk mengeliminasi hal-hal yang tidak efektif dan efisien secara waktu, biaya, dan lainnya. Sementara itu, dukungan fiskal yang diberikan oleh pemerintah adalah dengan menerapkan kebijakan untuk tidak memungut PPN

bagi galangan kapal dalam negeri. Kebijakan tersebut juga diatur dalam peraturan pemerintah dalam mendukung kebijakan tersebut (emaritim, 2015).

Pada kebijakan fiskal, pemerintah menetapkan sebuah kebijakan ekonomi yang dipertimbangkan mampu mendukung perkembangan industri penyedia jasa pada umumnya, dan industri galangan kapal pada khususnya, yaitu melalui Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2015 tentang Impor Dan Penyerahan Alat Angkutan Tertentu Dan Penyerahan Jasa Kena Pajak Terkait Alat Angkutan Tertentu Yang Tidak Dipungut Pajak Pertambahan Nilai. Kebijakan tersebut didasari oleh tuntutan dari Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Sarana Lepas Pantai Indonesia (Iperindo) yang menginginkan fasilitas pembebasan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) bagi industri kapal karena adanya PPN dalam setiap pembelian komponen membebani kinerja industri kapal dalam negeri. Hal ini dikarenakan biaya pembuatan kapal selama ini kurang efisien karena sebagian besar komponennya masih impor dari luar negeri (Jati, 2015).

Kebijakan tersebut merupakan upaya pemerintah untuk membebaskan Pajak PPN atas usaha galangan kapal. Kebijakan ini terutama ditujukan untuk memberikan kemudahan di bidang perpajakan, sehingga industri galangan kapal dapat mengimpor komponen yang diperlukan tanpa terkena PPN. Selain itu, penyerahan produk atau barang kena pajak juga diberikan kemudahan terbebas dari PPN. Menurut Menteri Keuangan Bambang P.S. Brodjonegoro dengan disediakannya fasilitas fiskal melalui pembebasan PPN maka diharapkan biaya produksi segala jenis kapal di Indonesia bisa ditekan dan membuat harga kapal buatan perusahaan dalam negeri bisa bersaing dengan kapal-kapal impor (Jati, 2015). Pembebasan pajak tersebut, meliputi kapal angkutan sungai, kapal angkutan danau dan kapal angkutan penyeberangan, kapal penangkapan ikan, kapal pandu, kapal tongkang dan suku cadangnya. Selain itu, juga pembebasan PPN atas alat keselamatan pelayaran dan alat keselamatan manusia yang diimpor atau diserahkan kepada dan digunakan oleh perusahaan pelayaran niaga nasional, perusahaan penangkapan ikan nasional, perusahaan penyelenggaraan jasa kepelabuhanan nasional dan perusahaan penyelenggara jasa angkutan sungai, danau dan penyeberangan nasional, sesuai dengan kegiatan usahanya (Antara News, 2015).

Melalui Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2015, diharapkan biaya pembangunan infrastruktur transportasi di Indonesia dapat ditekan. Infrastruktur transportasi yang belum memadai selama ini merupakan salah satu faktor mengapa rantai distribusi barang dan jasa di tanah air belum efisien. Hal ini menjadi disinsentif bagi para calon investor yang ingin menanamkan modalnya (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 2015).

Pada peraturan pemerintah tersebut pemerintah memberikan insentif untuk tidak memungut PPN pada beberapa jenis alat transportasi, terutama pada galangan kapal, kereta api, pesawat, beserta suku candang dan sebagainya. Adanya peraturan pemerintah tersebut akan membuat biaya produksi dari berbagai jenis kapal di Indonesia lebih efisien terutama untuk kapal tangkap ikan sampai kapal patroli Angkatan Laut (AL) (Lumanaw, 2015).

Peraturan Pemerintah tersebut dapat memungkinkan untuk menekan biaya produksi dari pembuatan kapal di Indonesia sehingga dapat lebih kompetitif dengan kapal-kapal impor. Biaya yang rendah tersebut akan mendorong industri galangan kapal untuk mempunyai teknologi yang canggih sehingga kapal yang dibuat dapat lebih bersaing dengan kapal impor.

Salah satu galangan kapal yang mempunyai teknologi terbesar dan tercanggih yang ada di Indonesia adalah PT Kayam Marine Shipyard (KMSH). Hal ini merupakan bentuk upaya pemerintah dalam memajukan industri maritim Indonesia. Galangan kapal tersebut menggunakan *Slipway System* yang handal dari Jepang dan menerapkan standard operasi kelas dunia. Selain itu galangan kapal tersebut juga menerapkan teknologi ramah lingkungan yang dapat dilihat dari pengopeasian robot hanya dengan menggunakan air sehingga tidak menghasilkan polusi dan debu. Dalangan kapal ini juga mampu megangkut dan menarik kapal dengan berat maksimal 2.000 ton dari laut menuju darat dengan waktu hanya dalam waktu tiga sampai empat jam (agromaritim, 2015).

Oleh karena itu dengan ditetapkan dan diimplementasikannya kebijakan dalam peniadaan PPN untuk alat transportasi utamanya untuk galangan kapal, maka diharapkan industri galangan kapal dalam negeri dapat meningkatkan produktivitasnya dan mampu menarik industri lain melalui teknologi yang lebih canggih, mengingat industri galangan kapal merupakan industri yang memiliki

nilai ekonomi tinggi dan mampu menciptakan lapangan kerja yang cukup besar. Namun sebagaimana sebuah kebijakan, maka antara perumusan dengan implementasinya terkadang memiliki perbedaan sehingga menimbulkan hasil dengan dampak pada teknologi galangan kapal yang beragam, yang terkadang tidak sesuai dengan rencana dan harapan. Berdasarkan hal tersebut, maka peneliti tertarik untuk melakukan kajian atas dampak yang ditimbulkan dari penerapan kebijakan terkait dengan minat untuk menjalankan bisnis industri perkapalan dengan adanya kebijakan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2015 terhadap industri galangan kapal di Indonesia.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan yang telah dipaparkan pada latar belakang masalah penelitian ini, maka rumusan masalah yang diajukan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana dampak penerapan Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia?
2. Faktor – faktor apa saja yang mempengaruhi niat untuk mengembangkan bisnis perkapalan dengan adanya penerapan Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia?

1.3 Tujuan Penelitian

Mengacu pada rumusan masalah di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dari pelaksanaan penelitian ini antara lain:

1. Menganalisis mengenai dampak penerapan Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia.
2. Menganalisis dan mendapatkan faktor-faktor yang mempengaruhi niat untuk mengembangkan bisnis perkapalan dengan adanya penerapan Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu penelitian yang memperkaya kajian atas dampak penerapan kebijakan secara umum, terutama dalam kaitannya dengan industri perkapalan yang sejauh pengetahuan peneliti masih jarang dilakukan. Selain hal tersebut, diharapkan temuan yang didapatkan dari penelitian ini dapat menjadi masukan yang berguna bagi pihak perumus dan pelaksana kebijakan terkait untuk melakukan evaluasi kebijakan dan menemukan titik-titik yang menjadi celah kekurangan sebagai dasar perbaikan atas kebijakan tersebut.

Halamam ini sengaja Dikosongkan

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian ini dilaksanakan dengan mengacu pada temuan dari beberapa penelitian terdahulu yang juga mengkaji dampak penerapan kebijakan peraturan pemerintah. Meskipun tidak terdapat kesamaan secara menyeluruh, namun dari hasil penelitian terdahulu tersebut dapat diambil poin-poin penting yang dapat dikembangkan atau dijadikan pelengkap dari penelitian ini. Penelitian terdahulu yang memiliki relevansi dan dijadikan acuan dari pelaksanaan penelitian ini antara lain adalah:

1. Hakim & Nangoi (2015), melakukan penelitian untuk mengkaji dampak penerapan PP. No. 46 Tahun 2013 tentang pajak penghasilan UMKM terhadap tingkat pertumbuhan wajib pajak dan penerimaan PPH pasal 4 ayat (2). Objek yang digunakan dalam penelitian ini adalah KPP Pratama di Manado dan teknik analisis yang digunakan adalah analisa deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan dari PP. No. 46 Tahun 2013 menghasilkan dampak berupa penurunan wajib pajak sebesar 0,23% dan penerimaan PPH UMKM yang berada dalam kriteria sangat kurang.
2. Widiyani (2015), meneliti dampak dari kebijakan jaminan pendidikan daerah terhadap pemerataan jenjang menengah. Objek penelitian ini terdiri dari SMA di wilayah Yogyakarta dan teknik analisis yang digunakan adalah kualitatif. Temuan penelitian menunjukkan bahwa dengan diterapkannya kebijakan jaminan pendidikan daerah menyebabkan tingkat pemerataan pendidikan jenjang menengah di Yogyakarta semakin meningkat dibandingkan sebelumnya.
3. Ahmad & Rosalina (2011), mengkaji pengaruh dari kebijakan desentralisasi fiskal terhadap *outcomes* bidang kesehatan di kabupaten/kota. Objek penelitian terdiri dari instansi pemerintah di Sumatera Barat dan teknik analisis yang digunakan adalah uji t berpasangan. Temuan penelitian menunjukkan bahwa terdapat perubahan antara sebelum dan sesudah

penerapan kebijakan fiskal pada *outcomes* bidang kesehatan yang terdiri dari porsi realisasi belanja di APBD kota/kabupaten di Sumatera Barat.

2.2 Kajian teori

2.2.1 Kebijakan Publik

Pemahaman mengenai konsep kebijakan publik tidak dapat dilepaskan dari keterkaitan peran utama pemerintah dalam sebuah wilayah sebagai pihak yang mengarahkan rakyat yang berada dalam lingkup tanggung jawabnya untuk dapat memiliki keunggulan pribadi, sehingga bisa menjadi rakyat yang kuat dan memiliki kualitas tinggi dalam membentuk tatanan masyarakat yang semakin maju dan berkembang dengan pesat. Peran pemerintah tersebut dilaksanakan melalui perumusan, pelaksanaan dan evaluasi kebijakan publik (Nugroho, 2006:22).

Nugroho (2006:23) dan Triana (2011:17) merangkum beberapa definisi dari kebijakan publik menurut para ahli sebagai berikut:

1. Thomas R. Dye (1995) mengemukakan bahwa “*public policy is what government do, why they do it, and what difference it makes*”, yang artinya, kebijakan publik merupakan apa yang dilakukan pemerintah, alasan yang mendasarinya, dan perbedaan apa yang diakibatkannya. Definisi ini menekankan pemahaman mengenai kebijakan publik secara sederhana pada pihak pemerintah sebagai perumus kebijakan publik, bagaimana pemerintah menjalankannya, dan dampak yang ditimbulkan dari adanya kebijakan tersebut.
2. Harold Laswell dan Abraham Kaplan (1970) mengemukakan bahwa “*public policy is a projected program of goals, values, and practices*”, yang artinya, kebijakan publik merupakan sebuah program yang dirumuskan berdasarkan pada aspek sasaran, nilai, dan pelaksanaannya. Definisi ini menjelaskan bahwa sebuah kebijakan publik yang dirumuskan pemerintah harus memenuhi aspek-aspek penting yang terkait, yaitu aspek sasaran yang harus jelas dan tepat, aspek nilai yang dihadirkan dari pelaksanaan kebijakan tersebut, dan bagaimana pemerintah menerapkan kebijakan publik yang

dirumuskan, terkait pihak-pihak yang terlibat di dalamnya maupun prosedur yang paling tepat untuk menerapkannya.

3. David Easton (1965) menjelaskan bahwa “*public policy is the impact of government activity*”, yang artinya, kebijakan publik dipahami berdasarkan sisi dampak dari kegiatan yang dilakukan pemerintah. Definisi ini mengambil perspektif pemahaman atas kebijakan publik hanya berdasarkan dari dampak yang dirasakan atas keputusan dan kegiatan yang dilaksanakan oleh pemerintah.
4. James Anderson (2000) menyatakan bahwa “*public policy is a relative stable, purposive course of action followed by an actor or a set of actors in dealing with a problem or matter of concern*”, yang artinya, kebijakan publik merupakan sebuah tindakan yang dilakukan berdasarkan tujuan tertentu, yang dilaksanakan secara stabil dan melibatkan satu pihak atau sekumpulan pihak yang berkontribusi dalam proses penyelesaian masalah tertentu. Definisi ini mengemukakan pemahaman yang cukup mendalam terkait kebijakan publik sebagai tindakan pemerintah yang dirumuskan secara matang untuk kemudian diterapkan melalui aparat-aparatnya demi menyelesaikan permasalahan yang sedang dihadapi dan memerlukan solusi dengan segera.
5. Robert Steward (2000) menyatakan bahwa “*public policy is a process or a series of pattern of governmental activities or decisions that are design to remedy some public problem, either real or imagined*”, yang artinya, kebijakan publik merupakan sebuah proses atau serangkaian pola dari tindakan dan keputusan pemerintah yang dirumuskan untuk mengkaji permasalahan publik yang ada, baik yang sudah terjadi maupun yang masih dalam bentuk perkiraan (hal yang belum terjadi). Kebijakan publik dalam sudut pandang ini mencakup kebijakan yang dirumuskan dan diterapkan untuk mengatasi permasalahan yang ada maupun yang masih belum ada, dimana hal ini menekankan fungsi kebijakan publik yang tidak hanya sebagai sebuah solusi namun sebagai tindakan antisipatif.
6. Steven A. Peterson (2003) menjelaskan bahwa “*public policy is goverment action to address some problem*”, yang artinya, kebijakan publik merupakan

tindakan yang dilakukan pemerintah untuk dapat mengatasi suatu permasalahan. Definisi ini secara sederhana menekankan peran pemerintah sebagai perumus dan pelaksana kebijakan publik untuk mengatasi permasalahan yang ada.

7. B. G. Peters (1993) menyatakan bahwa “*public policy is the sum of government activities, wether acting directly or through agents, as it has an influence on the lives of citizens*”, yang artinya, kebijakan publik mencakup kumpulan berbagai aktivitas yang dilakukan pemerintah, baik yang secara langsung dilakukan maupun melalui aparat-aparat pemerintah, yang memiliki pengaruh terhadap kehidupan masyarakatnya. Definisi ini mencakup konsep kebijakan publik terutama berkaitan dengan pelaksanaannya yang melibatkan pemerintah beserta aparatnya untuk mengatur kehidupan masyarakat.

Berdasarkan berbagai definisi di atas, dapat dirangkum dan dirumuskan definisi yang mewakili keseluruhan definsi para ahli tersebut, bahwa kebijakan publik adalah segala sesuatu, yang meliputi berbagai jenis aturan yang mengatur kehidupan masyarakat, baik dalam hal hubungan antar warga maupun hubungan antara warga dan pemerintah, yang dirumuskan, diputuskan untuk dilaksanakan beserta evaluasi yang menyertainya, atau diputuskan untuk tidak dilaksanakan oleh pemerintah beserta aparat-aparatnya. Berdasarkan kesimpulan tersebut, dapat diambil 4 poin penting yang harus dipahami untuk mengetahui makna sebenarnya dari kebijakan publik, yaitu:

1. Kebijakan publik dirumuskan berdasarkan tujuan dan maksud tertentu yang hendak dicapai.
2. Kebijakan publik pada awalnya hanya berbentuk ketetapan terkait tindakan yang diputuskan dan akan dilakukan oleh pemerintah.
3. Kebijakan publik tidak sebatas hanya berbentuk ketetapan, namun harus direalisasikan dalam bentuk tindakan nyata oleh pemerintah.
4. Kebijakan publik harus mengedepankan kepentingan masyarakat.

Berdasarkan berbagai definisi di atas dapat juga ditarik aspek-aspek penting dalam kebijakan publik sebagaimana yang dikemukakan oleh Triana (2011:20) sebagai berikut:

1. *Goals*: aspek sasaran atau tujuan akhir dari kebijakan publik.
2. *Plans*: rencana-rencana yang tertuang dalam bentuk proposal perumusan kebijakan publik yang menentukan jenis-jenis instrumen terkait yang diperlukan.
3. *Programs*: program-program tertentu yang menjadi alat pelaksanaan kebijakan publik.
4. *Decisions*: keputusan untuk menentukan penggunaan rencana, alat, atau pelaksanaan dari kebijakan publik.
5. *Effects*: dampak dari pelaksanaan kebijakan yang menjadi indikator pengukuran ketercapaian tujuan kebijakan publik.

2.2.2 Bentuk Kebijakan Publik

Kebijakan publik meliputi berbagai bentuk peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah, mulai pemerintah pusat hingga ke pemerintah daerah, yang bertujuan untuk mengatur tata hidup masyarakat melalui solusi-solusi atas permasalahan yang muncul. James Andersin (1970) dalam Hidayat *et.al.* (2014) menyebutkan empat jenis kebijakan yang terdiri dari:

1. Kebijakan Substansif dan Prosedural (*Substantive and Procedural Policies*).
 - a. Kebijakan Substansif, merupakan kebijakan yang diputuskan berdasarkan konteks permasalahan yang muncul dan perlu diatasi dengan segera. Contoh kebijakan jenis ini adalah kebijakan pendidikan dan kebijakan ekonomi.
 - b. Kebijakan Prosedural, merupakan kebijakan yang ditinjau dari perumus kebijakan yang terdiri dari berbagai kalangan.
2. Kebijakan Distributif, Redistributif, dan Regulasi (*Distributive, Redistributive, and Regulatory Policies*).

- a. Kebijakan Distributif, merupakan kebijakan yang mengatur masalah layanan yang layak diterima oleh individual atau kelompok.
 - b. Kebijakan Redistributif, merupakan kebijakan yang mengatur mengenai alih kekayaan, kepemilikan atau hak.
 - c. Kebijakan Regulasi, merupakan kebijakan yang mengatur batasan-batasan atas boleh atau tidaknya suatu tindakan atau perbuatan dilakukan.
3. Kebijakan Material (*Material Policy*), merupakan kebijakan mengenai penyediaan atau pemberian sumber material yang dibutuhkan.
 4. Kebijakan Barang Publik dan Barang Swasta (*Public Goods and Private Goods Policies*).
 - a. Kebijakan Barang Publik, merupakan kebijakan tentang penyediaan barang atau layanan dari pemerintah untuk rakyat.
 - b. Kebijakan Barang Swasta, merupakan kebijakan tentang penyediaan barang atau layanan oleh pihak swasta untuk konsumen berdasarkan perjanjian pembayaran yang disepakati.

Berdasarkan lingkungannya, kebijakan publik dapat dikategorikan sebagai berikut (Nugroho, 2006:31):

1. Kebijakan publik dengan ruang lingkup umum (*makro*) sekaligus merupakan kebijakan publik yang paling mendasar. Kebijakan jenis ini dapat terdiri dari 5 jenis peraturan di bawah ini:
 - a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
 - b. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang.
 - c. Peraturan Pemerintah.
 - d. Peraturan Presiden.
 - e. Peraturan Daerah.
2. Kebijakan publik dengan ruang lingkup menengah (*meso*) sekaligus merupakan kebijakan yang berfungsi sebagai penjelas pelaksanaan. Kebijakan ini dapat berupa Surat Edaran Menteri, Peraturan Menteri, Peraturan Gubernur, Peraturan Wali Kota, dan Peraturan Bupati, serta Surat Keputusan Bersama oleh antar Menteri, Gubernur, Bupati dan Wali kota.

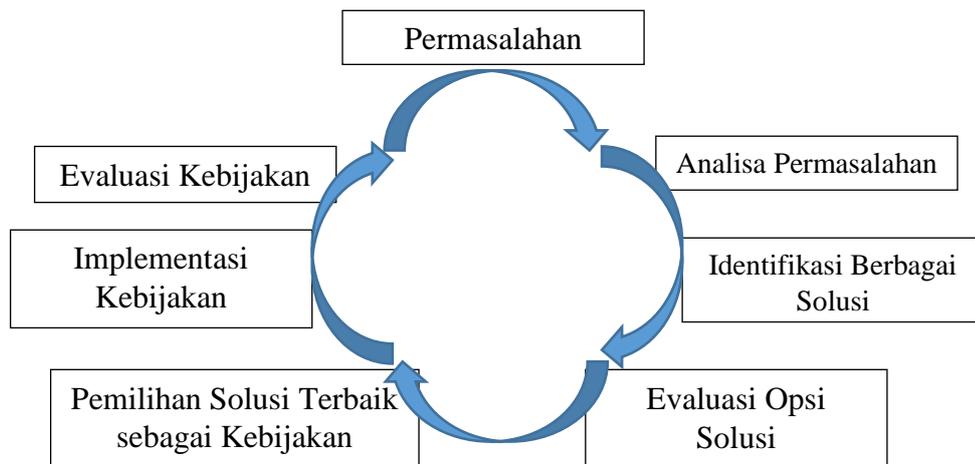
3. Kebijakan publik dengan ruang lingkup kecil (*mikro*) sekaligus sebagai perinci dari implemtasi kebijakan dengan ruang lingkup di atasnya. Kebijakan ini dapat berupa peraturan yang ditetapkan oleh aparat pemerintah di bawah kendali Menteri, Gubernur, Bupati dan Wali Kota.

2.2.3 Proses Kebijakan Publik

Kebijakan publik dapat dikatakan sebagai sebuah proses yang membentuk siklus berkesinambungan antara satu tahapan dengan tahapan selanjutnya, yang didasari oleh tujuan untuk menciptakan tatanan masyarakat yang lebih baik melalui pemecahan masalah dan penanganan atas berbagai aspek penting yang memberikan pengaruh besar terhadap kehidupan masyarakat. Triana (2011:23) menyebutkan tahapan umum dari proses kebijakan publik sebagai berikut:

1. Identifikasi atas permasalahan atau fenomena yang membutuhkan campur tangan pemerintah untuk dapat mengatasinya.
2. Analisa atas permasalahan yang ditemukan berdasarkan tahapan pertama di atas, yang dilakukan dengan merunut akar penyebab munculnya masalah.
3. Merumuskan berbagai solusi atau jalan yang paling tepat yang harus ditempuh untuk dapat mengatasi permasalahan yang muncul.
4. Membandingkan berbagai solusi yang dapat ditemukan berdasarkan dampak yang mungkin akan dihasilkan.
5. Memutuskan solusi yang paling tepat berdasarkan perbandingan pada tahapan empat di atas untuk menjadi sebuah kebijakan publik.
6. Kebijakan publik yang telah diputuskan tersebut selanjutnya diimplementasikan melalui program-program pemerintah untuk membantu menangani berbagai permasalahan atau fenomena yang dihadapi masyarakat.
7. Dampak yang ditimbulkan dari implementasi, baik dampak utama maupun dampak sampingan, akan digunakan sebagai dasar evaluasi dari kebijakan publik untuk merumuskan kebijakan lanjutan yang lebih baik dan lebih bisa memberikan dampak positif kepada masyarakat.

Proses kebijakan publik di atas dapat digambarkan sebagai berikut:

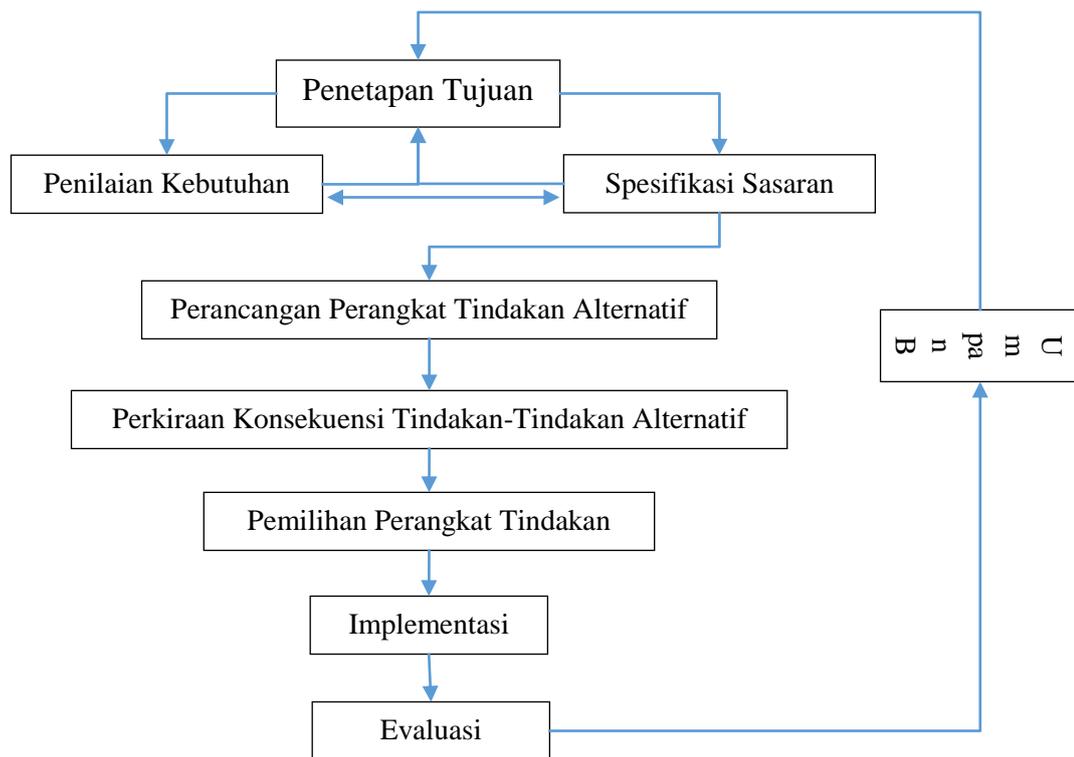


Gambar 2.1 Proses Kebijakan Publik (Triana, 2010:25)

Proses kebijakan publik di atas dapat lebih dispesifikan tiap-tiap langkahnya menjadi 9 pokok tahapan proses kebijakan publik sebagai berikut (Meyer & Greenwood, 1984 dalam Triana, 2010:25):

1. Penentuan tujuan kebijakan publik.
2. Analisa atas kebutuhan.
3. Identifikasi dan spesifikasi sasaran yang ingin dicapai oleh kebijakan publik.
4. Perancangan solusi alternatif sebagai antisipasi atas kebijakan publik yang dipilih.
5. Estimasi dampak atas penggunaan solusi alternatif yang mendampingi kebijakan yang dipilih.
6. Penentuan alat pelaksana kebijakan publik.
7. Penerapan kebijakan publik.
8. Evaluasi pencapaian kebijakan publik.
9. Perbaikan kebijakan publik, yang meliputi perbaikan pada sasaran yang ingin dicapai, tujuan kebijakan, dan alat pelaksana kebijakan, dengan mengacu pada respon atas fakta dari dampak yang dihasilkan kebijakan publik (umpan balik).

Berbagai tahapan dalam proses kebijakan publik di atas dapat digambarkan dalam bagan sebagai berikut:



Gambar 2.2 Proses Kebijakan Publik (Meyer & Greenwood, 1984, dalam Triana 2010:25)

Tahapan dalam proses kebijakan publik di atas merupakan tahapan secara umum, dimana dalam tiap tahapan tersebut memiliki pembentuk masing-masing berupa perencanaan, perumusan dan penentuan berdasarkan pemikiran dan pertimbangan rasional untuk memunculkan langkah terbaik dalam tahapan proses kebijakan publik. Berdasarkan hal tersebut, maka sebuah kebijakan yang telah diputuskan dan dilaksanakan merupakan sebuah hal yang telah mengalami berbagai proses pemikiran dan analisis yang mendalam oleh pihak-pihak yang memiliki kompetensi dan kewenangan terkait. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan publik yang diterapkan seharusnya memiliki kemungkinan untuk berhasil mencapai tujuan dan sasaran yang cukup tinggi, namun pada praktiknya, berbagai hal yang terdapat dalam perumusan dan perancangan kebijakan publik merupakan hal yang sangat berbeda dengan praktik nyata implementasi kebijakan publik. Implementasi kebijakan publik merupakan proses yang rumit karena melibatkan berbagai pihak dan faktor yang saling bersinggungan dan berubah seiring dengan pelaksanaan kebijakan publik tersebut (Triana, 2010:29).

2.2.4 Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan publik disebut sebagai tahapan dalam proses kebijakan publik yang memegang peran sangat penting dalam mencapai keberhasilan kebijakan publik. Meskipun sebuah kebijakan telah ditetapkan berdasarkan perumusan matang dan pengambilan keputusan oleh pihak yang memiliki kompetensi terkait, namun apabila tidak dilanjutkan dengan implementasi yang baik maka tidak akan dapat mencapai target dan tujuan dari kebijakan tersebut (Akib, 2010; Arsyad, 2006; Darmawi, 2013; Hidayat *et.al.*, 2014).

Menurut Grindle (1980) dalam Akib (2010), implementasi kebijakan diartikan sebagai sebuah proses yang melibatkan tindakan administratif secara terstruktur, yang dilaksanakan apabila telah dilakukan perumusan yang mendetil, baik terkait tujuan serta sasaran dari implementasi, alat implementasi, serta fasilitas yang diperlukan untuk implementasi. Melengkapi definisi tersebut, Arsyad (2006) menyatakan bahwa implementasi kebijakan publik adalah proses yang dilakukan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan oleh perumus kebijakan, yang dilaksanakan dengan melibatkan berbagai komponen implementasi yang meliputi sumber daya manusia, sumber daya finansial, dan infrastruktur penunjang, berdasarkan prosedur dan ketentuan pelaksanaan yang harus dipahami oleh semua pelaksananya.

Van Meter dan Van Horn (dalam Darmawi, 2013) memberikan penjelasan mengenai implementasi kebijakan secara lengkap, bahwa:

“Implementasi kebijakan mencakup tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu (atau kelompok) pemerintah maupun swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan-keputusan kebijakan sebelumnya. Tindakan-tindakan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan-keputusan menjadi tindakan-tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam rangka melanjutkan usaha-usaha untuk mencapai perubahan-perubahan besar dan kecil yang ditetapkan oleh keputusan-keputusan kebijakan. Dengan demikian, tahap implementasi terjadi hanya setelah undang-

undang ditetapkan dan dana disediakan untuk membiayai implementasi tersebut”

Menurut Edward III (dalam Arsyad, 2006), implementasi kebijakan merupakan salah satu tahapan dalam proses kebijakan publik yang berada di antara tahapan perumusan kebijakan dan dampak yang ditimbulkan dari pelaksanaan kebijakan. Implementasi merupakan sebuah proses yang terdiri dari perencanaan metode pelaksanaan, penentuan sumber daya pendukung, baik sumber daya manusia maupun sumber daya finansial, serta pengorganisasian keseluruhan komponen implementasi tersebut.

Berdasarkan beberapa definisi yang dikemukakan di atas, dapat ditarik poin-poin utama yang menjelaskan mengenai implementasi kebijakan publik, antara lain:

1. Implementasi kebijakan dapat dilakukan oleh individu maupun kelompok dari kalangan pemerintah atau swasta yang ditetapkan sebagai pelaksana kebijakan.
2. Dalam implementasi kebijakan terdapat berbagai kegiatan yang bertujuan untuk mengubah ketetapan yang masih berbentuk dokumenter menjadi tindakan operasional dalam periode waktu tertentu.
3. Implementasi bertujuan untuk menciptakan perubahan sesuai tujuan kebijakan yang ditetapkan oleh perumus kebijakan.
4. Implementasi dapat terlaksana setelah terdapat kejelasan atas pelaksana berikut faktor pendukungnya.

Implementasi kebijakan dapat terlaksana dengan baik apabila terdapat pemahaman atas empat poin pokok di atas, terutama oleh pelaksana implementasi, mengingat pelaksana memegang peran utama karena posisinya sebagai pihak yang mengubah konsep kebijakan yang masih berupa dokumen tertulis menjadi tindakan nyata untuk disampaikan kepada sasaran implementasi secara langsung. Lebih lanjut, Jones (1986) dalam Arsyad (2006) menyebutkan tiga kegiatan utama yang mendukung tercapainya implementasi kebijakan yang efektif, antara lain:

1. Interpretasi.

Implementasi kebijakan dapat berjalan dengan efektif apabila terdapat kesesuaian antara kebijakan yang masih berbentuk ketetapan tertulis dengan

kebijakan yang berbentuk rencana operasional, dimana untuk mencapai kesesuaian tersebut dibutuhkan interpretasi yang akurat dan mendalam, sehingga pada akhirnya implementasi dapat berjalan sesuai tujuan dan terlaksana dengan efektif.

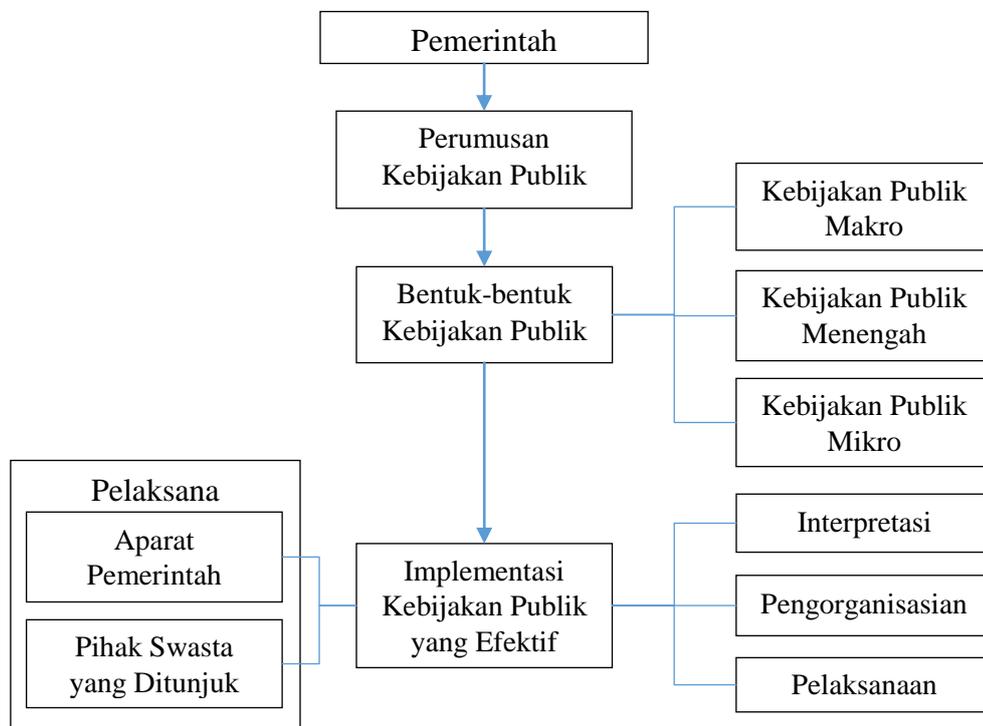
2. Pengorganisasian.

Kegiatan pengorganisasian diperlukan untuk menentukan pihak-pihak yang terlibat dalam proses implementasi beserta teknik atau cara-cara yang akan digunakan untuk implementasi tersebut.

3. Pelaksanaan.

Kegiatan pelaksanaan merupakan kegiatan utama dari implementasi, yang dapat dilaksanakan setelah terbentuk program operasional dan telah ditentukan pihak pelaksana dan metode pelaksanaan yang paling tepat.

Secara keseluruhan, dengan menggabungkan berbagai penjelasan terkait proses untuk dapat mencapai implementasi kebijakan publik yang efektif dapat digambarkan dalam bagan sebagai berikut:



Gambar 2.3 Implementasi Kebijakan Publik yang Efektif (Diadaptasi dari Akib, 2010; Arsyad, 2006; Darmawi, 2013; Hidayat *et.al.*, 2014; Triana, 2010)

Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, bahwa implementasi merupakan proses yang sangat rumit karena dalam praktiknya melibatkan sumber daya yang saling bersinggungan dan saling dapat mempengaruhi dan berubah sejalan dengan pergerakan proses implementasi. Hal ini menyebabkan kebijakan yang telah dirumuskan dengan baik dan telah ditentukan pelaksana beserta faktor pendukungnya terkadang tidak dapat mencapai sasaran kebijakan dengan tepat dan efektif. Oleh karena itu, diperlukan pengukuran atas implementasi kebijakan publik untuk bisa mengetahui secara spesifik terkait kesesuaian antara kebijakan dan hasil yang dicapai.

Ripley (1985) dalam Arsyad (2006) mengemukakan tiga indikator utama untuk mengukur pencapaian implementasi kebijakan, yaitu:

1. Tingkat kepatuhan pelaksana implementasi sesuai fungsi dan posisinya yang diatur dalam undang-undang.
2. Kelancaran tahapan-tahapan implementasi tanpa menemui kendala atau permasalahan yang berarti.
3. Dampak positif yang dihasilkan dari berbagai program dan kegiatan implementasi.

Indikator yang disebutkan Ripley di atas merupakan indikator yang bersifat sangat umum, dalam arti, untuk dapat digunakan secara nyata untuk mengukur implementasi kebijakan masih diperlukan operasionalisasi yang lebih detail. Berdasarkan hal tersebut, George Edward III (dalam Januarti & Rodiyah, 2014; Hidayat *et.al.*, 2014; Darmawi, 2013; Arsyad, 2006; Akib, 2010; Sukowati *et.al.*, 2013; Syahrudin, 2010) merumuskan pendekatan pengukuran kebijakan publik berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhinya, antara lain faktor komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

1. Komunikasi

Komunikasi merupakan faktor penting yang mempengaruhi implementasi kebijakan terkait proses penyampaian informasi dari perumus kebijakan kepada pelaksana kebijakan. Komunikasi dapat berjalan dengan lancar apabila memenuhi tiga indikator sebagai berikut:

- a. Efektivitas penyampaian informasi.
- b. Pemahaman informasi.

c. Konsistensi informasi.

2. Sumber Daya

Faktor sumber daya berkaitan dengan pihak-pihak dan sarana pendukung implementasi kebijakan. Faktor sumber daya dapat diukur berdasarkan tiga pengukuran sebagai berikut:

- a. Keahlian dan kemampuan sumber daya manusia sebagai pelaksana kebijakan.
- b. Kecukupan dana untuk membiayai proses implementasi kebijakan.
- c. Terpenuhinya sarana yang mendukung pelaksanaan implementasi kebijakan.

3. Disposisi

Disposisi menunjukkan sikap dari sumber daya manusia pelaksana kebijakan, yang dapat diukur dengan dua indikator sebagai berikut:

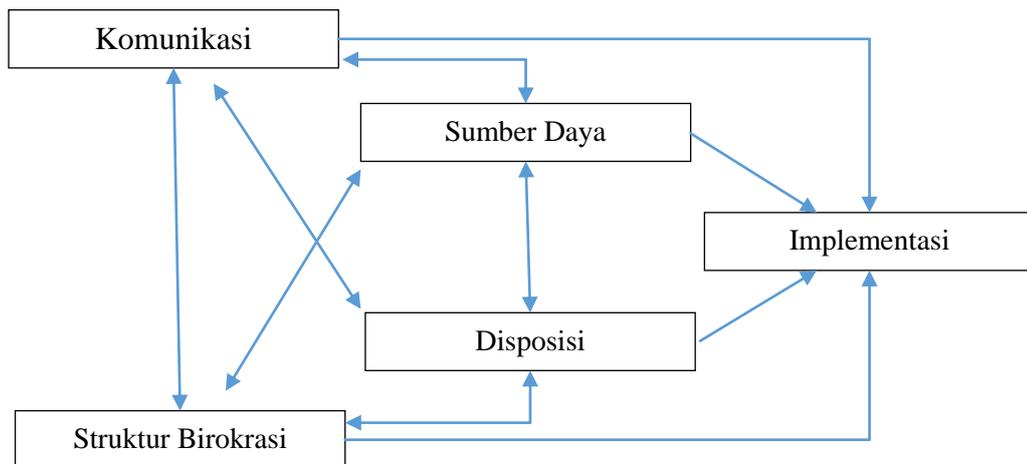
- a. Kesungguhan yang ditunjukkan para pelaksana.
- b. Keterhubungan antar unit pelaksana.

4. Struktur Birokrasi.

Struktur birokrasi merujuk pada hubungan dan koordinasi antara perumus kebijakan dan pelaksananya. Struktur birokrasi diukur dengan tiga indikator sebagai berikut:

- a. Kerjasama yang terjalin antara pelaksana dengan unit pendukung implementasi yang lain.
- b. Kewenangan yang dimiliki oleh pelaksana.
- c. Sistem pengawasan pelaksanaan.

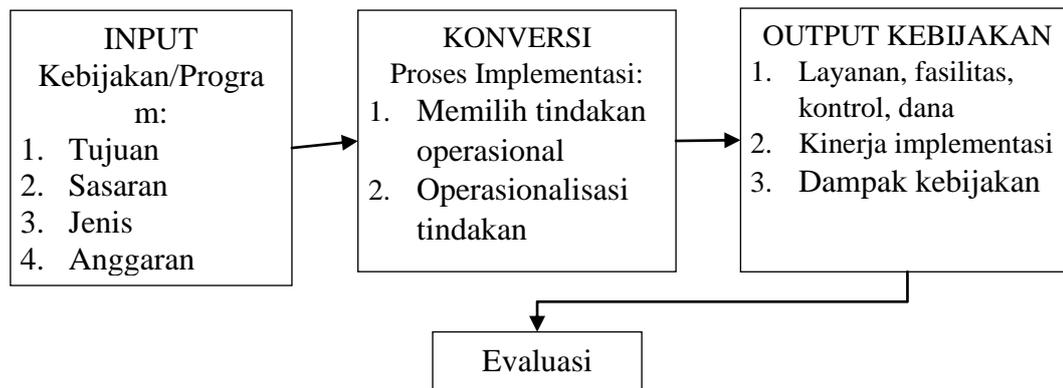
Model implementasi kebijakan George Edward III dengan empat faktor yang mempengaruhinya dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2.4 Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan (George Edward III dalam Hidayat *et.al.*, 2014; Darmawi, 2013; Arsyad, 2006; Akib, 2010; Sukowati *et.al.*, 2013; Syahrudin, 2010)

Keempat faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan yang dikemukakan George Edward III di atas dapat menjadi fokus analisa atas implementasi kebijakan, karena pada praktiknya, implementasi adalah sebuah proses perubahan kebijakan dalam bentuk dokumenter dan program menjadi kebijakan yang dioperasionalkan dalam bentuk layanan atau fasilitas tertentu beserta dampak yang menyertainya, yang tidak dapat terlepas dari keempat faktor tersebut. Penejelasan ini sekaligus menunjukkan fungsi utama dari implementasi, yaitu sebagai alat transformasi dengan input berupa ketetapan kebijakan dan menghasilkan output berupa kebijakan yang telah dioperasionalkan (Triana, 2010:52).

Fungsi transformasi tersebut merupakan hal yang bersifat tetap meskipun kebijakan yang diimplementasikan dan hasil yang didapatkan memiliki perbedaan dalam hal dampak utama maupun dampak sampingan menyertai. Implementasi merupakan bentuk nyata dari intervensi pemerintah atas berbagai permasalahan yang perlu diselesaikan dengan penetapan kebijakan publik. Fungsi transformasi dari implementasi kebijakan publik ini dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2.5 Implementasi Sebagai Sistem Transformasi (Triana, 2010:52)

2.2.5 Evaluasi Kebijakan Publik

Sebuah kebijakan yang diimplementasikan tidak dapat diketahui pencapaiannya apabila tidak dilakukan evaluasi setelah implementasi tersebut selesai. Evaluasi kebijakan dilakukan untuk mengetahui kesesuaian antara hasil yang didapatkan dengan tujuan kebijakan, yang dijadikan dasar untuk menilai apakah kebijakan yang diimplementasikan mencapai keberhasilan atau kegagalan, untuk selanjutnya perlu dilakukan perbaikan atau penghentian kebijakan dan diganti kebijakan lain yang lebih tepat (Triana, 2010:249; Anggraeni *et.al.*, 2013).

Secara lebih rinci, tujuan dari pelaksanaan evaluasi kebijakan antara lain adalah (Triana, 2010:265):

1. Mengetahui dampak dari pelaksanaan kebijakan terhadap perubahan dalam kehidupan masyarakat, yang dilakukan dengan membandingkan kondisi sebelum dan sesudah kebijakan diimplementasikan. Untuk mencapai tujuan ini diperlukan metode pengukuran atas dampak dan indikator yang digunakan untuk membandingkan kondisi pra dan paska implementasi.
2. Mengetahui kinerja implementasi dengan cara menilai kesesuaian antara perencanaan dan hasil yang didapat dari implementasi kebijakan.
3. Mendapatkan informasi penting sebagai acuan perbaikan kebijakan.
4. Dasar pemberian rekomendasi kepada pihak yang berwenang mengambil keputusan dalam menentukan program-program lanjutan.

5. Untuk memenuhi tanggung jawab terhadap masyarakat dalam penanganan permasalahan publik demi membentuk akuntabilitas pemerintah di mata masyarakat.

Berdasarkan pelaksanaannya, evaluasi kebijakan publik dapat dibagi menjadi tiga jenis evaluasi, yaitu (Triana, 2010:269):

1. Evaluasi Proses, merupakan evaluasi yang dilakukan sebuah kebijakan masih dalam tahap perumusan dan atau belum diimplementasikan. Evaluasi proses dapat digolongkan menjadi evaluasi atas desain kebijakan dan evaluasi atas legitimasi kebijakan.
2. Evaluasi Formatif, merupakan evaluasi yang dilakukan pada saat sebuah kebijakan sedang diimplementasikan. Evaluasi jenis ini dilakukan sebagai bentuk kontrol atas proses implementasi untuk dapat menemukan kendala-kendala implementasi dan upaya-upaya atau faktor-faktor apa yang dapat digunakan untuk meningkatkan keberhasilan proses implementasi.
3. Evaluasi Sumatif, merupakan evaluasi yang dilakukan ketika sebuah kebijakan telah selesai diimplementasikan dan telah menghasilkan dampak. Evaluasi jenis ini dilakukan untuk mengetahui efektivitas kebijakan dalam menyebabkan perubahan atau mengatasi permasalahan yang ada, yang dilakukan dengan cara membandingkan keadaan sebelum dan sesudah adanya implementasi kebijakan.

2.2.6 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2015

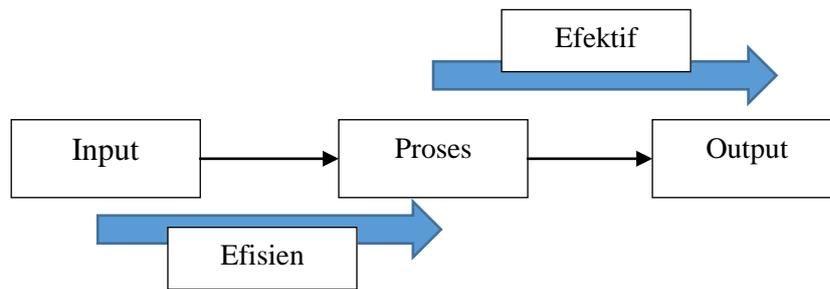
Indonesia merupakan negara maritim dengan wilayah yang sebagian besar terdiri dari laut seluas kurang lebih 3,2 juta km². Oleh karena itu, merupakan hal yang wajar apabila untuk mendukung perkembangan dan kemajuan bangsa perlu dilakukan eksplorasi dan pemanfaatan potensi bahari yang dimiliki Indonesia melalui penetapan kebijakan yang mengarah pada hal tersebut. Dengan mengacu pada potensi kelautan Indonesia beserta pertimbangan lainnya yang telah dikaji dengan matang, maka Pemerintah Indonesia menetapkan dan melaksanakan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2015 tentang Impor

Dan Penyerahan Alat Angkutan Tertentu Dan Penyerahan Jasa Kena Pajak Terkait Alat Angkutan Tertentu Yang Tidak Dipungut Pajak Pertambahan Nilai.

Peraturan ini merupakan salah satu peraturan yang ditetapkan dalam kebijakan ekonomi yang diluncurkan Pemerintah Indonesia pada tahun 2015, yang berorientasi pada pemberian kemudahan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) untuk mendorong kemajuan dan perkembangan angkutan nasional dalam berbagai sektor, baik darat, udara, dan laut. Kebijakan ini juga ditetapkan untuk memberikan insentif bagi industri terkait untuk dapat meningkatkan daya saing yang dimiliki, dimana tanpa adanya PPN maka biaya impor bahan baku serta biaya produksi secara keseluruhan akan turun, sehingga harga jual produk dalam negeri bisa bersaing dengan produk asing dan pada akhirnya akan mampu meningkatkan produktivitas industri penyedia jasa dalam negeri. Berkaitan dengan lingkup penelitian ini, maka jenis industri yang menjadi fokus penelitian adalah industri perkapalan yang menjadi penyedia kapal atau angkutan laut jenis lain.

2.2.7 Produktivitas Industri Perkapalan

Produktivitas diartikan sebagai perbandingan antara hasil yang didapatkan dengan sumber daya yang digunakan untuk mendapatkan hasil tersebut. Produktivitas merupakan gabungan antara efektivitas dan efisiensi proses yang ditempuh hingga menghasilkan keluaran dengan nilai melebihi inputan. Berdasarkan hal tersebut, maka produktivitas dapat ditinjau dari sisi input dan output proses, bahwa sebuah perusahaan dikatakan memiliki produktivitas tinggi apabila mampu memanfaatkan inputan yang dimiliki secara efisien dan memprosesnya dengan cara yang efektif untuk menghasilkan output yang bernilai tinggi (Fithri & Sari, 2015).

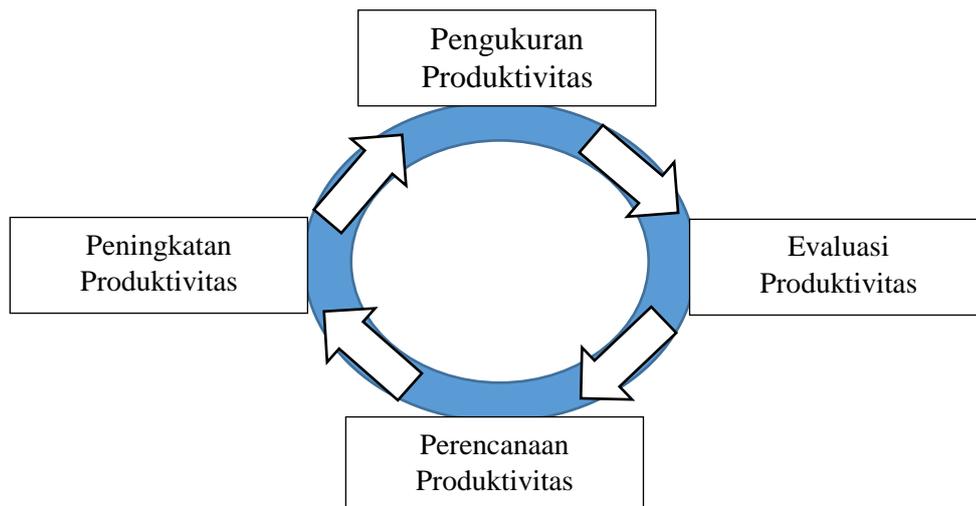


Gambar 2.6 Komponen Produktivitas (Fithri & Sari, 2015)

Apabila dimodelkan dalam bentuk persamaan, maka produktivitas merupakan perbandingan antara jumlah total output yang dihasilkan dengan jumlah total input yang digunakan (Fithri & Sari, 2015).

$$\text{Produktivitas} = \frac{\text{Jumlah Total Output}}{\text{Jumlah Total Input}}$$

Produktivitas merupakan salah satu orientasi utama dari semua jenis industri untuk selalu ditingkatkan. Peningkatan produktivitas secara terus menerus membentuk sebuah siklus yang dibagi menjadi empat bagian utama, yaitu pengukuran produktivitas (*measurement*), evaluasi produktivitas (*evaluation*), perencanaan produktivitas (*planning*), dan peningkatan produktivitas (*improvement*) (Fithri & Sari, 2015).



Gambar 2.7 Siklus Produktivitas (Fithri & Sari, 2015)

Produktivitas yang berkelanjutan sebagaimana ditampilkan pada siklus di atas dapat dicapai apabila tiap-tiap bagian terlaksana dengan baik dan mampu memberikan manfaat terhadap perencanaan produktivitas sebagai dasar dari adanya peningkatan produktivitas. Peningkatan produktivitas dapat diukur berdasarkan lima acuan sebagai berikut (Fithri & Sari, 2015):

1. Ketika output naik dan input turun maka produktivitas dinilai mengalami peningkatan.
2. Ketika output tetap dan input turun maka produktivitas dinilai mengalami peningkatan.
3. Ketika output naik dan input naik, dimana jumlah kenaikan output lebih besar daripada kenaikan input, maka produktivitas dinilai mengalami peningkatan.
4. Ketika output naik dan input tetap maka produktivitas dinilai mengalami peningkatan.
5. Ketika output turun dan input turun, dimana penurunan output lebih kecil daripada penurunan input, maka produktivitas dinilai mengalami peningkatan.

Selain berdasarkan perbandingan kenaikan dan penurunan pada aspek input dan output, produktivitas dapat juga diukur dengan metode lainnya, antara lain (Fithri & Sari, 2015):

1. Dengan membandingkan produktivitas yang dinilai dengan standar produktivitas yang ditetapkan.
2. Dengan membandingkan perubahan produktivitas dari waktu ke waktu.
3. Dengan membandingkan tingkat produktivitas antar industri sejenis.

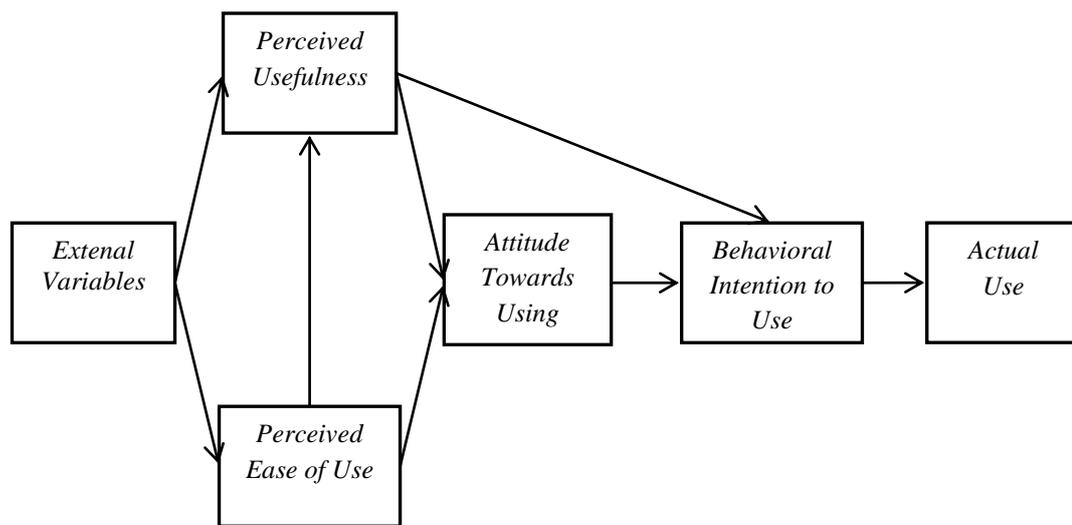
Berdasarkan konsep produktivitas di atas, maka produktivitas dari industri perkapalan merujuk pada perbandingan antara produk yang dihasilkan oleh industri perkapalan dibandingkan dengan berbagai jenis sumber daya yang digunakan, termasuk sumber daya manusia, finansial, maupun sarana dan prasarana, untuk dapat menghasilkan sebuah produk yang memiliki nilai tinggi.

2.2.8 *Technology Acceptance Model (TAM)*

TAM adalah singkatan dari *Technology Acceptance Model* yang berarti bahwa TAM merupakan alat yang dapat digunakan untuk menganalisis sikap penerimaan pengguna terhadap hadirnya teknologi (Fatmawati, 2015). Konsep TAM atau Model Penerimaan Teknologi dikembangkan oleh Davis (1989), menawarkan sebuah teori TRA sebagai landasan untuk mempelajari dan memahami perilaku pemakai dalam menerima dan menggunakan sistem informasi (Handayani, 2007). Dengan kata lain TAM (*Technology Acceptance Model / Model Penerimaan Teknologi*) merupakan adaptasi yang dilandasi TRA (*Theory of Reasoned Action*) untuk bidang sistem informasi.

Model ini memiliki tujuan untuk menjelaskan faktor-faktor kunci dari perilaku pengguna teknologi informasi terhadap penerimaan pengadopsian teknologi informasi tersebut (Seeman, 2009). Perluasan konsep TAM diharapkan akan membantu memprediksi sikap dan penerimaan seseorang terhadap teknologi dan dapat memberikan informasi mendasar yang diperlukan mengenai faktor-faktor yang menjadi pendorong sikap individu tersebut (Devi dan Suartana, 2014).

TAM dikembangkan dari teori psikologis yang menjelaskan tentang perilaku pengguna teknologi informasi yang berlandaskan pada kepercayaan (*belief*), sikap (*attitude*), keinginan (*intention*), dan hubungan perilaku pengguna (*user behaviour relationship*). TAM mengasumsikan bahwa seorang individu yang dapat menerima teknologi informasi dipengaruhi oleh dua variabel utama yaitu persepsi kebermanfaatan (*perceived usefulness*) dan persepsi kemudahan penggunaan (*perceived ease of use*) (Park, 2009). Secara umum model TAM dapat diilustrasikan seperti Gambar 2.8 di bawah ini.



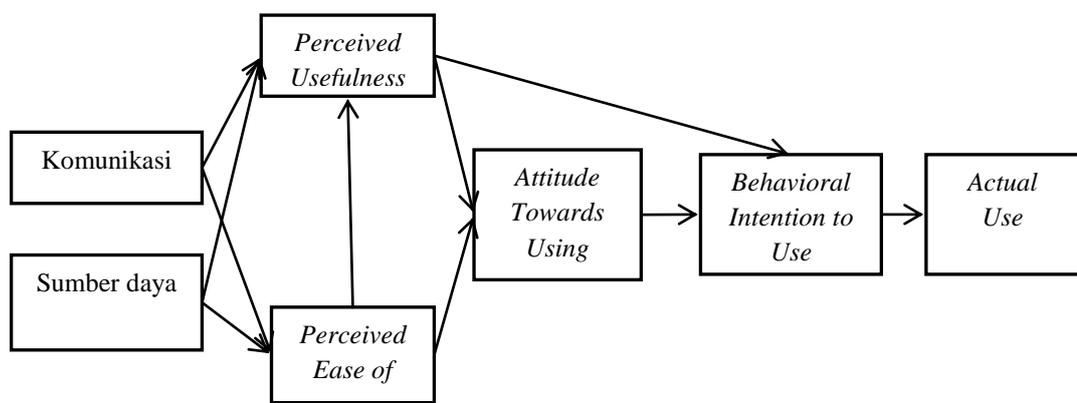
Gambar 2.8 Model Dasar dari *Technology Acceptance Model/TAM* (Park, 2009)

Berdasarkan Gambar 2.8 diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa niat seseorang untuk memanfaatkan sistem atau teknologi ditentukan dua faktor yaitu persepsi kemanfaatan yang artinya penggunaan teknologi dalam penyediaan referensi penelitian ilmiah dapat mempermudah kegiatan tersebut. Faktor lain yang mempengaruhi niat seseorang untuk memanfaatkan sistem atau teknologi adalah persepsi kemudahan penggunaan yang artinya tingkat kepercayaan individu terkait penggunaan teknologi membuatnya lebih mudah untuk melakukan pencarian referensi penelitian ilmiah.

Manfaat yang dirasakan dan persepsi kemudahan penggunaan menentukan niat individu untuk menggunakan sistem dengan niat untuk menggunakan melayani sebagai mediator penggunaan sistem yang sebenarnya. Manfaat juga dilihat sebagai secara langsung juga dipengaruhi oleh persepsi kemudahan penggunaan (Kasse dan Ferdiana, 2014). Niat seseorang untuk melakukan suatu perilaku menentukan akan dilakukannya atau tidak dilakukannya perilaku tersebut. Seseorang atau individu akan memanfaatkan sistem informasi dengan alasan bahwa sistem informasi tersebut akan memberikan manfaat atau kegunaan bagi dirinya.

Kemudian pada perkembangan selanjutnya, penggunaan TAM ini dapat diterapkan pada implementasi kebijakan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2015 tentang Impor Dan Penyerahan Alat Angkutan Tertentu Dan Penyerahan Jasa Kena Pajak Terkait Alat Angkutan Tertentu Yang

Tidak Dipungut Pajak Pertambahan Nilai. Pada model TAM yang diterapkan pada kebijakan tersebut menggunakan *external factor* yang berupa kendala pemakaian dan keahlian atau kemampuan pengguna dalam menerapkan kebijakan tersebut. Berikut ini adalah model TAM yang telah dimodifikasi dengan menyesuaikan pada implementasi kebijakan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2015 tentang Impor Dan Penyerahan Alat Angkutan Tertentu Dan Penyerahan Jasa Kena Pajak Terkait Alat Angkutan Tertentu Yang Tidak Dipungut Pajak Pertambahan Nilai.



Gambar 2.9 Modifikasi TAM dalam Penerapan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2015

2.2.8.1 Actual System Use

Actual system use didefinisikan sebagai bentuk dari respon psikomotor eksternal yang dihitung dengan aksi nyata pengguna secara individu (Pan, et.al , 2005). Berdasarkan model TAM diketahui bahwa *behavioral intention to use* membentuk *actual use* suatu teknologi dari individu. Jika pengguna mempunyai niat untuk menggunakan teknologi tertentu maka peengguna cenderung akan melakukannya (Fathema, et. al., 2015)

2.2.8.2 Behavioral Intention to Use

Behavioral intention to use merupakan kecenderungan perilaku untuk tetap menggunakan suatu teknologi (Davis, 1989 dalam Hanggono, 2015). Minat perilaku ditentukan oleh personal atau sikap personal (*attitude*) dan faktor sosial atau faktor normatif (*subjective norms*). Faktor pertama, yaitu yang berkaitan dengan sikap personal (*attitude*), merupakan fungsi atau dibentuk dari

kepercayaan terhadap perilaku (*behavioral belief*) dan evaluasi atas hasil (*outcome evaluation*). *Behavioral belief* berkaitan dengan pengetahuan atau pemahaman atas konsekuensi yang akan diterima akibat tindakan yang dilakukan. *Outcome evaluation* merupakan evaluasi atas konsekuensi atau hasil yang diterima.

Faktor kedua yang mempengaruhi minat berperilaku adalah faktor normatif (*subjective norms*), yang dibentuk oleh persepsi konsumen atas pendapat pihak-pihak yang memiliki peran atau arti penting bagi konsumen atas suatu objek, terkait apa yang harus atau tidak boleh dilakukan. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka *subjective norms* merupakan fungsi atau dibentuk oleh kepercayaan konsumen atas nilai-nilai sosial (*normative belief*) dan motivasi untuk memenuhi kriteria atau pendapat yang diberikan berdasarkan nilai-nilai yang dipercaya tersebut (*motivation to comply*) (Vallerand dkk, 1992).

2.2.8.3 Attitude Toward Using

Attitude toward using didefinisikan sebagai perasaan positif atau negatif individu tentang menunjukkan perilaku targetnya, misalkan dalam menggunakan suatu sistem. Berdasarkan dari model TAM, menjelaskan bahwa keduanya yaitu *perceived ease of use* dan *perceived usefulness* keduanya mempengaruhi *attitude toward using technology* suatu individu. Hal tersebut menyatakan bahwa jika pengguna merasa bahwa teknologi tersebut berguna dan mudah untuk digunakan, maka pengguna akan membangun sikap positif terhadap teknologi tersebut (Fathema, et. al., 2015).

2.2.8.4 Perceived Usefulness

Menurut Cheng (2014) persepsi mengenai manfaat yang dirasakan apabila mengambil tindakan terhadap tanda-tanda yang dirasakan untuk mengurangi ancaman. Sedangkan menurut Yussof *et al.* (2009) manfaat yang dirasakan (*perceived usefulness*) adalah keyakinan terkait hasil positif tentang perilaku dalam menanggapi sesuatu yang telah dirasakan. Kemanfaatan merupakan salah satu faktor yang dapat menentukan penerimaan penggunaan suatu teknologi oleh penggunanya. Pengguna akan menggunakan teknologi apabila teknologi tersebut merupakan teknologi yang mudah untuk digunakan dan bermanfaat (Hanafi, 2013).

Manfaat yang dirasakan (*perceived usefulness*) mengacu pada hasil dalam meningkatkan utilitas seseorang atau memberikan nilai dan memfasilitasi untuk mencapai tujuan dengan tingkat atau nilai yang lebih tinggi (Park, 2009). Dua hal yang mendasari untuk merasakan manfaat, yang pertama adalah produk atau jasa tersebut mempunyai peran yang fungsional dan praktis, hal ini dapat mengurangi ketidakpastian dalam pengambilan keputusan. Kedua, produk atau jasa tersebut dapat memberi kepuasan (Hong *et.al*, 2002). Berdasarkan pengertian yang telah dijelaskan tersebut, *perceived usefulness* merupakan sebuah kondisi yang menjelaskan bahwa penggunaan teknologi dapat meningkatkan kinerja setiap individu.

2.2.8.5 Perceived Ease of Use

Perceived ease of use atau persepsi kemudahan merupakan kepercayaan individu ketika dalam menggunakan sebuah teknologi dapat beradaptasi dengan mudah dan mudah untuk memahami (Hong *et. al*, 2002). Menurut Yusoff, *et. al* (2009) *perceived ease of use* merupakan seberapa besar teknologi komputer dirasa mudah untuk dipahami dan digunakan. Pendapat lain, menerangkan bahwa *perceived ease of use* merupakan sebuah kondisi individu meyakini bahwa penggunaan teknologi merupakan hal yang mudah dan tidak membutuhkan usaha kerja dari pengguna (Davis, 1989).

Hanafi (2013) menerangkan bahwa pengguna teknologi informasi memiliki kepercayaan bahwa teknologi informasi yang lebih fleksibel, mudah dipahami dan mudah dalam mengoperasikannya sebagai karakteristik kemudahan penggunaan. Salah satu faktor yang menyebabkan pengguna menerima atau menolak sistem adalah perihal yang berkaitan dengan penggunaan sistem. Apabila sistem tersebut dapat membantu meningkatkan kinerja pengguna, maka sistem akan digunakan. Namun apabila tidak, pengguna cenderung tidak menggunakan sistem tersebut (Hanafi, 2013).

Persepsi yang berkaitan dengan kemudahan dalam menggunakan teknologi merupakan kondisi dimana individu percaya bahwa menggunakan sistem tertentu akan bebas dari kesalahan. Igarria (2000) menerangkan dalam penelitiannya bahwa persepsi memiliki dampak pada perilaku individu. Hal ini dijelaskan lebih detail bahwa semakin besar individu memiliki persepsi

kemudahan dalam menggunakan sebuah sistem baru maka akan menyebabkan peningkatan pada pemanfaatan teknologi informasi.

Salah satu faktor yang menyebabkan pemakai menerima atau menolak sistem adalah keterkaitan dengan penggunaan sistem. Pengguna cenderung untuk menggunakan atau tidak suatu aplikasi yang dianggap sebagai sesuatu yang pemakai yakini akan membantu kinerja pemakai dalam melakukan pekerjaan. Penerimaan sistem informasi berarti pemakai mendukung, berpartisipasi, dan menggunakan sistem informasi tersebut dalam menunjang kegiatan operasional sehari-hari dengan menggunakan ukuran yaitu kemudahan penggunaan sistem dan kegunaan sistem (Hanafi, 2013).

Ahmad & Pambudi (2014) menjelaskan bahwa dalam TAM, faktor persepsi terhadap kemudahan untuk menggunakan teknologi dan persepsi terhadap daya guna suatu teknologi informasi akan berhubungan dengan sikap seseorang pada penggunaan teknologi tersebut. Sikap pada penggunaan sesuatu merupakan sikap suka atau tidak suka terhadap penggunaan suatu produk atau layanan. Sikap suka atau tidak suka terhadap suatu produk atau layanan ini dapat digunakan untuk memprediksi perilaku dan niat seseorang untuk menggunakan atau tidak suatu produk atau layanan.

Davis dalam Nasution (2004) menjelaskan bahwa terdapat beberapa indikator kemudahan penggunaan teknologi informasi antara lain meliputi; (1) Komputer sangat mudah dipelajari, (2) Komputer mengerjakan dengan mudah apa yang diinginkan oleh pengguna (3) Keterampilan pengguna bertambah dengan menggunakan komputer (4) Komputer sangat mudah untuk dioperasikan. Irmadhani & Nugroho (2012) menjelaskan bahwa terdapat beberapa dimensi dalam persepsi kemudahan penggunaan yang meliputi:

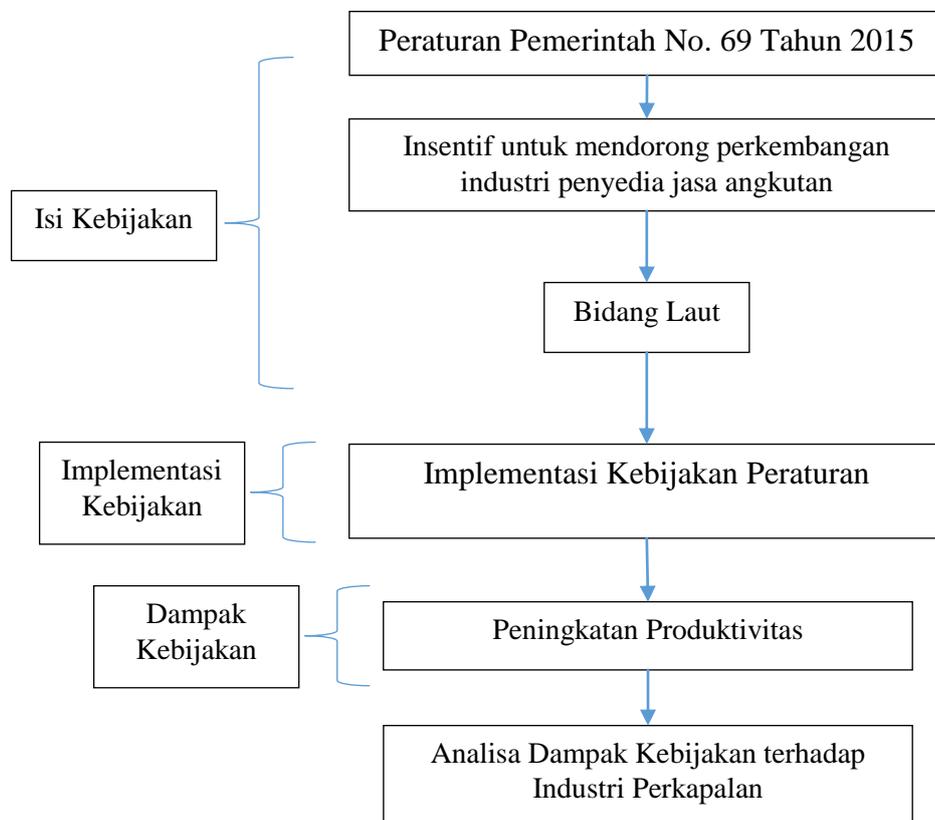
1. Interaksi individu dengan sistem jelas dan mudah dimengerti (*clear and understandable*).
2. Tidak dibutuhkan banyak usaha untuk berinteraksi dengan sistem tersebut (*does not requier a lot of mental effort*).
3. Sistem mudah digunakan (*easy to use*)
4. Mudah mengoperasikan sistem sesuai dengan apa yang ingin individu kerjakan (*easy to get the system to dowhat he/she wants to do*).

2.2.8.6 External Factor

Faktor eksternal merupakan faktor pengembangan dari model TAM yang didasarkan pada model dasar TAM dari penelitian Park (2009). Faktor eksternal merupakan faktor yang berasal dari luar diri individu yang dapat mempengaruhi penggunaan teknologi individu secara nyata.

2.3 Kerangka Konseptual

Berdasarkan keseluruhan pemaparan teoretis dan empiris penelitian ini, maka kerangka konseptual yang menjelaskan keterkaitan konsep dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2.10 Kerangka Konseptual Penelitian

Berdasarkan kerangka konsep pada Gambar 2.10 dapat dijelaskan bahwa pada Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 pemerintah memberikan Insentif untuk mendorong perkembangan industri penyedia jasa angkutan dengan tidak memungut PPN yang salah satunya pada bidang kelautan (galangan kapal).

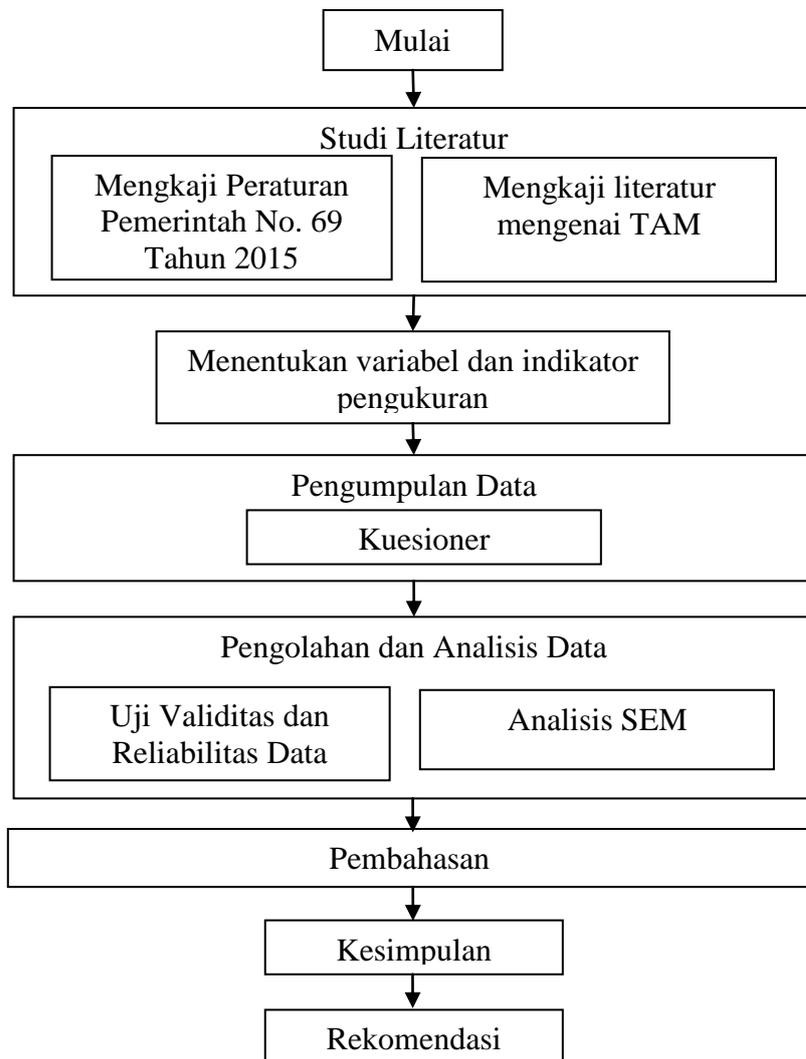
Dengan diimplementasikannya kebijakan dalam peniadaan PPN untuk galangan kapal, maka diharapkan dapat meningkatkan produktivitasnya. Namun terkadang kebijakan dengan implementasinya berbeda sehingga menimbulkan hasil dengan dampak yang beragam, Dengan demikian dibutuhkan Analisa Dampak Kebijakan terhadap Industri Perkapalan

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Alur Penelitian

Penelitian ini dilakukan melalui serangkaian tahapan atau langkah-langkah pelaksanaan penelitian yang dapat digambarkan ke dalam bagan alur penelitian sebagai berikut:



Gambar 3.1 Alur Penelitian

3.2 Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yang berjenis analitis dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian analitis dilaksanakan untuk mendapatkan hasil akhir berupa evaluasi kritis berdasarkan telaah atas data dan fakta berkaitan dengan fokus penelitian (Kothari, 2004:3). Jenis penelitian ini dipilih karena dirasa memiliki kesesuaian dengan fokus utama penelitian ini, yaitu untuk menganalisa dampak penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia. Dengan memilih penelitian analitis, maka diharapkan dapat dihasilkan suatu evaluasi atas penerapan peraturan pemerintah tersebut beserta dampak yang ditimbulkan terhadap industri perkapalan di Indonesia.

Berdasarkan tema penelitian yang diangkat, maka penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif yaitu pendekatan penelitian yang menggunakan data berupa angka-angka hasil jawaban survei yang disebarkan ke sampel penelitian dan dianalisis menggunakan teknik analisis statistik (Sugiyono, 2012:55). Pendekatan kuantitatif digunakan karena data yang digunakan dalam penelitian ini akan diolah dengan menggunakan statistik untuk mengetahui dampak penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dan terhadap teknologi industri perkapalan di Indonesia.

3.3 Fokus Penelitian

Penelitian ini berfokus pada analisa atas dampak penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri galangan kapal di Indonesia. Adanya kebijakan tersebut dapat menurunkan biaya produksi kapal dalam negeri sehingga galangan kapal Indonesia dapat meningkatkan kualitasnya dengan menggunakan teknologi pembuatan kapal yang lebih canggih dari sebelumnya. Sehingga teknologi yang canggih tersebut akan meningkatkan industri galangan kapal di Indonesia dikarenakan isi dari kebijakan yang menghilangkan pajak pertambahan nilai (PPN) atas Impor dan Penyerahan Alat Angkutan Tertentu dan Penyerahan Jasa Kena Pajak Terkait Alat Angkutan Tertentu.

3.4 Variabel dan Definisi Operasional Variabel

Berdasarkan model TAM yang telah dipaparkan, pada penelitian ini menggunakan variabel yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1 Komunikasi

Komunikasi dalam hal ini merupakan suatu penyampaian informasi atau perintah dan arahan dari pembuat kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap pelaksana industri perkapalan di Indonesia dengan cara yang jelas dan tepat. Indikator yang digunakan untuk mengukur variabel tersebut adalah sebagai berikut (Arsyad, 2006).

- a. Efektivitas penyampaian informasi Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tentang impor dan penyerahan alat angkutan tertentu dan penyerahan jasa kena pajak terkait alat angkutan tertentu yang tidak dipungut pajak pertambahan nilai.
- b. Pemahaman informasi yang disampaikan tentang Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tentang impor dan penyerahan alat angkutan tertentu dan penyerahan jasa kena pajak terkait alat angkutan tertentu yang tidak dipungut pajak pertambahan nilai.
- c. Konsistensi informasi yang disampaikan tentang Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tentang impor dan penyerahan alat angkutan tertentu dan penyerahan jasa kena pajak terkait alat angkutan tertentu yang tidak dipungut pajak pertambahan nilai.

2 Sumber Daya

Sumber daya dalam penerapan kebijakan ini adalah segala sesuatu yang dapat mendukung pihak pembuat kebijakan dalam menyampaikan informasi kebijakan. Indikator yang digunakan dalam variabel tersebut adalah (Arsyad, 2006):

- a. Keahlian dan kemampuan pelaksana dalam Implementasi Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tentang impor dan penyerahan alat angkutan tertentu dan penyerahan jasa kena pajak terkait alat angkutan tertentu yang tidak dipungut pajak pertambahan nilai.

- b. Kecukupan dana untuk operasional Implementasi Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tentang Impor dan penyerahan alat angkutan tertentu dan penyerahan jasa kena pajak terkait alat angkutan tertentu yang tidak dipungut pajak pertambahan nilai.
- c. Ketersediaan sarana pendukung Implementasi Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tentang Impor dan penyerahan alat angkutan tertentu dan penyerahan jasa kena pajak terkait alat angkutan tertentu yang tidak dipungut pajak pertambahan nilai.

3 *Perceived usefulness*

Persepsi ini dapat diukur dengan menggunakan kepercayaan atau keyakinan individu bahwa menggunakan suatu teknologi tertentu akan meningkatkan kinerja pekerjaannya. Pada penelitian ini *perceived usefulness* yang digunakan berkaitan dengan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia. Oleh karena itu *perceived usefulness* dalam penelitian ini dapat mengukur dengan menggunakan keyakinan seseorang tersebut bahwa kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia akan meningkatkan bisnis industri kapal di Indonesia. Indikator yang digunakan untuk menjelaskan *perceived usefulness* pada penelitian ini berdasarkan pada penelitian yang telah dilakukan oleh Hanggono, et. al (2015) adalah sebagai berikut.

- a. Peningkatan performa kinerja pengembangan bisnis industri galangan kapal di Indonesia
- b. Peningkatan efektivitas kinerja pengembangan bisnis industri galangan kapal di Indonesia
- c. Menyederhanakan proses kerja dalam mengembangkan bisnis industri galangan kapal di Indonesia

4 *Perceived ease of use*

Perceived ease of use merupakan persepsi kemudahan individu atau kepercayaan individu ketika dalam menggunakan sebuah teknologi dapat beradaptasi dan memahaminya dengan mudah (Hong et. al, 2002). Pada penelitian ini *perceived ease of use* yang digunakan berhubungan kebijakan

Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia yaitu mengukur persepsi kemudahan individu dalam menjalankan atau mengembangkan bisnis dengan adanya kebijakan tersebut. Untuk mengukur variabel tersebut maka dapat menggunakan indikator sebagai berikut.

1. Peraturan yang telah tertulis dalam peraturan pemerintah tersebut jelas dan mudah dimengerti (*clear and understandable*).
2. Tidak dibutuhkan banyak usaha untuk mengembangkan atau menjalankan bisnis industri kapal dengan adanya kebijakan tersebut (*does not require a lot of mental effort*).
3. Kebijakan peraturan pemerintah tersebut mudah diimplementasikan oleh pebisnis industri galangan kapal di Indonesia (*easy to use*)
4. Mudah dalam mengimplementasikan sistem sesuai dengan apa yang ingin individu kerjakan (*easy to get the system to do what he/she wants to do*)

5 *Attitude toward using*

Sikap ini merupakan sebagai perasaan positif atau negatif yang ditunjukkan oleh konsumen dalam menerapkan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia. Variabel tersebut dapat diukur dengan menggunakan indikator sebagai berikut.

1. Rasa penerimaan terhadap kebijakan peraturan tersebut.
2. Rasa penolakan terhadap penggunaan kebijakan peraturan tersebut

6 *Behavioral intention of use*

Behavioral intention to use merupakan kecenderungan perilaku untuk tetap menggunakan suatu teknologi (Davis, 1989 dalam Hanggono, 2015). Pada perilaku ini dapat diukur dengan menggunakan tiga pembentuk sebagai berikut (Hanggono, Handayani, & Susilo, 2015).

1. Mempunyai aturan yang lengkap sesuai dengan kebijakan yang diatur
2. Selalu mencoba menerapkan kebijakan peraturan pemerintah tersebut.
3. Kebijakan tersebut dapat berlanjut di masa mendatang.

7 *Actual system usage*

Actual system use merupakan bentuk dari respon psikomotor eksternal yang dihitung dengan aksi nyata pengguna secara individu (Pan, et.al , 2005). Variabel ini dapat diukur dengan menggunakan indikator sebagai berikut (Hanggono, Handayani, & Susilo, 2015).

1. Frekuensi dan waktu untuk mengembangkan bisnis industri galangan kapal
2. Pengembangan sesungguhnya dalam praktek industri galangan kapal di Indonesia

3.5 Metode Pengumpulan Data

Data yang diperlukan sebagai dasar analisis dalam penelitian ini didapatkan melalui kuesioner. Kuesioner merupakan satu kumpulan tulisan tentang pertanyaan yang diformulasi agar responden dapat mencatat jawabannya, biasanya secara terbuka dan alternatif jawaban ditentukan (Silalahi, 2009:296). Dalam kuesioner tersebut berisikan pernyataan-pernyataan yang harus dijawab oleh responden dengan pilihan jawaban yang sudah ditentukan sebelumnya. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan data yang digunakan untuk keperluan analisis secara statistik.

Kemudian metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode survei. Metode survei merupakan suatu proses yang kompleks, suatu yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua diantaranya yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Metode survei digunakan dalam penelitian ini dikarenakan penelitian berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam, serta responden yang diamati tidak terlalu besar (Sugiono, 2012:145).

3.6 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas; objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiono, 2012:80). Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah industri galangan kapal yang

ada di Indonesia. Berdasarkan data Kemenperin, saat ini ada sebanyak 250 galangan kapal di Indonesia.

Pada penelitian ini tidak menggunakan keseluruhan populasi tetapi menggunakan sampel untuk mendapatkan data analisis. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Jika populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi tersebut. Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan rumus Slovin (Umar, 2002:141). Adapun rumus Slovin yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1}$$

Dimana:

n : ukuran sampel

N : jumlah populasi yang diketahui

d : batas toleransi terhadap kesalahan pengambilan sampel karena ketidakteelitian, yaitu 5%.

Sehingga, dari rumus tersebut diperoleh persamaan sebagai berikut:

$$n = \frac{250}{250 (0,05)^2 + 1} = 153,8462 \approx 154$$

Berdasarkan perhitungan dari rumus slovin tersebut diketahui bahwa sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 154 industri galangan kapal di Indonesia.

3.7 Analisa Validitas dan Reliabilitas

Uji validitas pada penelitian ini dilakukan dengan untuk mengukur akurasi indikator yang digunakan dalam instrumen penelitian. Uji validitas dilakukan dengan mengacu pada nilai *loading factor* yang didapatkan dari hasil olah data atas masing-masing indikator dari variabel penelitian. Jika nilai *loading factor* melebihi 0,5, maka indikator dinyatakan valid.

Setelah validitas instrumen diuji, evaluasi lain yang harus dilakukan adalah penilaian unidimensionalitas dan reliabilitas. Unidimensionalitas adalah sebuah asumsi yang digunakan dalam menghitung reliabilitas dari model yang menunjukkan bahwa dalam sebuah model satu dimensi, indikator-indikator yang digunakan memiliki derajat kesesuaian yang baik. Penggunaan ukuran reliabilitas seperti α -Cronbach, tidak mengukur unidimensionalitas, melainkan mengasumsikan bahwa unidimensionalitas itu sudah ada pada waktu α -Cronbach dihitung. Karena itu peneliti dianjurkan untuk melakukan uji unidimensionalitas terhadap semua konstruk multi-indikator, sebelum menilai reliabilitasnya.

Pendekatan yang dianjurkan dalam menilai sebuah model pengukuran (*measurement model*) adalah menilai besaran *composait reliability* serta *variance extracted* dari masing-masing konstruk.

Construct reliability dan *Variance extracted* dihitung dengan menggunakan rumus:

$$\text{Construct Reliability} = \frac{[\sum \text{Standardize Loading}]^2}{[\sum \text{Standardize Loading}]^2 + \sum \varepsilon_j}$$

Dimana:

- Std. Loading diperoleh langsung dari standardized loading untuk tiap-tiap indikator.
- ε_ϕ adalah *measurement error* dari tiap-tiap indikator.

Nilai batas yang digunakan untuk menilai sebuah tingkat reliabilitas yang dapat diterima adalah 0,70 walaupun angka itu bukanlah sebuah ukuran yang “mati”. Artinya, bila penelitian yang dilakukan bersifat eksploratori, maka nilai dibawah 0,70 masih dapat diterima sepanjang disertai dengan alasan-alasan empirik yang terlihat dalam proses eksplorasi (Ferdinand, 2002:63).

3.8 Analisis Multivariat

Analisis multivariat merupakan suatu metode statistik yang digunakan untuk mengolah beberapa pengukuran mengenai individu atau objek sekaligus (*simultaneously*). Oleh karena itu, analisis multivariat ini merupakan perluasan dari analisis univariat dan bivariat (Simamora, 2005:3). Definisi lain mengenai

analisis multivariat adalah analisis multi variabel dalam satu atau lebih hubungan. Analisis ini berhubungan dengan semua teknik statistik yang secara simultan menganalisis sejumlah pengukuran pada individu atau objek (Santoso, 2010:7).

3.9 Metode Analisis Data

Teknik analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan *Structural Equation Modelling* (SEM). Model teoritis yang dibangun, digambarkan dalam sebuah *path diagram*. Pada diagram tersebut akan mempermudah peneliti melihat hubungan-hubungan kausalitas yang ingin diujinya. Pada pemodelan SEM hubungan kausalitas dinyatakan dalam sebuah *path diagram* (Ferdinand, 2002). Berikut ini adalah tahapan dari analisis SEM.

3.9.1 Uji Asumsi

Asumsi yang digunakan dalam analisis Structural Equation Modelling (SEM) adalah data perlu memenuhi asumsi normalitas dan linearitas, *outliers*, serta *multicolinearity* dan *singularity*. Berikut ini adalah penjelasan dari masing-masing asumsi tersebut.

3.9.1.1 Normalitas dan linieritas

Sebaran data harus dianalisis untuk melihat apakah asumsi normalitas dipenuhi sehingga data dapat diolah lebih lanjut untuk pemodelan SEM ini. Normalitas dapat diuji dengan melihat gambar histogram data atau dapat diuji dengan metode-metode statistik. Uji normalitas ini perlu dilakukan baik untuk normalitas terhadap data tunggal maupun normalitas *multivariate* dimana beberapa variabel digunakan sekaligus dalam analisis akhir. Uji linieritas dapat dilakukan dengan mengamati *scatterplots* dari data yaitu dengan memilih pasangan data dan dilihat pola penyebarannya untuk menduga ada tidaknya linieritas.

Selain itu, uji normalitas sebaran dilakukan dengan Kurtosis Value dari data yang digunakan yang biasanya disajikan dalam statistik deskriptif. Nilai statistik untuk menguji normalitas itu disebut Z-value. Bila nilai-Z lebih besar dari nilai kritis maka dapat diduga bahwa distribusi data adalah tidak normal. Nilai kritis dapat ditentukan berdasarkan tingkat signifikansi 0,01 [1%] yaitu sebesar $\pm 2,58$.

3.9.1.2 Multicolinierity dan Singularity

Multikolinieritas dapat dideteksi dari determinan matriks kovarians. Nilai determinan matriks kovarians yang sangat kecil (*extremely small*) memberi indikasi adanya problem multikolinieritas atau singularitas. Deteksi *multicolinearity* dan *heteroskedastitas* dilakukan dengan mengamati *Determinant Matrix Covariance*. Dengan ketentuan apabila *determinant sample matrix* mendekati angka 0 (kecil), maka terjadi multikolinieritas.

3.9.2 Uji Kesesuaian Model

Pada analisis SEM tidak terdapat alat uji statistik tunggal yang menguji hipotesis mengenai model. Pada umumnya terdapat beberapa indeks kesesuaian yang digunakan untuk mengukur derajat kesesuaian antara model yang didapatkan dengan data yang disajikan. Oleh karena itu pada analisis SEM dilakukan pengujian dengan menggunakan beberapa indeks kesesuaian untuk mengukur kesesuaian model yang diajukan.. Berikut ini disajikan beberapa indeks kesesuaian dan *cut off value*-nya untuk digunakan dalam menguji apakah sebuah model dapat diterima atau ditolak, diantaranya meliputi:

1) X^2 -Chi Square Statistic

Alat uji paling fundamental untuk mengukur *overall fit* adalah *likelihood ratio chi-square statistic*. *Chi-square* ini bersifat sangat sensitif terhadap besarnya sampel yang digunakan. Karena itu bila jumlah sampel adalah cukup besar yaitu lebih dari 200 sampel, maka statistik *chi-square* ini harus didampingi oleh alat uji lainnya. Model yang diuji akan dipandang baik atau memuaskan bila nilai *chi-square*nya rendah. Semakin kecil nilai X^2 semakin baik model itu. Dalam pengujian ini nilai X^2 yang rendah yang menghasilkan sebuah tingkat signifikansi yang lebih besar dari 0,05 akan mengindikasikan tak adanya perbedaan yang signifikan antara matriks kovarians data dan matriks kovarians yang diestimasi.

2) RMSEA – *The Root Mean Square Error of Approximation*

RMSEA adalah sebuah indeks yang dapat digunakan untuk mengkompensasi *chi-square statistic* dalam sampel yang besar. Nilai RMSEA menunjukkan *goodness-of-fit* yang dapat diharapkan bila model diestimasi dalam populasi.

Nilai RMSEA yang lebih kecil atau sama dengan 0,08 merupakan indeks untuk dapat diterimanya model yang menunjukkan sebuah *close fit* dari model itu berdasarkan *degree of freedom*.

3) GFI – *Goodness of Fit Index*

Indeks kesesuaian (*fit index*) ini akan menghitung proporsi tertimbang dari varians dalam matriks kovarians sampel yang dijelaskan oleh matriks kovarians populasi yang terestimasi. GFI adalah sebuah ukuran non-statistikal yang mempunyai rentang nilai antara 0 (*poor fit*) sampai dengan 1,0 (*perfect fit*). Nilai GFI yang lebih besar atau sama dengan 0,90 merupakan indeks untuk dapat diterimanya model. Nilai yang tinggi dalam indeks ini menunjukkan sebuah “*better fit*”.

4) AGFI – *Adjusted Goodness of Fit Index*

GFI adalah analog dari R^2 dalam regresi berganda. *Fit index* ini dapat di-adjust terhadap *degree of freedom* yang tersedia untuk menguji diterima tidaknya model. Tingkat penerimaan yang direkomendasikan adalah bila AGFI mempunyai nilai sama dengan atau lebih besar dari 0,90. Perlu diketahui bahwa baik GFI maupun AGFI adalah kriteria yang memperhitungkan proporsi tertimbang dari varians dalam sebuah matriks kovarians sampel.

5) CMIN/DF

The *minimum sample discrepancy function* (CMIN) dibagi dengan *degree of freedom*-nya akan menghasilkan indeks CMIN/DF, yang umumnya dilaporkan oleh para peneliti sebagai salah satu indikator untuk mengukur tingkat *fit*-nya sebuah model. Dalam hal ini CMIN/DF tidak lain adalah statistik *Chi Square*, X^2 dibagi DFnya sehingga disebut X^2 -relatif. Nilai X^2 -relatif kurang dari atau sama dengan 2,0 adalah indikasi dari *acceptable fit* antara model dan data.

6) TLI – *Tucker Lewis Index*

TLI adalah sebuah alternatif *incremental fit index* yang membandingkan sebuah model yang diuji terhadap sebuah baseline model. Nilai yang direkomendasikan sebagai acuan untuk diterimanya sebuah model adalah

penerimaan $\geq 0,95$ dan nilai yang sangat mendekati 1 menunjukkan *a very good fit*.

7) CFI – *Comparative Fit Index*

Besaran indeks ini adalah pada rentang nilai sebesar 0-1, dimana semakin mendekati 1, mengindikasikan tingkat fit yang paling tinggi – *a very good fit*. Nilai yang direkomendasikan adalah $CFI \geq 0,95$. Keunggulan dari indeks ini adalah bahwa indeks ini besarnya tidak dipengaruhi oleh ukuran sampel karena itu sangat baik untuk mengukur tingkat penerimaan sebuah model.

Tabel 3.1 Kriteria *Goodness of Fit Index*

<i>Goodness of Fit Index</i>	<i>Cut-off Value</i>
X^2 - <i>Chi Square</i>	Diharapkan kecil
<i>Probability</i>	$\geq 0,05$
<i>RMSEA</i>	$\leq 0,08$
<i>GFI</i>	$\geq 0,90$
<i>AGFI</i>	$\geq 0,90$
<i>CMIND/DF</i>	$\leq 2,00$
<i>TLI</i>	$\geq 0,95$
<i>CFI</i>	$\geq 0,94$

Sumber : Ferdinand (2002)

3.9.3 Uji Hipotesis

Kemudian dilakukan uji hipotesis untuk pengaruh dengan melihat pada nilai p-value yang dihasilkan. Jika p-value yang didapatkan kurang dari nilai signifikansi yang ditentukan (0,05) maka variabel tersebut berpengaruh secara signifikan, tetapi jika p-value yang didapatkan lebih dari nilai signifikansi yang ditentukan (0,05) maka variabel tersebut tidak berpengaruh secara signifikan.

3.9.4 Uji Korelasi

Sebagai tambahan informasi pada penelitian ini akan dilihat hubungan atau korelasi antar variabel. Antar kedua variabel dikatakan berkorelasi apabila nilai koefisien korelasi lebih besar dari nilai korelasi tabel dengan probabilitas sebesar 0.05 dan derajat bebas sebesar (n-1).

3.10 Jadwal Penelitian

Jadwal untuk melakukan penelitian ini adalah sebagai berikut.

Tabel 3.2 Jadwal Penelitian

No.	Kegiatan	Des-15				Jan-16				Feb-16				Mar-16				Apr-16				Mei-16				Jun-16				Jul-16			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1.	Studi Literatur tentang Penerapan Peraturan Pemerintah	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.	Pembuatan Proposal Tesis		■	■	■	■	■	■	■																								
3.	Revisi Proposal Tesis					■	■	■	■	■	■	■	■																				
4.	Melakukan survey									■	■	■	■	■	■	■	■																
5.	Analisis TAM																	■	■	■	■												
6.	Pembuatan Laporan																					■	■	■	■	■	■	■	■				
7.	Seminar dan Ujian																													■	■		
8.	Revisi Akhir Tesis																															■	■

Halaman ini sengaja Dikosongkan

BAB 4

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisis dan Hasil Penelitian Penerapan Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 Terhadap Industri Perkapalan Di Indonesia

4.1.1 Deskripsi Jawaban Responden

Pada penelitian ini salah satu metode yang digunakan untuk mengumpulkan data adalah dengan menggunakan metode kuesioner. Oleh karena itu peneliti melakukan penyebaran kuesioner kepada responden yang telah ditentukan sebelumnya untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian ini. Hasil yang didapatkan berdasarkan kuesioner tersebut kemudian akan dideskripsikan untuk mengetahui gambaran jawaban responden yang dihasilkan. Deskripsi tersebut dilakukan pada masing-masing variabel penelitian. Berikut akan disajikan data yang diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner kepada responden dalam tabel 4.1 berikut ini:

Tabel 4.1 Frekuensi Jawaban Variabel Komunikasi

Kode Pernyataan	STS		TS		N		S		SS	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
K1	0	0	4	2,6	62	40	56	36	32	21
K2	0	0	6	3,9	55	36	74	48	19	12
K3	0	0	10	6,5	35	23	83	54	26	17
K4	0	0	7	4,5	63	41	55	36	29	19
K5	0	0	0	0	61	40	53	34	40	26
K6	0	0	8	5,2	46	30	79	51	21	14

Variabel Komunikasi merupakan salah satu faktor eksternal yang diduga dapat mempengaruhi implementasi kebijakan tersebut melalui model TAM. Berdasarkan Tabel 4.1 dapat diketahui bahwa kategori jawaban terbesar untuk pernyataan 1 variabel Komunikasi adalah pada jawaban Netral dengan prosentase sebesar 40%. Kemudian untuk pernyataan 2 variabel Komunikasi jawaban paling banyak adalah pada jawaban Setuju dengan 48%. Selanjutnya untuk pernyataan 3, 4, 5, dan 6 yang paling banyak adalah jawaban Setuju, Netral, Netral, dan Setuju.

Hal tersebut menggambarkan bahwa secara deskriptif bahwa penyampaian informasi atau komunikasi yang dilakukan oleh pemerintah kepada responden mengenai kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tersebut telah tersampaikan sesuai dengan prosedur dan informasi yang jelas sehingga menimbulkan yang baik pada diri penerima informasi.

Selanjutnya variabel yang juga dideskripsikan adalah variabel Sumber Daya. Pada variabel tersebut akan menggambarkan mengenai sumber daya yang berkaitan dengan penyampaian informasi implementasi kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015. Berikut ini adalah hasil responden yang didapatkan untuk variabel Sumber Daya.

Tabel 4.2 Frekuensi Jawaban Variabel Sumber Daya

Kode Pernyataan	STS		TS		N		S		SS	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
SD1	1	0,6	17	11	108	70,1	28	18,2	0	0
SD2	2	1,3	21	13,6	92	59,7	39	25,3	0	0
SD3	0	0	47	30,5	67	43,5	40	26	0	0
SD4	1	0,6	18	11,7	110	71,4	25	16,2	0	0
SD5	1	0,6	21	13,6	97	63	35	22,7	0	0
SD6	0	0	36	23,4	79	51,3	39	25,3	0	0

Berdasarkan Tabel 4.2 dapat diketahui bahwa jawaban yang paling banyak diberikan oleh responden untuk setiap pernyataan Sumber Daya tersebut adalah Netral. Namun meskipun sebagian besar menjawab Netral, terdapat responden yang menjawab Setuju, Sangat Tidak Setuju, dan Tidak Setuju. Oleh karena itu diketahui bahwa jawaban responden untuk variabel Sumber Daya ini beragam dan perlu adanya perhatian pada Sumber Daya dalam penyampaian informasi implementasi kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tersebut karena terdapat responden yang merasa tidak setuju. Artinya masih terdapat responden yang merasa tidak puas dengan penyampaian informasi kebijakan tersebut.

Selanjutnya variabel yang dideskripsikan adalah *Perceived Usefulness*. Pada variabel tersebut akan diketahui mengenai persepsi kegunaan berdasarkan persepsi responden. Berikut ini adalah hasil deskripsi frekuensi jawaban variabel *Perceived Usefulness*.

Tabel 4.3 Frekuensi Jawaban Variabel *Perceived Usefulness*

Kode Pernyataan	STS		TS		N		S		SS	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
PU1	1	0,6	38	24,7	93	60,4	22	14,3	0	0
PU2	1	0,6	33	21,4	90	58,4	30	19,5	0	0
PU3	0	0	38	24,7	97	63	19	12,3	0	0
PU4	1	0,6	23	14,9	101	65,6	29	18,8	0	0
PU5	3	1,9	27	17,5	92	59,7	32	20,8	0	0
PU6	1	0,6	40	26	78	50,6	35	22,7	0	0

Berdasarkan Tabel 4.3 tersebut dapat diketahui bahwa responden mempunyai persepsi kegunaan yang Netral terhadap kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 pada industri kapal di Indonesia tetapi juga terdapat responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju, Tidak Setuju dan Setuju. Meskipun responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju tergolong sedikit, hal tersebut patut menjadi perhatian karena menunjukkan adanya persepsi yang menunjukkan ketidakpuasan terhadap kegunaan kebijakan Peraturan Pemerintah tersebut.

Kemudian selanjutnya akan diketahui deskripsi dari variabel *Perceived ease of use* yang digunakan untuk mengetahui tingkat persepsi kemudahan penggunaan oleh responden. Dalam penelitian ini kemudahan yang dimaksud adalah kemudahan dalam menggunakan atau mengimplementasikan kebijakan tersebut guna keperluan bisnis industri perkapalan di Indonesia. Berikut ini adalah hasil jawaban dari responden untuk setiap kategori jawaban kuesioner.

Tabel 4.4 Frekuensi Jawaban Variabel *Perceived Ease of Use*

Kode Pernyataan	STS		TS		N		S		SS	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
PEOU1	0	0	21	13,6	86	55,8	47	30,5	0	0
PEOU2	1	0,6	24	15,6	66	42,9	63	40,9	0	0
PEOU3	4	2,6	34	22,1	30	19,5	86	55,8	0	0
PEOU4	5	3,2	35	22,7	52	33,8	62	40,3	0	0
PEOU5	8	5,2	34	22,1	78	50,6	34	22,1	0	0
PEOU6	2	1,3	33	21,4	38	24,7	81	52,6	0	0
PEOU7	0	0	21	13,6	86	55,8	47	30,5	0	0
PEOU8	7	4,5	39	25,3	83	53,9	25	16,2	0	0

Berdasarkan Tabel 4.4 dapat diketahui bahwa tidak ada responden yang menjawab dengan kategori Sangat Setuju tetapi ada responden yang menjawab

Sangat Tidak Setuju. Hal tersebut menunjukkan bahwa secara deskriptif ada beberapa responden yang mempunyai tingkat persepsi yang rendah pada kemudahan penggunaan atau pengaplikasian kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015.

Kemudian variabel selanjutnya adalah *attitude toward usage* yang digunakan untuk mengetahui tingkat sikap penggunaan kebijakan peraturan pemerintah tersebut oleh para pelaku bisnis industri galangan kapal dalam negeri. Berikut ini adalah hasil jawaban responden yang didapatkan.

Tabel 4.5 Frekuensi Jawaban Variabel *Attitude Toward Usage*

Kode Pernyataan	STS		TS		N		S		SS	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
ATU1	2	1,3	43	27,9	87	56,5	22	14,3	0	0
ATU2	6	3,9	66	42,9	66	42,9	16	10,4	0	0
ATU3	1	0,6	53	34,4	82	53,2	18	11,7	0	0
ATU4	4	2,6	59	38,3	71	46,1	20	13	0	0

Berdasarkan Tabel 4.5 dapat diketahui bahwa tidak ada responden yang menjawab dengan kategori Sangat Setuju tetapi ada responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju. Hal tersebut menunjukkan bahwa secara deskriptif ada beberapa responden yang mempunyai tingkat persepsi yang rendah pada sikap terhadap penggunaan atau pengaplikasian kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015.

Selanjutnya adalah deskripsi mengenai variabel *Behavioral Intention to Use*. Pada variabel tersebut akan diketahui mengenai perilaku para pelaku bisnis perkapalan terhadap niatnya untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut. Berikut ini adalah hasil jawaban kuesioner untuk variabel tersebut.

Tabel 4.6 Frekuensi Jawaban Variabel *Behavioral Intention to Use*

Kode Pernyataan	STS		TS		N		S		SS	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
BI1	0	0	39	25,3	76	49,4	37	24	2	1,3
BI2	0	0	44	28,6	77	50	31	20,1	2	1,3
BI3	0	0	44	28,6	78	50,6	31	20,1	1	0,6
BI4	0	0	36	23,4	86	55,8	30	19,5	2	1,3
BI5	0	0	46	29,9	85	55,2	22	14,3	1	0,6
BI6	0	0	46	29,9	87	56,5	20	13	1	0,6

Berdasarkan Tabel 4.6 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menjawab Netral tetapi tidak ada responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju. Namun meskipun demikian, responden yang menjawab Tidak Setuju lebih banyak dibandingkan dengan responden yang menjawab Setuju. Hal tersebut menunjukkan bahwa secara deskriptif ada beberapa responden yang mempunyai tingkat yang rendah pada perilaku terhadap niatnya dalam menggunakan atau pengaplikasian kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015.

Kemudian variabel terakhir yang dideskripsikan dalam hasil penelitian ini adalah variabel *actual system use*. Pada variabel ini akan diketahui tingkat penggunaan yang sebenarnya terhadap kebijakan peraturan pemerintah tersebut. Berikut ini adalah hasil jawaban responden yang didapatkan berdasarkan penyebaran kuesioner.

Tabel 4.7 Frekuensi Jawaban Variabel *Actual System Use*

Kode Pernyataan	STS		TS		N		S		SS	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
ASU1	0	0	37	24	73	47,4	43	27,9	1	0,6
ASU2	0	0	45	29,2	75	48,7	32	20,8	2	1,3
ASU3	0	0	44	28,6	78	50,6	31	20,1	1	0,6
ASU4	0	0	43	27,9	75	48,7	33	21,4	3	1,9

Berdasarkan Tabel 4.7 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menjawab Netral tetapi tidak ada responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju. Akan tetapi, responden yang menjawab Tidak Setuju lebih banyak dibandingkan dengan responden yang menjawab Setuju. Hal tersebut menunjukkan bahwa secara deskriptif ada beberapa responden yang mempunyai tingkat yang rendah pada penggunaan yang sebenarnya dalam menggunakan atau pengaplikasian kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015.

4.1.2 Asumsi Model

Sebelum melakukan analisis SEM terdapat beberapa asumsi yang harus dipenuhi. Berikut ini adalah asumsi yang harus dipenuhi dalam analisis SEM.

1. Uji Normalitas Sebaran

Uji normalitas sebaran dilakukan dengan Kurtosis *Value* dari data yang digunakan yang biasanya disajikan dalam statistik deskriptif. Nilai statistik untuk

menguji normalitas itu disebut Z-value. Jika nilai-Z berada disekitar nilai kritis maka dapat diduga bahwa distribusi data adalah normal. Nilai kritis dapat ditentukan berdasarkan tingkat signifikansi 0,01 [1%] yaitu sebesar $\pm 2,58$. Berdasarkan pengujian normalitas yang dilakukan dalam penelitian ini, maka hasil tersebut dapat disajikan dalam berikut ini.

Tabel 4.8 Uji Normalitas

Variable	min	max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
BI6	2,000	5,000	,312	1,581	-,169	-,428
ASU4	2,000	5,000	,314	1,591	-,492	-1,247
ASU3	2,000	5,000	,212	1,074	-,685	-1,734
ASU2	2,000	5,000	,285	1,445	-,595	-1,507
ASU1	2,000	5,000	,015	,078	-,918	-2,326
BI5	2,000	5,000	,303	1,536	-,288	-,731
BI4	2,000	5,000	,251	1,273	-,225	-,571
BI3	2,000	5,000	,212	1,074	-,685	-1,734
BI2	2,000	5,000	,290	1,468	-,523	-1,325
BI1	2,000	5,000	,173	,876	-,655	-1,660
ATU4	1,000	4,000	,124	,627	-,505	-1,278
ATU3	1,000	4,000	,157	,794	-,530	-1,341
ATU2	1,000	4,000	,169	,856	-,394	-,998
ATU1	1,000	4,000	-,060	-,304	-,272	-,689
PEOU8	1,000	4,000	-,332	-1,681	-,088	-,222
PEOU7	2,000	4,000	-,170	-,862	-,652	-1,651
SD1	1,000	4,000	-,203	-1,030	1,017	2,577
SD2	1,000	4,000	-,371	-1,882	,272	,690
SD3	2,000	4,000	,074	,377	-1,221	-3,093
SD4	1,000	4,000	-,216	-1,092	1,172	2,968
SD5	1,000	4,000	-,215	-1,091	,191	,485
SD6	2,000	4,000	-,026	-,134	-,945	-2,394
PEOU1	2,000	4,000	-,170	-,862	-,652	-1,651
PEOU2	1,000	4,000	-,506	-2,562	-,643	-1,629
PEOU3	1,000	4,000	-,809	-4,098	-,729	-1,846
PEOU4	1,000	4,000	-,516	-2,613	-,778	-1,971
PEOU5	1,000	4,000	-,422	-2,139	-,200	-,507
PEOU6	1,000	4,000	-,709	-3,591	-,864	-2,188
PU6	1,000	4,000	-,040	-,203	-,771	-1,953
PU5	1,000	4,000	-,365	-1,852	,255	,646
PU4	1,000	4,000	-,189	-,957	,373	,945
PU3	2,000	4,000	,047	,236	-,282	-,714
PU2	1,000	4,000	-,102	-,516	-,311	-,789
PU1	1,000	4,000	-,052	-,265	-,189	-,478

Variable	min	max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
K1	2,000	5,000	,182	,922	-,942	-2,387
K2	2,000	5,000	-,028	-,140	-,364	-,922
K3	2,000	5,000	-,452	-2,289	-,050	-,126
K4	2,000	5,000	,148	,752	-,803	-2,035
K5	3,000	5,000	,249	1,263	-1,390	-3,522
K6	2,000	5,000	-,236	-1,197	-,221	-,560
Multivariate					85,470	9,149

Sumber: hasil pengolahan data

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan sebagian besar nilai c.r. multivariate berada di luar $\pm 2,58$, yaitu bernilai 9,149. Hal tersebut berarti asumsi normalitas tidak terpenuhi, namun hal ini bukan menjadi permasalahan karena meskipun distribusi datanya tidak normal masih dapat menghasilkan *good estimate*, sehingga data layak untuk digunakan dalam estimasi selanjutnya.

2. Deteksi *Multicolinierity* dan *Singularity*

Dengan mengamati *Determinant matriks covarians*. Dengan ketentuan apabila *determinant sample matrix* mendekati angka 0 (kecil), maka terjadi multikolinieritas dan singularitas. Berdasarkan hasil pengujian dengan menggunakan program AMOS 20.0 diperoleh hasil *Determinant of Sample Covariance Matrix* adalah sebesar 0,00 .Oleh karena itu dapat diindikasikan terjadi multikolinieritas, namun demikian, menurut Bahri dan Zamzam (2014:26) hal ini masih bisa diterima karena persyaratan asumsi SEM yang lain masih bisa terpenuhi.

3. Uji Validitas dan Reliabilitas

Validitas menyangkut tingkat akurasi yang dicapai oleh sebuah indikator dalam menilai sesuatu atau akuratnya pengukuran atas apa yang seharusnya diukur. Sedangkan reliabilitas adalah ukuran mengenai konsistensi internal dari indikator-indikator sebuah konstruk yang menunjukkan derajat sampai dimana masing-masing indikator itu mengindikasikan sebuah konstruk yang umum.

Karena indikator multidimensi, maka uji validitas dari setiap *latent variabel /construct* akan diuji dengan melihat faktor *loading* faktor dari hubungan

antara setiap *observed variabel* dan *latent variabel*. Sedangkan reliabilitas diuji dengan *construct reliability* dan *variance extracted*. Dari hasil pengolahan data didapatkan hasil sebagaimana disajikan pada berikut ini.

Tabel 4.9 Hasil Uji Validitas

Variabel	Indikator	<i>Standardized Factor Loading</i>
Komunikasi	K1	0,543
	K2	0,565
	K3	0,85
	K4	0,713
	K5	0,72
	K6	0,849
Sumber Daya	SD1	0,608
	SD2	0,964
	SD3	0,583
	SD4	0,643
	SD5	0,948
	SD6	0,637
Perceived Usefulness	PU1	0,703
	PU2	0,82
	PU3	0,501
	PU4	0,803
	PU5	0,881
	PU6	0,713
Perceived ease of use	PEOU1	0,524
	PEOU2	0,568
	PEOU3	0,889
	PEOU4	0,844
	PEOU5	0,854
	PEOU6	0,735
	PEOU7	0,587
	PEOU8	0,776
Attitude Toward Using	ATU1	0,728
	ATU2	0,717
	ATU3	0,702
	ATU4	0,71
Behavioral Intention to Use	BI1	0,782
	BI2	0,604
	BI3	0,625
	BI4	0,785
	BI5	0,632
	BI6	0,618
Actual	ASU1	0,661

Variabel	Indikator	Standardized Factor Loading
System Use	ASU2	0,739
	ASU3	0,8
	ASU4	0,799

Berdasarkan Tabel 4.9 tersebut dapat diketahui bahwa pernyataan pada setiap variabel yang digunakan telah valid. Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai loading factor yang didapatkan oleh masing-masing pernyataan lebih dari 0,5. Oleh karena itu diketahui bahwa kuesioner dan pernyataan tersebut telah valid atau dapat menjadi pengukuran yang mampu menangkap karakteristik sesuai kondisi di lapangan.

Setelah diketahui bahwa kuesioner tersebut valid, maka selanjutnya adalah mengetahui reliabilitas dari instrumen kuesioner tersebut. Pernyataan pada kuesioner tersebut dinyatakan reliabel jika nilai construct reliability lebih dari 0,7 dan variance extracted lebih dari 0,5. Berikut ini adalah hasil uji reliabilitas.

Tabel 4.10 Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Indikator	Standardized Factor Loading	SFL Kuadrat	Error [ε]	Construct Reliability	Variance Extrated
Komunikasi	K1	0,543	0,295	0,705	0,860	0,514
	K2	0,565	0,319	0,681		
	K3	0,85	0,723	0,278		
	K4	0,713	0,508	0,492		
	K5	0,72	0,518	0,482		
	K6	0,849	0,721	0,279		
Sumber Daya	SD1	0,608	0,370	0,630	0,879	0,559
	SD2	0,964	0,929	0,071		
	SD3	0,583	0,340	0,660		
	SD4	0,643	0,413	0,587		
	SD5	0,948	0,899	0,101		
	SD6	0,637	0,406	0,594		
Perceived Usefulness	PU1	0,703	0,494	0,506	0,880	0,558
	PU2	0,82	0,672	0,328		
	PU3	0,501	0,251	0,749		
	PU4	0,803	0,645	0,355		

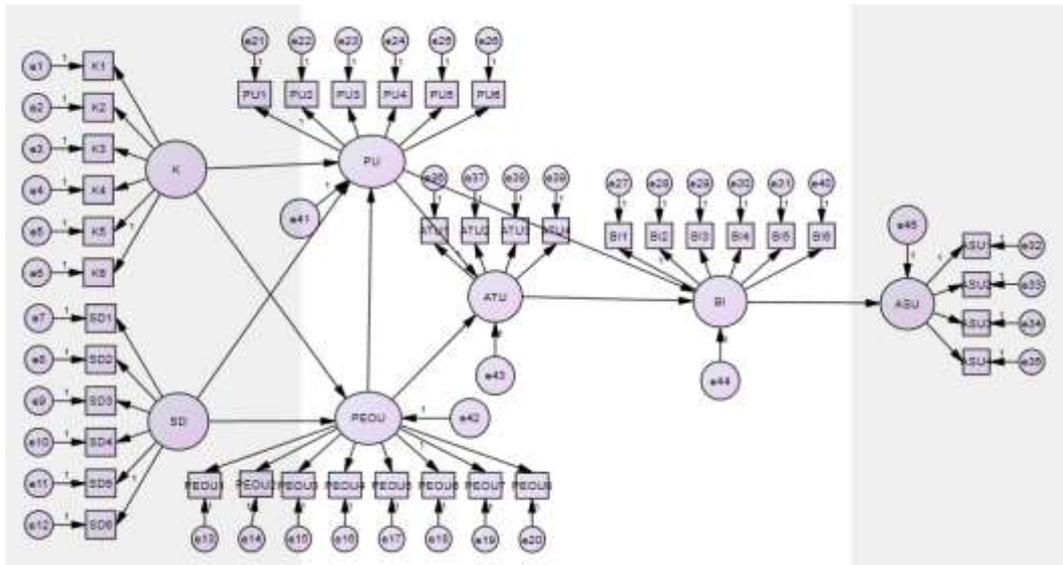
Variabel	Indikator	<i>Standardized Factor Loading</i>	<i>SFL Kuadrat</i>	<i>Error [ε]</i>	<i>Construct Reliability</i>	<i>Variance Extrated</i>
	PU5	0,881	0,776	0,224		
	PU6	0,713	0,508	0,492		
Perceived ease of use	PEOU1	0,524	0,275	0,725	0,901	0,540
	PEOU2	0,568	0,323	0,677		
	PEOU3	0,889	0,790	0,210		
	PEOU4	0,844	0,712	0,288		
	PEOU5	0,854	0,729	0,271		
	PEOU6	0,735	0,540	0,460		
	PEOU7	0,587	0,345	0,655		
	PEOU8	0,776	0,602	0,398		
Attitude Toward Using	ATU1	0,728	0,530	0,470	0,806	0,510
	ATU2	0,717	0,514	0,486		
	ATU3	0,702	0,493	0,507		
	ATU4	0,71	0,504	0,496		
Behavioral Intention to Use	BI1	0,782	0,612	0,388	0,835	0,461
	BI2	0,604	0,365	0,635		
	BI3	0,625	0,391	0,609		
	BI4	0,785	0,616	0,384		
	BI5	0,632	0,399	0,601		
	BI6	0,618	0,382	0,618		
Actual System Use	ASU1	0,661	0,437	0,563	0,838	0,565
	ASU2	0,739	0,546	0,454		
	ASU3	0,8	0,640	0,360		
	ASU4	0,799	0,638	0,362		

Hasil pengujian reliabilitas instrumen dengan *construct reliability* dan *variance extracted* menunjukkan instrumen telah reliabel, yang ditunjukkan dengan nilai *construct reliability* seluruhnya lebih dari 0,7 tetapi terdapat *variance extracted* yang nilainya kurang dari 0,5. Hal tersebut tidak menjadi masalah karena *construct reliability* yang didapatkan sudah lebih dari 0,7. Oleh karena itu menunjukkan bahwa hasil kuesioner tersebut telah andal dan dapat dilanjutkan pada tahap analisis selanjutnya.

4.1.3 Pengujian Model Dengan *One-Step Approach*

Setelah dilakukan pengujian asumsi, maka dilanjutkan dengan pengujian model dengan *One-Step Approach*. Pada model SEM, model pengukuran dan model struktural parameter-parameternya diestimasi secara bersama-sama. Cara ini agak mengalami kesulitan dalam memenuhi tuntutan fit model. Kemungkinan terbesar disebabkan oleh terjadinya interaksi antara *measurement* model dan *structural* model yang diestimasi secara bersama-sama (*One Step Approach to SEM*). *One step approach to SEM* digunakan apabila model diyakini bahwa dilandasi teori yang kuat serta validitas & reliabilitas data sangat baik.

Hasil estimasi dan fit model *one step approach to SEM* dengan menggunakan program aplikasi Amos 20.0 terlihat pada gambar dan tabel berikut ini.



Gambar 4.1 Model Pengukuran Kausalitas *One Step Approach* (hasil pengolahan data)

Tabel 4.11 Evaluasi Kriteria *Goodness of Fit Indices*

<i>Goodness of Fit Index</i>	<i>Cut-off Value</i>	Hasil	Keterangan
$X^2 - Chi Square$	Diharapkan kecil	1930,430	tidak memenuhi kriteria
<i>Probability</i>	$\geq 0,05$	0,000	tidak memenuhi kriteria
<i>RMSEA</i>	$\leq 0,08$	0,104	tidak memenuhi kriteria
<i>GFI</i>	$\geq 0,90$	0,648	tidak memenuhi kriteria
<i>AGFI</i>	$\geq 0,90$	0,604	tidak memenuhi kriteria

<i>Goodness of Fit Index</i>	<i>Cut-off Value</i>	Hasil	Keterangan
<i>CMIND/DF</i>	$\leq 2,00$	2,648	tidak memenuhi kriteria
<i>TLI</i>	$\geq 0,95$	0,699	tidak memenuhi kriteria
<i>CFI</i>	$\geq 0,94$	0,718	tidak memenuhi kriteria

Sumber: hasil pengolahan data

Berdasarkan hasil pengolahan data yang dilakukan diperoleh nilai *Goodness of Fit* sebagaimana yang telah tersaji di tabel 4.11, serta evaluasi terhadap model *One Step base model* ternyata dari semua kriteria *goodness of fit* yang digunakan, belum seluruhnya menunjukkan hasil evaluasi model yang baik, berarti model belum sesuai dengan data. Artinya, model konseptual yang dikembangkan dan dilandasi oleh teori belum sepenuhnya didukung oleh fakta. Maka model ini masih perlu dimodifikasi agar nilai *goodness of fit indices* yang dihasilkan memenuhi asumsi yang ditetapkan dalam penelitian. Pada proses ini yang dihubungkan adalah indikator yang diidentifikasi memiliki potensi menurunkan nilai *goodness of fit indices*, sehingga tidak mempermasalahkan apakah indikator yang dihubungkan tersebut berada di dalam satu konstruk saja atau lintas konstruk. Adapun, tahap modifikasi ini dilakukan dengan melihat nilai *Modification Indices* yang diperoleh dari pengujian sebagai berikut:

Tabel 4.12 Nilai Indeks Kovarians

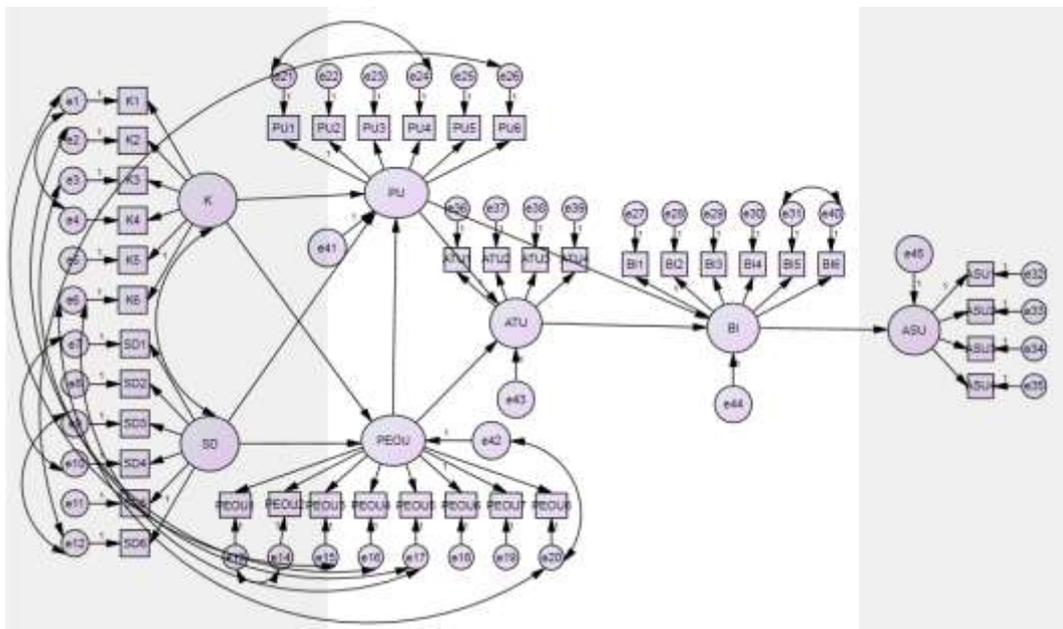
	M.I.	Par Change
e40 <--> e41	12,881	-,063
e34 <--> e41	6,739	,042
e33 <--> e40	5,359	,056
e31 <--> e41	4,076	-,036
e31 <--> e40	113,072	,252
e29 <--> e31	4,039	-,052
e27 <--> e42	4,166	-,026
e27 <--> e41	11,812	,059
e27 <--> e43	4,239	,044
e27 <--> e40	18,422	-,097
e27 <--> e31	10,940	-,075
e27 <--> e28	14,522	,097
e37 <--> e44	4,702	,060
e37 <--> e30	6,807	,059
e36 <--> e30	4,484	-,043
e20 <--> e42	21,949	-,047

	M.I.	Par Change
e19 <--> e28	17,715	-,109
e7 <--> e45	4,675	,042
e7 <--> e34	10,397	,059
e8 <--> e34	5,698	-,024
e8 <--> e33	5,423	,026
e9 <--> e41	7,700	,056
e9 <--> e45	4,286	,054
e10 <--> e7	77,226	,137
e11 <--> e45	6,862	-,027
e11 <--> e9	6,166	-,030
e12 <--> e36	4,208	-,047
e12 <--> e9	36,912	,165
e13 <--> e42	11,836	,047
e13 <--> e20	7,139	-,050
e14 <--> e42	9,069	,045
e14 <--> e20	7,343	-,056
e14 <--> e13	28,066	,144
e15 <--> e14	4,135	,045
e16 <--> e20	9,358	-,051
e16 <--> e19	6,872	-,055
e16 <--> e15	5,279	,041
e17 <--> e34	6,292	-,045
e17 <--> e9	4,537	-,047
e17 <--> e16	11,252	,059
e18 <--> e44	4,179	-,060
e18 <--> e19	10,656	,082
e18 <--> e9	11,048	,098
e18 <--> e12	8,278	,075
e18 <--> e13	11,030	,087
e18 <--> e14	5,751	,069
e26 <--> SD	6,370	,048
e26 <--> e9	11,478	,089
e26 <--> e11	6,061	-,025
e26 <--> e12	29,351	,126
e26 <--> e18	5,330	,058
e25 <--> SD	5,113	,032
e25 <--> e7	10,328	-,045
e25 <--> e8	14,483	,030
e25 <--> e10	9,441	-,041
e25 <--> e26	9,539	,050
e24 <--> e42	4,316	,020

	M.I.	Par Change
e24 <--> e7	19,137	,063
e24 <--> e8	6,329	-,020
e24 <--> e10	18,248	,058
e24 <--> e15	4,127	,029
e23 <--> e42	6,630	-,033
e23 <--> e13	5,929	-,057
e23 <--> e25	4,540	-,035
e22 <--> e10	4,160	-,029
e22 <--> e26	5,047	-,039
e22 <--> e24	4,739	-,028
e22 <--> e23	6,630	,045
e21 <--> SD	6,574	-,044
e21 <--> e7	6,742	,045
e21 <--> e8	4,517	-,020
e21 <--> e10	16,251	,066
e21 <--> e26	9,131	-,060
e21 <--> e25	17,760	-,061
e21 <--> e24	27,226	,077
e21 <--> e22	8,456	,046
e1 <--> e15	24,906	,126
e1 <--> e17	4,081	-,050
e1 <--> e18	7,442	-,089
e2 <--> e19	9,709	-,082
e2 <--> e13	10,266	-,088
e2 <--> e16	34,080	,144
e2 <--> e18	7,678	-,081
e2 <--> e21	6,509	-,060
e3 <--> e42	9,446	,032
e3 <--> e45	4,693	-,042
e3 <--> e31	5,558	,047
e3 <--> e20	15,278	-,060
e3 <--> e9	6,372	-,057
e3 <--> e15	5,940	-,041
e3 <--> e17	102,454	,166
e3 <--> e1	4,093	-,051
e4 <--> e42	9,380	-,044
e4 <--> e40	9,741	-,082
e4 <--> e31	7,462	-,072
e4 <--> e27	8,560	,075
e4 <--> e14	8,678	-,087
e4 <--> e17	4,338	-,045

		M.I.	Par Change
e4	<--> e1	21,003	,153
e4	<--> e2	5,162	,068
e5	<--> e19	7,485	,067
e5	<--> e8	4,108	-,024
e5	<--> e17	10,175	-,066
e5	<--> e25	6,933	-,047
e5	<--> e21	6,699	,057
e5	<--> e3	4,234	-,043
e6	<--> e20	111,623	,157
e6	<--> e13	4,871	-,043
e6	<--> e14	4,403	-,045
e6	<--> e16	13,250	-,064
e6	<--> e17	21,521	-,073
e6	<--> e2	6,198	-,054
e6	<--> e5	7,311	,055

Berdasarkan tabel diatas terdapat nilai M.I. (*Modification Indices*) atau nilai residual yang tinggi. Bila jumlah residual cukup besar lebih besar dari 10 dari semua residual kovarians yang dihasilkan, maka modifikasi perlu dilakukan. Hasil model yang telah dimodifikasi sebagaimana ditampilkan pada gambar 4.2:



Gambar 4.2 Model Pengukuran Kausalitas *One Step Approach* Modifikasi (hasil pengolahan data)

Tabel 4.13 Evaluasi Kriteria *Goodness of Fit Indices*

<i>Goodness of Fit Index</i>	<i>Cut-off Value</i>	Nilai hitung	Keterangan
X^2 - <i>Chi Square</i>	Diharapkan kecil	1093,061	Cukup
<i>Probability</i>	$\geq 0,05$	0,000	tidak memenuhi kriteria
<i>RMSEA</i>	$\leq 0,08$	0,059	memenuhi kriteria
<i>GFI</i>	$\geq 0,90$	0,751	Marginal
<i>AGFI</i>	$\geq 0,90$	0,715	Marginal
<i>CMIND/DF</i>	$\leq 2,00$	1,527	memenuhi kriteria
<i>TLI</i>	$\geq 0,95$	0,904	Marginal
<i>CFI</i>	$\geq 0,94$	0,912	Marginal

Sumber: hasil pengolahan data

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap model *one step modifikasi* ternyata dari semua kriteria *goodness of fit* yang digunakan, sebagian besar menunjukkan hasil evaluasi model yang baik, berarti model telah sesuai dengan data. Artinya, model konseptual yang dikembangkan dan dilandasi oleh teori telah sepenuhnya didukung oleh fakta. Dengan demikian model ini adalah model yang terbaik untuk menjelaskan keterkaitan antar variabel dalam model.

4.1.4 Pengujian Hipotesis dan Hubungan Kausal

Berdasarkan pengujian sebelumnya diketahui bahwa asumsi telah terpenuhi. Dengan demikian besaran koefisien regresi masing-masing faktor dapat dipercaya sebagaimana terlihat pada uji kausalitas pada tabel berikut.

Tabel 4.14 Pengujian Hipotesis

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
PEOU <--- K	,893	,089	10,057	***	par_34
PEOU <--- SD	,110	,055	2,001	,045	par_36
PU <--- K	,186	,146	1,276	,202	par_33
PU <--- SD	,510	,103	4,952	***	par_35
PU <--- PEOU	-,101	,147	-,687	,492	par_37
ATU <--- PU	,290	,119	2,437	,015	par_38
ATU <--- PEOU	,222	,073	3,039	,002	par_39
BI <--- ATU	,281	,136	2,070	,038	par_40
BI <--- PU	,291	,160	1,820	,069	par_42
ASU <--- BI	,073	,072	1,010	,313	par_41

Berdasarkan hasil pengujian tersebut diketahui bahwa terdapat pengaruh yang signifikan dan tidak signifikan. Hal tersebut ditandai dari nilai p-value yang lebih dari 0,05 menunjukkan pengaruh yang tidak signifikan, sedangkan p-value yang kurang dari 0,05 menunjukkan pengaruh yang signifikan. Pada Tabel 4.11 diketahui bahwa pengaruh yang tidak signifikan adalah pengaruh Komunikasi terhadap *Perceived Usefulness*, *Perceived Ease Of Use* terhadap *Perceived Usefulness*, *Perceived Usefulness* terhadap *Behavioral Intention to Use*, dan *Behavioral Intention to Use* terhadap *Actual System Usage*. Kemudian pengaruh yang signifikan adalah pengaruh antara Komunikasi terhadap *Perceived Ease Of Use*, Sumber Daya terhadap *Perceived Ease Of Use*, Sumber Daya terhadap *Perceived Usefulness*, *Perceived Usefulness* terhadap *Attitude Toward Using*, *Perceived Ease Of Use* terhadap *Attitude Toward Using*, dan *Attitude Toward Using* terhadap *Behavioral Intention to Use*.

4.1.5 Pengujian Korelasi Antar Variabel

Tabel 4.15. Pengujian Korelasi

Variabel 1	Variabel 1	Koefisien Korelasi	Keterangan
Komunikasi	Sumber Daya	0,141	Berkorelasi
<i>Perceived ease of use</i>	Sumber Daya	0,199	Berkorelasi
<i>Perceived usefulness</i>	Sumber Daya	0,542	Berkorelasi
<i>Attitude toward using</i>	Sumber Daya	0,184	Berkorelasi
<i>Behavioral intention of use</i>	Sumber Daya	0,135	Berkorelasi
<i>Actual system usage</i>	Sumber Daya	0,013	Tidak Berkorelasi
<i>Perceived ease of use</i>	Komunikasi	0,922	Berkorelasi
<i>Perceived usefulness</i>	Komunikasi	0,232	Berkorelasi
<i>Attitude toward using</i>	Komunikasi	0,32	Berkorelasi
<i>Behavioral intention of use</i>	Komunikasi	0,109	Tidak Berkorelasi
<i>Actual system usage</i>	Komunikasi	0,01	Tidak Berkorelasi
<i>Perceived usefulness</i>	<i>Perceived ease of use</i>	0,226	Berkorelasi
<i>Attitude toward using</i>	<i>Perceived ease of use</i>	0,341	Berkorelasi
<i>Behavioral intention of use</i>	<i>Perceived ease of use</i>	0,112	Tidak Berkorelasi

Variabel 1	Variabel 1	Koefisien Korelasi	Keterangan
<i>Actual system usage</i>	<i>Perceived ease of use</i>	0,011	Tidak Berkorelasi
<i>Attitude toward using</i>	<i>Perceived usefulness</i>	0,298	Berkorelasi
<i>Behavioral intention of use</i>	<i>Perceived usefulness</i>	0,24	Berkorelasi
<i>Actual system usage</i>	<i>Perceived usefulness</i>	0,023	Tidak Berkorelasi
<i>Behavioral intention of use</i>	<i>Attitude toward using</i>	0,265	Berkorelasi
<i>Actual system usage</i>	<i>Attitude toward using</i>	0,026	Tidak Berkorelasi
<i>Actual system usage</i>	<i>Behavioral intention of use</i>	0,096	Tidak Berkorelasi

Berdasarkan hasil pengujian korelasi apabila nilai koefisien korelasi lebih besar dari korelasi tabel sebesar 0.134, maka dapat disimpulkan bahwa kedua variabel saling berkorelasi. Dari tabel 4.12 diketahui bahwa variabel yang berkorelasi adalah variabel komunikasi dengan sumber daya, *Perceived ease of use* dengan sumber daya, *Perceived usefulness* dengan sumber daya, *Attitude toward using* dengan sumber daya, *Behavioral intention of use* dengan sumber daya. Kemudian variabel yang juga berkorelasi adalah *Perceived ease of use* dengan komunikasi, *Perceived usefulness* dengan komunikasi, *Attitude toward using* dengan komunikasi, *Perceived usefulness* dengan *Perceived ease of use*, *Attitude toward using* dengan *Perceived ease of use*, *Attitude toward using* dengan *Perceived usefulness*, *Behavioral intention of use* dengan *Perceived usefulness* dan *Behavioral intention of use* dengan *Attitude toward using*

4.2 Pembahasan

4.2.1 Pengaruh Komunikasi terhadap Perceived Ease of Use

Hasil analisis pada Tabel 4.14 menunjukkan bahwa hubungan antara Komunikasi dengan *Perceived Ease Of Use* adalah signifikan. Hal tersebut menunjukkan bahwa penyampaian informasi mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 mempunyai peran penting dalam persepsi kemudahan

pengaplikasian atau dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut. Jika suatu informasi dapat tersalurkan dengan baik, maka pihak yang menerima informasi tersebut akan mudah memahami sehingga timbul suatu persepsi positif terhadap penggunaan tersebut.

Dalam hal ini jika pemerintah dapat memberikan informasi yang sesuai dengan sarana prasarana yang memadai, maka industri kapal akan mudah memahami. Hal tersebut akan membuat pelaku bisnis industri kapal mengerti mengenai prosedur yang harus dijalankan dalam menggunakan kebijakan tersebut sehingga kegiatan pengembangan dan pelaksanaan proses produksi galangan kapal dapat berjalan dengan lebih efektif.

Pada analisis tersebut meskipun pengaruh yang didapatkan adalah signifikan, tetapi nilai jawaban responden pada Komunikasi dan persepsi kemudahan implementasi kebijakan tersebut masih rendah. Hal tersebut menunjukkan bahwa pada dasarnya Komunikasi tersebut berpengaruh terhadap kelangsungan implementasi kebijakan, tetapi Komunikasi yang ada saat ini masih dirasa kurang oleh responden yang merupakan pelaku bisnis industri kapal sehingga persepsi kemudahan yang ditimbulkan juga mempunyai tingkat yang rendah.

4.2.2 Pengaruh Sumber Daya terhadap Perceived Ease of Use

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, diketahui bahwa Sumber Daya mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Perceived Ease of Use. Hal tersebut menunjukkan bahwa Sumber Daya yang digunakan baik dalam menyampaikan informasi maupun dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap Perceived Ease of Use atau persepsi kemudahan penggunaan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015.

Dalam hal ini menunjukkan bahwa adanya Sumber Daya yang tepat seperti sarana pendukung yang efektif dan sarana komunikasi yang memudahkan komunikasi antara pemerintah dengan pelaku bisnis industri dalam penerapan kebijakan akan meningkatkan persepsi kemudahan implementasi kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015. Hal sebaliknya jika tidak terdapat

sumber daya yang memadai, maka pihak industri kapal di Indonesia akan kesulitan dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut.

Pada analisis tersebut meskipun pengaruh yang didapatkan adalah signifikan, tetapi nilai jawaban responden pada Sumber Daya dan persepsi kemudahan implementasi kebijakan tersebut masih rendah. Hal tersebut menunjukkan bahwa pada dasarnya Sumber Daya tersebut berpengaruh terhadap kelangsungan implementasi kebijakan, tetapi Sumber Daya yang ada saat ini masih dirasa kurang oleh responden yang merupakan pelaku bisnis industri kapal sehingga persepsi kemudahan yang ditimbulkan juga mempunyai tingkat yang rendah.

4.2.3 Pengaruh Komunikasi terhadap Perceived Usefulness

Berdasarkan hasil analisis pada Tabel 4.14 menunjukkan bahwa hubungan antara Komunikasi dengan *Perceived Usefulness* adalah tidak signifikan. Hal tersebut menunjukkan bahwa penyampaian informasi mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tidak mempunyai pengaruh dalam persepsi kebergunaan pengaplikasian atau dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut. Oleh karena itu, baik atau tidaknya komunikasi yang terjalin antara penyampai informasi kepada yang menerima informasi tidak mempunyai pengaruh yang signifikan pada persepsi bahwa implementasi kebijakan tersebut mempunyai manfaat bagi industri perkapalan di Indonesia.

Pada analisis tersebut menunjukkan bahwa pengaruh yang didapatkan adalah tidak signifikan, sehingga jika dilihat pada nilai jawaban responden untuk variabel Komunikasi dan persepsi kebergunaan implementasi kebijakan tersebut masih rendah. Hal tersebut menunjukkan bahwa pada dasarnya Komunikasi tidak berpengaruh terhadap kebermanfaatan implementasi kebijakan yang dirasakan dalam industri perkapalan Indonesia sehingga Komunikasi yang ada saat ini yang dilakukan dengan efektif atau tidak, tidak mampu mengubah persepsi yang dimiliki mengenai kebermanfaatan implementasi kebijakan tersebut.

4.2.4 Pengaruh Sumber Daya terhadap Perceived Usefulness

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, diketahui bahwa Sumber Daya mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap *Perceived Usefulness*. Hal tersebut menunjukkan bahwa Sumber Daya yang digunakan baik dalam menyampaikan

informasi maupun dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap *Perceived Usefulness* atau persepsi kebermanfaatan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015.

Dalam hal ini menunjukkan bahwa adanya Sumber Daya yang tepat seperti sarana pendukung yang efektif dan sarana komunikasi yang memudahkan komunikasi antara pemerintah dengan pelaku bisnis industri dalam penerapan kebijakan akan meningkatkan persepsi bahwa kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 akan berguna bagi industri perkapalan di Indonesia. Hal sebaliknya jika tidak terdapat sumber daya yang memadai, maka pihak industri kapal di Indonesia akan kesulitan dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut.

Pada analisis tersebut meskipun pengaruh yang didapatkan adalah signifikan, tetapi nilai jawaban responden pada Sumber Daya dan persepsi kebermanfaatan implementasi kebijakan tersebut masih rendah. Hal tersebut menunjukkan bahwa meskipun Sumber Daya tersebut berpengaruh terhadap kelangsungan implementasi kebijakan, tetapi Sumber Daya yang ada saat ini masih dirasa kurang oleh responden yang merupakan pelaku bisnis industri kapal sehingga persepsi kebermanfaatan terhadap kebijakan tersebut juga mempunyai tingkat yang rendah.

4.2.5 Pengaruh Perceived Ease of Use terhadap Perceived Usefulness

Hasil olah data yang disajikan dalam tabel 4.14 menunjukkan bahwa nilai estimate pada pengaruh dari *Perceived Ease Of Use* terhadap *Perceived Usefulness* memiliki tanda negatif dan nilai p-value yang lebih besar dari 0,05. Hal ini berarti *Perceived Ease Of Use* terbukti berpengaruh negatif tetapi tidak signifikan terhadap *Perceived Usefulness*, dimana dengan semakin meningkatnya *Perceived Ease Of Use* tidak akan menyebabkan penurunan pada *Perceived Usefulness*.

Perceived Ease Of Use diartikan sebagai suatu persepsi yang ada pada diri seseorang bahwa pemahaman dan penggunaan atas sebuah sistem tertentu adalah mudah (Hong *et.al.*, 2002). Dalam konteks penelitian ini, *Perceived Ease Of Use* berkaitan dengan persepsi terhadap kemudahan dalam menjalankan atau mengembangkan industri perkapalan dengan adanya kebijakan Peraturan

Pemerintah No. 69 Tahun 2015. *Perceived Usefulness* adalah keyakinan terkait hasil positif tentang perilaku dalam menanggapi sesuatu yang telah dirasakan (Yussof *et.al.*, 2009). Apabila dikaitkan dengan konteks penelitian ini, maka *Perceived Usefulness* adalah keyakinan bahwa kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 akan meningkatkan industri perkapalan di Indonesia.

Mengacu pada hasil uji penelitian ini, *Perceived Ease Of Use* terbukti tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap *Perceived Usefulness*. Hal ini menunjukkan bahwa semakin seseorang memiliki persepsi bahwa dengan adanya kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tidak akan memberikan persepsi kemudahan dalam menjalankan atau mengembangkan industri perkapalan, maka hal ini tidak dapat menyebabkan semakin meningkatnya keyakinan terhadap dampak positif kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dalam meningkatkan industri perkapalan di Indonesia.

4.2.6 Pengaruh Perceived Ease of Use terhadap Attitude Toward Using

Berdasarkan hasil olah data yang disajikan dalam tabel 4.11, diketahui bahwa nilai estimate pada pengaruh dari *Perceived Ease Of Use* terhadap *Attitude Toward Using* memiliki tanda positif dan nilai p-value yang lebih kecil dari 0,05, yaitu sebesar 0,001. Hal ini berarti *Perceived Ease Of Use* terbukti berpengaruh positif signifikan terhadap *Attitude Toward Using*, bahwa perubahan pada *Perceived Ease Of Use* akan menyebabkan perubahan yang searah pada *Attitude Toward Using*. Temuan ini sesuai dengan konsep TAM (Davis, 1989), serta temuan penelitian terdahulu oleh Hanggono *et.al.* (2015) dan Yasa, Ratnaningrum, & Sukaatmadja (2014).

Attitude Toward Using diartikan sebagai perasaan positif atau negatif individu tentang penggunaan sebuah sistem (Fathema *et.al.*, 2015). Jika dikaitkan dengan fokus penelitian ini, maka *Attitude Toward Using* adalah perasaan positif atau negatif individu terhadap penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia.

Sesuai dengan hasil uji penelitian ini, maka *Perceived Ease Of Use* terbukti berpengaruh positif signifikan terhadap *Attitude Toward Using*, hal ini berarti bahwa semakin seseorang memiliki persepsi bahwa dengan adanya kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 akan memberikan kemudahan

dalam menjalankan atau mengembangkan industri perkapalan, maka hal ini akan menyebabkan semakin meningkatnya perasaan positif atau negatif terhadap penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia. Apabila dikaji berdasarkan prosentase jawaban dari tiap indikator *Attitude Toward Using* yang disajikan dalam Tabel 4.3, maka dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden menyatakan setuju. Hal ini menggambarkan bahwa sebagian besar responden memiliki perasaan positif terhadap penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015. Namun demikian, diketahui juga terdapat beberapa responden yang menyatakan tidak setuju atas indikator-indikator *Attitude Toward Using*, dimana hal ini menunjukkan tidak semua responden memiliki perasaan positif terhadap penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015.

Penjelasan tersebut menggambarkan praktik nyata di lapangan tentang dampak yang ditimbulkan dari penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015, yang kemungkinan besar masih belum merata dapat dirasakan manfaatnya oleh semua pihak yang terlibat dalam industri perkapalan di Indonesia.

4.2.7 Pengaruh Perceived Usefulness terhadap Attitude Toward Using

Mengacu pada hasil olah data yang ditunjukkan dalam tabel 4.11, diketahui bahwa nilai estimate pada pengaruh dari *Perceived Usefulness* terhadap *Attitude Toward Using* memiliki tanda positif dengan nilai p-value lebih kecil dari 0,05, yaitu sebesar 0,006. Hal ini berarti *Perceived Usefulness* terbukti berpengaruh positif signifikan terhadap *Attitude Toward Using*, bahwa peningkatan pada *Perceived Usefulness* akan menyebabkan peningkatan juga pada *Attitude Toward Using*. Hasil ini sesuai dengan konsep TAM yang dikembangkan oleh Davis (1989), serta temuan penelitian terdahulu oleh Hanggono *et.al.* (2015) dan Yasa *et.al.* (2014).

Sebagaimana telah dinyatakan sebelumnya, *Perceived Usefulness* dalam konteks penelitian ini adalah keyakinan bahwa kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 akan meningkatkan industri perkapalan di Indonesia, sedangkan *Attitude Toward Using* adalah perasaan positif atau negatif individu

terhadap penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia.

Sesuai dengan hasil uji penelitian ini, maka *Perceived Usefulness* terbukti berpengaruh positif signifikan terhadap *Attitude Toward Using*, hal ini berarti bahwa semakin seseorang memiliki keyakinan bahwa kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 akan meningkatkan industri perkapalan di Indonesia, maka hal ini akan menyebabkan semakin meningkatnya perasaan positif atau negatif terhadap penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia.

4.2.8 Pengaruh Attitude Toward Using terhadap Behavioral Intention To Use

Berdasarkan hasil olah data penelitian ini, dapat diketahui bahwa nilai estimate pada pengaruh dari *Attitude Toward Using* terhadap *Behavioral Intention To Use* memiliki tanda positif dan nilai p-value yang lebih kecil dari 0,05, yaitu sebesar 0,019. Hal ini berarti *Attitude Toward Using* terbukti berpengaruh positif signifikan terhadap *Behavioral Intention To Use*, bahwa peningkatan pada *Attitude Toward Using* akan menyebabkan peningkatan juga pada *Behavioral Intention To Use*. Hasil ini sesuai dengan konsep TAM yang dikembangkan oleh Davis (1989) dan temuan penelitian terdahulu oleh Hanggono *et.al.* (2015).

Sebagaimana penjelasan sebelumnya, *Attitude Toward Using* adalah perasaan positif atau negatif individu terhadap penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia. *Behavioral Intention To Use* adalah kecenderungan perilaku untuk tetap menggunakan suatu sistem (Davis, 1989 dalam Hanggono, 2015). Apabila dikaitkan dengan konteks penelitian ini, maka *Behavioral Intention To Use* adalah kecenderungan perilaku untuk tetap mematuhi penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dalam industri perkapalan di Indonesia.

Pengaruh positif signifikan dari *Attitude Toward Using* terhadap *Behavioral Intention To Use* menggambarkan bahwa semakin seseorang memiliki perasaan positif atau negatif terhadap penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015, maka akan menyebabkan semakin meningkatnya

kecenderungan perilaku untuk tetap mematuhi penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dalam industri perkapalan di Indonesia.

4.2.9 Pengaruh Perceived Usefulness terhadap Behavioral Intention To Use

Berdasarkan hasil olah data penelitian ini, dapat diketahui bahwa nilai estimate pada pengaruh dari *Perceived Usefulness* terhadap *Behavioral Intention To Use* memiliki tanda positif dengan nilai p-value yang lebih besar dari 0,05,. Hal ini berarti *Perceived Usefulness* terbukti tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap *Behavioral Intention To Use*. Oleh karena itu, bahwa peningkatan pada *Perceived Usefulness* tidak menyebabkan peningkatan juga pada *Behavioral Intention To Use*.

Sebagaimana penjelasan sebelumnya, *Perceived Usefulness* dalam konteks penelitian ini adalah keyakinan seseorang bahwa penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 akan dapat meningkatkan industri perkapalan di Indonesia, sedangkan *Behavioral Intention To Use* adalah kecenderungan perilaku untuk tetap mematuhi penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dalam industri perkapalan di Indonesia.

Berdasarkan hasil olah data penelitian ini, maka pengaruh yang tidak signifikan dari *Perceived Usefulness* terhadap *Behavioral Intention To Use* menggambarkan bahwa meskipun pelaku bisnis perkapalan Indonesia memiliki keyakinan bahwa penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dapat berguna bagi industri perkapalan di Indonesia, para pelaku bisnis tersebut tidak mempunyai kecenderungan perilaku untuk tetap mematuhi penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dalam industri perkapalan di Indonesia. Hal tersebut menunjukkan bahwa mereka tidak mempunyai kecenderungan atau niat untuk menerapkan kebijakan tersebut meskipun merasa bahwa kebijakan tersebut akan berguna bagi pengembangan industri perkapalan Indonesia.

4.2.10 Pengaruh Behavioral Intention To Use terhadap Actual System Usage

Berdasarkan hasil olah data penelitian ini, dapat diketahui bahwa nilai estimate pada pengaruh dari *Behavioral Intention To Usage* terhadap *Actual System Usage* memiliki tanda positif dan nilai p-value yang lebih besar dari 0,05. Hal ini berarti *Behavioral Intention To Use* terbukti tidak berpengaruh signifikan

terhadap *Actual System Usage*, sehingga peningkatan pada *Behavioral Intention To Use* tidak menyebabkan peningkatan juga pada *Actual System Usage*.

Behavioral Intention To Use adalah kecenderungan perilaku untuk tetap mematuhi penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dalam industri perkapalan di Indonesia. *Actual Use* diartikan sebagai penggunaan nyata dari seseorang atas sebuah sistem (Pan *et.al.*, 2005). Apabila disesuaikan dengan konteks penelitian ini, maka *Actual Use* berkaitan dengan praktik nyata dari pengembangan industri perkapalan di Indonesia berdasarkan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dalam industri perkapalan di Indonesia.

Mengacu pada hasil olah data yang disajikan dalam Tabel 4.11, maka pengaruh tidak signifikan dari *Behavioral Intention To Use* terhadap *Actual System Usage* menggambarkan bahwa semakin seseorang memiliki kecenderungan perilaku untuk tetap mematuhi penerapan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dalam industri perkapalan di Indonesia, maka belum tentu dapat menyebabkan semakin meningkatnya praktik nyata dari pengembangan industri perkapalan di Indonesia berdasarkan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dalam industri perkapalan di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa ada atau tidak adanya kebijakan tersebut, tidak mempunyai dampak yang signifikan pada industri perkapalan di Indonesia dikarenakan implementasi yang kurang dari para pelaku bisnis tersebut. Hal tersebut dapat disebabkan oleh beberapa faktor salah satunya adalah prosedur yang dianggap terlalu lama jika ingin menerapkan kebijakan tersebut. Para pelaku bisnis industri kapal lebih cenderung untuk tidak menerapkan kebijakan tersebut meskipun mereka harus mengeluarkan biaya tambahan dengan alasan prosedur yang lebih cepat dibandingkan dengan harus menggunakan Peraturan Pemerintah tersebut.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuesioner Penelitian

KUESIONER PENELITIAN

Responden yang terhormat,

Dalam rangka penelitian tesis yang berjudul “Analisa Dampak Penerapan Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 Terhadap Industri Perkapalan di Indonesia” maka dilakukan penggalan data melalui kuesioner berikut. Kuesioner ini akan mengukur mengenai dampak kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 yang berjudul “Impor dan Penyerahan Alat Angkutan Tertentu dan Penyerahan Jasa Kena Pajak Terkait Alat Angkutan Tertentu Yang Tidak Dipungut Pajak Pertambahan Nilai (PPN)” terhadap industri galangan kapal di Indonesia. Oleh karena itu untuk keberhasilan dalam penelitian ini, saya harapkan kesungguhan para responden dalam mengisi dan memberikan jawaban. Terima kasih atas kesediaan dan kerjasama yang diberikan.

Kriteria Responden

(Berikan tanda centang pada kolom yang sesuai dengan jawaban atau penilaian anda).

- Nama : _____
- Jenis kelamin : Laki-laki Perempuan
- Usia : 17 – 22 tahun 29 – 33 tahun
 23 – 28 tahun 34 – 38 tahun
 > 39 tahun
- Pendidikan : SMA/Sederajat Diploma
 S1 S2
 S3 Lainnya.....

Petunjuk pengisian :

- STS (Sangat Tidak Setuju) ▪ TS (Tidak Setuju) ▪ N (Netral)
▪ S (Setuju) ▪ SS (Sangat Setuju)

No.	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
	Komunikasi					
1	Informasi mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 telah disampaikan kepada pelaku industri kapal di Indonesia					
2	Informasi yang diberikan mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 melalui prosedur yang jelas					
3	Informasi mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 mudah dipahami					

No.	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
4	Informasi yang diberikan mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 tidak menimbulkan kepehaman ganda					
5	Informasi yang diberikan mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 selalu konsisten					
6	Informasi yang diberikan mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 berasal dari sumber yang terpercaya					
	Sumber Daya					
7	Informan mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 menyampaikan dengan jelas					
8	Informan mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 menyampaikan dengan detail					
9	Penyampaian informasi mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 telah efisien					
10	Pemerintah mempunyai ketersediaan dana yang digunakan dalam penerapan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015					
11	Terdapat sarana pendukung yang efektif dalam menyampaikan informasi mengenai Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015					
12	Sarana informasi yang digunakan memudahkan komunikasi antara pemerintah dengan pelaku bisnis industri dalam penerapan kebijakan					
	<i>Perceived usefulness</i>					
13	Kebijakan dalam Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 dapat meningkatkan produktifitas bisnis industri kapal di Indonesia					
14	Kebijakan tersebut membuat industri kapal dalam negeri di Indonesia semakin kompetitif.					
15	Biaya produksi untuk segala jenis kapal di Indonesia lebih murah jika					

No.	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
	menerapkan kebijakan tersebut					
16	Peraturan tersebut dapat meningkatkan hasil produksi kapal dalam negeri oleh industri kapal di Indonesia					
17	Proses produksi kapal dalam negeri di Indonesia lebih cepat					
18	Proses produksi kapal oleh industri kapal di Indonesia lebih efektif.					
	<i>Perceived ease of use</i>					
19	Aturan yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 telah jelas					
20	Aturan yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 mudah dimengerti					
21	Kegiatan pengembangan dan pelaksanaan proses produksi galangan kapal tidak membutuhkan banyak usaha yang berat.					
22	Tidak membutuhkan prosedur yang rumit untuk menjalankan bisnis industri kapal di Indonesia					
23	Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 mudah diimplementasikan oleh pebisnis industri galangan kapal di Indonesia.					
24	Aturan kebijakan tersebut dapat diimplementasikan oleh semua pihak terkait					
25	Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 sesuai dengan kondisi yang berlaku sehingga dapat diterapkan sesuai dengan kebutuhan perusahaan					
26	Peraturan dalam kebijakan tersebut dapat digunakan untuk memudahkan pengembangan industri kapal di Indonesia					
	<i>Attitude toward using</i>					
27	Kebijakan Peraturan Pemerintah					

No.	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
	No. 69 Tahun 2015 dapat memberikan manfaat pada industri galangan kapal.					
28	Pebisnis di industri kapal Indonesia menerapkan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015					
29	Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 membuat proses produksi industri galangan kapal lebih mudah					
30	Kebijakan tersebut akan membuat bisnis industri kapal di Indonesia surut					
	<i>Behavioral intention of use</i>					
31	Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 mempunyai aturan yang lengkap sesuai dengan kebijakan yang diatur					
32	Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 mengatur secara rinci dan detail sesuai dengan kebijakan yang diatur					
33	Industri galangan kapal di Indonesia selalu mencoba menerapkan kebijakan tersebut dalam pembelian bahan baku produksi kapal					
34	Industri galangan kapal di Indonesia selalu mengimplementasikan kebijakan tersebut dalam impor kapal					
35	Industri galangan kapal di Indonesia dapat menerapkan kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 untuk periode jangka panjang					
36	kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 masih sesuai dengan kondisi industri kapal di Indonesia					
	<i>Actual system usage</i>					
37	Para pebisnis industri galangan kapal mempunyai frekuensi yang sering untuk mengembangkan					

No.	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
	bisnis industri galangan kapal di Indonesia					
38	Para pebisnis industri galangan kapal mengalokasikan waktunya untuk mengembangkan bisnis industri galangan kapal di Indonesia.					
39	Industri galangan kapal di Indonesia telah menerapkan kebijakan peraturan tersebut untuk mengembangkan industri tersebut.					
40	Industri galangan kapal di Indonesia dapat memperluas pasar dengan adanya kebijakan peraturan tersebut.					

Lampiran 2 Deskripsi Variabel Penelitian

K1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	4	2,6	2,6	2,6
3	62	40,3	40,3	42,9
Valid 4	56	36,4	36,4	79,2
5	32	20,8	20,8	100,0
Total	154	100,0	100,0	

K2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	6	3,9	3,9	3,9
3	55	35,7	35,7	39,6
Valid 4	74	48,1	48,1	87,7
5	19	12,3	12,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

K3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	10	6,5	6,5	6,5
3	35	22,7	22,7	29,2
Valid 4	83	53,9	53,9	83,1
5	26	16,9	16,9	100,0
Total	154	100,0	100,0	

K4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	7	4,5	4,5	4,5
3	63	40,9	40,9	45,5
Valid 4	55	35,7	35,7	81,2
5	29	18,8	18,8	100,0
Total	154	100,0	100,0	

K5

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
3	61	39,6	39,6	39,6
Valid 4	53	34,4	34,4	74,0
5	40	26,0	26,0	100,0
Total	154	100,0	100,0	

K6

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	8	5,2	5,2	5,2
3	46	29,9	29,9	35,1
Valid 4	79	51,3	51,3	86,4
5	21	13,6	13,6	100,0
Total	154	100,0	100,0	

SD1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	,6	,6	,6
2	17	11,0	11,0	11,7
Valid 3	108	70,1	70,1	81,8
4	28	18,2	18,2	100,0
Total	154	100,0	100,0	

SD2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	2	1,3	1,3	1,3
2	21	13,6	13,6	14,9
Valid 3	92	59,7	59,7	74,7
4	39	25,3	25,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

SD3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	47	30,5	30,5	30,5
Valid 3	67	43,5	43,5	74,0
4	40	26,0	26,0	100,0
Total	154	100,0	100,0	

SD4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	,6	,6	,6
2	18	11,7	11,7	12,3
Valid 3	110	71,4	71,4	83,8
4	25	16,2	16,2	100,0
Total	154	100,0	100,0	

SD5

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	,6	,6	,6
2	21	13,6	13,6	14,3
Valid 3	97	63,0	63,0	77,3
4	35	22,7	22,7	100,0
Total	154	100,0	100,0	

SD6

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	36	23,4	23,4	23,4
Valid 3	79	51,3	51,3	74,7
4	39	25,3	25,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PU1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	,6	,6	,6
2	38	24,7	24,7	25,3
Valid 3	93	60,4	60,4	85,7
4	22	14,3	14,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PU2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	,6	,6	,6
2	33	21,4	21,4	22,1
Valid 3	90	58,4	58,4	80,5
4	30	19,5	19,5	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PU3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	38	24,7	24,7	24,7
Valid 3	97	63,0	63,0	87,7
4	19	12,3	12,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PU4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	,6	,6	,6
2	23	14,9	14,9	15,6
Valid 3	101	65,6	65,6	81,2
4	29	18,8	18,8	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PU5

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	3	1,9	1,9	1,9
2	27	17,5	17,5	19,5
Valid 3	92	59,7	59,7	79,2
4	32	20,8	20,8	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PU6

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	,6	,6	,6
2	40	26,0	26,0	26,6
Valid 3	78	50,6	50,6	77,3
4	35	22,7	22,7	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PEOU1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 2	21	13,6	13,6	13,6
Valid 3	86	55,8	55,8	69,5
Valid 4	47	30,5	30,5	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PEOU2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	1	,6	,6	,6
Valid 2	24	15,6	15,6	16,2
Valid 3	66	42,9	42,9	59,1
Valid 4	63	40,9	40,9	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PEOU3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	4	2,6	2,6	2,6
Valid 2	34	22,1	22,1	24,7
Valid 3	30	19,5	19,5	44,2
Valid 4	86	55,8	55,8	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PEOU4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	5	3,2	3,2	3,2
Valid 2	35	22,7	22,7	26,0
Valid 3	52	33,8	33,8	59,7
Valid 4	62	40,3	40,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PEOU5

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	8	5,2	5,2	5,2
Valid 2	34	22,1	22,1	27,3
Valid 3	78	50,6	50,6	77,9
Valid 4	34	22,1	22,1	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PEOU6

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	2	1,3	1,3	1,3
Valid 2	33	21,4	21,4	22,7
Valid 3	38	24,7	24,7	47,4
Valid 4	81	52,6	52,6	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PEOU7

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 2	21	13,6	13,6	13,6
3	86	55,8	55,8	69,5
4	47	30,5	30,5	100,0
Total	154	100,0	100,0	

PEOU8

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	7	4,5	4,5	4,5
2	39	25,3	25,3	29,9
3	83	53,9	53,9	83,8
4	25	16,2	16,2	100,0
Total	154	100,0	100,0	

ATU1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	2	1,3	1,3	1,3
2	43	27,9	27,9	29,2
3	87	56,5	56,5	85,7
4	22	14,3	14,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

ATU2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	6	3,9	3,9	3,9
2	66	42,9	42,9	46,8
3	66	42,9	42,9	89,6
4	16	10,4	10,4	100,0
Total	154	100,0	100,0	

ATU3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	1	,6	,6	,6
2	53	34,4	34,4	35,1
3	82	53,2	53,2	88,3
4	18	11,7	11,7	100,0
Total	154	100,0	100,0	

ATU4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	4	2,6	2,6	2,6
2	59	38,3	38,3	40,9
3	71	46,1	46,1	87,0
4	20	13,0	13,0	100,0
Total	154	100,0	100,0	

B11

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	39	25,3	25,3	25,3
3	76	49,4	49,4	74,7
Valid 4	37	24,0	24,0	98,7
5	2	1,3	1,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

B12

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	44	28,6	28,6	28,6
3	77	50,0	50,0	78,6
Valid 4	31	20,1	20,1	98,7
5	2	1,3	1,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

B13

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	44	28,6	28,6	28,6
3	78	50,6	50,6	79,2
Valid 4	31	20,1	20,1	99,4
5	1	,6	,6	100,0
Total	154	100,0	100,0	

B14

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	36	23,4	23,4	23,4
3	86	55,8	55,8	79,2
Valid 4	30	19,5	19,5	98,7
5	2	1,3	1,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

B15

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	46	29,9	29,9	29,9
3	85	55,2	55,2	85,1
Valid 4	22	14,3	14,3	99,4
5	1	,6	,6	100,0
Total	154	100,0	100,0	

B16

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	46	29,9	29,9	29,9
3	87	56,5	56,5	86,4
Valid 4	20	13,0	13,0	99,4
5	1	,6	,6	100,0
Total	154	100,0	100,0	

ASU1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	37	24,0	24,0	24,0
3	73	47,4	47,4	71,4
Valid 4	43	27,9	27,9	99,4
5	1	,6	,6	100,0
Total	154	100,0	100,0	

ASU2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	45	29,2	29,2	29,2
3	75	48,7	48,7	77,9
Valid 4	32	20,8	20,8	98,7
5	2	1,3	1,3	100,0
Total	154	100,0	100,0	

ASU3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	44	28,6	28,6	28,6
3	78	50,6	50,6	79,2
Valid 4	31	20,1	20,1	99,4
5	1	,6	,6	100,0
Total	154	100,0	100,0	

ASU4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	43	27,9	27,9	27,9
3	75	48,7	48,7	76,6
Valid 4	33	21,4	21,4	98,1
5	3	1,9	1,9	100,0
Total	154	100,0	100,0	

Lampiran 3 Output Analisis SEM Menggunakan AMOS

1. Sebelum Modifikasi

Assessment of normality (Group number 1)

Variable	min	max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
BI6	2,000	5,000	,312	1,581	-,169	-,428
ASU4	2,000	5,000	,314	1,591	-,492	-1,247
ASU3	2,000	5,000	,212	1,074	-,685	-1,734
ASU2	2,000	5,000	,285	1,445	-,595	-1,507
ASU1	2,000	5,000	,015	,078	-,918	-2,326
BI5	2,000	5,000	,303	1,536	-,288	-,731
BI4	2,000	5,000	,251	1,273	-,225	-,571
BI3	2,000	5,000	,212	1,074	-,685	-1,734
BI2	2,000	5,000	,290	1,468	-,523	-1,325
BI1	2,000	5,000	,173	,876	-,655	-1,660
ATU4	1,000	4,000	,124	,627	-,505	-1,278
ATU3	1,000	4,000	,157	,794	-,530	-1,341
ATU2	1,000	4,000	,169	,856	-,394	-,998
ATU1	1,000	4,000	-,060	-,304	-,272	-,689
PEOU8	1,000	4,000	-,332	-1,681	-,088	-,222
PEOU7	2,000	4,000	-,170	-,862	-,652	-1,651
SD1	1,000	4,000	-,203	-1,030	1,017	2,577
SD2	1,000	4,000	-,371	-1,882	,272	,690
SD3	2,000	4,000	,074	,377	-1,221	-3,093
SD4	1,000	4,000	-,216	-1,092	1,172	2,968
SD5	1,000	4,000	-,215	-1,091	,191	,485
SD6	2,000	4,000	-,026	-,134	-,945	-2,394
PEOU1	2,000	4,000	-,170	-,862	-,652	-1,651
PEOU2	1,000	4,000	-,506	-2,562	-,643	-1,629
PEOU3	1,000	4,000	-,809	-4,098	-,729	-1,846
PEOU4	1,000	4,000	-,516	-2,613	-,778	-1,971
PEOU5	1,000	4,000	-,422	-2,139	-,200	-,507
PEOU6	1,000	4,000	-,709	-3,591	-,864	-2,188
PU6	1,000	4,000	-,040	-,203	-,771	-1,953
PU5	1,000	4,000	-,365	-1,852	,255	,646
PU4	1,000	4,000	-,189	-,957	,373	,945
PU3	2,000	4,000	,047	,236	-,282	-,714
PU2	1,000	4,000	-,102	-,516	-,311	-,789
PU1	1,000	4,000	-,052	-,265	-,189	-,478
K1	2,000	5,000	,182	,922	-,942	-2,387
K2	2,000	5,000	-,028	-,140	-,364	-,922

Variable	min	max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
K3	2,000	5,000	-,452	-2,289	-,050	-,126
K4	2,000	5,000	,148	,752	-,803	-2,035
K5	3,000	5,000	,249	1,263	-1,390	-3,522
K6	2,000	5,000	-,236	-1,197	-,221	-,560
Multivariate					85,470	9,149

Observations farthest from the centroid (Mahalanobis distance) (Group number 1)

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
37	89,929	,000	,002
131	80,709	,000	,000
147	73,912	,001	,000
6	67,130	,005	,006
33	67,016	,005	,001
36	66,531	,005	,000
20	64,884	,008	,000
14	63,720	,010	,000
109	62,872	,012	,000
10	62,741	,012	,000
12	62,011	,014	,000
11	59,464	,024	,000
17	58,810	,028	,000
32	58,523	,029	,000
93	58,506	,030	,000
124	57,625	,035	,000
154	53,923	,070	,041
28	52,226	,093	,189
96	52,063	,096	,152
1	52,045	,096	,103
43	51,894	,099	,079
128	51,443	,106	,092
42	50,512	,123	,192
135	50,507	,123	,136
129	50,387	,126	,108
112	49,200	,151	,300
62	48,980	,156	,286
40	48,717	,162	,286
117	48,475	,168	,283
87	48,297	,173	,263
4	47,776	,186	,345
13	47,704	,188	,295
22	47,482	,194	,292

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
130	47,096	,205	,342
80	47,090	,205	,275
8	46,194	,232	,506
38	45,788	,244	,579
19	45,748	,246	,519
26	44,481	,289	,855
24	44,434	,290	,822
50	44,190	,299	,836
82	44,108	,302	,810
91	44,038	,305	,779
81	43,682	,318	,827
137	43,525	,324	,822
145	42,845	,350	,924
30	42,773	,353	,909
75	42,712	,355	,889
34	42,639	,358	,870
122	42,153	,378	,927
74	41,922	,387	,937
86	41,891	,389	,918
18	41,884	,389	,891
92	41,643	,399	,906
27	41,434	,408	,915
115	41,214	,417	,925
110	40,978	,427	,936
16	40,960	,428	,916
78	40,942	,429	,891
134	40,871	,432	,874
29	40,759	,437	,865
59	40,486	,449	,892
5	40,272	,458	,904
15	39,989	,471	,927
58	39,926	,474	,913
136	39,696	,484	,927
113	39,319	,501	,957
127	39,273	,503	,945
116	39,271	,503	,925
126	39,221	,505	,909
97	39,116	,510	,902
94	39,055	,513	,885
150	38,929	,518	,881
111	38,647	,531	,910

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
101	38,608	,533	,889
84	38,594	,534	,859
54	38,586	,534	,823
77	38,306	,547	,860
108	38,269	,548	,832
31	38,165	,553	,821
48	38,053	,558	,813
44	37,968	,562	,795
85	37,900	,565	,770
23	37,889	,566	,722
35	37,787	,570	,707
100	37,658	,576	,702
89	37,170	,598	,824
105	37,068	,603	,812
151	36,930	,609	,811
76	36,849	,613	,791
55	36,713	,619	,789
9	36,362	,635	,852
39	36,198	,642	,858
7	36,192	,642	,820
95	36,184	,643	,775
104	35,953	,653	,805
106	35,921	,654	,767
119	35,855	,657	,738
41	35,806	,660	,701
71	35,772	,661	,655

Eigenvalues

5,417 2,424 1,693 1,402 1,179 ,796 ,718 ,584 ,567 ,511 ,494 ,408 ,348 ,339 ,314
,288 ,279 ,259 ,242 ,221 ,210 ,200 ,174 ,165 ,161 ,148 ,140 ,133 ,124 ,108 ,100
,086 ,081 ,068 ,064 ,041 ,038 ,029 ,017 ,010

Determinant of sample covariance matrix = ,000

Minimum was achieved

Chi-square = 1930,430

Degrees of freedom = 729

Probability level = ,000

Scalar Estimates (Group number 1 - Default model)

Maximum Likelihood Estimates

Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
PEOU <--- K	,914	,090	10,176	***	par_34
PEOU <--- SD	,089	,061	1,456	,145	par_36

			Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
PU	<---	K	,333	,340	,979	,328	par_33
PU	<---	SD	,513	,105	4,902	***	par_35
PU	<---	PEOU	-,238	,353	-,674	,500	par_37
ATU	<---	PU	,257	,104	2,475	,013	par_38
ATU	<---	PEOU	,226	,075	3,031	,002	par_39
BI	<---	ATU	,221	,125	1,758	,079	par_40
BI	<---	PU	,147	,129	1,139	,255	par_42
ASU	<---	BI	,078	,081	,965	,335	par_41
K6	<---	K	1,000				
K5	<---	K	,895	,086	10,391	***	par_1
K4	<---	K	,917	,090	10,159	***	par_2
K3	<---	K	1,043	,081	12,955	***	par_3
K2	<---	K	,646	,088	7,380	***	par_4
K1	<---	K	,683	,097	7,069	***	par_5
PU1	<---	PU	1,000				
PU2	<---	PU	1,212	,129	9,376	***	par_6
PU3	<---	PU	,670	,114	5,870	***	par_7
PU4	<---	PU	1,086	,116	9,386	***	par_8
PU5	<---	PU	1,343	,144	9,301	***	par_9
PU6	<---	PU	1,144	,147	7,808	***	par_10
PEOU6	<---	PEOU	1,000				
PEOU5	<---	PEOU	1,101	,103	10,721	***	par_11
PEOU4	<---	PEOU	1,178	,111	10,598	***	par_12
PEOU3	<---	PEOU	1,285	,114	11,281	***	par_13
PEOU2	<---	PEOU	,670	,095	7,018	***	par_14
PEOU1	<---	PEOU	,544	,084	6,458	***	par_15
SD6	<---	SD	1,000				
SD5	<---	SD	1,322	,138	9,585	***	par_16
SD4	<---	SD	,799	,112	7,137	***	par_17
SD3	<---	SD	,984	,149	6,620	***	par_18
SD2	<---	SD	1,428	,149	9,612	***	par_19
SD1	<---	SD	,769	,113	6,797	***	par_20
PEOU7	<---	PEOU	,609	,083	7,298	***	par_21
PEOU8	<---	PEOU	1,036	,096	10,828	***	par_22
ATU1	<---	ATU	1,000				
ATU2	<---	ATU	1,068	,141	7,551	***	par_23
ATU3	<---	ATU	,945	,126	7,496	***	par_24
ATU4	<---	ATU	1,055	,141	7,506	***	par_25
BI1	<---	BI	1,000				
BI2	<---	BI	,765	,104	7,388	***	par_26
BI3	<---	BI	,771	,104	7,419	***	par_27

			Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
BI4	<---	BI	,943	,101	9,290	***	par_28
BI5	<---	BI	,732	,120	6,089	***	par_29
ASU1	<---	ASU	1,000				
ASU2	<---	ASU	1,123	,153	7,322	***	par_30
ASU3	<---	ASU	1,170	,155	7,547	***	par_31
ASU4	<---	ASU	1,238	,152	8,146	***	par_32
BI6	<---	BI	,702	,120	5,865	***	par_43

Standardized Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

			Estimate
PEOU	<---	K	,947
PEOU	<---	SD	,064
PU	<---	K	,480
PU	<---	SD	,512
PU	<---	PEOU	-,331
ATU	<---	PU	,236
ATU	<---	PEOU	,288
BI	<---	ATU	,186
BI	<---	PU	,113
ASU	<---	BI	,092
K6	<---	K	,849
K5	<---	K	,720
K4	<---	K	,713
K3	<---	K	,850
K2	<---	K	,565
K1	<---	K	,543
PU1	<---	PU	,703
PU2	<---	PU	,820
PU3	<---	PU	,501
PU4	<---	PU	,803
PU5	<---	PU	,881
PU6	<---	PU	,713
PEOU6	<---	PEOU	,735
PEOU5	<---	PEOU	,854
PEOU4	<---	PEOU	,844
PEOU3	<---	PEOU	,889
PEOU2	<---	PEOU	,568
PEOU1	<---	PEOU	,524
SD6	<---	SD	,637
SD5	<---	SD	,948
SD4	<---	SD	,643

		Estimate
SD3	<--- SD	,583
SD2	<--- SD	,964
SD1	<--- SD	,608
PEOU7	<--- PEOU	,587
PEOU8	<--- PEOU	,854
ATU1	<--- ATU	,728
ATU2	<--- ATU	,717
ATU3	<--- ATU	,702
ATU4	<--- ATU	,710
BI1	<--- BI	,782
BI2	<--- BI	,604
BI3	<--- BI	,625
BI4	<--- BI	,785
BI5	<--- BI	,632
ASU1	<--- ASU	,661
ASU2	<--- ASU	,739
ASU3	<--- ASU	,800
ASU4	<--- ASU	,799
BI6	<--- BI	,618

Covariances: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
K <--> SD	,047	,026	1,825	,068	par_44

Correlations: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
K <--> SD	,165

Variances: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
K	,412	,065	6,382	***	par_45
SD	,197	,046	4,328	***	par_46
e42	,031	,014	2,263	,024	par_47
e41	,138	,031	4,438	***	par_48
e43	,196	,043	4,593	***	par_49
e44	,313	,060	5,188	***	par_50
e45	,235	,056	4,230	***	par_51
e6	,160	,024	6,746	***	par_52
e5	,307	,039	7,925	***	par_53

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
e4	,336	,043	7,868	***	par_54
e3	,172	,025	6,776	***	par_55
e2	,367	,044	8,426	***	par_56
e1	,461	,055	8,441	***	par_57
e21	,204	,027	7,401	***	par_58
e22	,142	,021	6,782	***	par_59
e23	,266	,032	8,414	***	par_60
e24	,129	,019	6,864	***	par_61
e25	,103	,020	5,271	***	par_62
e26	,251	,033	7,676	***	par_63
e18	,327	,040	8,138	***	par_64
e17	,173	,024	7,173	***	par_65
e16	,215	,029	7,366	***	par_66
e15	,168	,025	6,779	***	par_67
e14	,361	,043	8,476	***	par_68
e13	,300	,035	8,532	***	par_69
e12	,289	,034	8,460	***	par_70
e11	,039	,007	5,287	***	par_71
e10	,178	,021	8,442	***	par_72
e9	,372	,044	8,534	***	par_73
e8	,031	,008	3,888	***	par_74
e7	,198	,023	8,494	***	par_75
e19	,271	,032	8,483	***	par_76
e20	,152	,022	7,035	***	par_77
e36	,211	,033	6,418	***	par_78
e37	,256	,039	6,527	***	par_79
e38	,217	,032	6,718	***	par_80
e39	,260	,039	6,638	***	par_81
e27	,212	,039	5,366	***	par_82
e28	,340	,045	7,625	***	par_83
e29	,310	,040	7,670	***	par_84
e30	,184	,030	6,122	***	par_85
e31	,268	,041	6,582	***	par_86
e32	,305	,042	7,340	***	par_87
e33	,249	,038	6,616	***	par_88
e34	,183	,033	5,604	***	par_89
e35	,207	,037	5,560	***	par_90
e40	,266	,040	6,618	***	par_91

Squared Multiple Correlations: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
PEOU	,920
PU	,304
ATU	,171
BI	,060
ASU	,009
BI6	,382
ASU4	,638
ASU3	,640
ASU2	,546
ASU1	,437
BI5	,400
BI4	,617
BI3	,390
BI2	,365
BI1	,611
ATU4	,504
ATU3	,493
ATU2	,514
ATU1	,529
PEOU8	,730
PEOU7	,344
SD1	,370
SD2	,928
SD3	,340
SD4	,414
SD5	,899
SD6	,405
PEOU1	,275
PEOU2	,323
PEOU3	,791
PEOU4	,713
PEOU5	,728
PEOU6	,540
PU6	,508
PU5	,776
PU4	,645
PU3	,251
PU2	,672
PU1	,494
K1	,294

	Estimate
K2	,319
K3	,723
K4	,508
K5	,518
K6	,721

Standardized Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
PEOU <--- K	,954
PEOU <--- SD	,082
PU <--- K	,490
PU <--- SD	,527
PU <--- PEOU	-,333
ATU <--- PU	,234
ATU <--- PEOU	,287
BI <--- ATU	,185
BI <--- PU	,112
ASU <--- BI	,092
K6 <--- K	,849
K5 <--- K	,720
K4 <--- K	,715
K3 <--- K	,849
K2 <--- K	,565
K1 <--- K	,543
PU1 <--- PU	,698
PU2 <--- PU	,816
PU3 <--- PU	,496
PU4 <--- PU	,800
PU5 <--- PU	,879
PU6 <--- PU	,709
PEOU6 <--- PEOU	,731
PEOU5 <--- PEOU	,851
PEOU4 <--- PEOU	,842
PEOU3 <--- PEOU	,887
PEOU2 <--- PEOU	,564
PEOU1 <--- PEOU	,520
SD6 <--- SD	,637
SD5 <--- SD	,948
SD4 <--- SD	,643
SD3 <--- SD	,582
SD2 <--- SD	,964

		Estimate
SD1	<--- SD	,608
PEOU7	<--- PEOU	,583
PEOU8	<--- PEOU	,852
ATU1	<--- ATU	,725
ATU2	<--- ATU	,714
ATU3	<--- ATU	,700
ATU4	<--- ATU	,708
BI1	<--- BI	,782
BI2	<--- BI	,604
BI3	<--- BI	,624
BI4	<--- BI	,785
BI5	<--- BI	,632
ASU1	<--- ASU	,661
ASU2	<--- ASU	,739
ASU3	<--- ASU	,800
ASU4	<--- ASU	,799
BI6	<--- BI	,618

Covariances: (Group number 1 - Default model)

		M.I.	Par Change
e40 <-->	e41	12,881	-,063
e34 <-->	e41	6,739	,042
e33 <-->	e40	5,359	,056
e31 <-->	e41	4,076	-,036
e31 <-->	e40	113,072	,252
e29 <-->	e31	4,039	-,052
e27 <-->	e42	4,166	-,026
e27 <-->	e41	11,812	,059
e27 <-->	e43	4,239	,044
e27 <-->	e40	18,422	-,097
e27 <-->	e31	10,940	-,075
e27 <-->	e28	14,522	,097
e37 <-->	e44	4,702	,060
e37 <-->	e30	6,807	,059
e36 <-->	e30	4,484	-,043
e20 <-->	e42	21,949	-,047
e19 <-->	e28	17,715	-,109
e7 <-->	e45	4,675	,042
e7 <-->	e34	10,397	,059
e8 <-->	e34	5,698	-,024
e8 <-->	e33	5,423	,026

	M.I.	Par Change
e9 <--> e41	7,700	,056
e9 <--> e45	4,286	,054
e10 <--> e7	77,226	,137
e11 <--> e45	6,862	-,027
e11 <--> e9	6,166	-,030
e12 <--> e36	4,208	-,047
e12 <--> e9	36,912	,165
e13 <--> e42	11,836	,047
e13 <--> e20	7,139	-,050
e14 <--> e42	9,069	,045
e14 <--> e20	7,343	-,056
e14 <--> e13	28,066	,144
e15 <--> e14	4,135	,045
e16 <--> e20	9,358	-,051
e16 <--> e19	6,872	-,055
e16 <--> e15	5,279	,041
e17 <--> e34	6,292	-,045
e17 <--> e9	4,537	-,047
e17 <--> e16	11,252	,059
e18 <--> e44	4,179	-,060
e18 <--> e19	10,656	,082
e18 <--> e9	11,048	,098
e18 <--> e12	8,278	,075
e18 <--> e13	11,030	,087
e18 <--> e14	5,751	,069
e26 <--> SD	6,370	,048
e26 <--> e9	11,478	,089
e26 <--> e11	6,061	-,025
e26 <--> e12	29,351	,126
e26 <--> e18	5,330	,058
e25 <--> SD	5,113	,032
e25 <--> e7	10,328	-,045
e25 <--> e8	14,483	,030
e25 <--> e10	9,441	-,041
e25 <--> e26	9,539	,050
e24 <--> e42	4,316	,020
e24 <--> e7	19,137	,063
e24 <--> e8	6,329	-,020
e24 <--> e10	18,248	,058
e24 <--> e15	4,127	,029
e23 <--> e42	6,630	-,033

	M.I.	Par Change
e23 <--> e13	5,929	-,057
e23 <--> e25	4,540	-,035
e22 <--> e10	4,160	-,029
e22 <--> e26	5,047	-,039
e22 <--> e24	4,739	-,028
e22 <--> e23	6,630	,045
e21 <--> SD	6,574	-,044
e21 <--> e7	6,742	,045
e21 <--> e8	4,517	-,020
e21 <--> e10	16,251	,066
e21 <--> e26	9,131	-,060
e21 <--> e25	17,760	-,061
e21 <--> e24	27,226	,077
e21 <--> e22	8,456	,046
e1 <--> e15	24,906	,126
e1 <--> e17	4,081	-,050
e1 <--> e18	7,442	-,089
e2 <--> e19	9,709	-,082
e2 <--> e13	10,266	-,088
e2 <--> e16	34,080	,144
e2 <--> e18	7,678	-,081
e2 <--> e21	6,509	-,060
e3 <--> e42	9,446	,032
e3 <--> e45	4,693	-,042
e3 <--> e31	5,558	,047
e3 <--> e20	15,278	-,060
e3 <--> e9	6,372	-,057
e3 <--> e15	5,940	-,041
e3 <--> e17	102,454	,166
e3 <--> e1	4,093	-,051
e4 <--> e42	9,380	-,044
e4 <--> e40	9,741	-,082
e4 <--> e31	7,462	-,072
e4 <--> e27	8,560	,075
e4 <--> e14	8,678	-,087
e4 <--> e17	4,338	-,045
e4 <--> e1	21,003	,153
e4 <--> e2	5,162	,068
e5 <--> e19	7,485	,067
e5 <--> e8	4,108	-,024
e5 <--> e17	10,175	-,066

	M.I.	Par Change
e5 <--> e25	6,933	-,047
e5 <--> e21	6,699	,057
e5 <--> e3	4,234	-,043
e6 <--> e20	111,623	,157
e6 <--> e13	4,871	-,043
e6 <--> e14	4,403	-,045
e6 <--> e16	13,250	-,064
e6 <--> e17	21,521	-,073
e6 <--> e2	6,198	-,054
e6 <--> e5	7,311	,055

Model Fit Summary

CMIN

Model	NPAR	CMIN	DF	P	CMIN/DF
Default model	91	1930,430	729	,000	2,648
Saturated model	820	,000	0		
Independence model	40	5047,435	780	,000	6,471

RMR, GFI

Model	RMR	GFI	AGFI	PGFI
Default model	,043	,648	,604	,576
Saturated model	,000	1,000		
Independence model	,144	,263	,225	,250

Baseline Comparisons

Model	NFI Delta1	RFI rho1	IFI Delta2	TLI rho2	CFI
Default model	,618	,591	,722	,699	,718
Saturated model	1,000		1,000		1,000
Independence model	,000	,000	,000	,000	,000

Parsimony-Adjusted Measures

Model	PRATIO	PNFI	PCFI
Default model	,935	,577	,671
Saturated model	,000	,000	,000
Independence model	1,000	,000	,000

NCP

Model	NCP	LO 90	HI 90
Default model	1201,430	1075,024	1335,462
Saturated model	,000	,000	,000
Independence model	4267,435	4046,253	4495,242

FMIN

Model	FMIN	F0	LO 90	HI 90
Default model	12,617	7,852	7,026	8,729
Saturated model	,000	,000	,000	,000
Independence model	32,990	27,892	26,446	29,381

RMSEA

Model	RMSEA	LO 90	HI 90	PCLOSE
Default model	,104	,098	,109	,000
Independence model	,189	,184	,194	,000

AIC

Model	AIC	BCC	BIC	CAIC
Default model	2112,430	2179,055	2388,792	2479,792
Saturated model	1640,000	2240,357	4130,301	4950,301
Independence model	5127,435	5156,720	5248,913	5288,913

ECVI

Model	ECVI	LO 90	HI 90	MECVI
Default model	13,807	12,981	14,683	14,242
Saturated model	10,719	10,719	10,719	14,643
Independence model	33,513	32,067	35,002	33,704

HOELTER

Model	HOELTER .05	HOELTER .01
Default model	63	66
Independence model	26	27

2. Setelah Modifikasi

Assessment of normality (Group number 1)

Variable	min	Max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
BI6	2,000	5,000	,312	1,581	-,169	-,428
ASU4	2,000	5,000	,314	1,591	-,492	-1,247
ASU3	2,000	5,000	,212	1,074	-,685	-1,734
ASU2	2,000	5,000	,285	1,445	-,595	-1,507
ASU1	2,000	5,000	,015	,078	-,918	-2,326
BI5	2,000	5,000	,303	1,536	-,288	-,731
BI4	2,000	5,000	,251	1,273	-,225	-,571
BI3	2,000	5,000	,212	1,074	-,685	-1,734
BI2	2,000	5,000	,290	1,468	-,523	-1,325
BI1	2,000	5,000	,173	,876	-,655	-1,660
ATU4	1,000	4,000	,124	,627	-,505	-1,278
ATU3	1,000	4,000	,157	,794	-,530	-1,341

Variable	min	Max	skew	c.r.	kurtosis	c.r.
ATU2	1,000	4,000	,169	,856	-,394	-,998
ATU1	1,000	4,000	-,060	-,304	-,272	-,689
PEOU8	1,000	4,000	-,332	-1,681	-,088	-,222
PEOU7	2,000	4,000	-,170	-,862	-,652	-1,651
SD1	1,000	4,000	-,203	-1,030	1,017	2,577
SD2	1,000	4,000	-,371	-1,882	,272	,690
SD3	2,000	4,000	,074	,377	-1,221	-3,093
SD4	1,000	4,000	-,216	-1,092	1,172	2,968
SD5	1,000	4,000	-,215	-1,091	,191	,485
SD6	2,000	4,000	-,026	-,134	-,945	-2,394
PEOU1	2,000	4,000	-,170	-,862	-,652	-1,651
PEOU2	1,000	4,000	-,506	-2,562	-,643	-1,629
PEOU3	1,000	4,000	-,809	-4,098	-,729	-1,846
PEOU4	1,000	4,000	-,516	-2,613	-,778	-1,971
PEOU5	1,000	4,000	-,422	-2,139	-,200	-,507
PEOU6	1,000	4,000	-,709	-3,591	-,864	-2,188
PU6	1,000	4,000	-,040	-,203	-,771	-1,953
PU5	1,000	4,000	-,365	-1,852	,255	,646
PU4	1,000	4,000	-,189	-,957	,373	,945
PU3	2,000	4,000	,047	,236	-,282	-,714
PU2	1,000	4,000	-,102	-,516	-,311	-,789
PU1	1,000	4,000	-,052	-,265	-,189	-,478
K1	2,000	5,000	,182	,922	-,942	-2,387
K2	2,000	5,000	-,028	-,140	-,364	-,922
K3	2,000	5,000	-,452	-2,289	-,050	-,126
K4	2,000	5,000	,148	,752	-,803	-2,035
K5	3,000	5,000	,249	1,263	-1,390	-3,522
K6	2,000	5,000	-,236	-1,197	-,221	-,560
Multivariate					85,470	9,149

Observations farthest from the centroid (Mahalanobis distance) (Group number 1)

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
37	89,929	,000	,002
131	80,709	,000	,000
147	73,912	,001	,000
6	67,130	,005	,006
33	67,016	,005	,001
36	66,531	,005	,000
20	64,884	,008	,000
14	63,720	,010	,000
109	62,872	,012	,000

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
10	62,741	,012	,000
12	62,011	,014	,000
11	59,464	,024	,000
17	58,810	,028	,000
32	58,523	,029	,000
93	58,506	,030	,000
124	57,625	,035	,000
154	53,923	,070	,041
28	52,226	,093	,189
96	52,063	,096	,152
1	52,045	,096	,103
43	51,894	,099	,079
128	51,443	,106	,092
42	50,512	,123	,192
135	50,507	,123	,136
129	50,387	,126	,108
112	49,200	,151	,300
62	48,980	,156	,286
40	48,717	,162	,286
117	48,475	,168	,283
87	48,297	,173	,263
4	47,776	,186	,345
13	47,704	,188	,295
22	47,482	,194	,292
130	47,096	,205	,342
80	47,090	,205	,275
8	46,194	,232	,506
38	45,788	,244	,579
19	45,748	,246	,519
26	44,481	,289	,855
24	44,434	,290	,822
50	44,190	,299	,836
82	44,108	,302	,810
91	44,038	,305	,779
81	43,682	,318	,827
137	43,525	,324	,822
145	42,845	,350	,924
30	42,773	,353	,909
75	42,712	,355	,889
34	42,639	,358	,870
122	42,153	,378	,927

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
74	41,922	,387	,937
86	41,891	,389	,918
18	41,884	,389	,891
92	41,643	,399	,906
27	41,434	,408	,915
115	41,214	,417	,925
110	40,978	,427	,936
16	40,960	,428	,916
78	40,942	,429	,891
134	40,871	,432	,874
29	40,759	,437	,865
59	40,486	,449	,892
5	40,272	,458	,904
15	39,989	,471	,927
58	39,926	,474	,913
136	39,696	,484	,927
113	39,319	,501	,957
127	39,273	,503	,945
116	39,271	,503	,925
126	39,221	,505	,909
97	39,116	,510	,902
94	39,055	,513	,885
150	38,929	,518	,881
111	38,647	,531	,910
101	38,608	,533	,889
84	38,594	,534	,859
54	38,586	,534	,823
77	38,306	,547	,860
108	38,269	,548	,832
31	38,165	,553	,821
48	38,053	,558	,813
44	37,968	,562	,795
85	37,900	,565	,770
23	37,889	,566	,722
35	37,787	,570	,707
100	37,658	,576	,702
89	37,170	,598	,824
105	37,068	,603	,812
151	36,930	,609	,811
76	36,849	,613	,791
55	36,713	,619	,789

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
9	36,362	,635	,852
39	36,198	,642	,858
7	36,192	,642	,820
95	36,184	,643	,775
104	35,953	,653	,805
106	35,921	,654	,767
119	35,855	,657	,738
41	35,806	,660	,701
71	35,772	,661	,655

Eigenvalues

5,417 2,424 1,693 1,402 1,179 ,796 ,718 ,584 ,567 ,511 ,494 ,408 ,348 ,339 ,314
,288 ,279 ,259 ,242 ,221 ,210 ,200 ,174 ,165 ,161 ,148 ,140 ,133 ,124 ,108 ,100
,086 ,081 ,068 ,064 ,041 ,038 ,029 ,017 ,010

Determinant of sample covariance matrix = ,000

Minimum was achieved

Chi-square = 1093,061

Degrees of freedom = 716

Probability level = ,000

Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
PEOU <--- K	,893	,089	10,057	***	par_34
PEOU <--- SD	,110	,055	2,001	,045	par_36
PU <--- K	,186	,146	1,276	,202	par_33
PU <--- SD	,510	,103	4,952	***	par_35
PU <--- PEOU	-,101	,147	-,687	,492	par_37
ATU <--- PU	,290	,119	2,437	,015	par_38
ATU <--- PEOU	,222	,073	3,039	,002	par_39
BI <--- ATU	,281	,136	2,070	,038	par_40
BI <--- PU	,291	,160	1,820	,069	par_42
ASU <--- BI	,073	,072	1,010	,313	par_41
K6 <--- K	1,000				
K5 <--- K	,915	,086	10,660	***	par_1
K4 <--- K	,906	,091	9,955	***	par_2
K3 <--- K	1,005	,081	12,445	***	par_3
K2 <--- K	,621	,089	7,009	***	par_4
K1 <--- K	,604	,099	6,117	***	par_5
PU1 <--- PU	1,000				
PU2 <--- PU	1,350	,169	7,988	***	par_6
PU3 <--- PU	,712	,137	5,198	***	par_7
PU4 <--- PU	1,167	,115	10,161	***	par_8

		Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
PU5	<--- PU	1,612	,199	8,102	***	par_9
PU6	<--- PU	1,334	,183	7,311	***	par_10
PEOU6	<--- PEOU	1,000				
PEOU5	<--- PEOU	1,025	,097	10,545	***	par_11
PEOU4	<--- PEOU	1,167	,106	10,956	***	par_12
PEOU3	<--- PEOU	1,269	,109	11,648	***	par_13
PEOU2	<--- PEOU	,666	,093	7,172	***	par_14
PEOU1	<--- PEOU	,548	,082	6,693	***	par_15
SD6	<--- SD	1,000				
SD5	<--- SD	1,447	,154	9,369	***	par_16
SD4	<--- SD	,842	,123	6,824	***	par_17
SD3	<--- SD	1,043	,126	8,303	***	par_18
SD2	<--- SD	1,571	,170	9,267	***	par_19
SD1	<--- SD	,806	,124	6,478	***	par_20
PEOU7	<--- PEOU	,607	,081	7,481	***	par_21
PEOU8	<--- PEOU	1,039	,098	10,558	***	par_22
ATU1	<--- ATU	1,000				
ATU2	<--- ATU	1,073	,142	7,553	***	par_23
ATU3	<--- ATU	,950	,127	7,494	***	par_24
ATU4	<--- ATU	1,061	,141	7,508	***	par_25
BI1	<--- BI	1,000				
BI2	<--- BI	,731	,088	8,348	***	par_26
BI3	<--- BI	,696	,095	7,344	***	par_27
BI4	<--- BI	,820	,092	8,941	***	par_28
BI5	<--- BI	,508	,091	5,573	***	par_29
ASU1	<--- ASU	1,000				
ASU2	<--- ASU	1,122	,153	7,320	***	par_30
ASU3	<--- ASU	1,171	,155	7,545	***	par_31
ASU4	<--- ASU	1,238	,152	8,146	***	par_32
BI6	<--- BI	,470	,092	5,116	***	par_43

Standardized Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

		Estimate
PEOU	<--- K	,913
PEOU	<--- SD	,071
PU	<--- K	,308
PU	<--- SD	,532
PU	<--- PEOU	-,164
ATU	<--- PU	,233
ATU	<--- PEOU	,288
BI	<--- ATU	,213

		Estimate
BI	<--- PU	,177
ASU	<--- BI	,096
K6	<--- K	,844
K5	<--- K	,739
K4	<--- K	,707
K3	<--- K	,829
K2	<--- K	,544
K1	<--- K	,485
PU1	<--- PU	,615
PU2	<--- PU	,799
PU3	<--- PU	,466
PU4	<--- PU	,755
PU5	<--- PU	,926
PU6	<--- PU	,731
PEOU6	<--- PEOU	,749
PEOU5	<--- PEOU	,824
PEOU4	<--- PEOU	,851
PEOU3	<--- PEOU	,898
PEOU2	<--- PEOU	,576
PEOU1	<--- PEOU	,538
SD6	<--- SD	,611
SD5	<--- SD	,949
SD4	<--- SD	,620
SD3	<--- SD	,565
SD2	<--- SD	,970
SD1	<--- SD	,584
PEOU7	<--- PEOU	,596
PEOU8	<--- PEOU	,870
ATU1	<--- ATU	,725
ATU2	<--- ATU	,718
ATU3	<--- ATU	,703
ATU4	<--- ATU	,711
BI1	<--- BI	,868
BI2	<--- BI	,641
BI3	<--- BI	,626
BI4	<--- BI	,759
BI5	<--- BI	,486
ASU1	<--- ASU	,661
ASU2	<--- ASU	,738
ASU3	<--- ASU	,801
ASU4	<--- ASU	,799

		Estimate
BI6	<--- BI	,459

Covariances: (Group number 1 - Default model)

		M.I.	Par Change
e40 <-->	SD	4,336	,023
e40 <-->	e41	6,689	-,023
e34 <-->	e41	5,757	,034
e31 <-->	SD	4,999	-,024
e30 <-->	e42	4,397	,022
e29 <-->	e41	4,436	-,034
e29 <-->	e30	4,496	,050
e28 <-->	e30	4,917	-,053
e27 <-->	e42	4,118	-,020
e27 <-->	e41	6,532	,035
e27 <-->	e28	4,024	,045
e37 <-->	e44	4,480	,064
e37 <-->	e31	4,308	,031
e37 <-->	e30	6,516	,058
e36 <-->	e30	4,421	-,044
e19 <-->	e30	4,394	,045
e19 <-->	e28	17,652	-,105
e19 <-->	e20	5,452	,021
e7 <-->	e34	6,742	,034
e8 <-->	e34	4,266	-,020
e8 <-->	e33	5,622	,026
e9 <-->	e41	6,743	,040
e9 <-->	e45	4,297	,049
e11 <-->	e45	5,735	-,024
e11 <-->	e30	4,147	,020
e11 <-->	e29	4,153	,023
e11 <-->	e27	4,474	-,020
e11 <-->	e38	4,761	-,022
e11 <-->	e9	5,327	-,025
e12 <-->	e8	4,968	-,019
e12 <-->	e11	4,742	,018
e14 <-->	e43	4,786	-,049
e14 <-->	e34	5,219	,051
e15 <-->	SD	5,304	-,031
e15 <-->	e40	5,414	-,025
e15 <-->	e31	4,807	,023
e15 <-->	e36	4,564	-,036

	M.I.	Par Change
e16 <--> e20	4,456	-,015
e17 <--> e43	9,527	,029
e17 <--> e36	6,385	,024
e17 <--> e14	7,851	-,028
e18 <--> e43	4,394	-,050
e18 <--> e44	4,783	-,068
e18 <--> e19	9,229	,075
e18 <--> e9	5,912	,063
e18 <--> e10	6,881	,038
e18 <--> e13	5,553	,055
e26 <--> e33	4,598	,045
e26 <--> e20	6,220	,020
e26 <--> e8	5,997	,023
e26 <--> e9	7,550	,057
e26 <--> e11	6,902	-,024
e25 <--> e8	7,365	,019
e24 <--> e42	8,883	,022
e24 <--> e19	4,869	-,033
e24 <--> e7	4,847	,020
e24 <--> e17	5,943	,016
e23 <--> e42	6,007	-,027
e23 <--> e12	4,719	,041
e23 <--> e13	5,940	-,052
e23 <--> e25	6,110	-,038
e22 <--> e8	5,474	-,020
e22 <--> e24	6,924	-,032
e22 <--> e23	10,945	,061
e21 <--> e42	5,392	-,021
e21 <--> e19	7,544	,051
e21 <--> e10	5,086	,024
e21 <--> e25	8,244	-,036
e21 <--> e23	8,298	,054
e21 <--> e22	29,085	,081
e1 <--> SD	4,257	,039
e1 <--> e40	6,306	,038
e2 <--> e20	7,657	,026
e2 <--> e13	7,300	-,059
e2 <--> e21	4,367	-,040
e3 <--> e43	7,988	-,027
e3 <--> e14	9,053	,032
e3 <--> e24	6,970	-,018

	M.I.	Par Change
e4 <--> e40	4,957	-,032
e4 <--> e12	4,968	-,044
e4 <--> e14	6,289	-,061
e4 <--> e2	8,194	,069
e5 <--> e19	6,919	,063
e5 <--> e25	7,156	-,044
e5 <--> e21	6,639	,051
e6 <--> e43	6,270	,021
e6 <--> e26	6,947	-,021
e6 <--> e2	7,531	-,025

Model Fit Summary

CMIN

Model	NPAR	CMIN	DF	P	CMIN/DF
Default model	104	1093,061	716	,000	1,527
Saturated model	820	,000	0		
Independence model	40	5047,435	780	,000	6,471

RMR, GFI

Model	RMR	GFI	AGFI	PGFI
Default model	,040	,751	,715	,656
Saturated model	,000	1,000		
Independence model	,144	,263	,225	,250

Baseline Comparisons

Model	NFI Delta1	RFI rho1	IFI Delta2	TLI rho2	CFI
Default model	,783	,764	,913	,904	,912
Saturated model	1,000		1,000		1,000
Independence model	,000	,000	,000	,000	,000

Parsimony-Adjusted Measures

Model	PRATIO	PNFI	PCFI
Default model	,918	,719	,837
Saturated model	,000	,000	,000
Independence model	1,000	,000	,000

NCP

Model	NCP	LO 90	HI 90
Default model	377,061	291,817	470,254
Saturated model	,000	,000	,000
Independence model	4267,435	4046,253	4495,242

FMIN

Model	FMIN	F0	LO 90	HI 90
Default model	7,144	2,464	1,907	3,074
Saturated model	,000	,000	,000	,000

Model	FMIN	F0	LO 90	HI 90
Independence model	32,990	27,892	26,446	29,381

RMSEA

Model	RMSEA	LO 90	HI 90	PCLOSE
Default model	,059	,052	,066	,023
Independence model	,189	,184	,194	,000

AIC

Model	AIC	BCC	BIC	CAIC
Default model	1301,061	1377,204	1616,904	1720,904
Saturated model	1640,000	2240,357	4130,301	4950,301
Independence model	5127,435	5156,720	5248,913	5288,913

ECVI

Model	ECVI	LO 90	HI 90	MECVI
Default model	8,504	7,947	9,113	9,001
Saturated model	10,719	10,719	10,719	14,643
Independence model	33,513	32,067	35,002	33,704

HOELTER

Model	HOELTER .05	HOELTER .01
Default model	110	113
Independence model	26	27

Lampiran 4 Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 69 TAHUN 2015

TENTANG IMPOR DAN PENYERAHAN ALAT ANGKUTAN TERTENTU DAN PENYERAHAN JASA KENA PAJAK TERKAIT ALAT ANGKUTAN TERTENTU YANG TIDAK DIPUNGUT PAJAK PERTAMBAHAN NILAI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang:

bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 16B ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Impor dan Penyerahan Alat Angkutan Tertentu dan Penyerahan Jasa Kena Pajak Terkait Alat Angkutan Tertentu yang Tidak Dipungut Pajak Pertambahan Nilai.

Mengingat:

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 51, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3264) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 150, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5069).

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:

PERATURAN PEMERINTAH TENTANG IMPOR DAN PENYERAHAN ALAT ANGKUTAN TERTENTU DAN PENYERAHAN JASA KENA PAJAK TERKAIT ALAT ANGKUTAN TERTENTU YANG TIDAK DIPUNGUT PAJAK PERTAMBAHAN NILAI.

Pasal 1

Alat angkutan tertentu yang atas impornya tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai meliputi:
a. alat angkutan di air, alat angkutan di bawah air, alat angkutan di udara, dan kereta api, serta suku cadangnya yang diimpor oleh Kementerian Pertahanan, Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Negara Republik Indonesia, dan oleh pihak lain yang ditunjuk oleh Kementerian Pertahanan, Tentara Nasional Indonesia, dan Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk melakukan impor tersebut;

b. kapal laut, kapal angkutan sungai, kapal angkutan danau dan kapal angkutan penyeberangan, kapal penangkap ikan, kapal pandu, kapal tunda, kapal tongkang, dan suku cadangnya, serta alat keselamatan pelayaran dan alat keselamatan manusia yang diimpor dan digunakan oleh Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional, Perusahaan Penangkapan Ikan Nasional, Perusahaan Penyelenggara Jasa Kepelabuhanan Nasional, dan Perusahaan Penyelenggara Jasa Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Nasional, sesuai dengan kegiatan usahanya;
c. pesawat udara dan suku cadangnya serta alat keselamatan penerbangan dan alat keselamatan

manusia, peralatan untuk perbaikan dan pemeliharaan yang diimpor dan digunakan oleh Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional, dan suku cadangnya, serta peralatan untuk perbaikan dan pemeliharaan pesawat udara yang diimpor oleh pihak yang ditunjuk oleh Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional yang digunakan dalam rangka pemberian jasa perawatan dan reparasi pesawat udara kepada Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional; dan d. kereta api dan suku cadangnya serta peralatan untuk perbaikan dan pemeliharaan serta prasarana perkeretaapian yang diimpor dan digunakan oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian Umum dan/atau Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Umum, dan komponen atau bahan yang diimpor oleh pihak yang ditunjuk oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian Umum dan/atau Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Umum, yang digunakan untuk pembuatan kereta api, suku cadang, peralatan untuk perbaikan dan pemeliharaan, serta prasarana perkeretaapian yang akan digunakan oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian Umum dan/atau Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Umum.

Pasal 2

Alat angkutan tertentu yang atas penyerahannya tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai meliputi:

- a. alat angkutan di air, alat angkutan di bawah air, alat angkutan di udara, dan kereta api, serta suku cadangnya yang diserahkan kepada Kementerian Pertahanan, Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- b. kapal laut, kapal angkutan sungai, kapal angkutan danau dan kapal angkutan penyeberangan, kapal penangkap ikan, kapal pandu, kapal tunda, kapal tongkang, dan suku cadangnya serta alat keselamatan pelayaran dan alat keselamatan manusia yang diserahkan kepada dan digunakan oleh Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional, Perusahaan Penangkapan Ikan Nasional, Perusahaan Penyelenggara Jasa Kepelabuhanan Nasional dan Perusahaan Penyelenggara Jasa Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Nasional, sesuai dengan kegiatan usahanya;
- c. pesawat udara dan suku cadangnya serta alat keselamatan penerbangan dan alat keselamatan manusia, peralatan untuk perbaikan dan pemeliharaan yang diserahkan kepada dan digunakan oleh Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional dan suku cadangnya serta peralatan untuk perbaikan dan pemeliharaan pesawat udara yang diperoleh oleh pihak yang ditunjuk oleh Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional yang digunakan dalam rangka pemberian jasa perawatan dan reparasi Pesawat Udara kepada Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional; dan
- d. kereta api dan suku cadangnya serta peralatan untuk perbaikan dan pemeliharaan serta prasarana yang diserahkan kepada dan digunakan oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian Umum dan/atau Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Umum dan komponen atau bahan yang diserahkan kepada pihak yang ditunjuk oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian Umum dan/atau Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Umum, yang digunakan untuk pembuatan kereta api, suku cadang, peralatan untuk perbaikan dan pemeliharaan, serta prasarana yang akan digunakan oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian Umum dan/atau Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Umum.

Pasal 3

Jasa Kena Pajak terkait alat angkutan tertentu yang atas penyerahannya tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai meliputi:

- a. jasa yang diterima oleh Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional, Perusahaan Penangkapan Ikan Nasional, Perusahaan Penyelenggara Jasa Kepelabuhanan Nasional, dan Perusahaan Penyelenggara Jasa Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan Nasional yang meliputi:
 1. jasa persewaan kapal;
 2. jasa kepelabuhanan meliputi jasa tunda, jasa pandu, jasa tambat, dan jasa labuh; dan
 3. jasa perawatan dan reparasi (docking) kapal;
- b. jasa yang diterima oleh Perusahaan Angkutan Udara Niaga Nasional yang meliputi:
 1. jasa persewaan pesawat udara; dan
 2. jasa perawatan dan reparasi pesawat udara; dan
- c. jasa perawatan dan reparasi kereta api yang diterima oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana

Perkeretaapian Umum.

Pasal 4

- (1) Pajak masukan yang dibayar untuk perolehan Barang Kena Pajak dan/atau perolehan Jasa Kena Pajak yang atas penyerahannya tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai dapat dikreditkan.
- (2) Pajak masukan yang dapat dikreditkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pajak masukan atas perolehan Barang Kena Pajak dan/atau perolehan Jasa Kena Pajak sejak berlakunya Peraturan Pemerintah ini.

Pasal 5

- (1) Terhadap alat angkutan tertentu yang atas impor dan/atau penyerahannya telah mendapat fasilitas tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 huruf b, huruf c, dan huruf d, dan Pasal 2 huruf b, huruf c, dan huruf d, apabila dalam jangka waktu 4 (empat) tahun sejak saat impor dan/atau perolehan:
 - a. digunakan tidak sesuai dengan tujuan semula; atau
 - b. dipindahtangankan kepada pihak lain baik sebagian atau seluruhnya,Pajak Pertambahan Nilai yang tidak dipungut atas impor dan/atau perolehan alat angkutan tertentu tersebut wajib dibayar.
- (2) Pembayaran Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam jangka waktu paling lama 1 (satu) bulan sejak alat angkutan tertentu tersebut dialihkan penggunaannya atau dipindahtangankan.
- (3) Apabila sampai dengan jangka waktu 1 (satu) bulan kewajiban pembayaran Pajak Pertambahan
- (2) Nilai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak dipenuhi, Direktur Jenderal Pajak menerbitkan Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar ditambah dengan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan di bidang perpajakan.
- (4) Pajak Pertambahan Nilai yang wajib dibayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dapat dikreditkan.

Pasal 6

Ketentuan lebih lanjut mengenai:

- a. tata cara pemberian fasilitas tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai atas impor dan/atau penyerahan alat angkutan tertentu dan penyerahan jasa kena pajak terkait alat angkutan tertentu; dan
- b. tata cara pembayaran kembali Pajak Pertambahan Nilai yang seharusnya tidak mendapat fasilitas tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai atas impor dan/atau penyerahan alat angkutan tertentu yang telah mendapat fasilitas tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai yang digunakan tidak sesuai dengan tujuan semula atau dipindahtangankan kepada pihak lain baik sebagian atau seluruhnya serta penerapan sanksi atas keterlambatan pembayaran Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, diatur dengan Peraturan Menteri Keuangan.

Pasal 7

- (1) Pelaksanaan ketentuan dalam Peraturan Pemerintah ini dievaluasi dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh tim monitoring dan evaluasi yang dibentuk dengan Keputusan Menteri Keuangan.

Pasal 8

Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, alat angkutan tertentu yang telah dibebaskan dari penerapan Pajak Pertambahan Nilai sebelum Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, ternyata digunakan tidak sesuai dengan tujuan semula atau dipindahtangankan kepada pihak lain baik sebagian atau seluruhnya dalam jangka 5 (lima) tahun sejak saat impor dan atau perolehan, berlaku ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 4A Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan/atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu Yang Dibebaskan dari Penerapan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003 tentang Perubahan atas Peraturan

Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan/atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.

Pasal 9

Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku:

- a. ketentuan mengenai pembebasan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai terhadap alat angkutan di air, alat angkutan di bawah air, alat angkutan di udara, dan kereta api, serta suku cadangnya yang diimpor oleh Departemen Pertahanan, Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Negara Republik Indonesia, dan oleh pihak lain yang ditunjuk oleh Departemen Pertahanan, Tentara Nasional Indonesia, dan Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam Pasal 1 angka 1;
- b. Pasal 1 angka 4, angka 5, dan angka 6;
- c. ketentuan mengenai pembebasan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai terhadap alat angkutan di air, alat angkutan di bawah air, alat angkutan di udara, dan kereta api, serta suku cadangnya yang diserahkan kepada Departemen Pertahanan, Tentara Nasional Indonesia, dan Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam Pasal 2 angka 2;
- d. Pasal 2 angka 5, angka 6, dan angka 7; dan
- e. Pasal 3 angka 1, angka 2, dan angka 3,

Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan/atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu Yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan/atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 79, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4302), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 10

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku setelah 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan Di Jakarta,

Pada Tanggal 16 September 2015

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Ttd.

JOKO WIDODO

Diundangkan Di Jakarta,

Pada Tanggal 17 September 2015

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA REPUBLIK INDONESIA,

Ttd.

YASONNA H. LAOLY

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2015 NOMOR 211

PENJELASAN

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 69 TAHUN 2015

TENTANG

IMPOR DAN PENYERAHAN ALAT ANGKUTAN TERTENTU DAN PENYERAHAN

JASA KENA PAJAK

TERKAIT ALAT ANGKUTAN TERTENTU YANG TIDAK DIPUNGUT PAJAK

PERTAMBAHAN NILAI

I.

UMUM

Dalam rangka mendorong pengembangan angkutan nasional di bidang angkutan darat, angkutan air, dan angkutan udara, menjamin tersedianya peralatan Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia yang memadai untuk melindungi wilayah Negara Kesatuan

Republik Indonesia baik dari ancaman eksternal maupun internal, dan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 16B ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah, perlu diberikan kemudahan dalam bidang perpajakan berupa Pajak Pertambahan Nilai tidak dipungut atas impor dan penyerahan alat angkutan tertentu dan penyerahan jasa kena pajak terkait alat angkutan tertentu yang tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai.

Selain itu, pemberian kemudahan Pajak Pertambahan Nilai tidak dipungut tersebut dilakukan dalam rangka meningkatkan daya saing industri dan penyedia jasa dalam negeri, mengingat dengan kemudahan Pajak Pertambahan Nilai tidak dipungut, industri yang menyerahkan Barang Kena Pajak atau Jasa Kena Pajak dapat mengkreditkan pajak masukan yang telah dibayar pada saat perolehan faktor input.

Pemberian kemudahan di bidang perpajakan ini bersifat sementara, apabila dunia usaha sektor-sektor tertentu tersebut sudah mandiri maka kemudahan di bidang perpajakan tersebut tidak perlu diberikan lagi.

Berdasarkan hal tersebut maka beberapa ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan/atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu Yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2003 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 146 Tahun 2000 tentang Impor dan/atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai yaitu berupa kemudahan perpajakan berupa pembebasan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai atas impor dan penyerahan alat angkutan tertentu dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dengan Peraturan Pemerintah ini.

Agar dalam penerapan tidak menyimpang perlu dilakukan pengawasan dan dalam hal fasilitas yang diberikan tidak digunakan sesuai dengan maksud dan tujuan diberikannya kemudahan di bidang perpajakan tersebut maka dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

II. PASAL DEMI PASAL

Cukup jelas.	Pasal 1
Cukup jelas.	Pasal 2
Cukup jelas.	Pasal 3
Cukup jelas.	Pasal 4
Cukup jelas.	Pasal 5
Cukup jelas.	Pasal 6
Cukup jelas.	Pasal 7
Cukup jelas.	Pasal 8
Cukup jelas.	Pasal 9
Cukup jelas.	Pasal 10

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 5739

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan maka didapatkan kesimpulan sebagai berikut.

1. Implementasi Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia masih mempunyai tingkat yang rendah pada industri kapal di Indonesia. Hal tersebut terlihat dari rendahnya tingkat deskripsi pada masing-masing variabel yang digunakan yaitu komunikasi, sumber daya, *perceived ease of use*, *perceived usefulness*, *attitude toward usage*, *behavioral intention to use*, dan *actual system usage*.
2. Faktor – faktor yang mempengaruhi niat untuk mengembangkan bisnis perkapalan dengan adanya penerapan Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 terhadap industri perkapalan di Indonesia adalah *attitude toward usage* akan tetapi niat tersebut tidak mempengaruhi *actual system usage* atau penggunaan sesungguhnya kebijakan tersebut pada industri perkapalan di Indonesia.
3. Terdapat indikasi belum maksimalnya penerapan dan sosialisasi dari Kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015, yang terlihat dari adanya beberapa responden penelitian yang menyatakan ketidasetujuannya atas indikator-indikator yang menjelaskan tentang komunikasi, sumber daya, *perceived ease of use*, *perceived usefulness*, *attitude toward usage*, *behavioral intention to use*, dan *actual system usage*.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diambil dari penelitian ini, maka saran dari yang dapat diajukan oleh peneliti adalah pemerintah dapat lebih meningkatkan penerapan dan sosialisasi dari kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 secara merata untuk mampu menghasilkan manfaat yang dirasakan oleh semua

pihak yang terlibat demi peningkatan dan pengembangan industri perkapalan di Indonesia. Selain itu pemerintah juga perlu

Perlu melakukan revisi atau pergantian kebijakan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2015 agar lebih mudah dan prosedurnya menjadi sederhana sehingga implementasi terhadap industri perkapalan di Indonesia menjadi maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Agromaritim. (2015, Juni 3). *Indonesia Punya Galangana Kapal Berteknologi Canggih*. Dipetik Juni 15, 2016, dari agromaritim.com: <http://agromaritim.net/indonesia-punya-galangan-kapal-berteknologi-canggih%E2%80%8F-detail-4736>
- Ahmad, A. W., & Rosalina, E. (2011). Analisa Pengaruh Kebijakan Desentralisasi Fiskal Terhadap Outcomes Bidang Kesehatan Di Kabupaten/Kota Propinsi Sumatera Barat. *Jurnal Akuntansi & Manajemen Vol. 6, No. 1, Juni*, 17-29.
- Akib, H. (2010). Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa, Dan Bagaimana. *Jurnal Administrasi Publik, Vol. 1, No. 1*, 1-11.
- Anggraeni, R., Zauhar, S., & Siswidiyanto. (2013). Evaluasi Kebijakan Publik (Evaluasi Terhadap Proses Pengadaan Anjungan Mandiri Kepegawaian Berdasarkan Perpres No. 54 Tahun 2010 Di Badan Kepegawaian Daerah Kota Malang). *Journal Of Public Administration Research, Vol. 1, No. 1*, 127-135.
- Arsyad, H. M. (2006). Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 1998 Tentang Modal Penyertaan Pada Koperasi Wanita "Setia Bhakti Wanita" Surabaya. *Ekuitas, Vol. 10, No. 3, September*, 349-374.
- Basuki, M., & Putra, W. A. (2014). Model Probabilistic Risk Assessment Pada Industri Galangan Kapan Sub Klaster Surabaya. *Prosiding Seminar Nasional Aplikasi Sains & Teknologi*, 283-290.
- Cheng, Y. (2014). Why Do Users Intend To Continue Using The Digital Library? An Integrated Perspective. *Aslib Journal of Information Management* , 640-662.
- Creswell, J. W. (2010). *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, Dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Darmawi, E. (2013). Analisis Keberhasilan Pengembangan Industri Kecil Dan Menengah Di Kabupaten Bengkulu Utara. *Jurnal Penelitian Sosial Dan Politik, Vol. 2, No. 2, April-Juni*, 2-10.

- Davis, F. D. (1989). Perceived usefulness, Perceived Ease of Use, and User Acceptance of Information Technology. *MIS quarterly*, 319-340.
- Devi, & Suartana. (2014). Analisis Technology Acceptance Model (TAM) Terhadap Penggunaan Sistem Informasi di Nusa Dua Beach Hotel & Spa. *Jurnal ISSN: 2302-8556*.
- Emaritim. (2015, September). *Dukungan Pemerintah Menuju Kemandirian Industri Perkapalan Dalam Negeri*. Dipetik Juni 14, 2016, dari emaritim. Media Maritim Online: <http://www.emaritim.com/2015/08/dukungan-pemerintah-menuju-kemandirian.html>
- Fathema, N., Shannon, D., & Ross, M. (2015). Expanding The Technology Acceptance Model (TAM) to Examine Faculty Use of Learning Management Systems (LMSs) In Higher Education Institutions. *MERLOT Journal of Online Learning and Teaching*, 210-232.
- Fatmawati, E. (2015). Technology Acceptance Model (TAM) Untuk Menganalisis Penerimaan Terhadap Sistem Informasi perpustakaan. *Jurnal Iqra' Vol 9 No 1*.
- Ferdinand, A. (2002). *Structural Equation Modeling Dalam Penelitian Manajemen*. Semarang: BP UNDIP.
- Fithri, P., & Sari, R. Y. (2015). Analisis Pengukuran Produktivitas Perusahaan Alsintan Cv. Cherry Sarana Agro. *Jurnal Optimasi Sistem Industri, Vol. 14, No. 1, April*, 123-140.
- Hakim, F., & Nangoi, G. B. (2015). Analisis Penerapan Pp. No.46 Tahun 2013 Tentang Pajak Penghasilan Umkm Terhadap Tingkat Pertumbuhan Wajib Pajak Dan Penerimaan Pph Pasal 4 Ayat (2) Pada Kpp Pratam Manado. *Jurnal EMBA Vol. 3, No. 1, Maret*, 787-795.
- Handayani, R. (2007). Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Minat Peanfaatan Sistem Informasi dan Penggunaan Sistem Informasi. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Vol 9 No 2*, 76-87.
- Hanggono, A. A., Handayani, S. R., & Susilo, H. (2015). Analisis Atas Praktek Tam (Technology Acceptance Model) Dalam Mendukung Bisnis Online Dengan Memanfaatkan Jejaring Sosial Instagram. *Jurnal Administrasi Bisnis (Jab), Vol. 26, No. 1, September*, 1-9.

- Hanggono, A. A., Handayani, S. R., & Susilo, H. (2015). Analisis Atas Praktek TAM (Technology Acceptance Model) Dalam Mendukung Bisnis Online Dengan Memanfaatkan Jejaring Sosial Instagram. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 1-9.
- Hidayat, R., Idris, A., & Masjaya. (2014). Implementasi Kebijakan Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2010 Tentang Disiplin PNS Pada Kantor Kementerian Agama Kabupaten Berau. *Journal Administrative Reform*, Vol. 2, No. 2, 1238-1250.
- Hong, W., Thong, J., & Wai-Man Wong, K. (2002). Determinants of User Acceptance of Digital Libraries: An Empirical Examinatin of Individual Differences and System Characteristics. *Journal of Management Information System*, 97-124.
- Igbaria, M., & Chakrabarti, A. (1990). Computer Anxiety and Attitude Towards Microcomputer Use. *Behaviour & Information Technology* , 229-241.
- Irmadhani, & Nugroho, M. A. (2012). Pengaruh Persepsi Kebermanfaatan, Persepsi Kemudahan Penggunaan Dan Computer Self Efficacy, Terhadap Penggunaan Online Banking Pada Mahasiswa S1 Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta. *Artikel Ilmiah*.
- Januarti, S. E., & Rodiyah, I. (2014). Implementasi Kebijakan Program Beras Miskin (Raskin) Di Desa Kejapanan Kecamatan Gempol Kabupaten Pasuruan. *JKMP*, Vol. 2, No. 1, Maret, 29-42.
- Jati, G. P. (2015, Juni 22). *Pemerintah Bakal Hentikan Pungutan PPN Galangan Kapal*. Dipetik Juni 16, 2016, dari CNN Indonesia: <http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150622103100-85-61474/pemerintah-bakal-hentikan-pungutan-ppn-galangan-kapal/>
- jurnalmaritim.com. (2015, September 29). *Paket Kebijakan Ekonomi Jilid II: Bebas PPN Bagi Industri Alat Transportasi*. Diambil kembali dari <http://jurnalmaritim.com/>: <http://jurnalmaritim.com/2015/09/paket-kebijakan-ekonomi-jilid-ii-bebas-ppn-bagi-industri-alat-transportasi/>
- Kasse, S., & Ferdiana. (2014). Pengembangan E-learning berbasis Technology Acceptence Model. *ISSN 2089-8673*.

- Khan, M. A., & Siang, L. H. (2014). The Effect Of Perceived Usefulness And Perceived Quality Towards The Intention To Use Internet Financial Reporting In Malaysia. *Middle-East Journal Of Scientific Research*, Vol. 21, No. 8, 1357-1364.
- Kothari, C. R. (2004). *Research Methodolgy: Methods And Techniques*. New Delhi: New Age International.
- Lumanaw, N. (2015, September 29). *Menkeu: PP 69/2015 sangat dinantikan pemilik galangan kapal*. Dipetik Juni 14, 2016, dari www.beritasatu.com: <http://www.beritasatu.com/ekonomi/310711-menkeu-pp-692015-sangat-dinantikan-pemilik-galangan-kapal.html>
- Muchran, M., Mardiana, A., & Pontoh, G. T. (2015). Analysis Of Internet Banking Using Technology Acceptance Model By Experience As Variable Moderation. *Global Journal Of Business And Social Science Review*, Vol. 3, No. 1, July-September, 54-61.
- Nasution, F. (2004). Penggunaan Teknologi Informasi Berdasarkan Aspek Perilaku (Behavioral Aspect). *Artikel Ilmiah Universitas Sumatera Utara* .
- Nugroho, R. D. (2006). *Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembangan: Model-Model Perumusan, Implementasi, Dan Evaluasi*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Pan, C.-C., Sivo, S., Gunter, G., & Cornell, R. (2005). Students' Perceived Ease of Use of An e-Learning Management System: An Exogenous Variable. *Baywood Publishing Co. Inc*, 285-307.
- Park, S. Y. (2009). An Analysis of The Technology Acceptance Model in Understanding University Students' Behavioral Intention to Use e-Learning . *Educational Technology & Society* , 150-162.
- Pawito. (2007). *Penelitian Komunikasi Kualitatif*. Yogyakarta: PT. LKiS Pelangi Aksara Yogyakarta.
- Seeman, E., & Gibson , S. (2009). Predicting Acceptance of E;ectronic Medical Records: Is The Technology Acceptance Model Enough? *SAM Advanced management Journal*.
- Silalahi, U. (2012). *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT Refika Aditama.

- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Sukowati, N. P., Hadi, M., & Rengu, S. P. (2013). Mplementasi Kebijakan Pelayanan Kesehatan Masyarakat Miskin Nonkuota (JAMKESDA dan SPM) (Studi di DInas Kesehatan Kabupaten Blitar)). *Jurnal Administrasi Publik, Vol. 1, No. 6*, 1195-1202.
- Syahrudin. (2010). Evaluasi Implementasi Kebijakan Pengembagnan Kawasan Industri. *Bisnis & Birokrasi, Jurnal Ilmu Administrasi Dan Organisasi, Vol. 17, No. 1, Jan-Apr*, 31-43.
- Traymansah, D. H., Soejitno, & Pribadi, S. R. (2012). Analisa Kebutuhan Tenaga Kerja Terampil Untuk Mendukung Peningkatan Produksi Pembangunan Kapal Baru Di Galangan-Galangan Kapal Di Surabaya. *Jurnal Teknik ITS, Vol. 1, No. 1, September*, 331-335.
- Triana, R. W. (2011). *Implementasi Dan Evaluasi Kebijakan*. Surabaya: PT. Revka Petra Media.
- Umar, H. (2002). *Metode Riset Bisnis*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Vallerand, R. J., Deshaies, P., Ceurrrier, J., Pelletier, L. G., & Mongeau, C. (1992). Ajzem and Fishbeins Theory of Reasoned Action as Applied to Moral Behavior: A Confirmatory Analysis. *Journal of Personality And Social Psychology*, 98-109.
- Widiani, R. N. (2015). Dampak Kebijakan Jaminan Pendidikan Daerah Terhadap Pemerataan Pendidikan Jenjang Menengah Di Kota Yogyakarta. *Kebijakan Dan Manajemen Publik, Vol. 3, No. 1, Januari*, 1-8.
- Windyandari, A. (2008). Prospek Industri Galangan Kapal Dalam Negeri Guna Menghadapi Persaingan Global. *Jurnal Teknik, Vol. 29, No. 1*, 73-77.
- Yasa, N. N., Ratnaningrum, L. P., & Sukaatmadja, P. G. (2014). The Application Of Technology Acceptance Model On Internet Banking Users In The City Of Denpasar. *Jurnal Manajemen Dan Kewirausahaan, Vol. 16, No. 2, September*, 93-102.
- Yussof, Y. M., Muhammad, Z., Zahari, M., Pasah , E., & Robert, E. (2009). Individual Differences, Perceived Ease of Use, and Perceived Usefulness in the E-Library Usage. *Computer and Information Science*.