



UNIVERSITAS PERTAHANAN

**PENGARUH PATROLI LAUT BEA CUKAI DAN COASTAL
SURVEILLANCE SYSTEM TERHADAP
PENANGGULANGAN PENYELUNDUPAN BARANG IMPOR
DALAM RANGKA MENJAGA KEAMANAN MARITIM
INDONESIA**

**WINARTO
NIM : 120170302017**

Tesis yang Ditulis untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
dalam Mendapatkan Gelar Magister Pertahanan

**FAKULTAS KEAMANAN NASIONAL
PROGRAM STUDI KEAMANAN MARITIM**

**BOGOR
Desember 2018**

LEMBAR PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :

Nama : Winarto
NIM : 120170302017
Program Studi : Keamanan Maritim
Judul : Pengaruh Patroli Laut Bea Cukai dan *Coastal Surveillance System* Terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor Dalam Rangka Menjaga Keamanan Maritim Indonesia

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister dalam Ilmu Pertahanan pada Program Studi Keamanan Maritim Fakultas Keamanan Nasional Universitas Pertahanan.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : LAKSDYA TNI (Purn) Dr. Moch. Jurianto, (.....)
S.E., M.M.
Pembimbing II : LAKSMA TNI Dr. M. Adnan Madjid, S.H., (.....)
M.Hum.
Penguji I : Kolonel Laut (KH) Dr. Abdul Rivai Ras, (.....)
M.M., M.S., M.Si.
Penguji II : Kolonel Laut (KH) Dr. Panji Suwarno, (.....)
S.E., M.Si.
Penguji III : Kolonel Laut (P) Purwanto, S.E., M.M., (.....)
M.Si. (Han)
Ditetapkan di : Bogor
Tanggal : Desember 2018

PERNYATAAN ORISINALITAS

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya atau bagian karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan jenjang apapun di suatu Perguruan Tinggi; dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat istilah, frasa, kalimat, paragraf, subbab atau bab dari karya yang pernah ditulis atau diterbitkan; kecuali yang secara tertulis diajukan dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Referensi.

Apabila di kemudian hari terbukti bahwa terdapat plagiat dalam tesis ini, saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan peraturan/undang-undang yang berlaku.

Bogor, Desember 2018

Winarto

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH
UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Tesis ini diajukan oleh :

Nama : Winarto
NIM : 120170302017
Program Studi : Keamanan Maritim
Fakultas : Keamanan Nasional
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Pertahanan Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas ilmiah saya berjudul :

**Pengaruh Patroli Laut Bea Cukai dan *Coastal Surveillance System*
Terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor Dalam
Rangka Menjaga Keamanan Maritim Indonesia**

Beserta perangkat yang ada jika diperlukan. Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Pertahanan berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan Tesis saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis dan sebagai pemilik Hak Cipta/Karya Intelektual dari tesis ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan kesadaran penuh tanpa paksaan dari pihak manapun.

Bogor, Desember 2018

Winarto

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmat dan karunia-Nya penyusunan tesis dengan judul: **“Pengaruh Patroli Laut Bea Cukai dan *Coastal Surveillance System* Terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor Dalam Rangka Menjaga Keamanan Maritim Indonesia”** dapat diselesaikan.

Penyusunan tesis ini ditujukan sebagai salah satu syarat dalam memperoleh gelar Magister pada Program Studi Keamanan Maritim Fakultas Keamanan Nasional Universitas Pertahanan.

Penyusunan tesis ini dapat diselesaikan berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu, pada kesempatan ini peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Letnan Jenderal TNI Dr. Tri Legiono Suko, S.IP., M.AP, selaku Rektor Universitas Pertahanan.
2. Laksamana Muda TNI Dr. Siswo Hadi Sumantri, S.T., M.MT, selaku Dekan Fakultas Keamanan Nasional.
3. Kolonel Laut (P) Purwanto, S.E., M.M., M.Si.(Han), selaku Sesprodi Keamanan Maritim.
4. Laksamana Madya TNI (Purn) Dr. Moch. Juriyanto, S.E., M.M, selaku Pembimbing Tesis I.
5. Laksamana Pertama TNI Dr. M. Adnan Madjid, S.H., M.Hum, selaku Pembimbing Tesis II.
6. Bapak Heru Pambudi, selaku Direktur Jenderal Bea dan Cukai.
7. Bapak Chairul Saleh, selaku Kepala Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya A Jakarta.
8. Bapak Susila Brata, Bapak Ilman Najib, Bapak Handojo, dan Bapak Muhammad Farid, selaku pejabat pada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe B Batam.
9. Ibunda Damilah dan Ayahanda Saridjan (Almh/alm) terima kasih atas nasehat, bimbingan, dan doanya, semoga Allah memberi ampunan

atas segala dosanya. Mba Winarni (Almh) dan Mba Winarti terima kasih atas dukungannya.

10. Istri tercinta, Marwiyah dan anak-anak ku tersayang, Rizky Fathir Rianto, Rizka Wangi Amaranita dan Ridho Ali Murtadha yang telah memberikan izin, motivasi dan do'a kepada peneliti dalam menyelesaikan Program Pascasarjana S2 di Universitas Pertahanan.
11. Rekan-rekan Program Studi Keamanan Maritim Cohort 5 Fakultas Keamanan Nasional Universitas Pertahanan, yang telah memberikan sumbangan pemikiran dan membantu Peneliti dalam menyelesaikan penyusunan tesis ini.
12. Rekan-rekan pegawai Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya A Jakarta, Kantor Pelayanan Utama Tipe B Batam, Pangkalan Sarana Operasi Tipe B Batam, dan Kantor Pusat DJBC Jakarta yang telah memberikan dukungannya.
13. Semua pihak-pihak yang membantu Peneliti dalam menyelesaikan penyusunan tesis ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa membalas kebaikan-kebaikan berbagai pihak atas bantuannya.

Peneliti menyadari bahwa tesis ini masih kurang sempurna, oleh karena itu dengan kerendahan hati mengharapkan kritik dan saran yang konstruktif demi menunjang kesempurnaan penelitian ini.

Akhirnya, semoga tesis ini dapat memberikan manfaat terhadap pengembangan ilmu pertahanan dan bermanfaat bagi *stakeholder* terkait dalam upaya pengembangan di bidang maritim.

Bogor, Desember 2018

Winarto

ABSTRAK

PENGARUH PATROLI LAUT BEA CUKAI DAN *COASTAL SURVEILLANCE SYSTEM* TERHADAP PENANGGULANGAN PENYELUNDUPAN BARANG IMPOR DALAM RANGKA MENJAGA KEAMANAN MARITIM INDONESIA

WINARTO

Penyelundupan merupakan masalah serius yang terkait dengan keselamatan dan keamanan bangsa dan negara yang harus diselesaikan dengan cara efektif dan efisien. Namun penanggulangan penyelundupan barang impor di wilayah Batam masih belum optimal. Keadaan tersebut dipengaruhi berbagai faktor/variabel diantaranya Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System*. Permasalahan yang diteliti yaitu tentang pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor. Tujuan penelitian untuk menganalisis pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik regresi berganda. Lokasi penelitian pada Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tipe B Batam dan Pangkalan Sarana Operasi Bea Cukai Tipe B Batam dengan jumlah populasi terdiri dari 211 orang pegawai. Data diperoleh dari 68 orang pegawai yang dipilih sebagai sampel dengan teknik *random sampling* menggunakan skala Likert. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Patroli Laut berpengaruh positif terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor (2) *Coastal Surveillance System* berpengaruh positif terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor (3) Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* secara bersama-sama berpengaruh positif terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor, dibuktikan melalui analisis regresi ganda diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,501 dan nilai determinasi R sebesar 0,251 (25,1%) artinya pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor sebesar 25,1%.

Kata kunci : Penyelundupan, Patroli Laut, dan *Coastal Surveillance System*

ABSTRACT

THE INFLUENCE OF CUSTOMS SEA PATROLS AND COASTAL SURVEILLANCE SYSTEM ON THE PREVENTION OF SMUGGLING OF IMPORTED GOODS IN ORDER TO MAINTAIN INDONESIAN MARITIME SECURITY

WINARTO

Smuggling is a serious problem related to the safety and security of the nation and state that must be resolved, in an effective and efficient manner. However, the handling of imported goods smuggling in the Batam area is still not optimal. This situation is influenced by various factors/variables including Sea Patrol and Coastal Surveillance System. The problems studied were about the influence of the Sea Patrol and Coastal Surveillance System on the preventing of smuggling of imported goods. The research objective was to analyze the influence of Sea Patrol and Coastal Surveillance System on the prevention of smuggling of imported goods. This research uses quantitative methods with multiple regression techniques. Research location at Customs and Excise Major Servicing Office Type B Batam and Customs and Excise Forward Operating Base Type B Batam with a total population of 211 employees. Data were obtained from 68 employees selected as sample by random sampling technique using a Likert Scale. The results showed that : (1) Sea Patrol had a positive effect on the prevention of smuggling of imported goods (2) Coastal Surveillance System had a positive effect on the prevention of smuggling of imported goods (3) Sea Patrol and Coastal Surveillance System had a positive effect on the prevention of smuggling of imported goods, it is proven through multiple regression analysis that the correlation coefficient value is 0.501 and the ^{determination} value of R is 0.251 (25.1%), which means the influence of Sea Patrol and Coastal Surveillance System on the prevention of smuggling of imported goods is 25.1%.

Keywords : Smuggling, Sea Patrol, and Coastal Surveillance System.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN ORISIONALITAS.....	iii
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xiv
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	11
1.3 Pembatasan Masalah.....	12
1.4 Rumusan Masalah.....	12
1.5 Tujuan Penelitian.....	12
1.6 Manfaat Penelitian.....	13
1.6.1 Manfaat Teoretik.....	13
1.6.2 Manfaat Praktis.....	13
 BAB II KAJIAN TEORETIK.....	 14
2.1 Deskripsi Konseptual.....	14
2.1.1 Konsep Keamanan Maritim.....	14
2.1.2 Teori <i>Sea Power</i>	19
2.1.3 Konsep Penyelundupan (Variabel Terikat).....	22
2.1.4 Konsep Patroli Laut (Variabel Bebas).....	24
2.1.5 Konsep <i>Coastal Surveillance System</i> (Variabel Bebas).....	27
2.2 Hasil Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	31
2.3 Kerangka Teoretik.....	40

2.3.1	Pengaruh Patroli Laut Bea Cukai terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor.....	40
2.3.2	Pengaruh <i>Coastal Surveillance System</i> Terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor.....	40
2.3.3	Pengaruh Patroli Laut Bea Cukai dan <i>Coastal Surveillance System</i> terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor.....	41
2.4	Hipotesis.....	42
BAB III	METODOLOGI PENELITIAN.....	44
3.1	Tempat dan Waktu Penelitian.....	44
3.1.1	Tempat Penelitian.....	44
3.1.2	Waktu Penelitian.....	44
3.2	Populasi dan Sampel Penelitian.....	45
3.2.1	Populasi Penelitian.....	45
3.2.2	Sampel Penelitian.....	45
3.3	Instrumen Penelitian.....	47
3.3.1	Instrumen Variabel Penyelundupan (Y).....	47
3.3.1.1	Definisi Konseptual.....	47
3.3.1.2	Definisi Operasional.....	48
3.3.1.3	Kisi-kisi Instrumen Awal.....	50
3.3.1.4	Pengujian Validitas dan Reliabilitas.....	52
3.3.2	Instrumen Variabel Patroli Laut (X1).....	55
3.3.2.1	Definisi Konseptual.....	55
3.3.2.2	Definisi Operasional.....	56
3.3.2.3	Kisi-kisi Instrumen Awal.....	58
3.3.2.4	Pengujian Validitas dan Reliabilitas.....	60
3.3.3	Instrumen Variabel <i>Coastal Surveillance System</i> (X2).....	61
3.3.3.1	Definisi Konseptual.....	61

3.3.3.2	Definisi Operasional.....	61
3.3.3.3	Kisi-kisi Instrumen Awal.....	63
3.3.3.4	Pengujian Validitas dan Reliabilitas.....	64
3.4	Teknik Pengumpulan Data.....	65
3.5	Teknik Analisis Data.....	67
3.6	Hipotesis Statistika.....	68
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	72
4.1	Deskripsi Data.....	72
4.1.1	Deskripsi Data Variabel Penyelundupan (Y).....	73
4.1.2	Deskripsi Data Variabel Patroli Laut (X1).....	78
4.1.3	Deskripsi Data Variabel <i>Coastal Surveillance System</i> (X2).....	84
4.2	Pengujian Asumsi Klasik.....	90
4.2.1	Uji Normalitas.....	91
4.2.2	Uji Linearitas.....	93
4.2.3	Uji Heteroskedastisitas.....	95
4.2.4	Uji Multikolinearitas.....	96
4.3	Pengujian Hipotesis.....	97
4.3.1	Pengujian Hipotesis Pertama.....	98
4.3.2	Pengujian Hipotesis Kedua.....	104
4.3.3	Pengujian Hipotesis Ketiga.....	110
4.4	Pembahasan.....	117
4.4.1	Pembahasan Hasil Pengujian Hipotesis Pertama..	117
4.4.2	Pembahasan Hasil Pengujian Hipotesis Kedua.....	122
4.4.3	Pembahasan Hasil Pengujian Hipotesis Ketiga.....	126
4.5	Keterbatasan Penelitian.....	128
BAB V	KESIMPULAN, IMPLIKASI, DAN SARAN.....	130
5.1	Kesimpulan.....	130
5.2	Implikasi.....	132
5.3	Saran.....	133

DAFTAR PUSTAKA.....	135
LAMPIRAN:.....	139
LAMPIRAN 1: SURAT KETERANGAN PENELITIAN	139
LAMPIRAN 2: KUESIONER/ANGKET PENELITIAN	140
LAMPIRAN 3: TABULASI JAWABAN RESPONDEN.....	144
LAMPIRAN 4: PERHITUNGAN UJI VALIDITAS DAN RELIABILITAS INSTRUMEN.....	153
LAMPIRAN 5: DATA HASIL PENELITIAN.....	166
LAMPIRAN 6: PERHITUNGAN UJI ASUMSI KLASIK.....	186
LAMPIRAN 7: PERHITUNGAN UJI HIPOTESIS.....	193
LAMPIRAN 8: PEDOMAN WAWANCARA.....	201
RIWAYAT HIDUP PENELITI.....	205

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Maritime security matrix.....	16
Gambar 2.2 <i>Sea Power</i> Indonesia.....	21
Gambar 2.3 Kerangka Teoritik Penelitian.....	42
Gambar 4.1 Histogram Distribusi Frekuensi Variabel Penyelundupan.	76
Gambar 4.2 Diagram Lingkaran (<i>Pie Chart</i>) Distribusi Frekuensi Variabel Penyelundupan.....	77
Gambar 4.3 Grafik Garis Distribusi Frekuensi Variabel Penyelundupan	78
Gambar 4.4 Histogram Distribusi Frekuensi Variabel Patroli Laut.....	82
Gambar 4.5 Diagram Lingkaran (<i>Pie Chart</i>) Distribusi Frekuensi Variabel Patroli Laut.....	83
Gambar 4.6 Grafik Garis Distribusi Frekuensi Variabel Patroli Laut....	83
Gambar 4.7 Histogram Distribusi Frekuensi <i>Coastal Surveillance</i> <i>System</i>	88
Gambar 4.8 Diagram Lingkaran (<i>Pie Chart</i>) Distribusi Frekuensi Variabel <i>Coastal Surveillance System</i>	89
Gambar 4.9 Grafik Garis Distribusi Frekuensi Variabel <i>Coastal</i> <i>Surveillance System</i>	90
Gambar 4.10 Kerangka Pola Pikir Hasil Penelitian.....	117
Gambar 4.11 Wilayah pengawasan Kantor Bea dan Cukai Batam.....	118
Gambar 4.12 <i>Coastal Surveillance System</i>	123

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Jumlah Penindakan Penyelundupan Melalui Laut.....	5
Tabel 1.2 Jumlah Rupiah Penindakan Penyelundupan Melalui Laut...	6
Tabel 2.1 Spesifikasi Teknis <i>Coastal Surveillance System</i> (CSS).....	30
Tabel 2.2 Hasil Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	36
Tabel 2.3 Perbandingan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian Sekarang	39
Tabel 3.1 Kisi-kisi Instrumen Penyelundupan.....	50
Tabel 3.2 Hasil Uji Validitas Variabel Penyelundupan.....	54
Tabel 3.3 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Penyelundupan.....	55
Tabel 3.4 Kisi-kisi Instrumen Patroli Laut.....	58
Tabel 3.5 Hasil Uji Validitas Variabel Patroli Laut.....	60
Tabel 3.6 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Patroli Laut.....	61
Tabel 3.7 Kisi-kisi Instrumen <i>Coastal Surveillance System</i>	63
Tabel 3.8 Hasil Uji Validitas <i>Coastal Surveillance System</i>	64
Tabel 3.9 Hasil Uji Reliabilitas <i>Coastal Surveillance System</i>	65
Tabel 3.10 Kartu Tabulasi Jawaban Variabel (X1), (X2), dan (Y).....	66
Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Variabel Penyelundupan.....	75
Tabel 4.2 Distribusi Nilai Variabel Penyelundupan.....	76
Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Variabel Patroli Laut.....	80
Tabel 4.4 Distribusi Nilai Variabel Patroli Laut.....	81
Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Variabel <i>Coastal Surveillance System</i> .	86
Tabel 4.6 Distribusi Nilai Variabel <i>Coastal Surveillance System</i>	87
Tabel 4.7 Hasil Uji Normalitas Variabel Patroli Laut.....	92

Tabel 4.8 Hasil Uji Normalitas Variabel <i>Coastal Surveillance System</i> .	93
Tabel 4.9 Hasil Uji Linieritas Variabel Patroli Laut.....	94
Tabel 4.10 Hasil Uji Linieritas Variabel <i>Coastal Surveillance System</i>	94
Tabel 4.11 Hasil Uji Heteroskedastisitas Variabel Patroli Laut dan <i>Coastal Surveillance System</i>	95
Tabel 4.12 Hasil Uji Multikolinearitas Variabel Patroli Laut dan <i>Coastal Surveillance System</i>	97
Tabel 4.13 Hasil Koefisien korelasi <i>Product Moment Pearson</i> Patroli Laut dan Penyelundupan.....	99
Tabel 4.14 Tabel interpretasi nilai r.....	99
Tabel 4.15 Hasil Uji-t Patroli Laut dan Penyelundupan.....	100
Tabel 4.16 Hasil Koefisien Determinasi Patroli Laut dan Penyelundupan.....	101
Tabel 4.17 Hasil Korelasi Parsial Patroli Laut dan Penyelundupan.....	102
Tabel 4.18 Hasil Analisis Regresi Linear Sederhana Patroli Laut dan Penyelundupan.....	103
Tabel 4.19 Hasil Koefisien korelasi <i>Product Moment Pearson Coastal Surveillance System</i> dan Penyelundupan.....	104
Tabel 4.20 Hasil Uji-t <i>Coastal Surveillance System</i> dan Penyelundupan.....	106
Tabel 4.21 Hasil Koefisien Determinasi <i>Coastal Surveillance System</i> Dan Penyelundupan.....	107
Tabel 4.22 Hasil Korelasi Parsial <i>Coastal Surveillance System</i> dan Penyelundupan.....	108
Tabel 4.23 Hasil Analisis Regresi Linear Sederhana <i>Coastal</i>	

<i>Surveillance System</i> dan Penyelundupan.....	109
Tabel 4.24 Hasil Korelasi Ganda Patroli Laut dan <i>Coastal Surveillance System</i> dengan Penyelundupan.....	112
Tabel 4.25 Hasil Uji F.....	113
Tabel 4.26 Hasil Koefisien Determinasi Patroli Laut dan <i>Coastal Surveillance System</i> terhadap Penyelundupan.....	114
Tabel 4.27 Hasil Analisis Regresi Ganda Patroli Laut dan <i>Coastal Surveillance System</i> dengan Penyelundupan.....	115
Tabel 4.28 Temuan Pelanggaran Berdasarkan Komoditi.....	121

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara kepulauan dengan dua pertiga luas wilayah negara adalah lautan. Luas perairan laut Indonesia tercatat mencapai 5,8 juta km² dengan garis pantai sepanjang lebih dari 95.181 km,¹ terdiri dari wilayah teritorial sebesar 3,2 juta km² dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia 2,7 juta km². Selain itu Indonesia memiliki 17.500 pulau dan diantaranya terdapat 111 pulau terluar².

Letak astronomis Indonesia berada pada 6° (enam derajat) Lintang Utara sampai dengan 11° (sebelas derajat) Lintang Selatan dan terletak pada 95° (sembilan puluh lima derajat) Bujur Timur sampai dengan 141° (seratus empat puluh satu derajat) Bujur Timur. Posisi geografis Indonesia yang strategis dengan gugusan pulau-pulau yang terbentang, berada di sepanjang garis khatulistiwa, dan terletak di antara dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta dua benua yaitu benua Asia dan Australia.

Posisi geografis Indonesia yang sangat strategis, membawa dampak timbulnya potensi kerawanan dalam bidang keamanan maritim. Masalah kerawanan terbesar yang dihadapi bangsa Indonesia dalam bidang keamanan maritim antara lain *illegal fishing*, *piracy*, *sea robbery*, *trans-national threat*, pelanggaran wilayah, lalu lintas laut yang terkait dengan gerakan separatisme, dan penyelundupan barang impor.

Perserikatan Bangsa Bangsa melalui sidangnya di Kairo, Mesir, pada bulan April 1995 mengidentifikasi 18 jenis kejahatan transnasional, yaitu *money laundering*, *terrorism*, *theft of art and cultural objects*, *theft of intellectual property*, *illicit arms trafficking*, *aircraft hijacking*, *sea piracy*,

¹ Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), *Rencana Strategi Kementerian Kelautan dan Perikanan 2010-2014*. (Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2010).

² Keputusan Presiden Nomor 6 Tahun 2017 tentang penetapan pulau-pulau kecil terluar.

*insurance fraud, computer crime, environmental crime, trafficking in persons, trade in human body parts, illicit drug trafficking, fraudulent bankruptcy, infiltration of legal business, corruption and bribery of public or party official.*³

Ada empat masalah maritim yang berada di urutan teratas daftar prioritas keamanan nasional. Isu-isu ini disorot di hampir setiap dokumen pemerintah dan pernyataan pejabat pemerintah seperti Bakorkamla, Dewan Maritim Indonesia, Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, dan Kementerian Sekretariat Negara.⁴ Ke empat masalah maritim tersebut adalah *illegal fishing*, sengketa perbatasan, imigran ilegal, dan penyelundupan.

Penyelundupan merupakan pengertian gejala sehari-hari, dimana seseorang secara diam-diam atau sembunyi-sembunyi memasukkan atau mengeluarkan barang-barang ke atau dari dalam negeri dengan latar belakang tertentu.⁵

Sedangkan menurut *Law Dictionary*, penyelundupan diartikan sebagai : *“the offence of importing or exporting prohibited goods, or importing or exporting goods not prohibited without paying the duties imposed on them by the laws of the customs and excise”*. Pelanggaran atas ekspor atau impor barang-barang yang dilarang, atau pelanggaran atas ekspor atau impor barang-barang yang tidak dilarang, tanpa membayar bea yang dikenakan atasnya oleh undang-undang pajak atau bea cukai.⁶

Penegakan hukum dan peraturan yang mengatur aktivitas-aktivitas di perairan laut dan pesisir Indonesia dilakukan oleh beberapa lembaga pemerintah secara bersama-sama. Jika dicermati terdapat 17 (tujuh belas)

³ UNODC, “Nine United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders”, *UN Report*, 4 April 1995.

⁴ Febrica Senia, *Maritime Security and Indonesia Cooperation, Interest and Strategies*, (New York : Routledge 711 Third Avenue, 2017). hlm. 28.

⁵ Hamzah, *Delik Penyelundupan*, (Jakarta : Akademi Pressindo, 1985), hlm. 1.

⁶ Soufnir Chibro, *Pengaruh Tindak Pidana Penyelundupan Terhadap Pembangunan*, (Jakarta : Sinar Grafika, 1992), hlm. 6.

peraturan perundang-undangan yang mengatur kewenangan di bidang kelautan dengan 13 (tiga belas) kementerian / lembaga sebagai penegak hukum di laut. Dari 13 (tiga belas) lembaga tersebut 6 (enam) lembaga / kementerian sudah memiliki armada / kapal sebagai alat penegakan hukum dilaut dengan cara melaksanakan patroli di laut, yakni TNI AL, POLRI / Direktorat Kepolisian Perairan, BAKAMLA, Kementerian Perhubungan / Ditjen Hubla, Kementerian Kelautan dan Perikanan / Ditjen PSDKP, Kementerian Keuangan / **Ditjen Bea Cukai**.⁷

TNI AL merupakan lembaga yang salah satu tugasnya berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia adalah melakukan penegakan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yuridiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi.⁸ TNI AL mempunyai peran kepolisian (*constabulary function*) yang berlaku secara universal yaitu menjaga keamanan dan menegakkan hukum, sehingga segala bentuk kegiatan yang berhubungan dengan penegakan hukum di laut sesuai dengan ketentuan perundang-undangan merupakan kewenangan TNI AL diantaranya untuk mengatasi segala jenis ancaman navigasi, ancaman tindakan kekerasan, serta pelanggaran hukum di wilayah laut yuridiksi nasional.

Pasal 33 ayat (1) *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 menyatakan bahwa “Dalam suatu zona yang berbatasan dengan laut teritorialnya, yang dinamakan zona tambahan, Negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan untuk :

1. Mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan **bea cukai**, fiskal, imigrasi atau saniter di dalam wilayah atau laut teritorialnya;

⁷ Gentur Wasisto, “Kewenangan BAKAMLA Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Tertentu Di Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, *jurnal hukum*, dalam <http://hukum.studentjournal.ub.ac.id/index.php/hukum/article/view/1286>, 2015.

⁸ Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2014 tentang Tentara Nasional Indonesia, pasal 9, huruf b.

2. Menghukum pelanggaran peraturan perundang-undangan tersebut di atas yang dilakukan di dalam wilayah atau laut teritorialnya.⁹

Selain TNI AL, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai merupakan instansi pemerintah yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kementerian Keuangan mempunyai kewenangan dalam penegakan hukum di laut. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai melaksanakan sebagian tugas pokok Kementerian Keuangan di bidang kepabeanan dan cukai, berdasarkan kebijakan yang ditetapkan oleh Menteri dan mengamankan kebijaksanaan pemerintah yang berkaitan dengan lalu lintas barang yang masuk atau keluar Daerah Pabean dan pemungutan Bea Masuk dan Cukai serta pungutan negara lainnya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai diberi tugas untuk mengatur masuknya barang dari luar negeri ke dalam negeri atau impor dan keluarnya barang dari dalam negeri ke luar negeri atau ekspor. Para pelaku usaha dalam menjalankan aktifitas perekonomian mempunyai kecenderungan melakukan kegiatan usaha untuk mengejar keuntungan sebesar-besarnya sehingga tidak mustahil terdapat penyimpangan dalam prosedur ekspor dan impor dalam rangka menghindari dari kewajiban memenuhi pungutan-pungutan bea dan pajak-pajak lainnya.

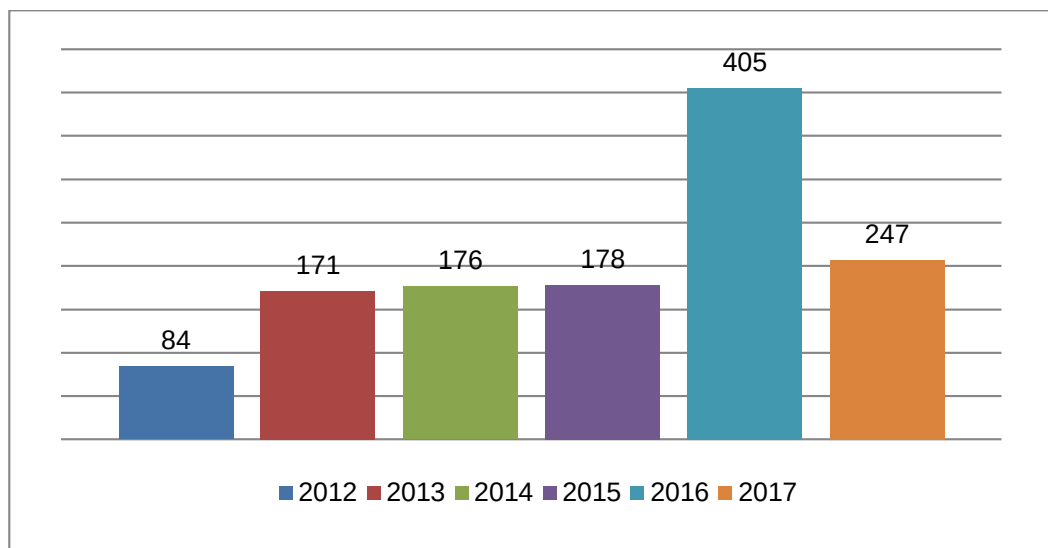
Pengertian Impor menurut Pasal 1 angka 13 Undang-Undang nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Sedangkan menurut Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang kepabeanan, pengertian Daerah Pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang ini.¹⁰

⁹ Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) Tahun 1982, pasal 33, ayat (1).

¹⁰ Undang-Undang nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, Pasal 1.

Berdasarkan data penindakan di laut dari Subdirektorat Patroli Laut Direktorat Penindakan dan Penyidikan Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, sampai dengan semester I Tahun 2017 sebanyak 247 kasus dengan penyelamatan penerimaan negara sebesar Rp. 84.713.354.840.¹¹

Tabel 1.1 Jumlah Penindakan Penyelundupan Melalui Laut



Sumber : Subdirektorat Patroli Laut, Direktorat Penindakan dan Penyidikan Kantor Pusat DJBC

¹¹ Data Penindakan Penyelundupan Melalui Laut Subdirektorat Patroli Laut, Direktorat Penindakan dan Penyidikan Kantor Pusat DJBC, Semester I 2017.

Tabel 1.2 Jumlah Rupiah Penindakan Penyelundupan Melalui Laut

Tahun	Jumlah	Nilai Barang (Rp)	Penyelamatan Penerimaan Negara (Rp)
2012	84	252,087,310,413	229,113,207,935
2013	171	109,443,166,000	26,631,747,372
2014	176	558,722,239,667	29,827,537,592
2015	178	189,604,703,369	29,928,951,543
2016	405	247,400,561,922	113,639,161,339
2017	247	144,673,934,691	84,713,354,840
Grand Total	1261	1,501,931,916,062	513,853,960,621

Sumber : Subdirektorat Patroli Laut, Direktorat Penindakan dan Penyidikan Kantor Pusat DJBC

Barang-barang impor yang sering diselundupkan selama periode tahun 2017 diantaranya adalah Narkotika, Psikotropika dan Prekursor (NPP), hasil tembakau berupa rokok ilegal, Tekstil dan Produk Tekstil (TPT), Minuman Mengandung Ethil Alkohol (MMEA), dan barang kebutuhan pokok atau sembako. Pada tahun 2017 KPU Bea Cukai Batam telah melakukan penindakan dalam rangka mencegah penyelundupan peredaran barang ilegal serta melindungi masyarakat sebanyak 868 kasus, meningkat sebesar 249,42% dibandingkan tahun 2016 dengan potensi kerugian Negara sebesar 68,18 miliar. Penindakan dibidang Kepabeanan sebanyak 643 kasus yang sebagian besar terdiri dari pakaian bekas (ballpress) dan handphone. Untuk penindakan Narkotika, Psikotropika dan Prekursor (NPP) sebanyak 39 kasus dengan jenis methamphetamine, ekstasi, ganja dan heroin. Sedangkan penindakan patroli laut sebanyak 59 kasus merupakan barang campuran.¹²

¹² Anonim, dalam <http://bcbatam.beacukai.go.id/capain-kinerja-kpu-bc-batam-tahun-2017-melampaui-target/> diunduh pada 1 Agustus 2018.

Faktor-faktor yang mendorong penyelundupan diantaranya adalah 1) Faktor Geografis; 2) Kondisi Industri Dalam Negeri; 3) Sumber Daya Alam; 4) Kelebihan Produksi; 5) Transportasi; 6) Peraturan; 7) Mentalitas; 8) Masyarakat.¹³

Secara geografis, Indonesia terdiri dari banyak pulau-pulau, Indonesia terletak di antara dua benua dengan garis pantai yang luas dan beberapa negara yang sudah maju di bidang industri, sehingga memberikan peluang atau kesempatan bagi para pengusaha atau pelaku usaha dari luar negeri untuk melakukan perbuatan melawan hukum dengan cara memasukkan barang-barang secara ilegal ke wilayah hukum Republik Indonesia.

Banyaknya pulau terpencil yang tak berpenghuni dan kurangnya jumlah penegak hukum telah melemahkan kemampuan negara untuk mengendalikan berbagai jaringan otoritas swasta yang beroperasi di perbatasan. Situasi ini menjadikan Indonesia terbuka terhadap masalah serius penyelundupan. Sebagian besar barang diselundupkan melintasi Selat Malaka untuk menghindari hukum atau pajak.¹⁴

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk terbanyak nomor empat di dunia setelah China, India dan Amerika (Data The Spectator Index Tahun 2018), membuat negara-negara di sekitar Indonesia yang sudah maju dalam bidang industri seperti Republik Rakyat Tiongkok, Taiwan, dan Jepang mendapat peluang atau kesempatan untuk memasarkan hasil industrinya ke Indonesia. Selain itu, faktor kecenderungan masyarakat yang lebih memilih produk luar negeri menimbulkan peluang atau kesempatan bagi para eksportir di luar negeri maupun importir di Indonesia untuk melakukan perbuatan melawan hukum dengan cara menyelundupkan barang ke Indonesia.

¹³ Soufnir Chibro, *Pengaruh Tindak Pidana Penyelundupan Terhadap Pembangunan*, (Jakarta : Sinar Grafika, 1992), hlm. 35.

¹⁴ Mark J Valencia, "Security Issues in the Malacca Straits: Whose Security and Why It Matters?" in *Building a Comprehensive Security Environment in the Straits of Malacca: Proceeding of the MIMA International Conference on the Straits of Malacca, 11–13 October, 2004*. (Kuala Lumpur: Maritime Institute of Malaysia 2006), hlm. 92.

Hal tersebut dilakukan dengan berbagai macam cara untuk memasarkan produknya termasuk dengan perbuatan melawan hukum, seperti melakukan ekspor barang dari negaranya dengan cara memberikan data yang tidak sesuai dalam pembuatan dokumen untuk barang-barang yang masuk ke Indonesia atau bahkan melalui penyelundupan murni.

Indonesia telah aktif mengambil bagian dalam sejumlah peraturan internasional untuk menangani penyelundupan. Hal tersebut termasuk dalam Konvensi PBB tentang Narkotika, Konvensi PBB tentang Zat-Zat Psikotropika, Konvensi PBB tentang Pemberantasan Peredaran Gelap Narkotika dan Zat-Zat Psikotropika, Konvensi PBB tentang Kejahatan Lintas Negara Terorganisir dan Program Aksi PBB untuk Mencegah, Melawan, dan Menghapus segala macam Perdagangan Gelap Senjata Kecil dan Ringan. Tanggapan Indonesia terhadap penyelundupan menunjukkan bahwa sebagai negara kepulauan Indonesia tidak segan untuk menjajaki kemungkinan solusi dalam mengatasi masalah keamanan maritim utamanya melalui partisipasi dalam aturan internasional.¹⁵

Penyelundupan menimbulkan pengaruh yang sangat negatif terhadap beberapa segi dalam kelangsungan hidup bangsa dan negara, baik secara langsung yang mengakibatkan kerugian dalam penerimaan negara dari bea masuk serta pungutan-pungutan lain yang seharusnya diterima oleh pemerintah melalui Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, maupun kerugian secara tidak langsung seperti mengakibatkan hambatan atau kemacetan produksi dalam negeri sehingga merugikan pihak pemerintah yang memproduksinya.¹⁶

Disisi lain dampak penyelundupan dengan masuknya barang terlarang seperti perdagangan gelap narkoba, perdagangan manusia, penyelundupan senjata, pencucian uang, terorisme, menimbulkan

¹⁵ Indonesian MFA, "International Issues: Small Arms and Light Weapons", 7 July 2010. dalam <https://www.kemlu.go.id/en/kebijakan/isu-khusus/Pages/Small-Arms-And-Light-Weapons.aspx> diunduh pada 1 Agustus 2018.

¹⁶ Ali Purwito M, *Kepabencanaan dan Cukai Lalu Lintas Barang, Konsep dan Aplikasinya*, (Cetakan Keempat, Jakarta : Kajian Hukum Fiskal FHUI, 2010), hlm. 5.

permasalahan keamanan dalam negeri dan mengancam keselamatan bangsa.¹⁷

Presiden Joko Widodo telah memutuskan 5 hal penting dalam upaya pencegahan penyelundupan dalam rapat terbatas tanggal 16 Maret 2016 yaitu *Pertama*, Presiden meminta kepada seluruh kementerian terkait, terutama kepada jajaran Dirjen Bea Cukai, Jaksa Agung, dan Polri untuk mengurangi atau meniadakan peraturan-peraturan yang dianggap membuat lembaga penegak hukum tidak dapat bertindak. *Kedua*, Presiden meminta kepada instansi Bea Cukai dan Pajak agar saling terkoneksi, sehingga bisa mengurangi penyelundupan dengan adanya sistem yang terkoneksi karena dimanapun barang itu berada akan dapat diketahui dan dapat dikenakan pajak. *Ketiga*, berkaitan dengan sistem keluar masuk barang, baik yang ada di pelabuhan formal atau pelabuhan non formal. *Keempat*, Menteri Perhubungan diminta untuk melakukan mengevaluasi, mengurangi, dan menutup pelabuhan-pelabuhan dengan terminal khusus terutama untuk aktivitas pribadi. *Kelima*, Presiden telah meminta untuk adanya ketegasan, tindakan yang tidak lagi dilakukan hanya satu sektoral tetapi lintas sektoral.¹⁸

Dalam pasal 74 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, menyebutkan bahwa “Pejabat Bea dan Cukai untuk mengamankan hak-hak Negara, berwenang mengambil tindakan yang diperlukan terhadap barang. Ini berarti bahwa pejabat Bea dan Cukai dapat mempergunakan segala upaya terhadap orang dan barang antara lain adalah melakukan patroli, pemeriksaan kapal dan sebagainya”.¹⁹

¹⁷ Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, Buku Putih Pertahanan 2015, (Jakarta: Kemhan) hlm.13.

¹⁸ Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, “Seskab Sampaikan 5 Langkah Pemerintah Cegah Penyelundupan”, dalam <http://setkab.go.id/seskab-sampaikan-5-langkah-pemerintah-cegah-penyelundupan/>, diunduh pada 1 Agustus 2018.

¹⁹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, Pasal 74, ayat (1).

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 58 Tahun 1997 tentang Patroli Bea dan Cukai dikatakan bahwa “Patroli Bea dan Cukai adalah patroli yang dilaksanakan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai di laut, di darat, dan di udara untuk pencegahan, penindakan, dan penyidikan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai serta tujuan lain berdasarkan ketentuan yang berlaku”²⁰

Patroli Bea dan Cukai merupakan pelaksanaan tugas dalam rangka penindakan di Bidang Kepabeanan dan Cukai, pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai serta peraturan perundang-undangan lain yang pelaksanaannya dibebankan kepada Direktorat Jenderal; atau penyelidikan sebagai tindak lanjut dari penyidikan.²¹

Letak Batam yang sangat dekat dengan Singapura dan Malaysia sangat memungkinkan pengiriman barang ilegal dilakukan dengan cepat, terlebih wilayah Batam adalah wilayah Free Trade Zone (FTZ) atau wilayah perdagangan bebas yang mengharuskan semua barang yang keluar masuk harus diperiksa dengan ketat. Letaknya yang sangat dekat dan merupakan wilayah khusus membuat wilayah Batam sangat rawan dan membutuhkan pengawasan yang ekstra ketat dan berkelanjutan.

Keberadaan patroli laut Bea Cukai semakin dirasakan penting dari masa ke masa untuk menjaga sekaligus membendung maraknya aksi perdagangan ilegal yang akan masuk dan keluar wilayah Republik Indonesia. Sarana dan prasarana yang telah dimiliki masih dirasa kurang secara kuantitas. Keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM) yang ada saat ini memang menjadi hal pokok yang perlu diperhitungkan dalam patroli laut. Hal ini bertujuan agar pada Sumber Daya Manusia patroli laut dapat bertugas dengan profesional sesuai dengan ketentuan Undang-Undang.

²⁰ Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 58 Tahun 1997 tentang Patroli Bea dan Cukai Pasal 1.

²¹ Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 58 Tahun 1997 tentang Patroli Bea dan Cukai Pasal 4 ayat (1).

Selain patroli laut Bea Cukai, penggunaan radar *Coastal Surveillance System* diyakini dapat mengantisipasi setiap pergerakan kapal-kapal ilegal sehingga dapat menanggulangi penyelundupan. *Coastal Surveillance System* merupakan alat untuk mengawasi wilayah maritim terkait erat dengan perlindungan perbatasan, integritas teritorial, serta keselamatan dan keamanan di lautan. Keterbatasan jumlah *Coastal Surveillance System* membawa dampak kurang optimalnya pengawasan terhadap lalu lintas pergerakan kapal-kapal ilegal yang berpengaruh terhadap penanggulangan penyelundupan impor.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut diatas, maka peneliti ingin melakukan penelitian untuk lebih memahami sejauhmana **“PENGARUH PATROLI LAUT BEA CUKAI DAN COASTAL SURVEILLANCE SYSTEM TERHADAP PENANGGULANGAN PENYELUNDUPAN BARANG IMPOR DALAM RANGKA MENJAGA KEAMANAN MARITIM INDONESIA”**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang dikemukakan di atas dapat diidentifikasi beberapa masalah diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Penanggulangan penyelundupan barang impor masih belum optimal, hal ini dapat diketahui dari data penindakan penyelundupan yang masih terjadi dari tahun ke tahun.
2. Patroli laut bea dan cukai merupakan salah satu usaha dalam rangka menanggulangi penyelundupan, akan tetapi masih dirasakan belum optimal, hal ini dapat terlihat dengan masih terjadinya penyelundupan barang impor di wilayah pengawasan Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tipe B Batam.
3. *Coastal surveillance system* merupakan sistem elektronik terintegrasi dalam rangka mengurangi penyelundupan, akan tetapi masih dirasakan belum optimal, hal ini dapat terlihat dengan masih terjadinya penyelundupan barang impor di

wilayah pengawasan Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Tipe B Batam.

1.3 Pembatasan Masalah

Bertolak dari identifikasi masalah di atas, Peneliti membatasi masalah yang akan diteliti dengan memilih 3 (tiga) variabel yang akan diteliti, yaitu : Penyelundupan barang impor sebagai variabel terikat (Y), Patroli Laut Bea Cukai sebagai variabel bebas pertama (X_1), dan *Coastal Surveillance System* sebagai variabel bebas kedua (X_2).

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah sebagaimana yang telah diuraikan di atas, maka peneliti merumuskan masalah yang akan dijawab melalui penelitian ini yaitu :

1. Apakah ada pengaruh Patroli Laut Bea Cukai terhadap penanggulangan penyelundupan barang impor ?
2. Apakah ada pengaruh *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan penyelundupan barang impor ?
3. Apakah ada pengaruh Patroli Laut Bea Cukai dan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan penyelundupan barang impor ?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan di atas, maka yang menjadi tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis pengaruh Patroli Laut Bea Cukai terhadap penanggulangan penyelundupan barang impor.
2. Untuk menganalisis pengaruh *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan penyelundupan barang impor.

3. Untuk menganalisis pengaruh Patroli Laut Bea Cukai dan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan penyelundupan barang impor.

1.6 Manfaat Penelitian

1.6.1 Manfaat Teoritik

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan referensi di bidang studi keamanan maritim.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan ilmu pengetahuan dan pendidikan.
3. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi untuk penelitian selanjutnya.

1.6.2 Manfaat Praktis

1. Untuk Instansi Bea dan Cukai diharapkan dapat memberikan informasi dan masukan dalam meningkatkan penanggulangan penyelundupan barang impor.
2. Bagi peneliti untuk menambah wawasan dan mengembangkan pengetahuan tentang kemaritiman sebagai hasil pengamatan langsung serta penerapan disiplin ilmu yang diperoleh selama studi di perguruan tinggi.

BAB II

KAJIAN TEORETIK

2.1 Deskripsi Konseptual

2.1.1 Konsep Keamanan Maritim

Menurut Buzan, keamanan diklasifikasikan menjadi dua jenis yaitu ancaman tradisional dan ancaman non tradisional. Ancaman tradisional dilakukan oleh militer negara lain sedangkan ancaman non tradisional berdimensi politik, ekonomi, lingkungan dan sosial budaya. Jadi, konsep keamanan adalah menyangkut kondisi masyarakat yang tinggal di dalam sebuah negara, dan memiliki banyak dimensi antara lain militer, politik, ekonomi, sosial dan lingkungan.²²

Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa Bangsa telah mengakui bahwa belum ada definisi yang disepakati tentang “keamanan maritim”, dan telah mengidentifikasi kegiatan apa yang umumnya dianggap sebagai ancaman terhadap keamanan maritim. Dalam “*Report on Oceans and the Law of the Sea*” Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa Bangsa mengidentifikasi tujuh ancaman khusus terhadap keamanan maritim. **Pertama**, pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal; yang secara khusus membahayakan keselamatan pelaut dan keamanan navigasi dan perdagangan. **Kedua**, tindakan teroris yang melibatkan pelayaran, instalasi lepas pantai dan kepentingan maritim lainnya; mengingat dampak ekonomi yang signifikan, yang mungkin dihasilkan dari serangan semacam itu. **Ketiga**, perdagangan gelap senjata dan senjata pemusnah massal. **Keempat**, perdagangan gelap obat narkotika dan zat psikotropika; bahwa kira-kira 70 persen dari total jumlah peredaran obat-obatan terlarang melalui transportasi laut. **Kelima**, penyelundupan dan perdagangan orang lewat laut; menimbulkan kondisi tidak manusiawi di kapal, kemungkinan ditinggalkan di laut oleh penyelundup, dan kesulitan

²² Barry Buzan, *People States and Fear Second Edition*, (Sussex : Wheatsheaf 1983), hlm. 11.

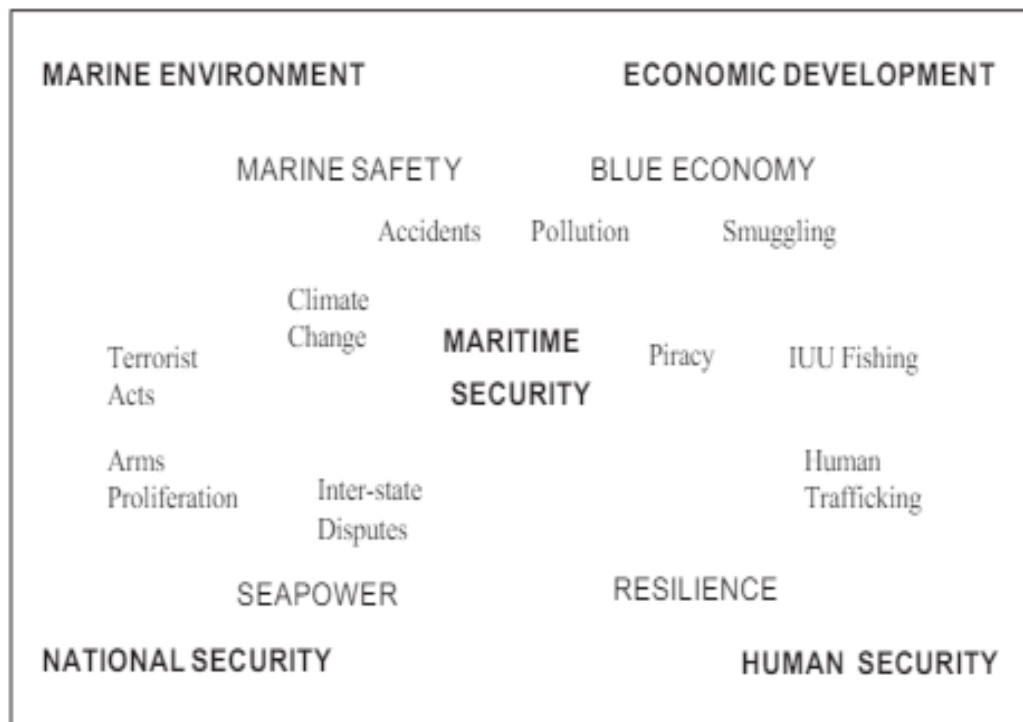
yang disebabkan oleh mereka yang melakukan penyelamatan di laut. **Keenam**, *IUU Fishing* merupakan identitas keamanan pangan sebagai ancaman utama bagi perdamaian dan keamanan internasional. **Ketujuh**, kerusakan yang disengaja dan melanggar hukum terhadap lingkungan laut dalam bentuk pencemaran laut terutama yang sangat serius karena berpotensi mengancam keamanan satu atau lebih negara dan dampaknya pada kepentingan sosial dan ekonomi negara-negara pesisir.²³

Menurut Christian Burger sedikitnya ada 4 konsep dalam keamanan maritim diantaranya *seapower*, *marine safety*, *blue economy*, dan *human resilience*.²⁴ Dimensi keamanan nasional bertumpu pada perspektif tradisional yang memandang keamanan nasional (*national security*) sebagai upaya melindungi keberlangsungan negara sehingga kekuatan laut (*sea power*) yang diwakili oleh kekuatan angkatan laut (*naval forces*) sebagai kekuatan yang dominan terkait maritim.

Konsep "*sea power*" (kekuatan laut) terkait dengan keamanan maritim dalam hal penggunaan kekuatan angkatan laut. Hal tersebut menyangkut fakta bahwa angkatan laut adalah salah satu aktor utama dalam keamanan maritim. Selain itu diskusi tentang *sea power* membahas seberapa jauh suatu negara harus bertindak di luar perairan teritorial mereka, terlibat di wilayah negara sendiri dan negara lain, dan posisi mereka di perairan internasional.

²³ Secretary-General of the United Nations, "Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea", *UN Doc. A/63/63*, 10 March 2008.

²⁴ Christian Bueger, "What is maritime security?" *journal marine policy* vol-53, 2015.



Gambar 2.1 Maritime security matrix²⁵

Konsep “*marine safety*” (keselamatan maritim) ditujukan untuk keselamatan kapal dan instalasi maritim dengan tujuan utama melindungi para profesional di bidang maritim dan lingkungan laut. Keselamatan laut menyiratkan pengaturan pembangunan kapal dan instalasi maritim, pengawasan rutin terhadap prosedur keselamatan, keselamatan lalu-lintas kapal sampai dengan perlindungan lingkungan hidup maritim dari bencana yang timbul akibat proses alam ataupun buatan manusia seperti tumpahnya minyak di lautan.

Keamanan maritim juga terkait dengan pembangunan ekonomi. Sepanjang sejarah kelautan selalu memiliki kepentingan ekonomi yang penting. Mayoritas perdagangan dilakukan melalui laut dan perikanan merupakan industri yang penting. Konsep “*Blue Economy*” (ekonomi biru) terkait juga dengan memusatkan perhatian lautan sebagai salah satu sumber utama pada pengembangan ekonomi yang bersifat vital. Hasil laut,

²⁵ Ibid

jalur perdagangan, hasil tambang bawah laut, dan lain sebagainya memiliki nilai komersial yang sangat besar sehingga berperan penting dalam perkembangan ekonomi suatu negara.

Dua dimensi inti dalam konsep ekonomi adalah ketahanan pangan dan ketahanan penduduk khususnya di wilayah pesisir yang secara langsung terkait dengan konsep keempat yang perlu dipertimbangkan untuk memahami hubungan semiotik keamanan maritim yaitu, *Human Security*. Dimensi utama dari *Human Security* menyangkut makanan, tempat tinggal, mata pencaharian yang berkelanjutan dan pekerjaan yang membuat sejahtera.

Berdasarkan penjelasan di atas keamanan maritim (*maritime security*) menurut Christian Buerger adalah terjaminnya keamanan masyarakat (*human security*) dan keselamatan navigasi / pelayaran (*marine safety*) dalam menyelenggarakan segala aktivitas / kegiatan ekonomi kelautan (*blue economy*) dalam hal ini pemanfaatan dan pengelolaan di wilayah laut beserta potensi sumberdaya yang terkandung di dalamnya untuk kepentingan ekonomi. *Sea power* (kekuatan laut) merupakan bagian dari elemen / instrumen kekuatan nasional (*Element or Instrument of National Power*) yang penting untuk mengendalikan dan menjalankan patroli laut dalam rangka mewujudkan keamanan maritim.

Organisasi Maritim Internasional (IMO) telah menjawab pertanyaan tentang keamanan maritim di bawah naungan Komite Keselamatan Maritim sejak tahun 1980-an. Menurut IMO, ada perbedaan antara keamanan maritim dan keselamatan maritim. Keselamatan maritim mengacu pada mencegah atau meminimalkan terjadinya kecelakaan di laut yang mungkin disebabkan oleh kapal dan kesalahan operator atau petugas operator yang tidak memenuhi syarat, sedangkan keamanan maritim terkait dengan perlindungan terhadap tindakan yang melanggar hukum dan disengaja.²⁶

²⁶ P.K. Mukherjee and M.Q. Mejia Jr, 'The ISPS Code: Legal and Ergonomic Considerations' in M.Q. Mejia Jr (ed.), *Contemporary Issues in Maritime Security*, (Malmö: World Maritime University, 2005), hlm. 33-34.

Sedangkan menurut Lutz Feldt, Dr. Peter Roell, Ralph D. Thiele, *“Maritime security is the combination of preventive and responsive measures to protect the maritime domain against threats and intentional unlawful acts”*. Keamanan maritim adalah kombinasi antara tindakan pencegahan dan responsif untuk melindungi maritim dari ancaman dan tindakan ilegal.²⁷

Menurut *U.S. Naval Operation Concept*, Keamanan maritim adalah tugas dan operasi yang dilakukan untuk melindungi kedaulatan dan sumber daya maritim, kebebasan navigasi, mendukung kelancaran perdagangan bebas, melawan terorisme terkait maritim, proliferasi senjata, kejahatan transnasional, pembajakan, perusakan lingkungan, dan imigran ilegal di laut.²⁸

Keamanan maritim global hanya dapat dicapai melalui kegiatan terkoordinasi pemerintah, sektor swasta, dan organisasi multinasional termasuk pasukan keamanan laut dan maritim, lembaga penegak hukum, petugas bea cukai dan imigrasi, dan komunitas maritim.²⁹

Jadi, Keamanan maritim bukan hanya berhubungan dengan penegakan hukum di laut semata, keamanan maritim dalam arti yang luas adalah laut menjadi wilayah yang aman digunakan oleh pengguna dan bebas dari ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan laut, yaitu:

1. Laut yang bebas dari ancaman kekerasan, termasuk ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara.

²⁷ Lutz Feldt, Dr. Peter Roell, Ralph D. Thiele. *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*, (Berlin: Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung ISPSW, 2013).

²⁸ Naval Operation Concept, *Implementing The Maritime Strategy*, 2010.

²⁹ Ibid

2. Laut yang bebas dari ancaman terhadap navigasi, yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi hidrografi dan geografi, yang membahayakan bagi keselamatan pelayaran.
3. Laut yang bebas dari pencemaran dan kerusakan ekosistem, yaitu ancaman terhadap kelestarian lingkungan yang dampaknya merugikan bagi masyarakat sekitar dan juga generasi penerus.
4. Laut yang bebas dari ancaman pelanggaran hukum, yaitu pelanggaran terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional yang berlaku seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, dan lain-lain.³⁰

2.1.2 Teori Sea Power

Terminologi *sea power* untuk pertama kalinya diperkenalkan oleh Alfred Thayer Mahan, dalam bukunya *The Influence of Sea Power upon History*. Ada enam elemen pokok yang menjadi modal utama membangun sebuah negara yang memiliki kekuatan laut yang besar, yaitu letak geografi (*geographical position*); bangunan muka bumi (*physical conformation*), luas wilayah (*extent of territory*), karakter penduduk (*character of the people*), jumlah penduduk (*number of population*), dan karakter pemerintah (*character of government*).³¹

Posisi geografis disebut sebagai kondisi yang paling signifikan. Meskipun posisi geografi penting, Mahan mengamati bahwa elemen lainnya juga penting bagi suatu bangsa untuk memiliki kekuatan laut yang kuat atau besar. Elemen luas wilayah (*extent of territory*) dan jumlah penduduk (*number of population*) memiliki ketergantungan satu sama lain. Sebuah negara harus memiliki Angkatan Laut yang kuat dan memiliki

³⁰ Makalah TNI-AL “Keamanan Laut dan Tanggung Jawab Indonesia: Tantangan dan Kendala”, disampaikan pada Lokakarya Hukum Laut Internasional, Yogyakarta, 13-15 Desember 2004.

³¹ Alfred Thayer Mahan, *The Influence Of Sea Power Upon History 1660-1783 : 12th Edition*, (Boston: Little, Brown And Company, 1949), hlm. 28-29.

hubungan perdagangan yang menguntungkan dengan negara-negara lain untuk mencapai *sea power* yang diharapkan.

Masyarakat sebuah negara harus memiliki visi maritim yang kuat dan menyadari laut sebagai sumber kekuatan dan kesejahteraan bangsa. Peran pemerintah suatu negara memiliki pengaruh besar dengan kebijakannya untuk mendominasi wilayah lautnya. Mahan berpendapat dalam pencapaian *national power* lebih berupa *national strategy* daripada *military strategy*.

Dr. Geoffrey Till menyatakan ada empat komponen dasar menuju terciptanya sebagai basis negara maritim, yakni: (1) masyarakat yang memiliki preferensi terhadap laut (*maritime community*), (2) sumberdaya maritim (sumberdaya laut, infrastruktur, perkapalan), (3) posisi geografis, dan (4) *political will* pemerintah.

Dalam bukunya *Sea Power : A Guide for Twenty-First Century*, Till mengatakan maritim ada kalanya dimaksudkan hanya berhubungan dengan angkatan laut. Kadang-kadang diartikan juga sebagai angkatan laut dalam hubungannya dengan kekuatan darat dan udara. Terkadang diartikan pula sebagai angkatan laut dalam konteks yang lebih luas, yaitu dalam kaitannya dengan semua kegiatan yang berhubungan dengan komersial dan penggunaan non militer terhadap laut.³²

Sedangkan kekuatan laut dapat dikelompokkan menjadi dua bagian yaitu sumber-sumber kekuatan (*sources*) yang terdiri dari geografi, sumberdaya, komunitas maritim, gaya pemerintahan dan unsur-unsur kekuatan (*elements*) yang terdiri dari armada kapal sipil, pangkalan/pelabuhan dan instrumen pertempuran.

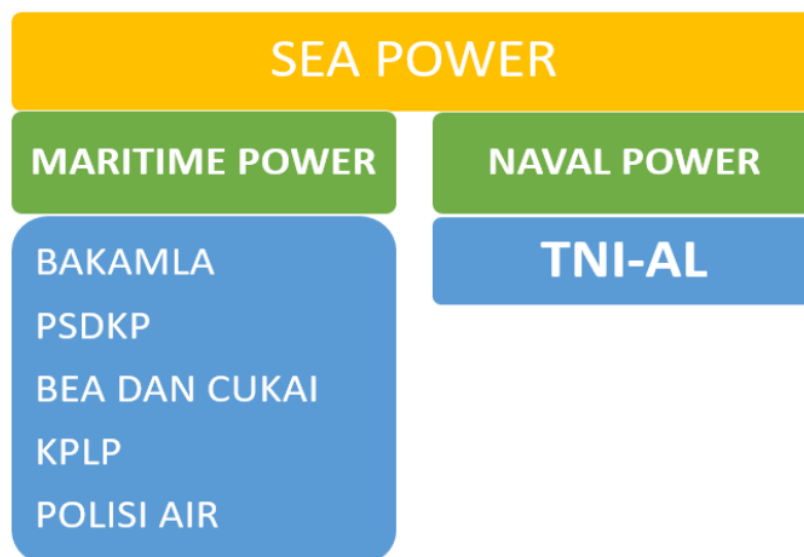
Geoffrey Till menyatakan juga

“sea power also includes the non-military aspect of sea-use (merchant shipping, fishing, marine insurance, ship-building and repair, and

³² Marsetio, *Sea Power Indonesia*, (Jakarta : Universitas Pertahanan, 2014), hlm. 100.

so on) since these contribute to naval power and since they can also influence the behaviour of other people in their own right”³³

Berdasarkan penjelasan tersebut di atas kekuatan laut di Indonesia terdiri dari komponen militer dan non militer. TNI Angkatan Laut merupakan komponen utama dan didukung oleh komponen-komponen non militer. *Sea power* juga meliputi aspek non militer yang ada di laut, selama aspek tersebut dapat membantu tugas angkatan laut seperti halnya peran serta pemerintah dan masyarakat. Saat ini terdapat terminologi lain selain *sea power*, yaitu *maritime power* dan *naval power* karena *sea power* tidak bisa terwujud tanpa adanya kerja sama dari *maritime power* dan *naval power*.³⁴



Gambar 2.2 Sea Power Indonesia³⁵

³³ Geoffrey Till, *Sea Power : A Guide for The Twenty-First Century : Third Edition*, (London and New York : Routledge, 2013), hlm. 25.

³⁴ Anta Maulana Nasution, "Peran Nelayan Dalam Membantu Instansi Penegak Hukum Laut Untuk Mencegah Ancaman Keamanan Maritim", *jurnal.idu.ac.id*, 2018, hlm. 4.

³⁵ Ibid.

Naval power yang dimiliki Indonesia adalah TNI Angkatan Laut dengan tiga perannya yaitu, peran militer, peran diplomasi, dan peran konstabulari. *Maritime power* yang dimiliki Indonesia adalah seluruh institusi-institusi penegak hukum di laut kecuali TNI AL, seperti Polisi Air, Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP), Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), Bea dan Cukai, dan yang terakhir adalah Badan Keamanan Laut (Bakamla). Sehingga dapat dikatakan institusi **Bea dan Cukai** termasuk dalam bagian *sea power* Indonesia.

2.1.3 Konsep Penyelundupan

Penyelundupan menurut Deflem dan Turner didefinisikan sebagai berikut :

*“Smuggling can be defined as the clandestine importation of goods from one jurisdiction to another. Price disparities and differential customs duties between jurisdictions or across differential periods in time determine the likelihood of smuggling”*³⁶. Penyelundupan didefinisikan sebagai impor barang ilegal dari satu yuridiksi ke yuridiksi lain. Perbedaan harga dan tarif antara yuridiksi atau dalam periode perbedaan waktu tertentu dapat memungkinkan terjadinya penyelundupan.

Penyelundupan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia online adalah “pemasukan barang secara gelap untuk menghindari bea masuk atau karena menyelundupkan barang terlarang”.³⁷

Pengertian penyelundupan berdasarkan Pasal 1 ayat (2) Keputusan Presiden Nomor 73 Tahun 1967 menyatakan sebagai berikut “Tindak pidana penyelundupan adalah tindak pidana yang berhubungan dengan pengeluaran barang atau uang dari Indonesia keluar negeri (ekspor) atau pemasukan barang atau uang dari luar negeri ke Indonesia (impor)”.³⁸

³⁶ Deflem, M. & Henry-Turner, K. *Smuggling, the Encyclopaedia of Criminology and Deviant Behaviour*, (Philadelphia, PA: Brunner-Routledge, 2001), hlm. 473.

³⁷ Anonim, dalam <https://kbbi.web.id/selundup> diunduh 24 Juli 2018.

³⁸ Ali Purwito M, *Kepabeanan dan Cukai Lalu Lintas Barang, Konsep dan Aplikasinya*, (Cetakan Keempat, Jakarta : Kajian Hukum fiscal FHUI, 2010), hlm. 7.

Pengertian penyelundupan atau *Smuggling* menurut *The New Groiler Webster Internasional Dictionary of The English Language* yang menyatakan “*To import or export secretly and contrary to law, without payment of legally required duties*”.³⁹ Mengimpor atau mengekspor secara diam-diam dan bertentangan dengan hukum, tanpa membayar bea yang diharuskan menurut Undang-Undang.

Sedangkan menurut *Law Dictionary*, penyelundupan diartikan sebagai “*the offence of importing or exporting prohibited goods, or importing or exporting goods not prohibited without paying the duties imposed on them by the laws of the customs and excise*”. Pelanggaran atas impor atau ekspor barang-barang yang dilarang, atau pelanggaran atas impor atau ekspor barang-barang yang tidak dilarang, tanpa membayar bea yang dikenakan atasnya oleh Undang-Undang pajak atau bea cukai.

Pengertian Tindak Pidana Penyelundupan dalam bahasa Inggris *smuggle* dan dalam bahasa Belanda *smokkel* yang artinya mengimpor, mengekspor, mengantar pulaukan barang dengan tidak memenuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku atau tidak memenuhi formalitas pabean (*doune formaliteiten*) yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.⁴⁰

Produk-produk luar negeri yang beredar di pasaran lokal merupakan produk yang terkena ketentuan larangan dan pembatasan, seperti elektronik bekas, Minuman Mengandung Etil Alkohol, pakaian bekas, rokok produk luar negeri yang tidak dilekati pita cukai Indonesia, dan produk-produk lainnya. Hal tersebut membuktikan masih adanya praktik penyelundupan atau pemasukan barang impor secara ilegal yang tidak memenuhi ketentuan dalam peraturan perundang-undangan di bidang kepabeanan.

³⁹ Baharudin Lopa, *Tindak Pidana Ekonomi (Pembahasan Tindak Pidana Penyelundupan)*, (Jakarta : Pradnya Paramita, 1992), hlm. 22.

⁴⁰ Soufnir Chibro, *Pengaruh Tindak Pidana Penyelundupan Terhadap Pembangunan*, (Jakarta : Sinar Grafika, 1992), hlm. 5.

Dari beberapa definisi yang dikemukakan tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa Penyelundupan adalah suatu perbuatan manusia yang memasukkan barang dari luar negeri ke dalam negeri (impor) atau mengeluarkan barang dari dalam negeri keluar negeri (ekspor) secara ilegal atau dengan tidak memenuhi ketentuan perundang-undangan yang ditetapkan dari satu yuridiksi ke yuridiksi lain untuk menghindari pajak yang disebabkan adanya perbedaan harga dan tarif atau untuk mendapatkan suatu produk yang dilarang di wilayah tertentu.

2.1.4 Konsep Patroli Laut

Pengertian Patroli atau *Patrol* menurut *Oxford Dictionaries* menyatakan “*An expedition to keep watch over an area (A routine operational voyage of a ship or aircraft), especially by guards or police walking or driving around at regular intervals .*” Suatu kegiatan untuk mengawasi area tertentu (operasi rutin dengan menggunakan kapal laut atau pesawat udara), terutama oleh penjaga atau polisi dengan berjalan atau mengemudi secara berkala.

Menurut *the Webster’s online dictionary* mendefinisikan “*patrol is literally the activity of going around or through an area at regular intervals for security purposes*”.⁴¹ Patroli secara harfiah adalah aktivitas atau kegiatan berkeliling atau melalui suatu daerah secara berkala untuk tujuan keamanan.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, menyebutkan bahwa

Pejabat Bea dan Cukai untuk mengamankan hak-hak Negara, berwenang mengambil tindakan yang diperlukan terhadap barang. Ini berarti bahwa pejabat Bea dan Cukai dapat mempergunakan segala

⁴¹ Anonim, dalam <https://www.dictionary.com/browse/webster-s-dictionary>. Diunduh pada 1 Agustus 2018.

upaya terhadap orang dan barang antara lain adalah melakukan patroli, pemeriksaan kapal dan sebagainya.⁴²

Dalam pasal 75 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan menyebutkan bahwa “Pejabat Bea dan Cukai dalam melaksanakan pengawasan terhadap sarana pengangkut di laut atau di sungai menggunakan kapal patroli atau sarana lainnya”.⁴³

Penjelasan pasal 75 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan berbunyi sebagai berikut : Ketentuan ini dimaksudkan bahwa dalam melaksanakan tugas pengawasan agar sarana pengangkut melalui jalur yang ditetapkan dan untuk memeriksa sarana pengangkut berupa kapal, Pejabat Bea dan Cukai perlu dilengkapi sarana operasional berupa kapal patroli atau sarana pengawasan lainnya seperti radio telekomunikasi atau radar.

Sedangkan yang dimaksud dengan kapal patroli laut adalah kapal laut dan kapal udara milik DJBC yang dipimpin oleh pejabat bea dan cukai sebagai komandan patroli, yang mempunyai kewenangan penegakan di daerah pabean sesuai dengan Undang-Undang.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, baik pada pasal maupun penjelasannya tidak dijelaskan arti kata “patroli” tersebut. Di sana hanya disebut kata-kata “menggunakan kapal patroli dalam rangka melaksanakan pengawasan”. Jadi dalam Undang-Undang tersebut langsung menyebutkan sarananya, yaitu “kapal patroli” atau sarana lainnya.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 58 Tahun 1997 tentang Patroli Bea dan Cukai dikatakan bahwa “Patroli Bea dan Cukai adalah patroli yang dilaksanakan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai di laut, di darat, dan di udara untuk pencegahan, penindakan, dan penyidikan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan

⁴² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, Pasal 74, ayat (1).

⁴³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, Pasal 75, ayat (1).

kepabeanan dan cukai serta tujuan lain berdasarkan ketentuan yang berlaku”.

Patroli Bea dan Cukai dilaksanakan:

1. di laut, meliputi seluruh wilayah perairan Indonesia, laut zona tambahan, dan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional;
2. di udara, meliputi seluruh ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia; dan
3. di darat, meliputi seluruh wilayah darat Republik Indonesia di luar Kawasan Pabean.

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa patroli mengandung beberapa unsur yang harus dipenuhi, yaitu:

1. Kegiatan, yaitu melaksanakan pengamanan.
2. Cara mengerjakan kegiatan, yaitu berkeliling.
3. Tujuan Kegiatan yaitu mencegah terjadinya pelanggaran, penindakan dan penyidikan, dan
4. Sasaran-sasaran (lokasi), yaitu darat, laut, dan udara⁴⁴.

Maksud dan tujuan suatu kegiatan patroli laut adalah :

1. mencegah terjadinya pelanggaran di bidang kepabeanan dan cukai, misalnya adanya kapal patroli di wilayah perairan antara Pulau Batam dengan Singapura, maka sarana pengangkut yang akan melanggar jalur-jalur tersebut dapat dilakukan pencegahan.
2. Menindaklanjuti hasil penyidikan.
3. Melakukan pengawasan agar pelaksanaan Undang-Undang kepabeanan dan cukai, dan peraturan pelaksanaannya dilakukan sesuai ketentuan ketentuan.

⁴⁴ Bambang Semedi dan Purjono, *Pengantar Patroli Laut*, (Jakarta : Pusdiklat Bea dan Cukai, 2016), hlm. 21.

Patroli laut merupakan salah satu cara Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam melakukan pengawasan terhadap barang masuk atau keluar daerah pabean. Untuk itu lingkup wilayah patroli juga merupakan lingkup wilayah pengawasan. Untuk melakukan patroli laut, petugas atau satuan tugas patroli wajib mengetahui lingkup wilayah patroli yang akan dilaksanakannya. Pada dasarnya lingkup wilayah patroli laut dapat dibagi menjadi dua, yaitu wilayah patroli laut meliputi wilayah perairan dan wilayah perbatasan.

1. Wilayah perairan.

Lingkup wilayah patroli laut meliputi seluruh wilayah perairan Indonesia, laut zona tambahan, dan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.

2. Wilayah perbatasan

Negara Kesatuan Republik Indonesia berbatasan wilayah dengan 10 (sepuluh) negara, baik di darat maupun di laut. Di wilayah darat Republik Indonesia, berbatasan langsung dengan 3 negara yaitu Malaysia, Papua Nugini (PNG), dan Republik Demokratik Timor Leste (RDTL). Sedangkan di wilayah laut Republik Indonesia, berbatasan dengan 10 negara yaitu, Singapura, Malaysia, Filipina, Thailand, India, Vietnam, Palau, Australia, Republik Demokratik Timor Leste dan Papua Nugini.

Berdasarkan dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Patroli Laut adalah kegiatan mengawasi daerah tertentu dalam hal ini di wilayah laut dengan menggunakan sarana berupa kapal laut atau pesawat udara dalam waktu tertentu atau rutin, yang dilakukan oleh petugas penegak hukum bertujuan untuk pencegahan, penindakan, dan penyidikan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan atau ketentuan yang berlaku.

2.1.5 Konsep *Coastal Surveillance System*

Pada saat ini semakin sering pelaku kriminal menggunakan kapal kecil untuk menyelundupkan barang terlarang ke Indonesia. Organisasi kriminal transnasional merancang dan membangun kapal-kapal tersebut,

termasuk go-fast, pangas, dan *semi-submersible self-propelled*. Meskipun digunakan untuk penyelundupan Narkoba saat ini, kapal tersebut juga bisa digunakan untuk berbagai macam kegiatan yang dapat menimbulkan ancaman.

Kapal-kapal kecil adalah platform ideal untuk melakukan penyelundupan dikarenakan mereka sulit dideteksi dengan sensor yang ada, dan sulit untuk membedakan antara aktor yang ingin bertindak buruk dengan mereka yang melakukan perdagangan komersial.

Surveillance didefinisikan oleh Collin Bennet sebagai pengumpulan sistematis dan pemantauan data pribadi, untuk tujuan kontrol sosial dan kontrol sosial tersebut sebagai alat untuk mempengaruhi dalam bentuk apapun sehingga membuat perilaku orang lain lebih dapat diprediksi dan lebih dapat diterima.⁴⁵

Coastal Surveillance System merupakan radar. Radar adalah sistem elektronik yang menggunakan gelombang radio untuk mendeteksi dan memperkirakan posisi dan kecepatan target seperti kapal laut atau pesawat. Istilah radar adalah akronim untuk *Radio Detection And Ranging*. Sekarang banyak digunakan baik dalam konteks militer dan sipil, seperti kontrol lalu lintas udara dan jalan, sistem pertahanan udara, pengawasan laut, pengamatan cuaca atau pemandu rudal.⁴⁶

Coastal Surveillance System menggambarkan sejumlah besar data dari sumber terbuka untuk menciptakan pandangan yang singkat, dinamis, berskala besar dari lingkungan maritim yang diperjelas sehingga pengguna dapat menemukan, melacak, dan menuntut kapal-kapal yang terindikasi melakukan pelanggaran secara *real time* dengan intelijen geospasial yang terkini.⁴⁷

⁴⁵ Collin Bennett, *Privacy in the Political System: Perspectives from Political Science and Economics*, A report written for the Ethical, Legal and Social Issues (ELSI) component of the Human Genome Project, (U.S. Department of Energy 2001).

⁴⁶ Vincent Meslot, "Enhancing radar maritime surveillance in coastal areas using DTM". *Master's Degree Project*, (Sweden : KTH Royal Institute of Technology 2014), hlm. 1.

⁴⁷ Edward Lundquist, "Networking Sensors". *Journal Ebsco Sea Power* Vol. 56 Issue 10, 2013, hlm. 32-34.

Coastal Surveillance System merupakan alat untuk mengawasi wilayah maritim terkait erat dengan perlindungan perbatasan, integritas teritorial, serta keselamatan dan keamanan di lautan. Beberapa fungsi dari *Coastal Surveillance System* adalah sebagai berikut :

1. Menjaga Keamanan di daerah perbatasan.
 - a. Melindungi keamanan wilayah yuridiksi negara dan perbatasan negara.
 - b. Alat navigasi keselamatan di laut.
 - c. Skema pemisah lalu lintas laut.
 - d. Pendukung dalam pertahanan di wilayah pesisir.
2. Mendeteksi adanya kegiatan terlarang.
 - a. Deteksi secara dini terhadap kegiatan yang mencurigakan.
 - b. Alat mendeteksi penyelundupan, imigran gelap, perdagangan manusia, pembajakan, dan terorisme.
3. Search and Rescue (SAR).
 - a. Mengawasi operasi pencarian dan penyelamatan.
 - b. Mendukung dan Merencanakan secara tepat waktu.
 - c. Mengkoordinasi kegiatan dengan organisasi eksternal.
4. Melindungi Lingkungan.
 - a. Mencegah terjadinya kecelakaan.
 - b. Melawan polusi.

Coastal Surveillance System sangat dibutuhkan dan relevan dengan tugas dan fungsi institusi kepabeanan dan cukai sebagai *community protector* yaitu mampu melakukan identifikasi terhadap detail sarana pengangkut laut yang dijadikan target operasi seperti : 1) Membaca nama kapal; 2) Melakukan identifikasi terhadap jenis dan ukuran kapal; 3) Mengidentifikasi ancaman yang datang dari kapal; 4) Dapat melakukan pengawasan dalam kondisi cuaca buruk sekalipun; dan 5) Terdapat fungsi *live feedcamera*; dimana fungsi ini menjadi salah satu hal penting dalam

penggalan informasi lebih mendalam guna menghasilkan keputusan yang tepat.

Adapun fungsi siaran langsung dari kamera pengawas tersebut merupakan titik krusial dalam pengawasan lalu lintas sarana pengangkut laut. Petugas bea dan cukai dituntut untuk mampu melakukan *assessment* terhadap penyelundupan dan ancaman yang mungkin terjadi setiap saat. Dalam hal ini petugas bea dan cukai harus mampu membedakan antara sarana pengangkut yang legal melaksanakan aktifitasnya dengan sarana pengangkut yang melakukan penyelundupan dan perdagangan ilegal. Dalam menentukan sebagai target yang mencurigakan, dibutuhkan keakuratan akan informasi dan detil dari sarana pengangkut laut itu sendiri.

Berikut adalah data spesifikasi teknis dari *Coastal Surveillance System*, pada tabel 2.1 :

Tabel 2.1 Spesifikasi Teknis *Coastal Surveillance System* (CSS)

Jenis	Fungsi/ Kegunaan	Bahan/Material
<i>Coastal Surveillance System</i> • <i>Base Station Boat Surveillance System</i> • <i>Patrol Boat Surveillance System</i> • <i>In Land Patrol Boat Surveillance System</i>	Mengidentifikasi dan memeriksa Sarana Pengangkut berupa kapal dan lainnya dalam rangka tugas pengawasan lalu-lintas barang yang masuk ke dan/atau keluar dari Daerah Pabean	<i>Air Base Station BS600/BS610 Control Sysytem, Radar SBS-900-3, CCTV FLIR HRC-X, Database System dan System Extractor, Internet Acces System, Tower 50M, Room Infrastuctur, and Accesoris.</i>

Sumber : Kerangka Acuan Kerja (KAK) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tahun 2015 ⁴⁸

⁴⁸ Kerangka Acuan Kerja (KAK) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tahun 2015.

Berdasarkan dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa *Coastal Surveillance System* merupakan alat berupa Radar, kamera dan *AIS* (*Automated Identification System*) yang terintegrasi untuk mendeteksi dan mengawasi di wilayah maritim yang berfungsi menjaga keamanan di daerah perbatasan, melindungi wilayah dari ancaman tindakan terlarang, melindungi lingkungan dari kecelakaan dan pencemaran di laut, dan sebagai *Search and Rescue* (SAR) secara real time.

2.2 Hasil Penelitian Terdahulu yang Relevan

Dalam penelitian ini juga mengacu pada penelitian terdahulu yang pernah dilakukan membahas mengenai patroli laut, *coastal surveillance system*, penyelundupan, dan keamanan maritim. Berikut penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini, yaitu:

1. Senia Febrica

Senia Febrica melakukan penelitian pada tahun 2017 dengan judul "*Maritime Security and Indonesia : Cooperation, Interest, and Strategies*". Penelitian ini telah diterbitkan dalam Routledge Contemporary South East Asia Series. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif pendekatan studi kasus keamanan maritim di Indonesia dengan mengumpulkan beberapa data dan melakukan wawancara.

Peneliti menyatakan bahwa Indonesia penting untuk keamanan maritim internasional. Selat Malaka, Lombok dan Sunda ditetapkan sebagai bagian dari jalur komunikasi laut dunia. Sejumlah petunjuk aturan internasional untuk mengatasi perampokan bersenjata terhadap kapal dan mencegah terorisme maritim (termasuk ReCAAP, The International Ship and Port facility Security (ISPS) code, the CSI, dan the PSI) tidak sama dengan perhatian Indonesia atas terorisme maritim dan perampokan laut.

Fokus pengaturan maritim ini tidak sesuai dengan cara Indonesia melihat ancaman yang ditimbulkan oleh terorisme maritim. Keprihatinan Indonesia atas terorisme maritim lebih terfokus secara lokal. Pemerintah

menganggap ancaman *illegal fishing*, sengketa perbatasan, *illegal migrant*, dan penyelundupan lebih mendesak dibandingkan daripada terorisme maritim dan perampokan bersenjata terhadap kapal karena mereka merupakan ancaman langsung terhadap ekonomi Indonesia, integritas teritorial dan mata pencaharian nelayan Indonesia.

Meskipun Indonesia tidak mempertimbangkan perampokan bersenjata terhadap kapal dan terorisme maritim sebagai bagian dari agenda keamanannya, Indonesia telah bekerja sama secara ekstensif dengan negara-negara tetangga dan negara-negara ekstra-regional melalui berbagai aturan kerjasama internasional. Respon Indonesia terhadap penyelundupan menunjukkan bahwa negara kepulauan tidak berkeberatan untuk mengeksplorasi solusi yang mungkin menjadi salah satu masalah keamanan maritim melalui partisipasi dalam aturan internasional. Indonesia sejauh ini sudah menjalankan beberapa konvensi seperti *the UN Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances*, *the UN Convention on Psychotropic Substances*, *the UN Single Convention on Narcotics*, *the UN Convention on Transnational Organized Crime* and *the UN Program of Action to Prevent, Combat and Eradicate the Illicit Trade in Small Arms and Light Weapons in All Its Aspects/Plan of Action*.

2. Eugen Gheorghe Crişan

Eugen Gheorghe Crişan melakukan penelitian pada tahun 2012 dengan judul "*Illegal Forms of The International Trade*". Penelitian ini merupakan Disertasi dari Eugen Gheorghe Crişan dalam program Doktoralnya. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif pendekatan studi kasus penyelundupan rokok di Rumania dengan mengumpulkan beberapa data.

Peneliti menganalisis dari beberapa data akuntansi selama 2005-2010, pada pekerjaan tiga produsen rokok terbesar di Rumania, yaitu Philip Morris Rumania, British American Tobacco dan Japan Tobacco

International, dibandingkan dengan tingkat penyelundupan rokok, yang ditentukan oleh Lembaga Riset Novel. Tingkat cukai tembakau yang dikumpulkan antara tahun 2008 dan Januari 2010, menunjukkan bahwa

- a. Tingkat penyelundupan tidak berpengaruh buruk terhadap jumlah karyawan, kecuali untuk kasus ketika Philip Morris memecat lebih dari 100 karyawan pada tahun 2007, selama waktu itu penyelundupan sudah mencatat sedikit peningkatan.
- b. Selama tahun 2008, 2009 dan 2010 penyelundupan mencapai tingkat tertinggi.
- c. Tingkat penyelundupan juga mempengaruhi penerimaan negara, karena pajak cukai merupakan pajak utama di Rumania, hal ini menyebabkan adanya penurunan pajak perusahaan.

Perdagangan ilegal harus dianggap sebagai sebuah fenomena secara keseluruhan, karena dengan demikian langkah-langkah efektif untuk mengendalikannya dapat diambil. Hal ini disoroti oleh fakta bahwa setiap rantai perdagangan ilegal memiliki bentuk yang serupa, penyebab yang serupa, dan efek yang serupa, sehingga tindakan yang diambil juga sama dan terkadang serupa. Perdagangan ilegal sebagai sebuah fenomena yang telah terjadi, dengan munculnya fenomena lain yang mengikutinya, seperti globalisasi, pengembangan teknologi dan ilmu-ilmu teknik, dan seterusnya, menyebabkan kesulitan dalam mengendalikannya. Tujuan utamanya adalah untuk mengurangi perdagangan ilegal sehingga mengurangi dampak pada masyarakat.

Peneliti menyarankan adanya perubahan Undang-Undang nasional secara serius dengan menyelaraskannya, untuk kemajuan dalam bidang ini, diperkuat oleh perjanjian dan konvensi multilateral yang membentuk kerangka kerjasama yang efektif dan melawan bersama perdagangan ilegal secara keseluruhan dan tidak terpecah-pecah pada berbagai bagian.

3. Xu Huang dan Mohammed Aseeri

Xu Huang dan Mohammed Aseeri melakukan penelitian pada tahun 2011 dengan judul "*Smart Anti-Smuggling Radar System as a New Technology for the Border Protection*". Penelitian ini telah diterbitkan dalam *conference paper : International Border Guard Conference, Saudi Arabia*, volume : icbs2011. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif.

Penelitian ini memberikan pemecahan masalah terhadap isu-isu serius terkait dengan masalah penyelundupan orang, barang, obat-obatan terlarang, dan senjata. Penelitian berfokus pada "*Smart Anti-Smuggling Radar System*" yang menurut peneliti menjadi salah satu solusi dalam mengatasi masalah penyelundupan. "*Smart Anti-Smuggling Radar System*" (Sistem Radar Pintar Anti Penyelundupan) tersusun atas 3 komponen, yaitu (1) *Intelligent signal processing*, yang dapat membangun melalui interaksi radar dengan manusia dan lingkungan sekitarnya, (2) Umpan balik dari penerima ke pemancar, yang berfungsi sebagai fasilitator intelijen, dan (3) Pengawasan terhadap isi informasi dari radar untuk mendeteksi target melalui pelacakan. Selain itu penelitian tersebut merancang radar multi-model, misalnya sistem integrasi dengan CCTV, Kamera Thermal, untuk melacak penyelundupan setiap waktu dan di mana saja. Hasil dari penelitian mencakup beberapa hal berupa penemuan landasan teoritis di lapangan; Mengintegrasikan teknologi radar terbaru; Pembentukan prototipe desain terbaru; dan Mendemonstrasikan sistem pelacakan.

4. Bienvenido P. Aleno, jr.

Bienvenido P. Aleno, jr. melakukan penelitian pada tahun 1984 dengan judul "*Import Smuggling In The Philippines : An Economic Analysis*". Penelitian ini telah diterbitkan dalam *Journal of Philippine Development* Number Twenty, Volume XI, No.2, 1984. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif.

Penelitian ini berusaha memberikan wawasan tentang sifat dan tingkat kegiatan penyelundupan di Filipina. Penelitian ini mampu menghasilkan perkiraan impor yang tidak tercatat dari Filipina untuk beberapa produk impor negara. Pengembangan model mikroekonomi yang mencoba untuk menjelaskan tingkat aktivitas penyelundupan dalam hal faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan pedagang untuk terlibat dalam penyelundupan.

Estimasi model regresi dilakukan dengan menggunakan serangkaian data yang komprehensif tentang impor Filipina yang dikumpulkan dari catatan yang tidak dipublikasikan dari Sekretariat GATT di Jenewa, Kantor Sensus dan Badan Statistik Filipina, Bea Cukai, dan publikasi Bank Sentral Filipina. Hasil dari penelitian tersebut dapat memberikan kesimpulan tentang sifat dan tingkat kegiatan penyelundupan di Filipina. Perkiraan tingkat penyelundupan dari tiga negara (Amerika Serikat, Jepang, dan Eropa) untuk periode tahun 1965 sampai dengan 1978 berkisar dari \$ 5,968,301,350 hingga \$ 11,093,939,350. Hasil regresi digunakan untuk memperkirakan tingkat penyelundupan. Perkiraan tingkat penyelundupan dari periode tahun 1965 sampai dengan tahun 1978 ditemukan berkisar antara 28,95 persen (untuk estimasi yang berasal dari regresi total keseluruhan) hingga 53,81 persen (dari regresi tingkat bagian) dari ekspor yang dilaporkan ke Filipina dengan negara-negara mitra yang dipertimbangkan selama periode yang diteliti.

Untuk memberikan gambaran mengenai korelasi penelitian terdahulu, maka peneliti menampilkan tabulasi dari permasalahan penelitian masing-masing pada Tabel 2.2 sebagai berikut.

Tabel 2.2 Hasil Penelitian Terdahulu yang Relevan

No	Peneliti dan Metodologi Penelitian	Judul Penelitian	Permasalahan Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Senia Febrica (2017) Metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus keamanan maritim di Indonesia.	<i>"Maritime Security and Indonesia : Cooperation, Interest, and Strategies"</i> .	Adanya perbedaan cara pandang negara Indonesia dalam menghadapi terorisme maritim dan perampokan bersenjata.	Meskipun Indonesia tidak mempertimbangkan perampokan bersenjata terhadap kapal dan terorisme maritim sebagai bagian dari agenda keamanannya, Indonesia telah bekerja sama secara ekstensif dengan negara-negara tetangga dan negara-negara ekstra-regional melalui berbagai aturan kerjasama internasional. Respon Indonesia terhadap penyelundupan menunjukkan bahwa negara kepulauan tidak berkeberatan untuk mengeksplorasi solusi yang mungkin menjadi salah satu masalah keamanan maritim dengan melalui partisipasi dalam aturan internasional. Partisipasi tersebut seperti <i>the UN Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, the UN Convention on Psychotropic Substances, the UN Single Convention on Narcotics, the UN Convention on Transnational Organized Crime and the UN Program of Action to Prevent, Combat and Eradicate the Illicit Trade in Small Arms and Light Weapons in All Its Aspects/Plan of Action</i> .

2.	Eugen Gheorghe Crişan (2012) Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif pendekatan studi kasus penyelundupan rokok di Rumania dengan mengumpulkan beberapa data.	<i>"Illegal Forms of The International Trade"</i>.	Perdagangan ilegal berupa penyelundupan rokok sebagai sebuah fenomena yang telah terjadi mempengaruhi negara dalam hal berkurangnya pemasukan terhadap pajak.	Perdagangan ilegal harus dianggap sebagai sebuah fenomena secara keseluruhan, karena dengan demikian langkah-langkah efektif untuk mengendalikannya dapat diambil. Peneliti menyarankan adanya perubahan Undang-Undang nasional secara serius dengan menyelaraskannya, untuk kemajuan dalam bidang tersebut, diperkuat oleh perjanjian dan konvensi multilateral yang membentuk kerangka kerjasama yang efektif dan melawan bersama perdagangan ilegal secara keseluruhan dan tidak terpecah-pecah pada berbagai bagian.
3.	Xu Huang dan Mohammed Aseeri (2011) Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode pengembangan model.	<i>"Smart Anti-Smuggling Radar System as a New Technology for the Border Protection"</i>.	Penelitian yang menawarkan sebuah ide bagaimana membangun sistem radar pintar sebagai teknologi baru untuk melindungi perbatasan negara dari penyelundupan.	Penyelundupan merupakan masalah serius yang terkait dengan keselamatan dan keamanan masyarakat yang harus diselesaikan dengan cara yang efektif dan efisien. Otoritas pemerintah perlu memiliki sistem pelacakan otomatis dan pintar secara <i>real-time</i> untuk mendeteksi setiap orang dimana saja dan kapan saja yang menyelundupkan barang-barang yang dilarang dan dibatasi dari luar negeri. <i>"Smart Anti-Smuggling Radar System"</i>

				dipercaya dapat menjadi salah satu solusi untuk mengatasi masalah penyelundupan manusia, obat-obatan terlarang, dan senjata.
4.	Bienvenido P. Aleno, jr. (1984) Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif.	<i>"Import Smuggling In The Philippines : An Economic Analysis"</i>.	Penelitian ini untuk menganalisis tentang sifat dan tingkat kegiatan penyelundupan di Filipina.	Hasil penelitian berupa perkiraan tingkat penyelundupan dari tiga negara (Amerika Serikat, Jepang, dan Eropa) untuk periode tahun 1965 sampai dengan 1978 berkisar dari \$ 5,968,301,350 hingga \$ 11,093,939,350. Hasil regresi digunakan untuk memperkirakan tingkat penyelundupan. Perkiraan tingkat penyelundupan dari periode tahun 1965 sampai dengan tahun 1978 ditemukan berkisar antara 28,95 persen (untuk estimasi yang berasal dari regresi total keseluruhan) hingga 53,81 persen (dari regresi tingkat bagian) dari ekspor yang dilaporkan ke Filipina dari negara-negara mitra yang dipertimbangkan selama periode yang diteliti.

Dalam penelitian ini terdapat beberapa persamaan dan perbedaan dengan penelitian terdahulu. Adapun persamaan dan perbedaannya adalah sebagai berikut :

Tabel 2.3 Perbandingan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian Sekarang

No	Peneliti	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Senia Febrica (2017)	<i>"Maritime Security and Indonesia : Cooperation, Interest, and Strategies"</i>	Obyek penelitian : Keamanan maritim Indonesia	Metodelogi penelitian : Pendekatan Kuantitatif Metode Survey
2.	Eugen Gheorghe Crişan (2012)	<i>"Illegal Forms of The International Trade"</i>	Obyek penelitian : Penyelundupan barang impor (penyelundupan rokok)	Metodelogi penelitian : Pendekatan Kuantitatif Metode Survey
3.	Xu Huang dan Mohammed Aseeri (2011)	<i>"Smart Anti-Smuggling Radar System as a New Technology for the Border Protection"</i>	Obyek penelitian : <i>"Radar for the border protection"</i>	Metodelogi penelitian : Pengembangan model
4.	Bienvenido P. Aleno, jr. (1984)	<i>"Import Smuggling In The Philippines : An Economic Analysis"</i>	Metodelogi Penelitian: Kuantitatif Analisis regresi Obyek penelitian : Penyelundupan barang impor	Variabel bebas : Patroli laut Coastal Surveillance System Variabel terikat : Penyelundupan barang impor

2.3 Kerangka Teoretik

2.3.1 Pengaruh Patroli Laut terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor

Penyelundupan adalah suatu perbuatan manusia yang memasukkan barang dari luar negeri ke dalam negeri atau mengeluarkan barang dari dalam negeri keluar negeri dengan tidak memenuhi ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Patroli Laut Bea dan Cukai adalah patroli yang dilaksanakan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai di laut untuk pencegahan, penindakan, dan penyidikan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai serta tujuan lain berdasarkan ketentuan yang berlaku. Dalam hal ini pelaksanaan patroli laut bea cukai dikaitkan dengan penanggulangan penyelundupan barang impor.

Patroli laut yang optimal diharapkan dapat mengurangi atau menghilangkan tindak penyelundupan barang impor. Pelaksanaan patroli laut terkait dengan jumlah kapal yang tersedia, kualitas kapal yang tersedia, sumber daya manusia yang mengoperasikan, dan siklus patroli dalam mengawasi wilayah kerja. Pelaksanaan patroli yang optimal dapat mengurangi atau menghilangkan jumlah penyelundupan. Sehingga dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa jika Pelaksanaan Patroli Laut optimal, maka dapat menurunkan jumlah penyelundupan barang impor.

2.3.2 Pengaruh Coastal Surveillance System terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor

Coastal Surveillance System merupakan alat untuk mengawasi wilayah maritim terkait erat dengan perlindungan perbatasan, integritas teritorial, serta keselamatan dan keamanan di Lautan. *Coastal Surveillance System* terdiri dari beberapa, jenis yaitu *Base Station Boat Surveillance System*, *Patrol Boat Surveillance System*, *In Land Patrol Boat Surveillance System*.

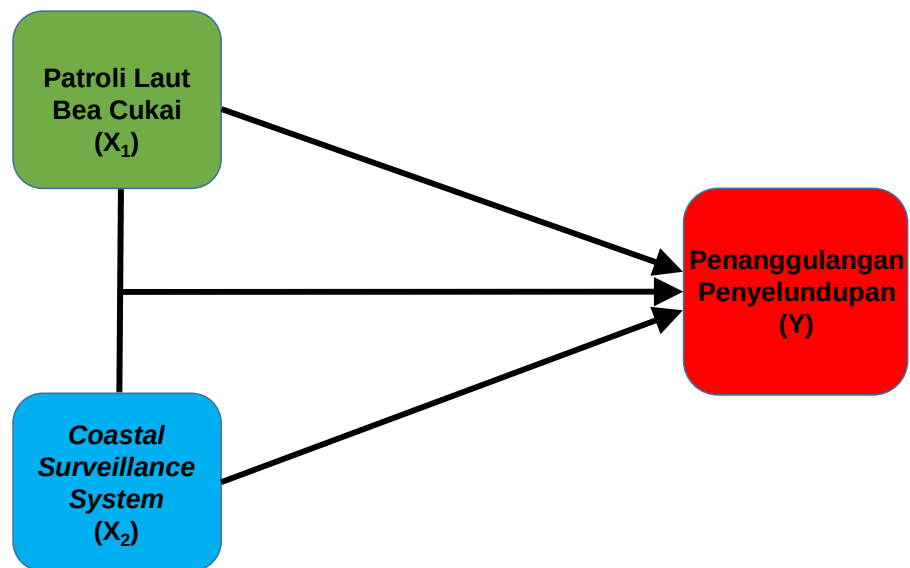
Penggunaan *Coastal Surveillance System* berkaitan dengan kuantitas *Coastal Surveillance System* yaitu semakin banyak jumlah

Coastal Surveillance System yang dimiliki artinya semakin luas daerah pengawasan yang dapat dijangkau dan hasil analisis yang akurat dari penggunaan *Coastal Surveillance System* tersebut sehingga dapat memperoleh hasil yang optimal. Hasil analisis tersebut menjadi informasi yang berguna dalam pelaksanaan patroli laut untuk penindakan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan di bidang kepabeanan. Sehingga dapat disimpulkan hasil analisis *Coastal Surveillance System* yang akurat dan cepat diharapkan dapat menurunkan jumlah penyelundupan barang impor.

2.3.3 Pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* terhadap Penanggulangan Penyelundupan

Berdasarkan kerangka teoritik yang telah diuraikan di atas dapat diduga bahwa Patroli Laut Bea Cukai dan *Coastal Surveillance System* merupakan faktor penting yang memberikan pengaruh positif terhadap penanggulangan penyelundupan barang impor. Pelaksanaan Patroli Laut Bea dan Cukai secara optimal dan penggunaan *Coastal Surveillance System* secara cepat dan akurat dapat menanggulangi penyelundupan barang impor.

Berdasarkan uraian diatas maka gambaran kerangka berfikir dalam penelitian ini dapat digambarkan dalam tabel sederhana berikut :



Gambar 2.3 Kerangka Teoritik Penelitian

2.4 Hipotesis

Hipotesis berasal dari hypo, yang artinya “di bawah”, dan thesa yang artinya “kebenaran”.⁴⁹ Jadi secara etimologis, hipotesis artinya kebenaran yang masih diragukan. Hipotesis dapat diartikan sebagai suatu jawaban yang masih bersifat sementara terhadap permasalahan penelitian, sampai terbukti melalui data yang terkumpul. .

Dengan kata lain, hipotesis merupakan dugaan sementara yang mengandung pernyataan-pernyataan ilmiah, tetapi masih memerlukan pengujian.⁵⁰ Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Berdasarkan rumusan masalah dan landasan teoretis yang telah peneliti kemukakan maka dapat dirumuskan hipotesis penelitian ini adalah:

⁴⁹ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), hlm. 64.

⁵⁰ Dadang Kuswana, *Metode Penelitian Sosial*, (Bandung: Pustaka Setia, 2011). hlm. 115.

H1 (Hipotesis Pertama)

Ha Di duga ada pengaruh Patroli Laut Bea Cukai terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor.

H2 (Hipotesis Kedua)

Ha Di duga ada pengaruh *Coastal Surveillance System* terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor.

H3 (Hipotesis Ketiga)

Ha Di duga ada pengaruh Patroli Laut Bea Cukai dan *Coastal Surveillance System* terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor.

METODOLOGI PENELITIAN

[illegible]

3.2 Populasi dan Sampel Penelitian

3.2.1 Populasi Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.⁵¹ Populasi penelitian terdiri dari pegawai negeri sipil dilingkungan Kantor Pelayanan Utama Tipe B Batam dan Pangkalan Sarana Operasi Bea dan Cukai Tipe B Batam dengan jumlah 211 pegawai.

3.2.2 Sampel Penelitian

Sampel menurut Suharsimi Arikunto merupakan sebagian atau wakil populasi yang diteliti. Dinamakan penelitian sampel apabila bermaksud untuk menggeneralisasikan hasil penelitian sampel.⁵² Sugiyono mengemukakan bahwa sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh suatu populasi.⁵³

Sampel ditarik dari populasi dengan pertimbangan ilmiah. Salah satu syaratnya bahwa penarikan sampel harus representatif (mewakili) dan terukur. Penarikan sampel akan memberikan keuntungan bagi peneliti, yaitu sebagai berikut:

- a. mempermudah dalam pengumpulan data;
- b. lebih berhati-hati dan menyeluruh;
- c. efektif dan efisien;
- d. lebih terfokus pada jumlah sampel yang sudah ditetapkan.⁵⁴

Adapun teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Probability Sampling* dengan jenis Simple Random Sampling. *Probability Sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi

⁵¹ Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan : Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*, (Bandung : Alfabeta, 2013), hlm. 117.

⁵² Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), hlm. 173.

⁵³ Sugiyono, *op. cit.*, hlm. 118.

⁵⁴ Dadang Kuswana, *Metode Penelitian Sosial*, (Bandung: Pustaka Setia, 2011), hlm. 134.

anggota populasi. Sedangkan yang di katakan dengan *Simple Random Sampling* karena pengambilan sampel dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu.⁵⁵

Kemudian dalam menentukan sampel dari populasi yang akan diteliti, peneliti menggunakan rumus Taro Yamane atau Slovin. Rumus ini digunakan apabila obyek penelitian dari dua kategori dan disamping itu populasi harus homogen atau tidak memiliki strata. Sebagai catatan jika kesalahan 1% populasinya 10.000 orang, jika dipilih kesalahan 2% populasinya 2500 orang, jika dipilih kesalahan 3% populasinya 1200 orang, jika dipilih kesalahan 4% populasinya 625 orang. Sedangkan untuk persentase e 5% populasinya minimal 400 orang. Sedangkan untuk tingkat kesalahan sampling diatas 5% akan cocok populasi berapa saja. Pembatasan ini dilakukan untuk membatasi perbandingan jumlah sampel yang terlalu besar terhadap populasi. Tingkat kesalahan sampling pada penelitian ini menggunakan persentase sebesar 10%.

Rumus Taro Yamane atau Slovin adalah

$$\eta = \frac{N}{N.d^2+1} \quad \dots^{56}$$

Dimana : n = Jumlah Sampel yang di cari

 N = Jumlah Populasi

 d = Presesi yang ditetapkan (Tingkat Kesalahan)
 dapat ditentukan berapa saja.

Jumlah sampel yang diperoleh dalam penelitian ini berdasarkan rumus tersebut yaitu

$$\begin{aligned} \eta &= \frac{211}{211.(0,1)^2+1} \\ &= 67,84 \\ &= 68 \text{ (dibulatkan)} \end{aligned}$$

⁵⁵ Ibid, hlm. 120.

⁵⁶ Indra Jaya dan Ardat, *Penerapan Statistik Untuk Pendidikan* (Bandung: Cita Pustaka Media Printis, 2013), hlm. 52

Berdasarkan rumus di atas diperoleh jumlah sampel sebanyak 68 orang pegawai.

3.3 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah suatu alat yang digunakan untuk mengukur fenomena alam maupun sosial yang di amati.⁵⁷ Proses penelitian kuantitatif bersifat deduktif, artinya bahwa untuk menjawab permasalahan yang dirumuskan dalam penelitian digunakan konsep dan teori, sehingga dapat dirumuskan hipotesis penelitiannya. Untuk dapat mengujinya dibutuhkan data penelitian yang diperoleh melalui pengumpulan data lapangan dengan menggunakan instrumen penelitian (berupa kuesioner).

Sehubungan dengan hal tersebut, Sugiyono berpendapat sebagai berikut :

Dalam penelitian kuantitatif, kebenaran itu di luar dirinya, sehingga hubungan antara peneliti dengan yang diteliti harus dijaga jaraknya sehingga bersifat independen. Dengan menggunakan kuesioner sebagai teknik pengumpulan data, maka peneliti kuantitatif hampir tidak mengenal siapa yang diteliti atau responden yang memberikan data.⁵⁸

3.3.1 Instrumen Variabel Penyelundupan (Y)

3.3.1.1 Definisi Konseptual

Definisi Konseptual Variabel adalah penarikan batasan yang menjelaskan suatu konsep secara singkat, tegas, dan jelas. Definisi konseptual merupakan penjelasan mengenai arti suatu konsep dengan mengekspresikan abstrak yang terbentuk melalui generalisasi dari pengamatan terhadap fenomena. Untuk memudahkan dan memahami dalam menafsirkan beberapa teori yang ada dalam penelitian ini, maka

⁵⁷ Sugiyono, Metode Penelitian Pendidikan : Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D (Bandung : Alfabeta, 2011), hlm. 148.

⁵⁸ Ibid, hlm. 8.

peneliti akan menentukan definisi konseptual berhubungan dengan yang akan diteliti.

Penyelundupan menurut Deflem dan Turner didefinisikan sebagai berikut :

“Smuggling can be defined as the clandestine importation of goods from one jurisdiction to another. Price disparities and differential customs duties between jurisdictions or across differential periods in time determine the likelihood of smuggling” . Penyelundupan didefinisikan sebagai impor barang ilegal dari satu yuridiksi ke yuridiksi lain. Perbedaan harga dan tarif antara yuridiksi atau dalam periode perbedaan waktu tertentu dapat memungkinkan terjadinya penyelundupan.

Law Dictionary, menjelaskan penyelundupan diartikan sebagai *“the offence of importing or exporting prohibited goods, or importing or exporting goods not prohibited without paying the duties imposed on them by the laws of the customs and excise”*. Pelanggaran atas impor atau ekspor barang-barang yang dilarang, atau pelanggaran atas impor atau ekspor barang-barang yang tidak dilarang, tanpa membayar bea yang dikenakan atasnya oleh Undang-Undang pajak atau bea cukai.

Jadi Penyelundupan adalah suatu perbuatan manusia yang memasukkan barang dari luar negeri ke dalam negeri (impor) atau mengeluarkan barang dari dalam negeri keluar negeri (ekspor) secara ilegal atau dengan tidak memenuhi ketentuan perundang-undangan yang ditetapkan dari satu yuridiksi ke yuridiksi lain untuk menghindari pajak yang disebabkan adanya perbedaan harga dan tarif atau untuk mendapatkan suatu produk yang dilarang di wilayah tertentu.

3.3.1.2 Definisi Operasional

Definisi Operasional Variabel adalah penarikan batasan yang lebih menjelaskan ciri-ciri spesifik yang lebih substantive dari suatu konsep. Tujuannya adalah agar peneliti dapat mencapai suatu alat ukur yang sesuai dengan hakikat variabel yang sudah didefinisikan konsepnya, maka

peneliti harus memasukkan proses atau operasionalnya alat ukur yang akan digunakan untuk kuantifikasi gejala atau variabel yang ditelitinya.

Supaya konsep data dapat diteliti secara empiris, maka konsep tersebut harus dioperasionalkan dengan cara mengubahnya menjadi variabel atau sesuatu yang mempunyai nilai. Pernyataan–pernyataan dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan skala Likert. Jawaban dari responden diberi skor dengan menggunakan 5 poin jawaban atas pernyataan–pernyataan skala Likert. Subyek penelitian yang diteliti adalah pegawai Kantor Bea dan Cukai di Batam sebagai responden yang menjawab kuesioner.

Instrumen penyelundupan terdiri atas dimensi yaitu pelanggaran terhadap peraturan atau perundang-undangan yang berlaku, kegiatan masuknya barang dari luar negeri ke dalam negeri atau keluarnya barang dari dalam negeri ke luar negeri, lokasi atau tempat kejadian, dan perbedaan harga dan tarif.

Adapun indikator-indikator dalam variabel penyelundupan adalah jenis-jenis pelanggaran terhadap peraturan atau perundang-undangan di bidang kepabeanan, Penindakan terhadap penyelundupan barang-barang impor, pengawasan terhadap keluar atau masuknya barang dari dalam atau luar negeri, pelabuhan formal atau pelabuhan non formal, wilayah perbatasan antara satu negara dengan negara lain, dan disparitas harga dan tarif.

3.3.1.3 Kisi-Kisi Instrumen Awal

Sementara untuk mempermudah dalam pembuatan angket, maka peneliti membuat kisi-kisi instrumen pedoman angket variabel penyelundupan sebagai berikut :

Tabel 3.1 KISI KISI INSTRUMEN PENYELUNDUPAN

Variabel	Konsep Variabel	Dimensi	Indikator	Nomor Butir Item
Penyelundupan (Variabel Y)	Penyelundupan adalah suatu perbuatan manusia yang memasukkan barang dari luar negeri ke dalam negeri (impor) atau mengeluarkan barang dari dalam negeri keluar negeri (ekspor) secara ilegal atau dengan tidak memenuhi ketentuan perundang-undangan yang ditetapkan	Pelanggaran terhadap peraturan atau perundang-undangan yang berlaku.	Jenis-jenis pelanggaran terhadap peraturan atau perundang-undangan di bidang kepabeanan.	1
		Kegiatan masuknya barang dari luar negeri ke dalam negeri atau keluarnya barang dari dalam negeri ke luar negeri.	Penindakan terhadap penyelundupan barang-barang impor.	2
			Pengawasan terhadap keluar atau masuknya barang dari dalam atau luar negeri.	3,4

	dari satu yuridiksi ke yuridiksi lain untuk menghindari pajak yang disebabkan adanya perbedaan harga dan tarif atau untuk mendapatkan suatu produk yang dilarang di wilayah tertentu.	Lokasi atau tempat kejadian.	Pelabuhan formal atau Pelabuhan non formal	5,6
			Wilayah perbatasan antara satu negara dengan negara lain	7,8,9
		Perbedaan Harga dan tarif.	Disparitas harga dan tarif.	10

3.3.1.4 Pengujian Validitas dan Reliabilitas

Validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat kevaliditasan atau kesahihan suatu instrumen. Suatu instrumen dapat dikatakan valid atau sahih apabila mempunyai validitas tinggi. Sebaliknya, instrumen yang kurang valid berarti memiliki validitas rendah.⁵⁹ Sebuah instrumen dikatakan valid apabila dapat mengungkap data dari variabel yang diteliti secara tepat. Tinggi rendahnya validitas instrumen menunjukkan sejauh mana data yang terkumpul tidak menyimpang dari gambaran tentang validitas yang dimaksud.

Menguji validitas tiap instrumen pertanyaan untuk tiap-tiap variabel menggunakan rumus korelasi “ Product Moment” dengan rumus :

$$r = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N \sum X^2 - (\sum X)^2][N \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \dots^{60}$$

Keterangan:

r = Koefisien korelasi antara variabel X dan variabel Y

X = Skor setiap pertanyaan

Y = Skor total pertanyaan

N = Jumlah responden

$\sum XY$ = Jumlah perkalian antara variabel x dan Y

$\sum X^2$ = Jumlah dari kuadrat nilai X

$\sum Y^2$ = Jumlah dari kuadrat nilai Y

Metode uji validitas yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan *bivariate pearson* dengan cara melakukan korelasi *bivariate*

⁵⁹ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2013) Hlm. 211

⁶⁰ Ibid, hlm. 213.

antara masing-masing skor item dengan total skor item. Uji validitas dilakukan dengan bantuan program IBM SPSS Statistics versi 25. Dimana nilai dari korelasi tersebut dibandingkan dengan nilai r tabel $\alpha = 10\%$, $df = n-2$, dimana n menunjukkan total data yang digunakan. Maka dalam penelitian ini n yang digunakan sebesar 68, maka nilai df sebesar 66 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,1 atau 10%. Jika $r\text{-hitung} > r\text{-tabel}$, maka instrumen dinyatakan valid dan sebaliknya jika $r\text{-hitung} < r\text{-tabel}$, maka instrumen dinyatakan tidak valid.

Uji reliabilitas bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pengukuran suatu instrumen yang telah dilakukan dalam penelitian ini dapat dipercaya atau dapat diandalkan. Pengujian reliabilitas instrumen dapat dilakukan secara eksternal maupun internal. Secara eksternal pengujian dapat dilakukan dengan *test-retest*, *equivalent*, dan gabungan keduanya. Secara internal reliabilitas instrumen dapat diuji dengan menganalisis konsistensi butir-butir yang ada pada instrumen dengan teknik tertentu.⁶¹

Untuk menguji reliabilitas instrumen variabel dipergunakan rumus Alpha Cronbach, yaitu :

$$r_{11} = \left[\frac{k}{k-1} \right] \times \left[1 - \frac{\sum si^2}{st^2} \right] \dots^{62}$$

- r_{11} : reliabilitas instrumen
- k : banyaknya butir pertanyaan
- $\sum si^2$: jumlah varian butir
- st^2 : varian total

⁶¹ Sugiyono, *Statistika untuk penelitian* (Bandung : Alfabeta, 2011), hlm. 354

⁶² Ibid, hlm. 365.

Nilai untuk menentukan reliabilitas suatu instrumen menurut Guilford⁶³ adalah sebagai berikut

1. Nilai alpha Cronbach 0,00 s.d. 0,20, berarti reliabel sangat rendah.
2. Nilai alpha Cronbach 0,21 s.d. 0,40, berarti reliabel rendah.
3. Nilai alpha Cronbach 0,41 s.d. 0,60, berarti reliabel sedang.
4. Nilai alpha Cronbach 0,61 s.d. 0,80, berarti reliabel tinggi.
5. Nilai alpha Cronbach 0,81 s.d. 1,00, berarti reliabel sangat tinggi

Pengujian Validitas Penyelundupan

Hasil dari pengujian validitas menggunakan korelasi *bivariate* dengan program IBM SPSS Statistics versi 25 akan disajikan dalam tabel 3.2 untuk variabel penyelundupan berikut ini :

Tabel 3.2 Hasil Uji Validitas Variabel Penyelundupan

Butir Pertanyaan	Nilai Pearson Correlation	Nilai r tabel ($\alpha=10\%$, $df = 68-2$)	Valid / Tidak Valid
Pertanyaan no 1	0,514	0.201	Valid
Pertanyaan no 2	0,609	0.201	Valid
Pertanyaan no 3	0,568	0.201	Valid
Pertanyaan no 4	0,453	0.201	Valid
Pertanyaan no 5	0,523	0.201	Valid
Pertanyaan no 6	0,593	0.201	Valid
Pertanyaan no 7	0,539	0.201	Valid
Pertanyaan no 8	0,416	0.201	Valid
Pertanyaan no 9	0,456	0.201	Valid
Pertanyaan no 10	0,469	0.201	Valid

Berdasarkan tabel 3.2 di atas, dapat dijelaskan bahwa semua butir pertanyaan pada variabel penyelundupan adalah valid, karena seluruh r-hitung > r-tabel artinya seluruh item pertanyaan layak digunakan pada penelitian ini.

⁶³ Guilford, *Fundamental Statistics in Psychology and Education*. (New York: Mc Graw-Hill Book Co. Inc, 1956), hlm.145

Pengujian Reliabilitas Penyelundupan

Uji reliabilitas dilakukan dengan menghitung nilai Alpha Cronbach dari masing-masing instrumen dalam suatu variabel. Pengujian reliabilitas dengan Alpha Cronbach dilakukan untuk jenis data interval.⁶⁴

Hasil dari pengolahan data yang dilakukan oleh peneliti dengan menggunakan program IBM SPSS Statistics versi 25 dalam penelitian ini akan disajikan dalam tabel 3.3 berikut ini

Tabel 3.3 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Penyelundupan

Variabel	Nilai Alpha Cronbach	Reliabel / Tidak Reliabel
Penyelundupan	0,685	Reliabel

Berdasarkan tabel di atas, hasil uji reliabilitas variabel Penyelundupan yang terdiri dari 10 item pertanyaan memiliki koefisien *alpha* sebesar 0,685, sehingga masuk dalam kategori reliabel.

3.3.2 Instrumen Variabel Patroli Laut (X₁)

3.3.2.1 Definisi Konseptual

Pengertian Patroli atau *Patrol* menurut *Oxford Dictionaries* menyatakan “*An expedition to keep watch over an area (A routine operational voyage of a ship or aircraft), especially by guards or police walking or driving around at regular intervals .*” Sebuah kegiatan untuk mengawasi area tertentu (operasi rutin dengan menggunakan kapal laut atau pesawat udara), terutama oleh penjaga atau polisi dengan berjalan atau mengemudi secara berkala.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 58 Tahun 1997 tentang Patroli Bea dan Cukai dikatakan bahwa “Patroli Bea dan Cukai adalah patroli yang dilaksanakan oleh Satuan Tugas Bea dan

⁶⁴ Sugiyono, *Statistika untuk penelitian* (Bandung : Alfabeta, 2011), hlm. 365.

Cukai di laut, di darat, dan di udara untuk pencegahan, penindakan, dan penyidikan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan kepabeanan dan cukai serta tujuan lain berdasarkan ketentuan yang berlaku”.

Jadi Patroli Laut adalah kegiatan mengawasi daerah tertentu dalam hal ini di wilayah laut dengan menggunakan sarana berupa kapal laut atau pesawat udara dalam waktu tertentu atau rutin, yang dilakukan oleh petugas penegak hukum bertujuan untuk pencegahan, penindakan, dan penyidikan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan atau ketentuan yang berlaku.

3.3.2.2 Definisi Operasional

Definisi Operasional Variabel adalah penarikan batasan yang lebih menjelaskan ciri-ciri spesifik yang lebih substantive dari suatu konsep. Tujuannya adalah agar peneliti dapat mencapai suatu alat ukur yang sesuai dengan hakikat variabel yang sudah didefinisikan konsepnya, maka peneliti harus memasukkan proses atau operasionalnya alat ukur yang akan digunakan untuk kuantifikasi gejala atau variabel yang ditelitinya.

Supaya konsep data dapat diteliti secara empiris, maka konsep tersebut harus dioperasionalisasikan dengan cara mengubahnya menjadi variabel atau sesuatu yang mempunyai nilai. Pernyataan–pernyataan dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan skala Likert. Jawaban dari responden diberi skor dengan menggunakan 5 poin jawaban atas pernyataan–pernyataan skala Likert. Subyek penelitian yang diteliti adalah pegawai Kantor Bea dan Cukai di Batam sebagai responden yang menjawab kuesioner.

Instrumen patroli laut terdiri atas dimensi yaitu cara melakukan kegiatan, kegiatan melakukan pengawasan dan pengamanan, tujuan kegiatan yaitu mencegah terjadinya pelanggaran, penindakan, dan penyidikan, dan waktu kegiatan.

Adapun indikator-indikator dalam variabel patroli laut adalah sarana kapal patroli laut, personil patroli laut (sumber daya manusia), tugas dan kewenangan dari satuan tugas patroli laut, kewajiban dari satuan tugas patroli laut, sasaran patroli laut, laporan patroli laut, dan periode patroli laut.

3.3.2.3 Kisi-Kisi Instrumen Awal

Sementara untuk mempermudah dalam pembuatan angket, maka peneliti membuat kisi-kisi instrumen pedoman angket variabel patroli laut sebagai berikut :

Tabel 3.4 KISI KISI INSTRUMEN PATROLI LAUT

Variabel	Konsep Variabel	Dimensi	Indikator	Nomor Butir Item
Patroli Laut (Variabel X₁)	Patroli Laut adalah Kegiatan mengawasi daerah tertentu dalam hal ini di wilayah laut dengan menggunakan sarana berupa kapal laut atau pesawat udara dalam waktu tertentu atau rutin, yang dilakukan oleh petugas penegak hukum bertujuan untuk pencegahan, penindakan, dan penyidikan terhadap pelanggaran peraturan perundang-	Cara melakukan kegiatan.	Sarana Kapal Patroli Laut	1,2
			Personil Patroli Laut (Sumber Daya Manusia)	3,4
		Kegiatan melakukan pengawasan dan pengamanan.	Tugas dan Kewenangan Satuan Tugas Patroli Laut	5
			Kewajiban Satuan Tugas Patroli Laut	6,7,8,9
		Tujuan kegiatan yaitu mencegah terjadinya pelanggaran,	Sasaran Patroli Laut	10,11
			Laporan Patroli Laut	12,13

	undangan atau ketentuan yang berlaku	penindakan, dan penyidikan.		
		Waktu kegiatan	Periode Patroli Laut	14,15

3.3.2.4 Pengujian Validitas dan Reliabilitas

Pengujian Validitas Patroli Laut

Hasil dari pengujian validitas menggunakan korelasi *bivariate* dengan program SPSS versi 25 akan disajikan dalam tabel 3.5 untuk variabel patroli laut berikut ini :

Tabel 3.5 Hasil Uji Validitas Variabel Patroli Laut

Butir Pertanyaan	Nilai Pearson Correlation	Nilai r tabel ($\alpha=10\%$, $df = 68-2$)	Valid / Tidak Valid
Pertanyaan no 1	0,556	0.201	Valid
Pertanyaan no 2	0,548	0.201	Valid
Pertanyaan no 3	0,551	0.201	Valid
Pertanyaan no 4	0,605	0.201	Valid
Pertanyaan no 5	0,784	0.201	Valid
Pertanyaan no 6	0,777	0.201	Valid
Pertanyaan no 7	0,756	0.201	Valid
Pertanyaan no 8	0,650	0.201	Valid
Pertanyaan no 9	0,719	0.201	Valid
Pertanyaan no 10	0,644	0.201	Valid
Pertanyaan no 11	0,708	0.201	Valid
Pertanyaan no 12	0,724	0.201	Valid
Pertanyaan no 13	0,640	0.201	Valid
Pertanyaan no 14	0,564	0.201	Valid
Pertanyaan no 15	0,630	0.201	Valid

Berdasarkan tabel di atas, dapat dijelaskan bahwa semua butir pertanyaan pada variabel patroli laut adalah valid, karena seluruh r-hitung > r-tabel artinya seluruh item pertanyaan layak digunakan pada penelitian ini.

Pengujian Reliabilitas Patroli Laut

Uji reliabilitas dilakukan dengan menghitung nilai Alpha Cronbach dari masing-masing instrumen dalam suatu variabel. Pengujian reliabilitas dengan Alpha Cronbach dilakukan untuk jenis data interval.

Hasil dari pengolahan data yang dilakukan oleh peneliti dengan menggunakan program IBM SPSS Statistics versi 25 dalam penelitian ini akan disajikan dalam tabel 3.6 berikut ini

Tabel 3.6 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Patroli Laut

Variabel	Nilai Alpha Cronbach	Reliabel / Tidak
Patroli Laut	0,880	Reliabel

Berdasarkan tabel di atas, hasil uji reliabilitas variabel Patroli Laut yang terdiri dari 15 item pertanyaan memiliki koefisien *alpha* sebesar 0,880, sehingga masuk dalam kategori reliabel.

3.3.3 Instrumen Variabel *Coastal Surveillance System* (X₂)

3.3.3.1 Definisi Konseptual

Coastal Surveillance System menurut Edward Lunquist menggambarkan sejumlah besar data dari sumber terbuka untuk menciptakan pandangan yang singkat, dinamis, berskala besar dari lingkungan maritim yang diperjelas sehingga pengguna dapat menemukan, melacak, dan menuntut kapal-kapal yang terindikasi melakukan pelanggaran secara *real time* dengan intelijen geospasial yang terkini.

Jadi *Coastal Surveillance System* merupakan alat berupa Radar untuk mendeteksi dan mengawasi di wilayah maritim yang berfungsi menjaga keamanan di daerah perbatasan, melindungi wilayah dari ancaman tindakan terlarang, melindungi lingkungan dari kecelakaan dan pencemaran di laut, dan sebagai *Search and Rescue (SAR)* secara *real time*.

3.3.3.2 Definisi Operasional

Definisi Operasional Variabel adalah penarikan batasan yang lebih menjelaskan ciri-ciri spesifik yang lebih substantive dari suatu konsep. Tujuannya adalah agar peneliti dapat mencapai suatu alat ukur yang yang

sesuai dengan hakikat variabel yang sudah di definisikan konsepnya, maka peneliti harus memasukkan proses atau operasionalnya alat ukur yang akan digunakan untuk kuantifikasi gejala atau variabel yang ditelitinya.

Supaya konsep data dapat diteliti secara empiris, maka konsep tersebut harus dioperasionisasikan dengan cara mengubahnya menjadi variabel atau sesuatu yang mempunyai nilai. Pernyataan–pernyataan dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan skala Likert. Jawaban dari responden diberi skor dengan menggunakan 5 poin jawaban atas pernyataan–pernyataan skala Likert. Subyek penelitian yang di teliti adalah pegawai Kantor Bea dan Cukai di Batam sebagai responden yang menjawab kuesioner.

Instrumen *Coastal Surveillance System* terdiri atas dimensi yaitu *Hardware* (perangkat keras) dan *Software* (perangkat lunak), *Brainware* (sumber daya manusia), manajemen data, dan hasil informasi.

Adapun indikator-indikator dalam variabel *Coastal Surveillance System* adalah kapasitas perangkat keras, kapasitas perangkat lunak, kapasitas sumber daya manusia, mengumpulkan data, mengorganisasikan data, akurat, dan ketepatan waktu.

3.3.3.3 Kisi-Kisi Instrumen Awal

Sementara untuk mempermudah dalam pembuatan angket, maka peneliti membuat kisi-kisi instrumen pedoman angket variabel *Coastal Surveillance System* sebagai berikut :

Tabel 3.7 KISI KISI INSTRUMEN COASTAL SURVEILLANCE SYSTEM

Variabel	Konsep Variabel	Dimensi	Indikator	Nomor Butir Item
Coastal Surveillance System (Variabel X ₂)	<i>Coastal Surveillance System</i> merupakan alat berupa Radar untuk mendeteksi dan mengawasi di wilayah maritim yang berfungsi menjaga keamanan di daerah perbatasan, melindungi wilayah dari ancaman tindakan terlarang, melindungi lingkungan dari kecelakaan dan pencemaran di laut, dan sebagai <i>Search and Rescue (SAR)</i> secara real time.	<i>Hardware</i> (perangkat keras) dan <i>Software</i> (perangkat lunak).	Kapasitas perangkat keras	1,2,3
			Kapasitas perangkat lunak	10,11,12
		<i>Brainware</i> (sumber daya manusia)	Kapasitas sumber daya manusia	4,5,6
		Manajemen Data	Mengumpulkan data	7,8
			Mengorganisasikan data	9
		Hasil Informasi	Akurat	13,14
			Ketepatan waktu	15

3.3.3.4 Pengujian Validitas dan Reliabilitas

Pengujian Validitas *Coastal Surveillance System*

Hasil dari pengujian validitas menggunakan korelasi *bivariate* dengan program SPSS versi 25 akan disajikan dalam tabel 3.8 untuk variabel *Coastal Surveillance System* berikut ini :

Tabel 3.8 Hasil Uji Validitas Variabel *Coastal Surveillance System*

Butir Pertanyaan	Nilai Pearson Correlation	Nilai r tabel ($\alpha=10\%$, $df = 68-2$)	Valid / Tidak Valid
Pertanyaan no 1	0,708	0.201	Valid
Pertanyaan no 2	0,636	0.201	Valid
Pertanyaan no 3	0,560	0.201	Valid
Pertanyaan no 4	0,417	0.201	Valid
Pertanyaan no 5	0,423	0.201	Valid
Pertanyaan no 6	0,677	0.201	Valid
Pertanyaan no 7	0,777	0.201	Valid
Pertanyaan no 8	0,708	0.201	Valid
Pertanyaan no 9	0,713	0.201	Valid
Pertanyaan no 10	0,662	0.201	Valid
Pertanyaan no 11	0,542	0.201	Valid
Pertanyaan no 12	0,599	0.201	Valid
Pertanyaan no 13	0,594	0.201	Valid
Pertanyaan no 14	0,375	0.201	Valid
Pertanyaan no 15	0,404	0.201	Valid

Berdasarkan tabel di atas, dapat dijelaskan bahwa semua butir pertanyaan (item) pada variabel *Coastal Surveillance System* adalah valid, karena seluruh r-hitung > r-tabel artinya seluruh item pertanyaan layak digunakan pada penelitian ini.

Pengujian Reliabilitas *Coastal Surveillance System*

Uji reliabilitas dilakukan dengan menghitung nilai Alpha Cronbach dari masing-masing instrumen dalam suatu variabel. Pengujian reliabilitas dengan Alpha Cronbach dilakukan untuk jenis data interval.

Hasil dari pengolahan data yang dilakukan oleh peneliti dengan menggunakan program IBM SPSS Statistics versi 25 dalam penelitian ini akan disajikan dalam tabel 3.9 berikut ini

Tabel 3.9 Hasil Uji Reliabilitas Variabel *Coastal Surveillance System*

Variabel	Nilai Alpha Cronbach	Reliabel / Tidak Reliabel
<i>Coastal Surveillance System</i>	0,858	Reliabel

Berdasarkan tabel di atas, hasil uji reliabilitas variabel *Coastal Surveillance System* yang terdiri dari 15 item pertanyaan memiliki koefisien *alpha* sebesar 0,858, sehingga masuk dalam kategori reliabel.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik yang digunakan dalam pengumpulan data dilakukan dengan tiga cara, yaitu :

1. Angket

Instrumen untuk metode angket adalah blangko angket. Angket ini diberikan kepada pegawai bea dan cukai untuk dijawab. Angket ini digunakan untuk mendapatkan data-data mengenai patroli laut, *coastal surveillance system*, dan penyelundupan berupa angka-angka yaitu dengan cara memberi skor. Penskoran untuk masing-masing variabel (X_1), (X_2), dan (Y) menggunakan Skala Likert dalam bentuk pilihan ganda dengan alternatif jawaban yang berbeda. Skala Likert di

gunakan untuk mengukur sikap pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial.⁶⁵

Dengan skala likert ini jawaban tiap pertanyaan mempunyai gradasi dari sangat positif sampai sangat negatif dengan skor sebagai berikut :

- a. Sangat Setuju diberi nilai 5
- b. Setuju diberi nilai 4
- c. Ragu-ragu diberi nilai 3
- d. Tidak Setuju diberi nilai 2
- e. Sangat Tidak Setuju diberi nilai 1

Data pertanyaan yang telah diberi nilai dilakukan perekaman dalam kartu tabulasi yang berbentuk tabel untuk setiap variabel. Untuk variabel bebas dalam hal ini Patroli Laut Bea Cukai diberi simbol (X_1) dan *Coastal Surveillance System* diberi simbol (X_2), serta untuk variabel terikat yaitu Penyelundupan diberi simbol (Y) dengan bentuk tabel kartu tabulasi sebagai berikut :

Tabel 3.10 Kartu tabulasi jawaban variabel (X_1) (X_2) dan (Y)

Responden	Nomor Pertanyaan						Skor
	1	2	3	...	...	...	
1							...
2							...
...							...
...							...
Jumlah skor							...

2. Riset Lapangan (*Field Research*)

Yaitu metode penelitian yang dilakukan dengan mengamati langsung obyek penelitian untuk mengetahui dan mendapatkan data yang sebenarnya terjadi di lapangan, wawancara dengan pihak-pihak

⁶⁵ Sugiyono, Metode Penelitian Pendidikan : Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D (Bandung : Alfabeta, 2011), hlm. 148.

yang berwenang mengenai hal-hal yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas.

3. Riset Kepustakaan (*Library Research*)

Yaitu suatu metode penelitian yang dilakukan dengan cara membaca literatur-literatur, bahan-bahan perkuliahan, dan sumber-sumber lain yang menunjang dalam penyusunan tesis ini.

3.5 Teknik Analisis Data

Setelah data yang diperoleh terkumpul, maka tahap selanjutnya adalah melakukan pengolahan dan analisis data untuk memudahkan data yang telah diperoleh. Teknis analisis data yang digunakan untuk menganalisis data kuantitatif (hasil jawaban responden dalam bentuk angka) yaitu dengan statistik meliputi statistik deskriptif dan statistik inferensial.

Statistik deskriptif adalah statistik yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap obyek yang diteliti melalui data sampel atau populasi sebagaimana adanya.⁶⁶ Pada statistik deskriptif akan dikemukakan cara-cara penyajian data dengan tabel biasa; distribusi frekuensi; histogram; diagram lingkaran; grafik garis; penjelasan kelompok melalui mean (nilai rata-rata), median (nilai tengah), dan modus (nilai yang sering muncul). Ukuran penyebaran meliputi varians dan simpangan baku.

Statistik inferensial/kausal adalah metode yang berhubungan dengan analisis data pada sampel dan hasilnya dipakai untuk generalisasi pada populasi. Penggunaan statistik inferensial didasarkan pada peluang dan sampel yang dianalisis secara acak.⁶⁷ Statistik inferensial/kausal digunakan untuk menguji asumsi klasik dan hipotesis. Statistik inferensial dibagi menjadi dua yaitu statistik parametris dan statistik nonparametris. Statistik

⁶⁶ Sugiyono, *Statistika Untuk Penelitian* (Bandung : Alfabeta, 2017), hlm. 29.

⁶⁷ Muhammad Nifiannoor, *Pendekatan Statistika Modern Untuk Ilmu Sosial*, (Jakarta Salemba Humanika 2009), hlm 10.

parametris digunakan untuk menganalisis data interval atau rasio, diambil dari populasi yang berdistribusi normal. Sedangkan statistik nonparametris, digunakan untuk menganalisis data nominal dan ordinal dari populasi yang bebas distribusi.

3.6 Hipotesis Statistika

Dalam statistik, hipotesis dapat diartikan sebagai pernyataan statistik tentang parameter populasi. Menurut tingkat ekplanasi hipotesis yang akan di uji, maka rumusan hipotesis dapat dikelompokkan menjadi tiga macam yaitu hipotesis deskriptif, hipotesis komparatif, dan hipotesis asosiatif.⁶⁸

Pengujian hipotesis pada penelitian ini menggunakan uji hipotesis asosiatif. Hipotesis asosiatif adalah suatu pernyataan yang menunjukkan dugaan tentang hubungan antara dua variabel atau lebih.

Rumusan Hipotesis pada penelitian ini adalah

1. Di duga ada pengaruh Patroli Laut Bea Cukai terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor.
2. Di duga ada pengaruh *Coastal Surveillance System* terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor.
3. Di duga ada pengaruh Patroli Laut Bea Cukai dan *Coastal Surveillance System* terhadap Penanggulangan Penyelundupan Barang Impor.

Hipotesis statistiknya adalah :

1. $H_0 : \rho_{yx1} \leq 0$
 $H_a : \rho_{yx1} > 0$
2. $H_0 : \rho_{yx2} \leq 0$
 $H_a : \rho_{yx2} > 0$
3. $H_0 : \rho_{yx1x2} \leq 0$
 $H_a : \rho_{yx1x2} > 0$

Untuk itu dalam langkah awal pembuktiannya, maka perlu dihitung terlebih dahulu koefisien korelasi antar variabel dalam sampel, baru

⁶⁸ Sugiyono, *Statistika Untuk Penelitian* (Bandung : Alfabeta, 2017), hlm. 89.

koefisien yang ditemukan itu diuji signifikansinya. Statistik parametris digunakan untuk mencari korelasi antar variabel dalam pengujian hipotesis asosiatif meliputi Korelasi Product Moment, Uji-t, Koefisien Determinasi, Uji-F, Korelasi Ganda, dan Korelasi Parsial.

Langkah selanjutnya dalam pengujian hipotesis-hipotesis dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik analisis regresi yaitu analisis regresi sederhana dan analisis regresi berganda. Ada tiga hipotesis dalam penelitian ini yang menggunakan teknik analisis regresi linier. Untuk hipotesis pertama yang menyatakan adanya pengaruh Patroli Laut Bea Cukai (X_1) terhadap penanggulangan penyelundupan (Y) barang impor dan hipotesis kedua yang menyatakan adanya pengaruh *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap penanggulangan penyelundupan (Y) barang impor, peneliti menggunakan regresi linier sederhana.

Adapun rumus regresi linier sederhana untuk hipotesis pertama :

$$\hat{Y} = a + b_1 X_1 \dots^{69}$$

$\hat{Y}$ = variabel terikat (kriterium)
 X_1 = variabel bebas (prediktor)
 a = nilai konstanta
 b_1 = koefisien arah regresi

Harga a dihitung dengan rumus :

$$a = \frac{(\sum Y)(\sum X_1^2) - (\sum X_1)(\sum X_1 Y)}{N \sum X_1^2 - (\sum X_1)^2}$$

Harga b_1 dihitung dengan rumus :

$$b_1 = \frac{(N \sum X_1 Y) - (\sum X_1)(\sum Y)}{N \sum X_1^2 - (\sum X_1)^2}$$

⁶⁹ Indra Jaya dan Ardat, *Penerapan Statistik Untuk Pendidikan* (Bandung: Cita Pustaka Media Perintis, 2013), hlm. 224.

Rumus regresi linier sederhana untuk hipotesis kedua :

$$\hat{Y} = a + b_2 X_2$$

- $\hat{Y}$ = variabel terikat (kriterium)
 X_2 = variabel bebas (prediktor)
 a = nilai konstanta
 b_2 = koefisien arah regresi

Harga a dihitung dengan rumus :

$$a = \frac{(\sum Y)(\sum X_2^2) - (\sum X_2)(\sum X_2 Y)}{N \sum X_2^2 - (\sum X_2)^2}$$

Harga b_2 dihitung dengan rumus :

$$b_2 = \frac{(N \sum X_2 Y) - (\sum X_2)(\sum Y)}{N \sum X_2^2 - (\sum X_2)^2}$$

Sedangkan untuk hipotesis ketiga yang menyatakan adanya pengaruh Patroli Laut Bea Cukai (X_1) dan *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap penanggulangan penyelundupan barang impor (Y), peneliti menggunakan perhitungan regresi linier ganda. Adapun rumusnya yaitu

$$\hat{Y} = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 \dots^{70}$$

- $\hat{Y}$ = variabel terikat (kriterium)
 X_1 = variabel bebas (prediktor)
 X_2 = variabel bebas (prediktor)
 a = nilai konstanta
 b_1 = koefisien arah regresi
 b_2 = koefisien arah regresi

⁷⁰ Ibid.

Harga a dihitung dengan rumus :

$$a = \frac{(\sum Y) - (b_1 \sum X_1) - (b_2 \sum X_2)}{N}$$

Harga b dihitung dengan rumus :

$$b_1 = \frac{(\sum X_1^2 \sum X_1 Y) - (\sum X_2 Y) (\sum X_1 X_2)}{\sum X_1^2 \sum X_2^2 - (\sum X_1 \sum X_2)^2}$$

$$b_2 = \frac{(\sum X_1^2 \sum X_2 Y) - (\sum X_1 Y) (\sum X_1 X_2)}{\sum X_1^2 \sum X_2^2 - (\sum X_1 \sum X_2)^2}$$

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Data

Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Batam diresmikan pada tahun 2007 memiliki tanggung jawab untuk menjalankan tugas dan fungsi untuk mengoptimalkan penerimaan negara di samping menjalankan tugas untuk memfasilitasi Perdagangan dan Industri, melindungi perbatasan dan masyarakat Indonesia dari penyelundupan dan perdagangan ilegal.

Pulau Batam dan beberapa pulau kecil disekitarnya ditetapkan sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas diikuti pemberlakuan *Free Trade Zone* (FTZ) yang menjadikan Kawasan Batam mendapat perlakuan berbeda dalam hal Kepabeanan. Kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas bertujuan untuk dapat mendorong kegiatan lalu lintas perdagangan internasional yang mendatangkan devisa bagi negara, selain itu memberi manfaat dan pengaruh yang besar bagi Indonesia dalam hal membuka lapangan kerja seluas-luasnya, penanaman modal yang dilakukan oleh pihak asing maupun dalam negeri, dan meningkatkan kepariwisataan.

Pegawai Kantor Pelayanan Utama (KPU) Bea Cukai Batam dan Pangkalan Sarana Operasi (PSO) Bea Cukai Batam secara keseluruhan berjumlah 433 orang. Pegawai yang berhubungan dengan tugas Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* berjumlah 211 orang. Sehingga populasi yang digunakan pada penelitian ini adalah berjumlah 211 orang. Sedangkan sampel yang diambil dalam penelitian ini berjumlah 68 orang.

Kapal Patroli yang dikelola PSO Bea dan Cukai Tipe B Batam sampai dengan awal tahun 2018 berjumlah 10 unit yang terdiri dari 1 unit kapal patroli FPB 28 Alumunium (BC 20007), 2 unit kapal FPB 28 Kayu (BC 7004 dan BC 7005), 4 unit kapal speedboat 15 meter (BC 15026, BC 15027, BC 15028, dan BC 15029) dan 2 unit kapal speedboat 10 meter (BC 1001 dan

BC 10017). Terdapat 1 unit kapal dalam kondisi rusak berat yaitu kapal BC 1501.⁷¹

Radar *Coastal Surveillance System* sampai dengan awal tahun 2018 berjumlah 1 unit. Radar *Coastal Surveillance System* (CSS) adalah radar yang digunakan untuk mendeteksi kapal dengan sangat detail dari jarak 15 Kilometer sehingga mempermudah peran kapal patroli dalam pelaksanaan tugasnya.

Data hasil penelitian meliputi informasi kuesioner dari pegawai Bea dan Cukai Batam dengan jumlah sampel sebanyak 68 orang, mengenai satu variabel terikat yaitu Penyelundupan (Y) dan dua variabel bebas yaitu Patroli Laut (X_1) dan *Coastal Surveillance System* (X_2). Deskripsi data yang disajikan dalam penelitian ini meliputi harga Mean (Me), Median (Md), Modus (Mo), Varians (V) dan Standar Deviasi (SD). Mean adalah nilai rata-rata dari kelompok data; Median adalah nilai tengah dari kelompok data; Modus adalah nilai data yang memiliki frekuensi tinggi dalam distribusi atau nilai data yang paling sering muncul; Varians adalah jumlah kuadrat semua deviasi nilai-nilai individual terhadap rata-rata kelompok; sedangkan Standar Deviasi adalah ukuran penyebaran statistik yang paling lazim. Selain itu disajikan tabel distribusi frekuensi, histogram, diagram lingkaran (*Pie Chart*) dan grafik garis dari frekuensi masing-masing variabel.

4.1.1 Deskripsi Data Variabel Penyelundupan (Y)

Data Penyelundupan (Y) diperoleh dari angket yang terdiri dari 10 item pertanyaan dengan 5 alternatif jawaban di mana skor tertinggi adalah 5 dan skor terendah adalah 1 dengan jumlah responden sebanyak 68 pegawai. Berdasarkan data yang diperoleh dari angket variabel Penyelundupan (Y) kemudian diolah dengan bantuan program IBM SPSS Statistics versi 25 dan program excel 2013, diperoleh nilai tertinggi sebesar 48 dan nilai terendah 35. Hasil analisis menunjukkan Mean (Me) sebesar

⁷¹ LAKIN (Laporan Kinerja) KPU BC Batam tahun 2017.

40,84, Median (Md) sebesar 40,00, Modus (Mo) sebesar 38, Varians (V) sebesar 10,68, dan Standar Deviasi (SD) sebesar 3,27.

Statistics		
Penyelundupan		
N	Valid	68
	Missing	0
Mean		40.8382
Median		40.0000
Mode		38.00 ^a
Std. Deviation		3.26725
Variance		10.675

a. Multiple modes exist.
The smallest value
is shown

Dalam menyusun tabel distribusi frekuensi diperlukan beberapa langkah sebagai berikut⁷² :

1. Menghitung Jumlah Kelas Interval

$$\begin{aligned}
 K &= 1 + 3,3 \log n \\
 &= 1 + 3,3 \log 68 \\
 &= 1 + 3,3 (1,83) \\
 &= 1 + 6,039 \\
 &= 7,039
 \end{aligned}$$

2. Menghitung rentang Data

$$\begin{aligned}
 \text{Rentang data (R)} &= (\text{nilai tertinggi} - \text{nilai terendah}) + 1 \\
 &= 48 - 35 \\
 &= 13 + 1 = 14
 \end{aligned}$$

⁷² Sugiyono, *Statistika untuk penelitian*, (Bandung : Alfabeta 2017), hlm. 36.

3. Menghitung panjang kelas

$$\begin{aligned}\text{Panjang kelas} &= \frac{\text{Rentang Data}}{\text{Jumlah kelas}} \\ &= \frac{14}{7} \\ &= 2\end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas jumlah kelas diambil sebanyak 7 dengan panjang kelasnya 2, maka hasil perhitungan di atas adalah sebagai berikut :

TABEL 4.1
Distribusi Frekuensi Variabel Penyelundupan

NO	INTERVAL	FREKUENSI	
		ABSOLUT	RELATIF
1	35 – 36	5	7,35%
2	37 – 38	13	19,12%
3	39 – 40	17	25,00%
4	41 – 42	13	19,12%
5	43 – 44	9	13,24%
6	45 – 46	6	8,82%
7	47 – 48	5	7,35%
JUMLAH		68	100%

Sumber : Data primer yang diolah

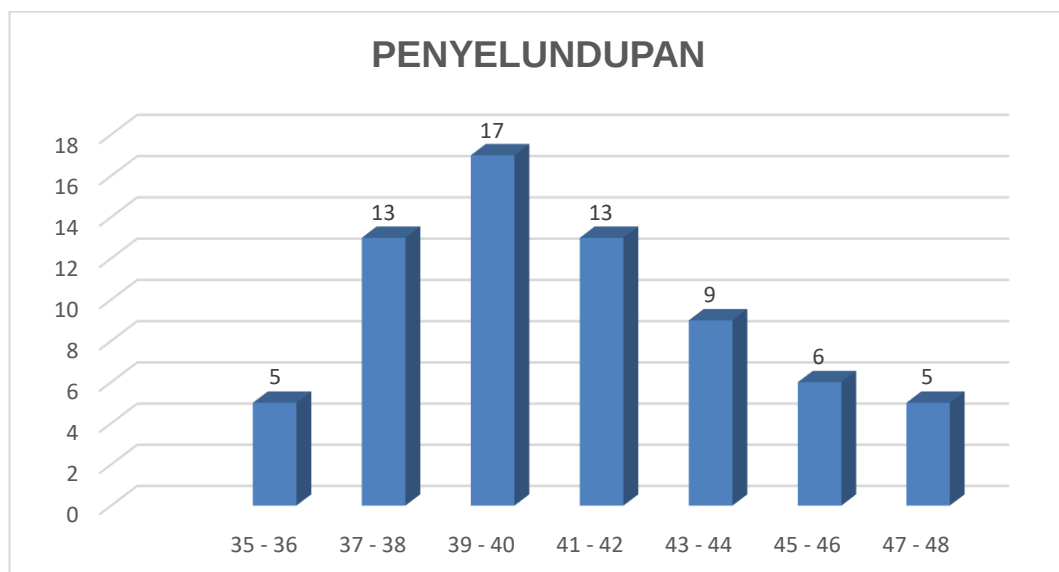
Hasil mean, median, modus, varians, dan standar deviasi untuk penyelundupan dapat dilihat pada tabel berikut :

TABEL 4.2
Distribusi Nilai Variabel Penyelundupan

NO	INTERVAL	FREKUENSI	xf	$(x-\bar{x})$	$(x-\bar{x})^2$	Keterangan
1	35 – 36	5	177,5	-5,35	28,65	
2	37 – 38	13	487,5	-3,35	11,24	Modus = 38
3	39 – 40	17	671,5	-1,35	1,83	Median = 40
4	41 – 42	13	539,5	0,65	0,42	Mean = 40,84
5	43 – 44	9	391,5	2,65	7,01	Varians = 10,68
6	45 – 46	6	273	4,65	21,60	Standar Deviasi = 3,27
7	47 – 48	5	237,5	6,65	44,18	
JUMLAH		68	2778			

Sumber : Data primer yang diolah

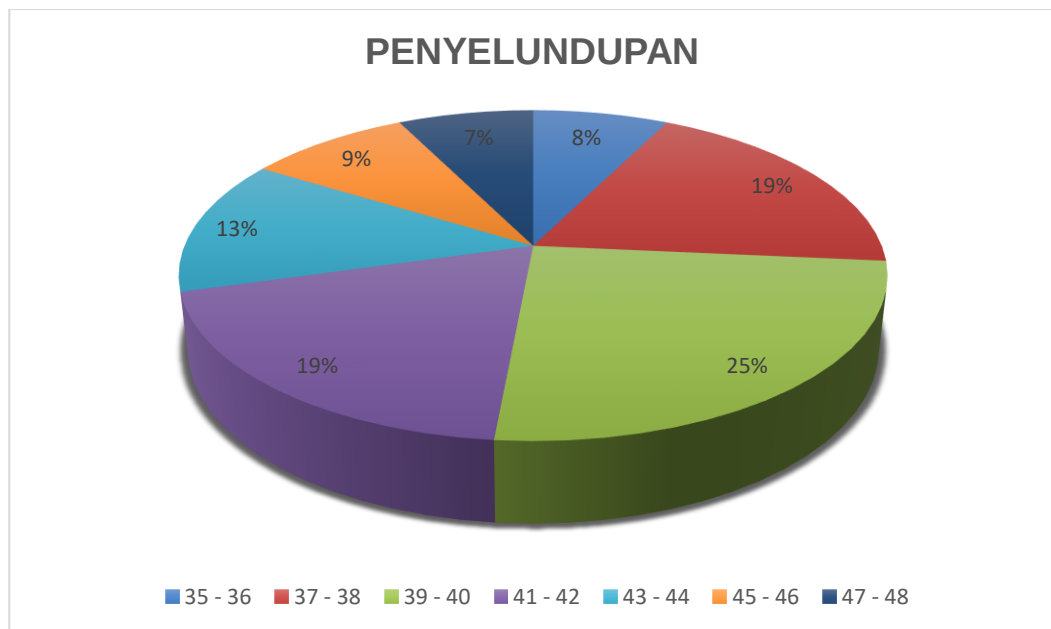
Berdasarkan tabel distribusi frekuensi di atas, dapat digambarkan histogram variabel penyelundupan sebagai berikut :



Gambar 4.1 Histogram Distribusi Frekuensi Variabel Penyelundupan

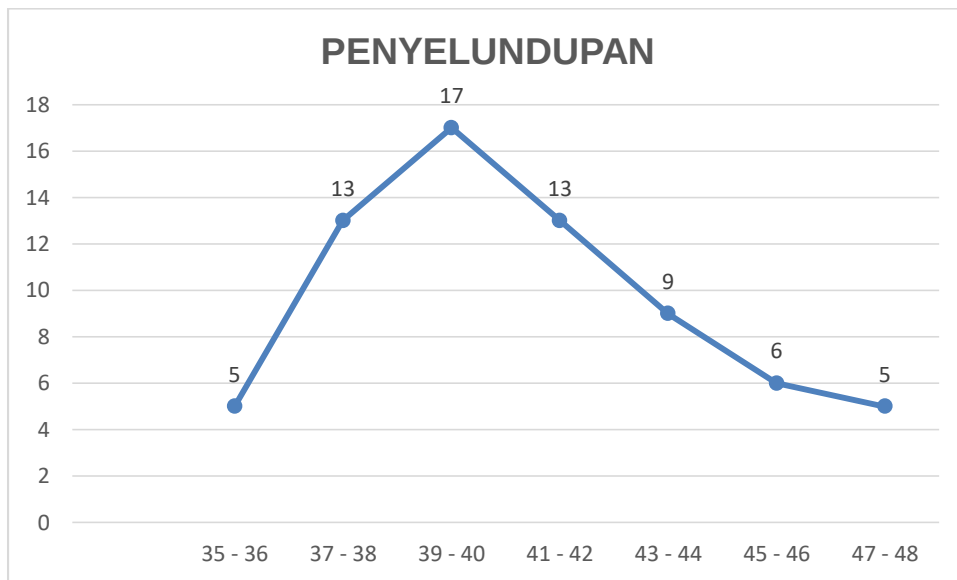
Histogram di atas menunjukkan bahwa frekuensi tertinggi ada pada rentang nilai 39-40 dengan jumlah sebesar 17 responden/pegawai. Sedangkan frekuensi terendah ada pada rentang nilai 35-36 dan 47-48 dengan jumlah sebesar 5 responden/pegawai.

Sedangkan pada Gambar 4.2 merupakan diagram lingkaran (*Piechart*) tabel distribusi frekuensi penyelundupan.



Gambar 4.2 Diagram Lingkaran (*Piechart*) Distribusi Frekuensi Variabel Penyelundupan

Data Penyelundupan dapat juga digambarkan dalam bentuk grafik garis (polygon) sebagai berikut :



**Gambar 4.3 Grafik Garis Distribusi Frekuensi Variabel
Penyelundupan**

Berdasarkan hasil persepsi responden terhadap Variabel Penyelundupan dengan jumlah 10 item pertanyaan yang tercantum pada Lampiran 5 diketahui bahwa tidak ada responden yang menjawab sangat tidak setuju, 1,47 % menjawab tidak setuju, 18,09% menjawab ragu-ragu, 52,94% menjawab setuju, dan 27,5% menjawab sangat setuju. Sehingga dapat diartikan rata-rata responden memberikan tanggapan bahwa responden setuju dengan indikator penyelundupan.

4.1.2 Deskripsi Data Variabel Patroli Laut (X_1)

Data variabel Patroli Laut (X_1) diperoleh dari angket yang terdiri dari 15 item pertanyaan dengan 5 alternatif jawaban di mana skor tertinggi adalah 5 dan skor terendah adalah 1 dengan jumlah responden sebanyak 68 pegawai. Berdasarkan data yang diperoleh dari angket variabel Patroli Laut (X_1) kemudian diolah dengan bantuan program IBM SPSS Statistics versi 25 dan program excel 2013, diperoleh nilai tertinggi sebesar 75 dan nilai terendah 53. Hasil analisis menunjukkan Mean (Me) sebesar 62,78, Median (Md) sebesar 61,50, Modus (Mo) sebesar 56, Varians (V) sebesar 36,68 dan Standar Deviasi (SD) sebesar 6,06.

Statistics

Patroli Laut

N	Valid	68
	Missing	0
Mean		62.7794
Median		61.5000
Mode		56.00
Std. Deviation		6.05656
Variance		36.682

Dalam menyusun tabel distribusi frekuensi diperlukan beberapa langkah sebagai berikut :

1. Menghitung Jumlah Kelas Interval

$$\begin{aligned}
 K &= 1 + 3,3 \log n \\
 &= 1 + 3,3 \log 68 \\
 &= 1 + 3,3 (1,83) \\
 &= 1 + 6,039 \\
 &= 7,039
 \end{aligned}$$

2. Menghitung rentang Data

$$\begin{aligned}
 \text{Rentang data (R)} &= (\text{nilai tertinggi} - \text{nilai terendah}) + 1 \\
 &= 75 - 53 \\
 &= 22 + 1 = 23
 \end{aligned}$$

3. Menghitung panjang kelas

$$\begin{aligned}
 \text{Panjang kelas} &= \frac{\text{Rentang Data}}{\text{Jumlah kelas}} \\
 &= \frac{23}{7} \\
 &= 3,29 \text{ dibulatkan menjadi } 3
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas jumlah kelas diambil sebanyak 8 karena panjang kelasnya 3 sehingga dapat mengakomodasi nilai terendah dan nilai tertinggi, maka hasil perhitungan di atas adalah sebagai berikut :

TABEL 4.3
Distribusi Frekuensi Variabel Patroli Laut

NO	INTERVAL	FREKUENSI	
		ABSOLUT	RELATIF
1	53 – 55	6	8,82%
2	56 – 58	14	20,59%
3	59 – 61	14	20,59%
4	62 – 64	7	10,29%
5	65 – 67	7	10,29%
6	68 – 70	11	16,18%
7	71 – 73	7	10,29%
8	74 – 76	2	2,94%
JUMLAH		68	100%

Sumber : Data primer yang diolah

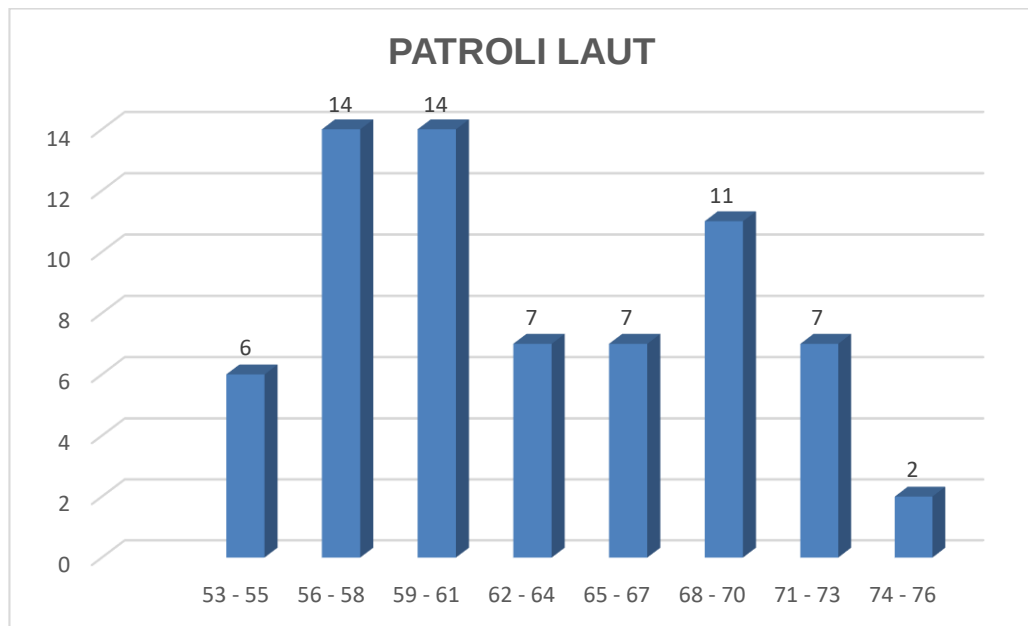
Hasil mean, median, modus, varians, dan standar deviasi untuk patroli laut dapat dilihat pada tabel berikut :

TABEL 4.4
Distribusi Nilai Variabel Patroli Laut

NO	INTERVAL	FREKUENSI	xf	$(x-\bar{x})$	$(x-\bar{x})^2$	Keterangan
1	53 – 55	6	324	-8,91	79,42	
2	56 – 58	14	798	-5,91	34,95	Modus = 56
3	59 – 61	14	840	-2,91	8,48	Median = 61,5
4	62 – 64	7	441	0,09	0,01	Mean = 62,78
5	65 – 67	7	462	3,09	9,54	Varians = 36,68
6	68 – 70	11	759	6,09	37,07	Standar Deviasi = 6,06
7	71 – 73	7	504	9,09	82,60	
8	74 – 76	2	150	12,09	146,13	
JUMLAH		68	4278			

Sumber : Data primer yang diolah

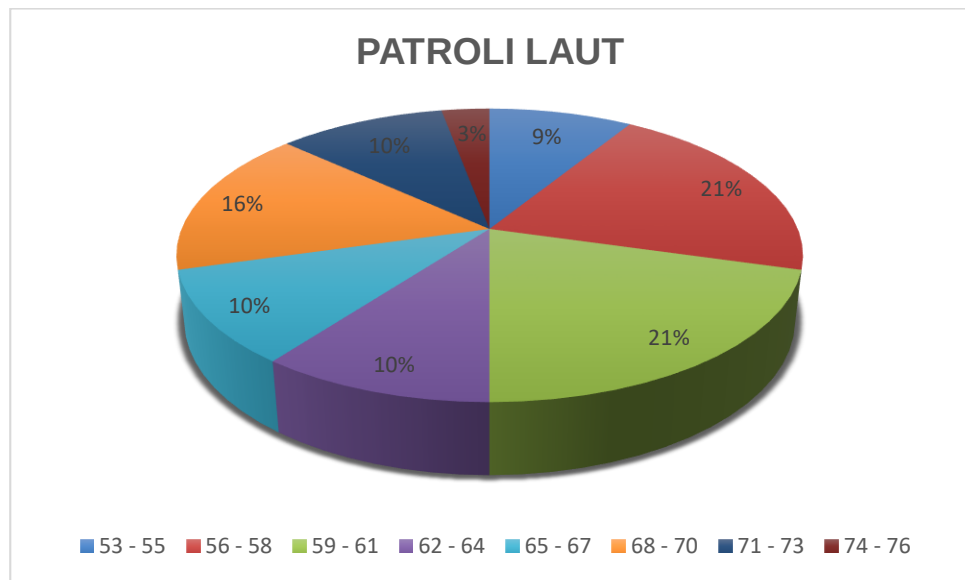
Berdasarkan tabel distribusi frekuensi di atas, dapat digambarkan histogram tentang Patroli Laut sebagai berikut :



Gambar 4.4 Histogram Distribusi Frekuensi Variabel Patroli Laut

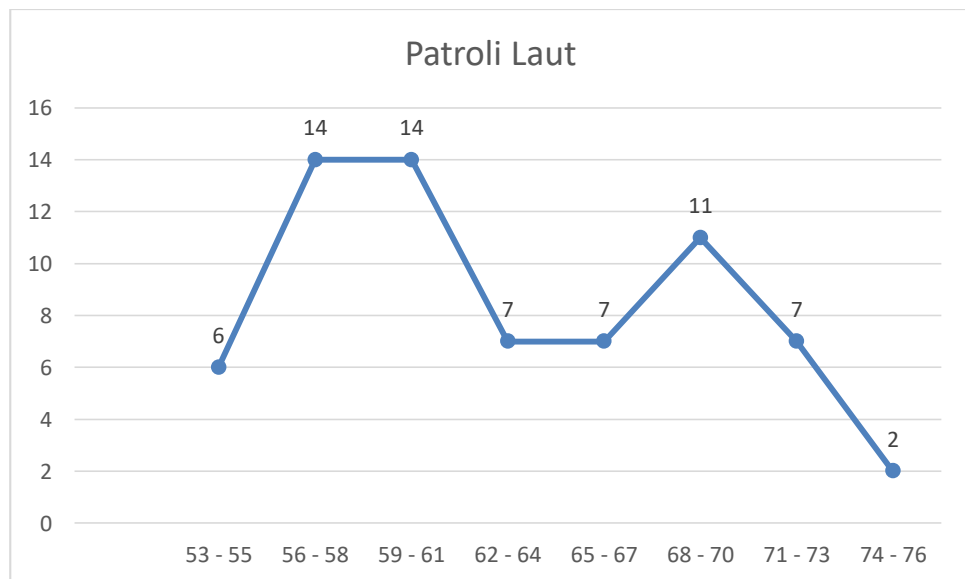
Histogram di atas menunjukkan bahwa frekuensi tertinggi ada pada rentang nilai 56-58 dan 59-61 dengan jumlah sebesar 14 responden/pegawai. Sedangkan frekuensi terendah ada pada rentang nilai 74-76 dengan jumlah sebesar 2 responden/pegawai.

Pada Gambar 4.5 merupakan diagram lingkaran (*Piechart*) tabel distribusi frekuensi variabel Patroli Laut.



Gambar 4.5 Diagram Lingkaran (*Piechart*) Distribusi Frekuensi Variabel Patroli Laut

Data Patroli Laut dapat juga digambarkan dalam bentuk grafik garis (polygon) sebagai berikut :



Gambar 4.6 Grafik Garis Distribusi Frekuensi Variabel Patroli Laut

Berdasarkan hasil persepsi responden terhadap Variabel Patroli Laut dengan jumlah 15 item pertanyaan yang tercantum pada Lampiran 5 diketahui bahwa sebanyak 1,27 % menjawab sangat tidak setuju, 2,94% menjawab tidak setuju, 6,17% menjawab ragu-ragu, 55,20% menjawab setuju, dan 34,41% menjawab sangat setuju. Sehingga dapat diartikan rata-rata responden memberikan tanggapan bahwa indikator Patroli Laut mempengaruhi penyelundupan.

4.1.3 Deskripsi Data Variabel *Coastal Surveillance System* (X_2)

Data variabel *Coastal Surveillance System* (X_2) diperoleh dari angket yang terdiri dari 15 item pertanyaan dengan 5 alternatif jawaban di mana skor tertinggi adalah 5 dan skor terendah adalah 1 dengan jumlah responden sebanyak 68 pegawai. Berdasarkan data yang diperoleh dari angket variabel *Coastal Surveillance System* (X_2) kemudian diolah dengan bantuan program IBM SPSS Statistics versi 25 dan program excel, diperoleh skor tertinggi sebesar 70 dan skor terendah 37. Hasil analisis menunjukkan Mean (Me) sebesar 55,66, Median (Md) sebesar 57,00, Modus (Mo) sebesar 60, Varians (V) sebesar 53,30 dan Standar Deviasi (SD) sebesar 7,30.

Statistics

Coastal Surveillance System

N	Valid	68
	Missing	0
Mean		55.6618
Median		57.0000
Mode		60.00
Std. Deviation		7.30081
Variance		53.302

Dalam menyusun tabel distribusi frekuensi diperlukan beberapa langkah sebagai berikut :

1. Menghitung Jumlah Kelas Interval

$$\begin{aligned} K &= 1 + 3,3 \log n \\ &= 1 + 3,3 \log 68 \\ &= 1 + 3,3 (1,83) \\ &= 1 + 6,039 \\ &= 7,039 \end{aligned}$$

2. Menghitung rentang Data

$$\begin{aligned} \text{Rentang data (R)} &= (\text{nilai tertinggi} - \text{nilai terendah}) + 1 \\ &= 70 - 37 \\ &= 33 + 1 = 34 \end{aligned}$$

3. Menghitung panjang kelas

$$\begin{aligned} \text{Panjang kelas} &= \frac{\text{Rentang Data}}{\text{Jumlah kelas}} \\ &= \frac{34}{7} \\ &= 4,86 \text{ dibulatkan menjadi } 5 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas jumlah kelas diambil sebanyak 7 karena panjang kelasnya 5, maka hasil perhitungan di atas adalah sebagai berikut :

TABEL 4.5
Distribusi Frekuensi Variabel *Coastal Surveillance System*

NO	INTERVAL	FREKUENSI	
		ABSOLUT	RELATIF
1	37 – 41	1	1,47%
2	42 – 46	8	11,76%
3	47 – 51	15	22,06%
4	52 – 56	9	13,24%
5	57 – 61	23	33,82%
6	62 – 66	6	8,82%
7	67 – 71	6	8,82%
JUMLAH		68	100%

Sumber : Data primer yang diolah

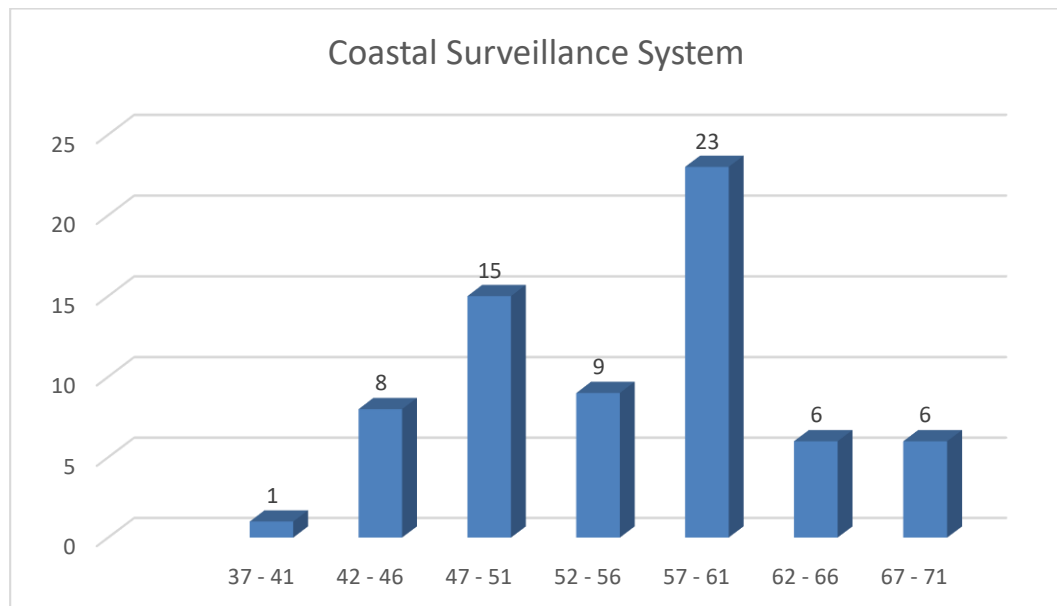
Hasil mean, median, modus, varians, dan standar deviasi untuk *Coastal Surveillance System* dapat dilihat pada tabel berikut :

TABEL 4.6
Distribusi Nilai Variabel *Coastal Surveillance System*

NO	INTERVAL	FREKUENSI	xf	$(x-\bar{x})$	$(x-\bar{x})^2$	Keterangan
1	37 – 41	1	39	-16,40	268,86	
2	42 – 46	8	352	-11,40	129,89	Modus = 60,00
3	47 – 51	15	735	-6,40	40,92	Median = 57,0
4	52 – 56	9	486	-1,40	1,95	Mean = 55,66
5	57 – 61	23	1357	3,60	12,98	Varians = 53,30
6	62 – 66	6	384	8,60	74,01	Standar Deviasi = 7,30
7	67 – 71	6	414	13,60	185,04	
JUMLAH		68	3767			

Sumber : Data primer yang diolah

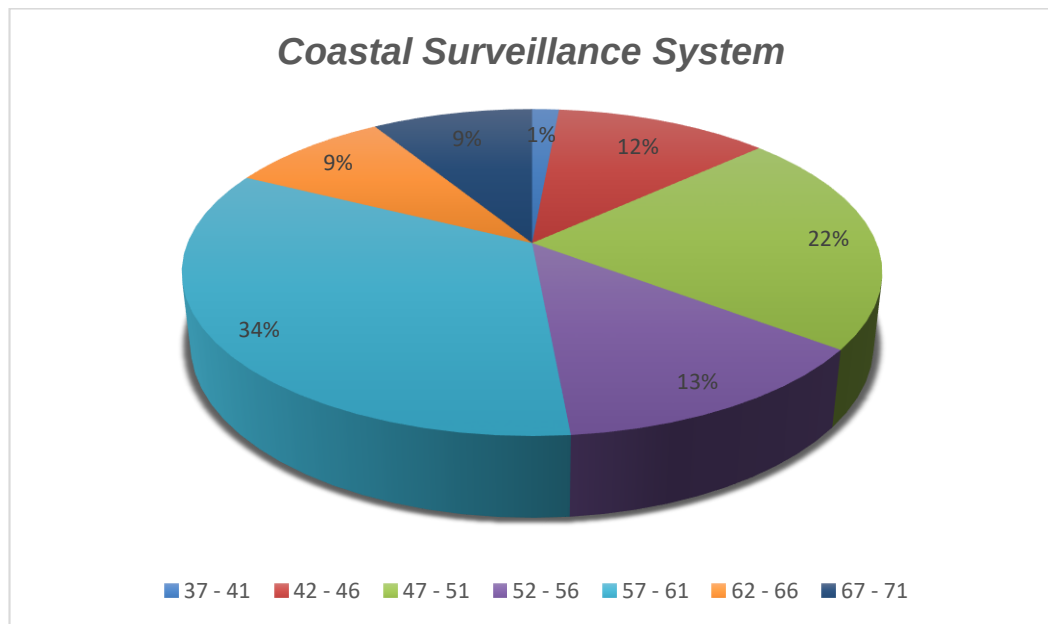
Berdasarkan tabel distribusi frekuensi di atas, dapat digambarkan histogram tentang *Coastal Surveillance System* sebagai berikut :



Gambar 4.7 Histogram Distribusi Frekuensi Variabel *Coastal Surveillance System*

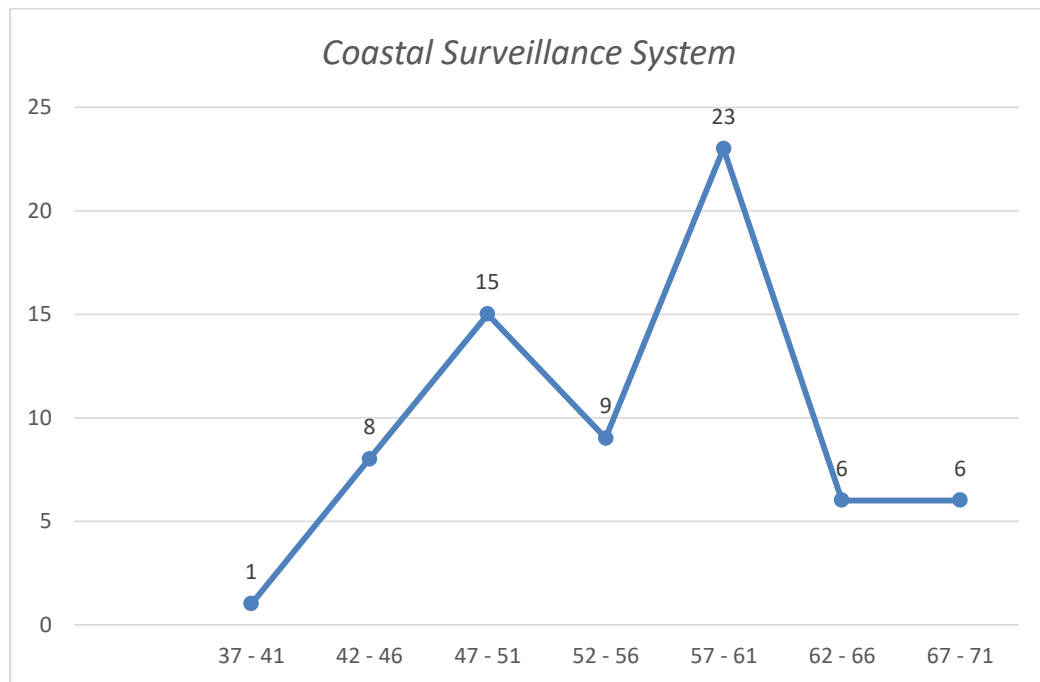
Histogram di atas menunjukkan bahwa frekuensi tertinggi ada pada rentang nilai 57-61 dengan jumlah sebesar 23 responden/pegawai. Sedangkan frekuensi terendah ada pada rentang nilai 37-41 dengan jumlah sebesar 1 responden/pegawai.

Sedangkan pada Gambar 4.8 merupakan diagram lingkaran (*Piechart*) tabel distribusi frekuensi variabel *Coastal Surveillance System*.



Gambar 4.8 Diagram Lingkaran (*Piechart*) Distribusi Frekuensi Variabel *Coastal Surveillance System*

Data *Coastal Surveillance System* juga digambarkan dalam bentuk grafik garis (*polygon*) sebagai berikut :



**Gambar 4.9 Grafik Garis Distribusi Frekuensi Variabel
*Coastal Surveillance System***

Berdasarkan hasil persepsi responden terhadap Variabel *Coastal Surveillance System* dengan jumlah 15 item pertanyaan yang tercantum pada Lampiran 5 diketahui bahwa sebanyak 1,96 % menjawab sangat tidak setuju, 7,65% menjawab tidak setuju, 21,57% menjawab ragu-ragu, 55% menjawab setuju, dan 13,82% menjawab sangat setuju. Sehingga dapat diartikan rata-rata responden memberikan tanggapan bahwa indikator *Coastal Surveillance System* mempengaruhi Penyelundupan.

4.2 Pengujian Asumsi Klasik

Pengujian asumsi klasik adalah persyaratan statistik yang harus dipenuhi pada analisis “regresi linier berganda” yang berbasis *ordinary least square* (OLS) atau kuadrat terkecil biasa. Pengujian asumsi klasik bertujuan untuk memberikan kepastian bahwa persamaan regresi yang didapatkan memiliki ketepatan dalam estimasi, tidak bias dan konsisten. Pengujian

Asumsi Klasik pada penelitian ini terdiri dari Uji Normalitas, Uji Linearitas, Uji Heteroskedastisitas, dan Uji Multikolinearitas.

4.2.1 Uji Normalitas

Sebelum pengujian hipotesis dilakukan maka terlebih dahulu akan dilakukan pengujian normalitas data. Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui dan menguji apakah dalam model regresi, variabel residu memiliki distribusi data normal atau tidak. Jika data memiliki distribusi normal maka data tersebut dapat dipakai dalam statistik parametris (statistik inferensial). Terdapat beberapa teknik yang digunakan untuk menguji normalitas data. Untuk menentukan normal tidaknya distribusi data, peneliti menggunakan uji Kolomogrov-Smirnov pada program IBM SPSS Statistics versi 25.

Pengambilan keputusan pada uji Kolomogrov-Smirnov adalah sebagai berikut :

Jika nilai Sig. Uji Kolomogrov-Smirnov $\geq 0,05$, maka data berdistribusi normal

Jika nilai Sig. uji Kolomogrov-Smirnov $\leq 0,05$ maka data tidak berdistribusi normal.⁷³

⁷³ Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2011), hlm. 142.

TABEL 4.7
Hasil Uji Normalitas Variabel Patroli Laut

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		68
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.87272256
Most Extreme Differences	Absolute	.072
	Positive	.067
	Negative	-.072
Test Statistic		.072
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

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

Berdasarkan hasil uji normalitas pada variabel Patroli Laut (X_1) diketahui nilai signifikansi adalah sebesar 0,200 lebih besar daripada 0,05 ($0,200 > 0,05$), maka dapat disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

TABEL 4.8
Hasil Uji Normalitas Variabel *Coastal Surveillance System*

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		68
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	3.09623874
Most Extreme Differences	Absolute	.092
	Positive	.092
	Negative	-.067
Test Statistic		.092
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

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

Berdasarkan hasil uji normalitas pada variabel *Coastal Surveillance System* (X_2) diketahui nilai signifikansi adalah sebesar 0,200 lebih besar daripada 0,05 ($0,200 > 0,05$), maka dapat disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

4.2.2 Uji Linearitas

Uji linearitas bertujuan untuk mengetahui apakah variabel bebas dan variabel terikat mempunyai hubungan yang linear secara signifikan atau tidak. Data yang baik seharusnya terdapat hubungan linear antara variabel bebas/predictor (X) dengan variabel terikat/kriterium (Y). Sementara untuk menguji linearitas, peneliti menggunakan program IBM SPSS Statistics versi 25 dengan melihat nilai signifikansi pada output SPSS.

Pengambilan keputusan pada output adalah sebagai berikut :

Jika nilai Sig. Deviation from linearity $\geq 0,05$ maka ada hubungan antar variabel linier.

Jika nilai Sig. Deviation from linearity $\leq 0,05$ maka hubungan antar variabel tidak linear.

TABEL 4.9
Hasil Uji Linieritas Variabel Patroli Laut

ANOVA Table			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Penyelundupan * Patroli Laut	Between Groups	(Combined)	323.515	21	15.405	1.809	.047
		Linearity	162.301	1	162.301	19.060	.000
		Deviation from Linearity	161.214	20	8.061	.947	.537
	Within Groups		391.706	46	8.515		
	Total		715.221	67			

Berdasarkan dari hasil perhitungan di atas diperoleh nilai signifikansi Deviation from Linearity sebesar 0,537 lebih besar daripada 0,05 ($0,537 > 0,05$), yang artinya terdapat hubungan linear secara signifikan antara variabel Patroli Laut (X_1) dengan variabel Penyelundupan (Y).

TABEL 4.10
Hasil Uji Linieritas Variabel Coastal Surveillance System

ANOVA Table			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Penyelundupan * Coastal Surveillance System	Between Groups	(Combined)	306.987	22	13.954	1.538	.110
		Linearity	72.912	1	72.912	8.037	.007
		Deviation from Linearity	234.075	21	11.146	1.229	.275
	Within Groups		408.233	45	9.072		
	Total		715.221	67			

Berdasarkan hasil perhitungan di atas diperoleh nilai signifikansi Deviation from Linearity sebesar 0,275 lebih besar daripada 0,05 ($0,275 > 0,05$) yang artinya terdapat hubungan linear secara signifikan antara variabel Coastal Surveillance System (X_2) dengan variabel Penyelundupan (Y).

4.2.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji heterokedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi linear terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Ada beberapa cara yang dapat dilakukan untuk melakukan uji heteroskedastisitas, yaitu uji grafik plot, uji white, uji glejser, uji park, dan uji rank spearman. Pengujian pada penelitian ini menggunakan Rank Spearman dengan program IBM SPSS Statistics versi 25.

Dasar pengambilan keputusan untuk uji heterokedastisitas dengan Rank Spearman adalah sebagai berikut :

Jika nilai signifikansi atau Sig. (2-tailed) lebih besar dari nilai 0,05 maka dapat dikatakan bahwa tidak terdapat masalah heterokedastisitas

Jika nilai signifikansi atau Sig. (2-tailed) lebih kecil dari nilai 0,05 maka dapat dikatakan bahwa terdapat masalah heterokedastisitas.⁷⁴

TABEL 4.11
Hasil Uji Heteroskedastisitas Variabel Patroli Laut dan Coastal Surveillance System

Correlations					
			Patroli Laut	Coastal Surveillance System	Unstandardized Residual
Spearman's rho	Patroli Laut	Correlation Coefficient	1.000	.357**	.040
		Sig. (2-tailed)	.	.003	.746
		N	68	68	68
	Coastal Surveillance System	Correlation Coefficient	.357**	1.000	.065
		Sig. (2-tailed)	.003	.	.601
		N	68	68	68
	Unstandardized Residual	Correlation Coefficient	.040	.065	1.000
		Sig. (2-tailed)	.746	.601	.
		N	68	68	68

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

Berdasarkan hasil perhitungan di atas diketahui bahwa nilai signifikansi atau Sig. (2-tailed) variabel Patroli Laut (X_1) sebesar 0,746 lebih

⁷⁴ Imam Ghozali, "Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS", (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro 2011), hlm 139-143.

besar daripada 0,05 ($0,746 > 0,05$) dan variabel *Coastal Surveillance System* (X_2) sebesar 0,601 lebih besar daripada 0,05 ($0,601 > 0,05$). Nilai kedua variabel independen (X) lebih besar dari nilai 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat masalah heteroskedastisitas.

4.2.4 Uji Multikolinearitas

Menurut Imam Ghozali uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas (tidak terjadi Multikolonieritas). Jika variabel bebas saling berkorelasi, maka variabel-variabel ini tidak ortogonal yaitu variabel bebas yang nilai korelasi antar sesama variabel bebas sama dengan nol. Pengujian multikolinieritas pada penelitian ini menggunakan bantuan program IBM SPSS Statistics versi 25.

Dasar pengambilan keputusan pada Uji Multikolinearitas dapat dilakukan dengan dua cara yakni :

Melihat nilai tolerance :

1. Jika nilai Tolerance lebih besar dari 0,10 maka artinya tidak terjadi multikolinearitas terhadap data yang di uji
2. Jika nilai Tolerance lebih kecil dari 0,10 maka artinya terjadi multikolinearitas terhadap data yang di uji.

Melihat nilai VIF (Variance Inflation Factor)

1. Jika nilai VIF lebih kecil dari 10 maka artinya tidak terjadi multikolinearitas terhadap data yang di uji.
2. Jika nilai VIF lebih besar dari 10 maka artinya terjadi multikolinearitas terhadap data yang di uji.⁷⁵

⁷⁵ Ibid, hlm 105-106.

TABEL 4.12
Hasil Uji Multikolinearitas Variabel Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System*

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	22.657	3.923		5.775	.000		
	Patroli Laut	.224	.062	.415	3.591	.001	.863	1.159
	Coastal Surveillance System	.074	.052	.166	1.433	.157	.863	1.159

a. Dependent Variable: Penyelundupan

Berdasarkan hasil perhitungan Nilai tolerance variabel Patroli Laut (X_1) dan *Coastal Surveillance System* (X_2) adalah sebesar 0,863 lebih besar dari 0,10 ($0,863 > 0,10$). Sementara itu, Nilai VIF variabel Patroli Laut (X_1) dan *Coastal Surveillance System* (X_2) adalah sebesar 1,159 lebih kecil dari 10,00 ($1,159 < 10,00$). Sehingga dapat disimpulkan tidak terjadi Multikolonieritas antar variabel bebas.

4.3 Pengujian Hipotesis

Menurut tingkat ekplanasi hipotesis yang akan di uji, maka rumusan hipotesis dapat dikelompokkan menjadi tiga macam yaitu hipotesis deskriptif, hipotesis komparatif, dan hipotesis asosiatif. Hipotesis asosiatif adalah suatu pernyataan yang menunjukkan dugaan tentang adanya hubungan antara dua variabel atau lebih dalam populasi yang akan diuji melalui hubungan antar variabel dalam sampel yang diambil dari populasi tersebut.

Pengujian hipotesis pada penelitian ini menggunakan uji hipotesis asosiatif. Untuk itu dalam langkah awal pembuktiannya, maka perlu dihitung terlebih dahulu koefisien korelasi antar variabel dalam sampel, baru koefisien yang ditemukan itu diuji signifikansinya. Langkah selanjutnya melakukan analisis regresi sederhana dan analisis regresi berganda.

Koefisien korelasi adalah suatu alat statistik, yang dapat digunakan untuk membandingkan hasil pengukuran dua variabel yang berbeda agar dapat menentukan tingkat hubungan antara variabel–variabel tersebut.⁷⁶

Analisis regresi digunakan untuk memprediksikan seberapa jauh perubahan nilai variabel dependen, bila nilai variabel independen di manipulasi / diubah-ubah atau dinaik-turunkan.

4.3.1 Pengujian Hipotesis Pertama

Pengujian hipotesis pertama yaitu pengaruh Patroli Laut (X_1) terhadap Penyelundupan (Y) menggunakan Korelasi Product Moment, Uji-t, Koefisien Determinasi, Korelasi Parsial, dan Analisis regresi linier sederhana, yang diperoleh dengan memanfaatkan program IBM SPSS Statistics versi 25.

1. Korelasi Product Moment

Teknik korelasi ini digunakan untuk mencari hubungan dan membuktikan hipotesis hubungan dua variabel bila data kedua variabel berbentuk interval atau ratio, dan sumber data dari dua variabel atau lebih tersebut adalah sama.

Uji korelasi bertujuan untuk mengetahui tingkat keeratan hubungan antar variabel yang dinyatakan dengan koefisien korelasi (r). Jenis hubungan antar variabel X dan Y dapat bersifat positif dan negatif.

⁷⁶ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu pendekatan Praktik*, (Jakarta Rineka Cipta 2010), hlm. 314.

TABEL 4.13
Hasil Koefisien korelasi *Product Moment Pearson* Patroli Laut dan
Penyelundupan

		Patroli Laut	Penyelundupan
Patroli Laut	Pearson Correlation	1	.476**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	68	68
Penyelundupan	Pearson Correlation	.476**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	68	68

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

Berdasarkan hasil perhitungan di atas koefisien korelasi *product moment* $r_{y,x1}$ hitung menunjukkan nilai positif sebesar 0,476 sementara r_{tabel} sebesar 0,201. Ternyata nilai $r_{y,x1}$ hitung > nilai r_{tabel} ($0,476 > 0,201$), maka H_a di terima. Sehingga terdapat hubungan positif dan nilai koefisien korelasi antara Patroli laut (X_1) dengan Penyelundupan (Y) sebesar 0,476.

Untuk dapat memberikan penafsiran terhadap koefisien korelasi yang ditemukan tersebut besar atau kecil, maka dapat berpedoman pada ketentuan yang terdapat pada Tabel sebagai berikut

TABEL 4.14
TABEL INTERPRETASI NILAI r

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat Kuat

Sumber : Sugiyono "Statistika untuk Penelitian"

2. Uji-t

Uji-t bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh parsial (sendiri) yang diberikan variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Untuk menguji ada tidaknya pengaruh Patroli Laut (X_1) terhadap Penyelundupan (Y), maka hipotesis yang diuji adalah :

$H_0 : \rho_{yx1} \leq 0$

$H_a : \rho_{yx1} > 0$

Dasar pengambilan keputusan untuk Uji-t adalah sebagai berikut :

H_a ditolak : Jika $t \text{ hitung} \leq t \text{ tabel}$, yang berarti tidak terdapat pengaruh Patroli Laut (X_1) terhadap Penyelundupan (Y).

H_a diterima : Jika $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$, yang berarti terdapat pengaruh Patroli Laut (X_1) terhadap Penyelundupan (Y).

TABEL 4.15
Hasil Uji-t Patroli Laut dan Penyelundupan

Coefficients ^a					
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
Model		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	24.705	3.682		6.710
	Patroli Laut	.257	.058	.476	4.402

a. Dependent Variable: Penyelundupan

Berdasarkan hasil perhitungan di atas Harga t hitung sebesar 4,402 yang selanjutnya dibandingkan dengan harga t tabel. Untuk kesalahan 10% uji dua pihak dan $dk = N - 2 = 68 - 2 = 66$, maka diperoleh $t \text{ tabel} = 1,670$. Harga t hitung tersebut selanjutnya dibandingkan dengan harga t tabel. Hasil analisis diperoleh nilai t hitung sebesar $4,402 > t \text{ tabel}$ sebesar 1,670, maka terdapat pengaruh Patroli Laut (X_1) terhadap Penyelundupan (Y), sehingga *Ha diterima*.

3. Koefisien Determinasi (R)

Koefisien determinasi adalah salah satu bagian dari analisis regresi linier sederhana ataupun regresi linier berganda yang digunakan untuk mengukur kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen, nilai koefisien determinasi menyatakan proporsi keragaman pada variabel dependen yang mampu dijelaskan oleh variabel independen.

77

Untuk mengetahui besarnya pengaruh Patroli Laut terhadap penanggulangan Penyelundupan dalam analisis regresi linear sederhana, peneliti berpedoman pada nilai R Square atau R² yang terdapat pada output SPSS pada tabel 4.16.

TABEL 4.16
Hasil Koefisien Determinasi Patroli Laut dan Penyelundupan

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.476 ^a	.227	.215	2.89440

a. Predictors: (Constant), Patroli Laut

Berdasarkan hasil pengujian di atas koefisien determinasi Variabel Patroli Laut yaitu $r^2 = 0,476^2$, sehingga Koefisien Determinasi = 0,227. Hal ini berarti varians yang terjadi pada variabel Penyelundupan 22,7% dapat dijelaskan melalui varians yang terjadi pada variabel Patroli Laut atau dengan kata lain pengaruh Patroli Laut (X_1) terhadap Penyelundupan (Y) adalah sebesar 22,7%.

⁷⁷ Nawari, *Analisis Regresi dengan MS Excel 2007 dan SPSS 17* (Jakarta : PT. Elex Medi Komputindo, 2010), hlm 29.

4. Korelasi Parsial

Korelasi parsial digunakan untuk mengetahui pengaruh atau mempengaruhi hubungan antara variabel independen dan dependen, dimana salah satu variabel independennya dibuat tetap/dikendalikan.

TABEL 4.17
Hasil Korelasi Parsial Patroli Laut dan Penyelundupan

Correlations			Patroli Laut	Penyelundupan
Control Variables				
Coastal Surveillance System	Patroli Laut	Correlation	1.000	.407
		Significance (2-tailed)	.	.001
		df	0	65
	Penyelundupan	Correlation	.407	1.000
		Significance (2-tailed)	.001	.
		df	65	0

Berdasarkan hasil pengujian korelasi parsial, apabila nilai *Coastal Surveillance System* dibuat tetap/dikendalikan, maka korelasi antara Patroli Laut dengan Penyelundupan nilainya turun dari 0,476 menjadi 0,407.

5. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi linear sederhana digunakan untuk memprediksikan seberapa jauh perubahan nilai variabel dependen, bila nilai variabel independen dimanipulasi atau dinaik-turunkan. Manfaat dari analisis regresi adalah untuk membuat keputusan apakah naik dan menurunnya variabel dependen dapat dilakukan melalui peningkatan variabel independen atau tidak.

Persamaan umum regresi linear sederhana :

$$Y^{\wedge} = a + b_1 X_1$$

$Y^{\wedge}$ = variabel terikat (kriterium)

X_1 = variabel bebas (prediktor)

a = nilai konstanta

b_1 = koefisien arah regresi

Harga a dihitung dengan rumus :

$$a = \frac{(\sum Y) (\sum X_i^2) - (\sum X_i) (\sum X_i Y)}{N \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2}$$

Harga b₁ dihitung dengan rumus :

$$b_1 = \frac{(N \sum X_i Y) - (\sum X_i) (\sum Y)}{N \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2}$$

TABEL 4.18
Hasil Analisis Regresi Linear Sederhana Patroli Laut dan
Penyelundupan

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	24.705	3.682		6.710	.000
	Patroli Laut	.257	.058	.476	4.402	.000

a. Dependent Variable: Penyelundupan

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis pertama diketahui bahwa besarnya harga koefisien prediktor X_1 sebesar 0,257 dan bilangan konstantanya sebesar 24,705. Berdasarkan angka-angka tersebut dapat disusun persamaan garis regresi satu prediktor sebagai berikut :

$$\hat{Y} = 24,705 + 0,257X_1$$

Dari persamaan regresi di atas dapat diartikan bahwa apabila Patroli laut (X_1) meningkat 1 poin maka penanggulangan Penyelundupan (Y) akan meningkat 0,257 poin.

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis pertama di atas terdapat pengaruh Patroli Laut terhadap penanggulangan Penyelundupan barang

impor, artinya dalam penelitian pengujian hipotesis pertama ini, **H_a** diterima.

4.3.2 Pengujian Hipotesis Kedua

Pengujian hipotesis pertama yaitu pengaruh *Coastal Surveillance System* (X₂) terhadap Penyelundupan (Y) menggunakan Korelasi Product Moment, Uji-t, Koefisien Determinasi, Korelasi Parsial dan Analisis regresi linier sederhana, yang diperoleh dengan memanfaatkan program IBM SPSS Statistics versi 25.

1. Korelasi Product Moment

Teknik korelasi ini digunakan untuk mencari hubungan dan membuktikan hipotesis hubungan dua variabel bila data kedua variabel berbentuk interval atau ratio, dan sumber data dari dua variabel atau lebih tersebut adalah sama.

Uji korelasi bertujuan untuk mengetahui tingkat keeratan hubungan antar variabel yang dinyatakan dengan koefisien korelasi (r). Jenis hubungan antar variabel X dan Y dapat bersifat positif dan negatif.

TABEL 4.19
Hasil Koefisien korelasi *Product Moment Pearson Coastal Surveillance System* dan Penyelundupan
Correlations

		Coastal Surveillance System	Penyelundupan
Coastal Surveillance System	Pearson Correlation	1	.319**
	Sig. (2-tailed)		.008
	N	68	68
Penyelundupan	Pearson Correlation	.319**	1
	Sig. (2-tailed)	.008	
	N	68	68

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

Berdasarkan hasil perhitungan di atas koefisien korelasi *product moment* $r_{y,x2}$ hitung menunjukkan nilai positif sebesar 0,319 sementara r_{tabel} sebesar 0,201. Ternyata nilai $r_{y,x2}$ hitung > nilai r_{tabel} ($0,319 > 0,201$), maka H_a di terima. Sehingga terdapat hubungan positif dan nilai koefisien korelasi antara *Coastal Surveillance System* (X_2) dengan Penyelundupan (Y) sebesar 0,319.

Untuk dapat memberikan penafsiran terhadap koefisien korelasi yang ditemukan tersebut besar atau kecil, maka dapat berpedoman pada ketentuan yang terdapat pada Tabel sebagai berikut

TABEL INTERPRETASI NILAI r

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat Kuat

Sumber : Sugiyono "Statistika untuk Penelitian"

2. Uji-t

Uji-t bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh parsial (sendiri) yang diberikan variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Untuk menguji ada tidaknya pengaruh *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap Penyelundupan (Y), maka hipotesis yang diuji adalah :

$$H_0 : \rho_{yx2} \leq 0$$

$$H_a : \rho_{yx2} > 0$$

Dasar pengambilan keputusan untuk Uji-t adalah sebagai berikut :

H_a ditolak : Jika t hitung $\leq t$ tabel, yang berarti tidak terdapat pengaruh *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap Penyelundupan (Y).

H_a diterima : Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, yang berarti terdapat pengaruh *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap Penyelundupan (Y).

TABEL 4.20
Hasil Uji-t *Coastal Surveillance System* dan Penyelundupan

Coefficients^a

		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	32.885	2.930		11.223	.000
	<i>Coastal Surveillance System</i>	.143	.052	.319	2.737	.008

a. Dependent Variable: Penyelundupan

Berdasarkan hasil perhitungan di atas Harga t hitung sebesar 2,737 yang selanjutnya dibandingkan dengan harga t tabel. Untuk kesalahan 10% uji dua pihak dan $dk = N - 2 = 68 - 2 = 66$, maka diperoleh $t_{tabel} = 1,670$. Harga t hitung tersebut selanjutnya dibandingkan dengan harga t tabel. Hasil analisis diperoleh nilai t hitung sebesar $2,737 > t_{tabel}$ sebesar 1,670, maka terdapat pengaruh *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap Penyelundupan (Y), sehingga H_a diterima.

3. Koefisien Determinasi (R)

Koefisien determinasi adalah salah satu bagian dari analisis regresi linier sederhana ataupun regresi linier berganda yang digunakan untuk mengukur kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen, nilai koefisien determinasi menyatakan proporsi keragaman pada variabel dependen yang mampu dijelaskan oleh variabel independen.

Untuk mengetahui besarnya pengaruh *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan dalam analisis regresi linear

sederhana, peneliti berpedoman pada nilai R Square atau R² yang terdapat pada output SPSS pada tabel 4.21.

TABEL 4.21
Hasil Koefisien Determinasi *Coastal Surveillance System* dan
Penyelundupan

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.319 ^a	.102	.088	3.11961

a. Predictors: (Constant), *Coastal Surveillance System*

Berdasarkan hasil pengujian di atas koefisien determinasi Variabel *Coastal Surveillance System* yaitu $r^2 = 0,319^2$, sehingga Koefisien Determinasi = 0,102. Hal ini berarti varians yang terjadi pada variabel Penyelundupan 10,2% dapat dijelaskan melalui varians yang terjadi pada variabel *Coastal Surveillance System* atau dengan kata lain pengaruh *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap Penyelundupan (Y) adalah sebesar 10,2%.

4. Korelasi Parsial

Korelasi parsial digunakan untuk mengetahui pengaruh atau mempengaruhi hubungan antara variabel independen dan dependen, dimana salah satu variabel independennya dibuat tetap/dikendalikan.

TABEL 4.22
Hasil Korelasi Parsial *Coastal Surveillance System* dan
Penyelundupan

			Correlations	
Control Variables			Coastal Surveillance System	Penyelundupan
Patroli Laut	Coastal Surveillance System	Correlation	1.000	.175
		Significance (2-tailed)	.	.157
		df	0	65
	Penyelundupan	Correlation	.175	1.000
		Significance (2-tailed)	.157	.
		df	65	0

Berdasarkan hasil pengujian korelasi parsial, apabila nilai Patroli Laut dibuat tetap/dikendalikan, maka korelasi antara *Coastal Surveillance System* dengan Penyelundupan nilainya turun dari 0,319 menjadi 0,175.

5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear sederhana digunakan untuk memprediksikan seberapa jauh perubahan nilai variabel dependen, bila nilai variabel independen dimanipulasi atau dinaik-turunkan. Manfaat dari analisis regresi adalah untuk membuat keputusan apakah naik dan menurunnya variabel dependen dapat dilakukan melalui peningkatan variabel independen atau tidak.

Persamaan umum regresi linear sederhana :

$$\hat{Y} = a + b_2 X_2$$

- $\hat{Y}$ = variabel terikat (kriterium)
- X_2 = variabel bebas (prediktor)
- a = nilai konstanta
- b_2 = koefisien arah regresi

Harga a dihitung dengan rumus :

$$a = \frac{(\sum Y) (\sum X_2^2) - (\sum X_2) (\sum X_2 Y)}{N \sum X_2^2 - (\sum X_2)^2}$$

Harga b₂ dihitung dengan rumus :

$$b_2 = \frac{(N \sum X_2 Y) - (\sum X_2) (\sum Y)}{N \sum X_2^2 - (\sum X_2)^2}$$

TABEL 4.23
Hasil Analisis Regresi Linear Sederhana *Coastal Surveillance System*
dan Penyelundupan
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	32.885	2.930		11.223	.000
	<i>Coastal Surveillance System</i>	.143	.052	.319	2.737	.008

a. Dependent Variable: Penyelundupan

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis kedua diketahui bahwa besarnya harga koefisien prediktor X_2 sebesar 0,143 dan bilangan konstantanya sebesar 23,885. Berdasarkan angka-angka tersebut dapat disusun persamaan garis regresi satu prediktor sebagai berikut :

$$Y^* = 23,885 + 0,143X_2$$

Dari persamaan regresi di atas dapat diartikan bahwa apabila *Coastal Surveillance System* (X_2) meningkat 1 poin maka penanggulangan Penyelundupan (Y) akan meningkat 0,143 poin.

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis kedua di atas terdapat pengaruh *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan, artinya dalam penelitian pengujian hipotesis kedua ini, **H_a diterima**.

4.3.3 Pengujian Hipotesis Ketiga

Pengujian hipotesis ketiga yaitu pengaruh Patroli Laut (X_1) dan *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap Penyelundupan (Y) menggunakan Korelasi Ganda, Uji F, Koefisien Determinasi, dan Analisis regresi ganda, yang diperoleh dengan memanfaatkan program IBM SPSS Statistics versi 25.

1. Korelasi Ganda (*multiple correlation*)

Korelasi ganda merupakan angka yang menunjukkan arah dan kuatnya hubungan antara dua variabel independen secara bersama-sama atau lebih dengan satu variabel dependen.

Rumus Korelasi Ganda dua variabel adalah

$$R_{y.x_1x_2} = \frac{\sqrt{(r_{y.x_1})^2 + (r_{y.x_2})^2 - 2 r_{y.x_1} r_{y.x_2} r_{x_1.x_2}}}{1 - r_{x_1.x_2}}$$

Dimana :

$R_{y.x_1x_2}$ = Korelasi antara variabel X_1 dengan X_2 secara bersama-sama dengan variabel Y

$r_{y.x_1}$ = Korelasi Product Moment antara X_1 dengan Y

$r_{y.x_2}$ = Korelasi Product Moment antara X_2 dengan Y

$r_{x_1.x_2}$ = Korelasi Product Moment antara X_1 dengan X_2

Jadi untuk dapat menghitung korelasi berganda, maka harus dihitung terlebih dahulu korelasi sederhananya melalui korelasi *Product Moment* dari Pearson.

Correlations

		Patroli Laut	Penyelundupan
Patroli Laut	Pearson Correlation	1	.476**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	68	68
Penyelundupan	Pearson Correlation	.476**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	68	68

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

Berdasarkan perhitungan di atas korelasi antara Patroli Laut dengan Penyelundupan, $r_{y.x1} = 0,476$.

Correlations

		Coastal Surveillance System	Penyelundupan
Coastal Surveillance System	Pearson Correlation	1	.319**
	Sig. (2-tailed)		.008
	N	68	68
Penyelundupan	Pearson Correlation	.319**	1
	Sig. (2-tailed)	.008	
	N	68	68

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

Berdasarkan perhitungan di atas korelasi antara *Coastal Surveillance System* dengan Penyelundupan, $r_{y.x2} = 0,319$.

Correlations

		Patroli Laut	Coastal Surveillance System
Patroli Laut	Pearson Correlation	1	.370**
	Sig. (2-tailed)		.002
	N	68	68
Coastal Surveillance System	Pearson Correlation	.370**	1
	Sig. (2-tailed)	.002	
	N	68	68

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

Berdasarkan perhitungan di atas korelasi antara Patroli Laut dengan *Coastal Surveillance System*, $r_{x1.x2} = 0,370$.

TABEL 4.24
Hasil Korelasi Ganda Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* dengan Penyelundupan

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	Change Statistics			Sig. F Change
						F Change	df1	df2	
1	.501 ^a	.251	.228	2.87159	.251	10.868	2	65	.000

a. Predictors: (Constant), Coastal Surveillance System, Patroli Laut

Dari perhitungan tersebut, ternyata besarnya korelasi ganda R sebesar 0,501, harganya lebih besar dari korelasi individu antara Patroli Laut dengan penyelundupan ($r_{y.x1}$) yaitu sebesar 0,476 dan *Coastal Surveillance System* dengan penyelundupan ($r_{y.x2}$) yaitu sebesar 0,319 .

2. Uji F

Pengujian Signifikansi terhadap koefisien korelasi ganda dengan menggunakan Uji F. Uji F bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya

pengaruh simultan (bersama-sama) yang diberikan variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Untuk menguji ada tidaknya pengaruh Patroli Laut (X_1) dan *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap Penyelundupan (Y), maka hipotesis yang diuji adalah :

$$H_0 : \rho_{YX_1X_2} \leq 0$$

$$H_a : \rho_{YX_1X_2} > 0$$

Dasar pengambilan keputusan untuk Uji-F adalah sebagai berikut :

H_a ditolak : Jika $F_{hitung} \leq F_{tabel}$, yang berarti tidak terdapat pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap Penyelundupan (Y).

H_a diterima : Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$, yang berarti terdapat pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap Penyelundupan (Y).

TABEL 4.25
Hasil Uji F

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	179.228	2	89.614	10.868	.000 ^b
	Residual	535.993	65	8.246		
	Total	715.221	67			

a. Dependent Variable: Penyelundupan

b. Predictors: (Constant), Coastal Surveillance System, Patroli Laut

Berdasarkan hasil uji signifikansi koefisien korelasi ganda dengan uji F diperoleh nilai F hitung sebesar 10,868. Harga F hitung tersebut selanjutnya dibandingkan dengan harga F tabel. Untuk kesalahan 10% uji dua pihak dan $dk = N - 2 = 68 - 2 = 66$, maka diperoleh $F_{tabel} = 2,380$.

Hasil analisis regresi diperoleh nilai F hitung sebesar $10,868 > F_{tabel}$ sebesar 2,380 maka terdapat pengaruh Patroli Laut (X_1) dan *Coastal*

Surveillance System (X_2) secara bersama-sama terhadap Penyelundupan (Y) sehingga H_a diterima.

3. Koefisien Determinasi (R)

Koefisien determinasi adalah salah satu bagian dari analisis regresi linier sederhana ataupun regresi linier berganda yang digunakan untuk mengukur kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen, nilai koefisien determinasi menyatakan proporsi keragaman pada variabel dependen yang mampu dijelaskan oleh variabel independen.

Untuk mengetahui besarnya pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan penyelundupan dalam analisis regresi linear sederhana, peneliti berpedoman pada nilai R Square atau R^2 yang terdapat pada output SPSS pada tabel 4.26

TABEL 4.26
Hasil Koefisien Determinasi Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* terhadap Penyelundupan

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.501 ^a	.251	.228	2.87159

a. Predictors: (Constant), Coastal Surveillance System, Patroli Laut

Berdasarkan hasil pengujian di atas koefisien determinasinya Variabel Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* yaitu $r^2 = 0,501^2$, sehingga Koefisien Determinasi = 0,251. Hal ini berarti varians yang terjadi pada variabel Penyelundupan 25,1% dapat dijelaskan melalui varians yang terjadi pada variabel Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* atau dengan kata lain pengaruh Patroli Laut (X_1) dan *Coastal Surveillance System* (X_2) secara simultan terhadap Penyelundupan (Y) adalah sebesar 25,1%.

4. Analisis Regresi Ganda

Analisis regresi ganda digunakan untuk memprediksikan seberapa jauh perubahan nilai variabel dependen, bila nilai variabel independen dimanipulasi atau dinaik-turunkan. Manfaat dari analisis regresi adalah untuk membuat keputusan apakah naik dan menurunnya variabel dependen dapat dilakukan melalui peningkatan variabel independen atau tidak.

Persamaan umum regresi ganda :

$$\hat{Y} = a + b_1 X_1 + b_2 X_2$$

- $\hat{Y}$ = variabel terikat (kriterium)
- X_1 = variabel bebas (prediktor)
- X_2 = variabel bebas (prediktor)
- a = nilai konstanta
- b_1 = koefisien arah regresi
- b_2 = koefisien arah regresi

Harga a dihitung dengan rumus :

$$a = \frac{(\sum Y)(\sum X_1^2) - (\sum X_1)(\sum X_1 Y)}{N \sum X_1^2 - (\sum X_1)^2}$$

Harga b_1 dihitung dengan rumus :

$$b_1 = \frac{(N \sum X_1 Y) - (\sum X_1)(\sum Y)}{N \sum X_1^2 - (\sum X_1)^2}$$

Harga b_2 dihitung dengan rumus :

$$b_2 = \frac{(N \sum X_2 Y) - (\sum X_2)(\sum Y)}{N \sum X_2^2 - (\sum X_2)^2}$$

TABEL 4.27
Hasil Analisis Regresi Ganda Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* dengan Penyelundupan

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	22.657	3.923		.000
	Patroli Laut	.224	.062	.415	.001
	<i>Coastal Surveillance System</i>	.074	.052	.166	.157

a. Dependent Variable: Penyelundupan

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis pertama diketahui bahwa besarnya harga koefisien prediktor X_1 sebesar 0,224, prediktor X_2 sebesar 0,074 dan bilangan konstantanya sebesar 22,657. Berdasarkan angka-angka tersebut dapat disusun persamaan regresi dua prediktor sebagai berikut :

$$\hat{Y} = 22,657 + 0,224X_1 + 0,074 X_2$$

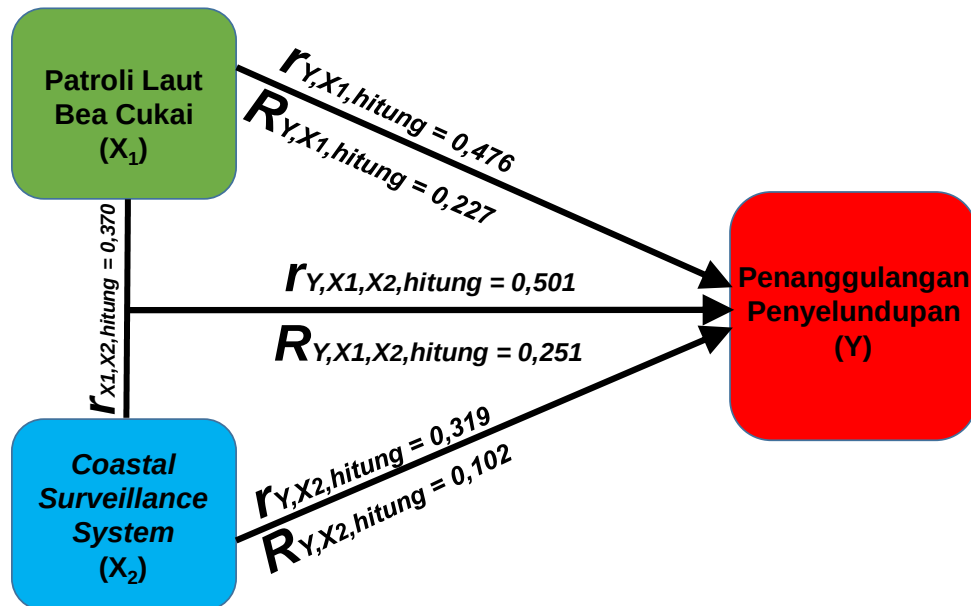
Dari persamaan regresi di atas nilai koefisien Patroli Laut (X_1) sebesar 0,224 yang berarti apabila Patroli Laut meningkat 1 poin, maka penanggulangan Penyelundupan (Y) akan meningkat 0,224 poin. Dan nilai koefisien *Coastal Surveillance System* (X_2) sebesar 0,074 yang berarti apabila *Coastal Surveillance System* meningkat 1 poin maka penanggulangan Penyelundupan (Y) akan meningkat 0,074 poin. Jadi, Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* secara simultan (bersamaan) berpengaruh terhadap penanggulangan Penyelundupan.

Berdasarkan hasil analisis pengujian hipotesis ketiga di atas dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* secara bersamaan terhadap penanggulangan Penyelundupan, artinya dalam penelitian pengujian hipotesis ketiga ini, **Ha diterima**.

4.4 Pembahasan

Ringkasan dari hasil penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut

:



Gambar 4.10 Kerangka Pola Pikir Hasil Penelitian

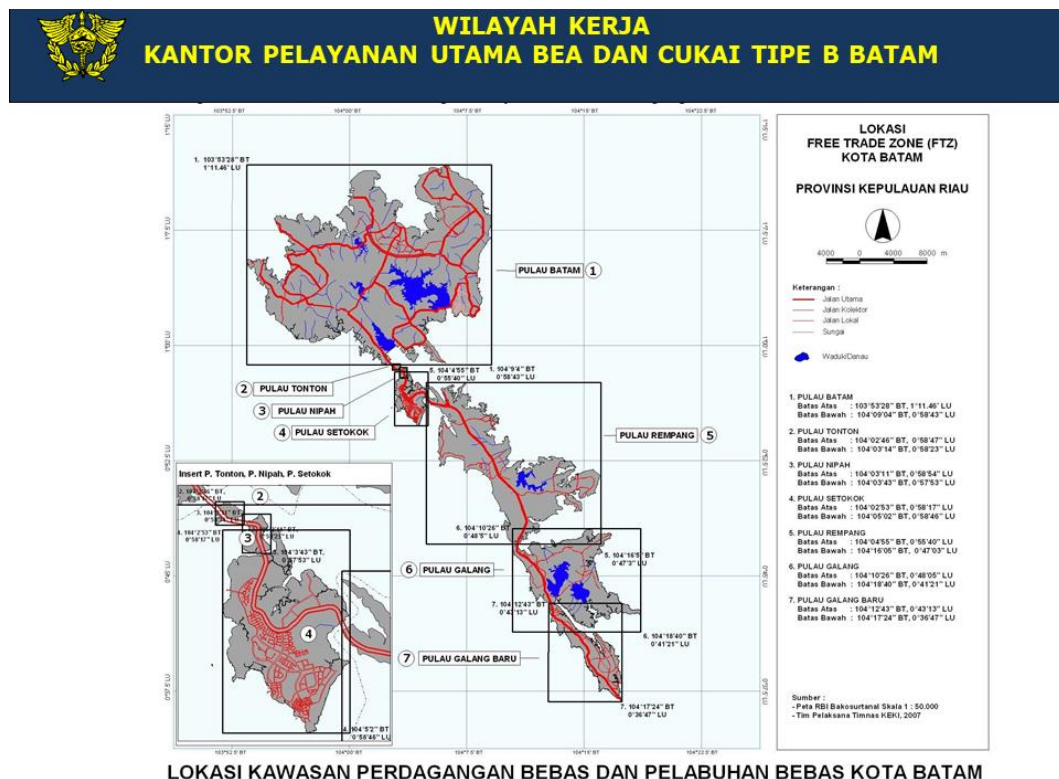
4.4.1 Pembahasan Hasil Pengujian Hipotesis Pertama

Berdasarkan hasil analisis Pengaruh Patroli Laut terhadap Penyelundupan dengan menggunakan program IBM SPSS Statistics versi 25 diperoleh harga koefisien korelasi *product moment pearson* $r_{Y,X1, hitung}$ menunjukkan nilai positif sebesar 0,476 sementara r_{tabel} sebesar 0,201 ($0,476 > 0,201$). Jadi kesimpulannya ada hubungan positif dan koefisien korelasi antara Patroli Laut (X₁) dengan Penyelundupan (Y) sebesar 0,476.

Setelah dilakukan uji t diperoleh hasil Patroli Laut t_{hitung} sebesar 4,402 lebih besar daripada t_{tabel} sebesar 1,670 ($4,402 > 1,670$). Ternyata harga t hitung lebih besar daripada t tabel, sehingga *H_a* diterima.

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis pertama diketahui bahwa besarnya harga Koefisien Determinasi (R) adalah kuadrat dari koefisien korelasi sebesar $r^2 = 0,476^2$ dengan nilai R sebesar 0,227. Nilai tersebut berarti variabel Patroli Laut (X_1) mempunyai pengaruh terhadap penanggulangan Penyelundupan (Y) sebesar 22,7%.

Berdasarkan hasil analisis di atas dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh antara Patroli Laut (X_1) terhadap penanggulangan Penyelundupan (Y). Dengan demikian dapat dikatakan bahwa semakin tinggi Patroli Laut maka semakin tinggi pula penanggulangan terhadap Penyelundupan barang impor.



Gambar 4.11 Wilayah Kerja Kantor Bea dan Cukai Batam

Posisi Batam yang sangat dekat dengan Singapura dan Malaysia dan wilayah Batam yang merupakan *Free Trade Zone* (FTZ) atau wilayah perdagangan bebas memungkinkan pengiriman barang ilegal dapat dilakukan dengan cepat. Letak tersebut membuat wilayah Batam menjadi wilayah yang rawan dan membutuhkan pengawasan yang lebih intensif. Keberadaan Patroli Laut Bea Cukai dirasakan penting untuk menjaga sekaligus membendung maraknya aksi perdagangan ilegal yang akan masuk dan keluar dari wilayah Batam.

Masih banyaknya pelabuhan tradisional yang tidak ditunjuk sebagai pelabuhan pemasukan/pengeluaran dan wilayah pengawasan Kantor Bea dan Cukai Batam yang sangat luas meliputi Pulau Batam, Pulau Tonton, Pulau Nipah, Pulau Setokok, Pulau Rempang, Pulau Galang, dan Pulau Galang Baru jika dibandingkan dengan sarana dan prasarana serta sumber daya manusia yang belum memadai membuat patroli laut menjadi kurang optimal.

Jumlah kapal patroli masih kurang jika dibandingkan dengan luas wilayah pengawasan laut Bea Cukai yang sangat luas menjadi salah satu alasan mengapa patroli laut masih dirasakan kurang optimal.⁷⁸

Dalam mengatasi masalah kekurangan armada kapal patroli dan mengefektifkan kegiatan patroli maka perlu adanya pemetaan terhadap titik-titik rawan wilayah penyelundupan. Titik-titik rawan wilayah penyelundupan tersebut meliputi pulau, pelabuhan atau dermaga, dan alur pelayaran yang didasari oleh potensi ancaman yang diprediksi dan mempertimbangkan pelanggaran yang pernah terjadi di wilayah tersebut.

Berdasarkan pengamatan lapangan terjadi pergeseran pola penyelundupan yang sebelumnya menggunakan kapal besar dan pengangkut barang, pada saat ini kecenderungan pola penyelundupan menggunakan kapal A High Speed Craft.

⁷⁸ Wawancara dengan Kepala Seksi Perencanaan dan Evaluasi Patroli Laut di kantor Pusat Bea dan Cukai Jakarta, pada 8 Oktober 2018.

Pola penyelundupan ini menurut peneliti wajar digunakan oleh penyelundup dikarenakan untuk menghindari pengejaran dari pihak aparat yang berwenang dalam hal ini Bea dan Cukai. Kapal patroli yang dimiliki oleh Bea dan Cukai Batam saat ini kecepatannya masih belum dapat mengimbangi kecepatan kapal penyelundup yang menggunakan kapal *A High Speed Craft* sehingga mengakibatkan sering lolos atau lepasnya target operasi. Dalam hal mengatasi kecepatan kapal penyelundup tidak hanya diperlukan kapal patroli yang sebanding dengan kapal *A High Speed Craft* dari segi kecepatannya akan tetapi perlu strategi yang tepat dalam mengatasi dan menanggulangi kapal *A high Speed Craft* tersebut. Dengan adanya penambahan kapal patroli diharapkan akan memberikan dampak positif terhadap peningkatan jumlah penanggulangan penyelundupan barang impor.

Periode patroli laut yang dilakukan di Kantor Bea Cukai Batam adalah 24 jam 7 hari dengan cara melakukan rotasi antar kapal dan Satuan Tugas Patroli.⁷⁹ Jumlah kapal yang dikelola oleh PSO DJBC Tipe B Batam saat ini adalah 3 unit FPB 28 meter, 4 unit speedboat 15 meter dan 2 unit speedboat 10 meter. Tiga unit speedboat melakukan patroli di lokasi-lokasi tertentu di wilayah selatan, timur, dan barat. Sedangkan satu unit FPB 28 meter melakukan patroli keliling di wilayah pengawasan Kantor Bea dan Cukai Batam. Rotasi atau pergantian antar kapal dan satuan tugas dilaksanakan dalam periode satu minggu sekali.

Berdasarkan Laporan Kinerja Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Batam tahun 2017 terdapat peningkatan jumlah penindakan pada tahun 2016 sebanyak 348 kasus sedangkan pada tahun 2017 sebanyak 868 kasus. Ini merupakan data untuk semua temuan pelanggaran Kepabeanan dan Cukai selama tahun 2016 dan 2017. Berikut disampaikan perbandingan temuan pelanggaran yang ditindaklanjuti tahun 2016 dan 2017 berdasarkan komoditi:

⁷⁹ Wawancara dengan Kepala Pangkalan Sarana Operasi Batam di Kantor Pangkalan Sarana Operasi Bea dan Cukai Batam, pada 25 September 2018.

TABEL 4.28
Temuan Pelanggaran Berdasarkan Komoditi

No	2016		2017	
	Komoditi	Jumlah	Komoditi	Jumlah
1.	BKC	75	BKC	125
2.	NPP	66	NPP	39
3.	Sembako	18	Bawang	4
4.	Barang Kelontong	86	Barang Kelontong	48
5.	Uang Tunai	6	Uang Tunai	9
6.	Handphone	23	Handphone	57
7.	Sarana Pengangkut	11	Sarana Pengangkut	1
8.	Barang Cagar Budaya	2	Lobster	2
9.	Elektronik	7	Elektronik	111
10.	Senpi	4	Kosmetik	9
11.	Kayu	1	Kayu	4
12.	Ballpress	18	Ballpress	369
13.	Komoditi lainnya	31	Komoditi lainnya	90
TOTAL		348	TOTAL	868

Sumber Data : Bidang Penindakan dan Penyidikan KPU BC Batam

Pada tahun 2017 telah diterbitkan Surat Perintah Patroli (SPP) sejumlah 158 SPP, sedangkan pada tahun 2016 telah diterbitkan Surat Perintah Patroli (SPP) sejumlah 105 SPP yang menghasilkan Surat Bukti Penindakan (SBP) sejumlah 76 SBP. Selama tahun 2017 dari 158 Surat Perintah Patroli (SPP) yang terbit menghasilkan 41 Surat Bukti Penindakan (SBP).

Berdasarkan data tersebut di atas dapat dilihat pengaruh patroli laut berdampak positif terhadap penanggulangan penyelundupan barang impor. Untuk lebih meningkatkan pengaruh positif tersebut perlu adanya optimalisasi kegiatan patroli laut diantaranya perlu adanya penambahan kapal patroli jenis baru sesuai dengan kebutuhan operasional di lapangan

serta urgensi berdasar mitigasi resiko terhadap wilayah yang memiliki potensi tingkat kerawanan terhadap penyelundupan. Selain itu perlu didukung juga dengan penambahan sumber daya manusia yang mempunyai kompetensi dibidang pelayaran dan pengawasan.

4.4.2 Pembahasan Hasil Pengujian Hipotesis Kedua

Berdasarkan hasil analisis pengaruh *Coastal Surveillance System* terhadap Penyelundupan dengan menggunakan program IBM SPSS Statistics versi 25 diperoleh harga koefisien korelasi *product moment pearson* $r_{Y,X_2, \text{hitung}}$ menunjukkan nilai positif sebesar 0,319 sementara r_{tabel} sebesar 0,201 ($0,319 > 0,201$). Jadi kesimpulannya ada hubungan positif dan koefisien korelasi antara *Coastal Surveillance System* (X_2) dengan Penyelundupan (Y) sebesar 0,319.

Setelah dilakukan uji t diperoleh hasil *Coastal Surveillance System* t_{hitung} sebesar 2,737 lebih besar daripada t_{tabel} sebesar 1,670 ($2,737 > 1,670$). Ternyata harga t hitung lebih besar daripada t tabel, sehingga *Ha* diterima.

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis kedua diketahui bahwa besarnya harga Koefisien Determinasi (R) adalah kuadrat dari koefisien korelasi sebesar $r^2 = 0,319^2$ dengan nilai R sebesar 0,102. Nilai tersebut berarti variabel *Coastal Surveillance System* (X_2) mempunyai pengaruh terhadap penanggulangan Penyelundupan (Y) sebesar 10,2%.

Berdasarkan hasil analisis di atas dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh antara *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap penanggulangan Penyelundupan (Y). Dengan demikian dapat dikatakan bahwa semakin tinggi *Coastal Surveillance System* maka semakin tinggi pula penanggulangan terhadap Penyelundupan barang impor.

Coastal Surveillance System merupakan suatu sistem pengawasan yang digunakan untuk memantau pergerakan kapal-kapal yang melintas baik yang berukuran besar maupun kecil termasuk kapal yang mempunyai

kecepatan tinggi di daerah atau area tertentu dengan menggunakan perangkat yang terintegrasi. *Coastal Surveillance System* terdiri dari Radar, Kamera, dan AIS (*Automated Identification System*) yang terintegrasi.



Gambar 4.12 Coastal Surveillance System

Coastal Surveillance System pada saat ini terintegrasi dengan unit sensor yang terdiri dari *Base station* dan *Command Center*, *Patrol Station*, dan *Mobile Station*. *Base Station* dan *Command Center* berada di Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Batam sebagai Pusat Kendali Operasi yang memantau dan memerintahkan unit-unit patroli. *Base Station* dan *Command Center* terdiri dari *Monitoring Room*, 2 *Operator Workstation*,

Tower, Pusat Komunikasi data, *Camera Thermal*, *Camera Long Range*, *Radar Solid State*.

Patrol Station berada pada 1 Unit Kapal Patroli Bea Cukai yang merupakan *Unit Sensor Boat Patrol CSS* sebagai salah satu bentuk perpanjangan pengawasan *Command Center* terhadap unit patroli yang lainnya, *Patrol Station* terdiri dari *Camera Thermal*, *Camera Long Range*, *Radar Solid State*, dan *AIS*.

Mobile Station berada di Mobil Patroli Bea Cukai yang merupakan *Unit Sensor Mobile CSS* sebagai unit yang *mobile* di darat untuk perpanjangan pengawasan *Command Center* terhadap unit patroli yang lainnya. *Mobile Station* terdiri dari *Camera Thermal Handheld*, dan *AIS*. Kamera *Coastal Surveillance System* dapat digunakan untuk mendeteksi kapal dengan sangat detail dari jarak 15 Km.

Pengoperasian *Coastal Surveillance System* pada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Batam di mulai pada tahun 2016. *Coastal Surveillance System* selama ini semakin efektif sebagai alat pengawasan di wilayah perairan di Batam sehingga aktifitas penyelundupan bisa diminimalisir.⁸⁰ *Coastal Surveillance System* dapat juga digunakan sebagai salah satu tools dalam pembuatan database kapal-kapal yang dicurigai melakukan tindakan ilegal atau pelanggaran terhadap kepabeanan maupun cukai.

Berdasarkan pengamatan dilapangan masih terdapat beberapa kendala dalam pengoperasian *Coastal Surveillance System* antara lain belum adanya Standar Operasional Prosedur mengenai *Coastal Surveillance System*; masih kurangnya jumlah *Coastal Surveillance System*; dan hasil analisis *Coastal Surveillance System* yang kurang akurat.

Pada saat penelitian dilakukan, Standar Operasional Prosedur mengenai *Coastal Surveillance System* belum dibuat. Standar Operasional Prosedur merupakan dokumen yang dipergunakan sebagai pedoman berisi

⁸⁰ LAKIN (Laporan Kinerja) KPU BC Batam tahun 2017, hlm. 20.

kronologis langkah-langkah untuk melaksanakan tugas pekerjaan yang bertujuan untuk memperoleh hasil kerja yang efektif. Standar Operasional Prosedur yang belum dibuat dapat menyebabkan perbedaan pedoman atau tahapan-tahapan dalam penggunaan *Coastal Surveillance System* oleh pengguna/operator. Pembuatan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang baik diharapkan akan memberikan kejelasan terhadap peraturan serta prosedur pelayanan.

Jumlah *Coastal Surveillance System* saat ini masih dirasakan kurang, hal ini dikarenakan *Coastal Surveillance System* yang tersedia saat ini difokuskan untuk mengawasi wilayah bagian utara yang berbatasan langsung dengan negara Singapura. Sedangkan wilayah bagian selatan belum sepenuhnya mendapat perhatian khusus pengawasan, hal ini dikarenakan masih belum adanya radar *Coastal Surveillance System* di wilayah bagian selatan. Meskipun *Coastal Surveillance System* dilengkapi dengan *Dual Camera* yaitu *Long Range Camera* dan *Thermal Camera* yang dapat berotasi 360° akan tetapi jangkauan kamera optimal hanya dapat mencapai jarak 15 Km sedangkan area pengawasan wilayah bagian selatan melebihi jangkauan kamera tersebut.

Beberapa hasil analisis pengawasan petugas *Coastal Surveillance System* masih dirasakan kurang akurat oleh satuan tugas patroli. Hal ini dibuktikan dalam beberapa pengawasan atau pengejaran yang berasal dari hasil analisis *Coastal Surveillance System* tidak ditemukan adanya pelanggaran terhadap peraturan atau perundang-undangan yang berlaku. Untuk itu perlu adanya profiling mengenai kapal-kapal yang melalui wilayah perairan batam. Selain itu membuat data base wilayah atau alur pelayaran yang digunakan oleh kapal-kapal penyelundup yang berasal dari data-data hasil temuan pelanggaran dan penindakan di masa lalu. Profiling dan data base tersebut diharapkan dapat menambah tingkat keakuratan hasil analisis *Coastal Surveillance System*.

4.4.3 Pembahasan Hasil Pengujian Hipotesis Ketiga

Berdasarkan hasil analisis pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* secara simultan terhadap Penyelundupan dengan menggunakan program IBM SPSS Statistics versi 25 diperoleh harga koefisien korelasi ganda $r_{Y.X_1.X_2 \text{hitung}}$ menunjukkan nilai positif sebesar 0,501. Dari perhitungan tersebut, ternyata besarnya korelasi ganda r sebesar 0,501, harganya lebih besar dari korelasi individual antara Patroli Laut dengan Penyelundupan ($r_{Y.X_1}$) yaitu sebesar 0,476 dan *Coastal Surveillance System* dengan Penyelundupan ($r_{Y.X_2}$) yaitu sebesar 0,319. Jadi kesimpulannya ada hubungan positif dan koefisien korelasi antara Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* (X_2) secara simultan dengan Penyelundupan (Y) sebesar 0,501.

Setelah dilakukan uji F diperoleh hasil Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* F_{hitung} sebesar 10,868 lebih besar daripada F_{tabel} sebesar 2,380 ($10,868 > 2,380$). Ternyata harga F hitung lebih besar daripada F tabel, sehingga H_a diterima.

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis ketiga diketahui bahwa besarnya harga Koefisien Determinasinya (R) adalah kuadrat dari koefisien korelasi sebesar $r^2 = 0,501^2$ dengan nilai R sebesar 0,251. Nilai tersebut berarti variabel Patroli Laut (X_1) dan *Coastal Surveillance System* (X_2) secara simultan mempunyai pengaruh terhadap penanggulangan Penyelundupan (Y) sebesar 25,10%.

Berdasarkan hasil analisis di atas dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh antara Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* (X_2) terhadap penanggulangan Penyelundupan (Y). Dengan demikian dapat dikatakan bahwa semakin tinggi Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* maka semakin tinggi pula penanggulangan terhadap Penyelundupan barang impor.

Perpaduan antara Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* terbukti memberikan pengaruh positif dan signifikan dalam

penanggulangan penyelundupan barang impor. *Coastal Surveillance System* selama ini memberikan informasi mengenai kapal-kapal yang terindikasi melakukan pelanggaran terhadap perundang-undangan kepabeanan dalam bentuk penyelundupan sehingga mempermudah peran patroli laut dalam pelaksanaan tugasnya. *Coastal Surveillance System* juga membawa perubahan terhadap pola patroli laut dari “ronda laut” menjadi *Targeting Patrol System*.

Senia Febrica dalam Jurnal Routledge Contemporary Southeast Asia Series dengan Judul “*Maritime security and Indonesia*” menyatakan bahwa ada empat masalah maritim yang berada di urutan teratas daftar prioritas keamanan nasional salah satunya adalah Penyelundupan. Salah satu langkah dalam mengatasi masalah maritim tersebut terutama tindak penyelundupan adalah dengan melakukan patroli laut. Patroli laut bersama antara instansi dan antar negara membawa dampak yang signifikan dalam mengatasi masalah keamanan maritim khususnya masalah penyelundupan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil dari penelitian ini mendukung pendapat dari penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Senia Febrica yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif Patroli Laut terhadap penanggulangan Penyelundupan. Kerja sama patroli laut dengan instansi lain dalam menanggulangi penyelundupan pada khususnya dan menjaga keamanan maritim pada umumnya masih perlu ditingkatkan. Sinergitas antara Bea dan Cukai dengan TNI, Kepolisian, dan Badan Narkotika Nasional dalam patroli laut membawa hasil yang nyata dalam penanggulangan penyelundupan, yaitu Kapal *Wanderlust* yang tertangkap membawa sebanyak satu ton narkoba pada tahun 2017.

Xu Huang dan Mohammed Aseeri dalam jurnalnya yang berjudul “*Smart Anti-Smuggling Radar System as a New Technology for the Border Protection*” menyatakan bahwa masalah penyelundupan merupakan masalah serius yang terkait dengan keselamatan dan keamanan masyarakat yang harus diselesaikan dengan cara yang efektif dan efisien. Otoritas pemerintah perlu memiliki sistem pelacakan otomatis dan pintar

secara *real-time* untuk mendeteksi setiap orang dimana saja dan kapan saja yang menyelundupkan barang-barang yang dilarang dan dibatasi dari luar negeri. *Smart Anti-Smuggling Radar System* dipercaya dapat menjadi salah satu solusi untuk mengatasi masalah penyelundupan manusia, obat-obatan terlarang dan senjata. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil dari penelitian ini mendukung pendapat dari penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Xu Huang dan Mohammed Aseeri yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan.

Berdasarkan hasil analisis di atas dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* secara simultan atau bersama-sama terhadap penanggulangan Penyelundupan. Hal tersebut disampaikan juga dalam penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Senia Febrica dalam Jurnal Routledge Contemporary Southeast Asia Series dengan Judul "*Maritime security and Indonesia*" dan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Xu Huang dan Mohammed Aseeri dalam jurnalnya yang berjudul "*Smart Anti-Smuggling Radar System as a New Technology for the Border Protection*" yang menunjukkan adanya pengaruh positif Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa semakin tinggi Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* maka semakin tinggi pula penanggulangan terhadap Penyelundupan barang impor.

4.4.3 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini telah diusahakan dan dilakukan sesuai prosedur ilmiah, tetapi masih memiliki keterbatasan berupa:

Meskipun ada pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat yaitu pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* sebagai variabel bebas memberi kontribusi sebesar 25,10% terhadap penanggulangan Penyelundupan sebagai variabel terikat, tetapi masih ada 74,9% variabel

lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini yang mempengaruhi penanggulangan Penyelundupan. Hal ini menunjukkan bahwa dua variabel yang diteliti belum dapat menjelaskan secara menyeluruh mengenai faktor-faktor/variabel yang mempengaruhi penanggulangan Penyelundupan.

BAB V

KESIMPULAN, IMPLIKASI, DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data yang telah di bahas pada bab sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Terdapat pengaruh yang signifikan Patroli Laut Bea Cukai terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor pada Kantor Bea dan Cukai Batam. Berdasarkan hasil analisis data diperoleh nilai koefisien korelasi Patroli Laut menunjukkan nilai positif. Jadi, ada hubungan positif antara Patroli Laut dengan penanggulangan Penyelundupan. Setelah dilakukan uji-t diperoleh hasil adanya pengaruh Patroli Laut terhadap penanggulangan Penyelundupan, *maka Ho ditolak dan Ha diterima*. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Patroli Laut Bea Cukai berpengaruh terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor. Pengaruh Patroli Laut terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor sebesar 22,7%. Berdasarkan hasil tersebut menunjukkan bahwa semakin positif Patroli Laut maka semakin tinggi pula penanggulangan Penyelundupan barang impor. Pengaruh Patroli Laut terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor dapat dikatakan masih belum optimal, hal ini disebabkan beberapa faktor antara lain masih kurangnya jumlah armada kapal patroli dan kemampuan kapal patroli dalam hal melakukan pengejaran terhadap kapal penyelundup. Jumlah kapal patroli dirasakan masih kurang jika dibandingkan dengan luas wilayah pengawasan laut Bea dan Cukai Batam. Selain itu perlu adanya penambahan kapal patroli jenis baru yang mempunyai kecepatan tinggi, memiliki konstruksi yang kuat, dan juga dilengkapi dengan peralatan navigasi serta peralatan pendukung lain yang memadai.

2. Terdapat pengaruh yang signifikan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor pada Kantor Bea dan Cukai Batam. Berdasarkan hasil analisis data diperoleh nilai koefisien korelasi *Coastal Surveillance System* menunjukkan nilai positif. Jadi, ada hubungan positif antara *Coastal Surveillance System* dengan penanggulangan Penyelundupan. Setelah dilakukan uji-t diperoleh hasil adanya pengaruh *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan, maka *H₀* ditolak dan *H_a* diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa *Coastal Surveillance System* berpengaruh terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor. Pengaruh *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor sebesar 10,2%. Berdasarkan hasil tersebut menunjukkan bahwa semakin positif *Coastal Surveillance System* maka semakin tinggi pula penanggulangan Penyelundupan barang impor. Pengaruh *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor dapat dikatakan masih belum optimal, hal ini disebabkan beberapa faktor antara lain masih kurangnya jumlah *Coastal Surveillance System* dan masih kurangnya informasi yang cepat dan akurat dalam memberitahukan target penyelundupan. *Coastal Surveillance System* yang tersedia pada saat sekarang difokuskan untuk melakukan pengawasan di wilayah utara sehingga diperlukan penambahan jumlah *Coastal Surveillance System* untuk melakukan pengawasan di wilayah selatan. Selain itu perlu dilakukan peningkatan keakuratan dan kecepatan hasil analisis operator *Coastal Surveillance System* dalam memberitahukan kapal-kapal penyelundup.
3. Terdapat pengaruh yang signifikan Patroli Laut Bea Cukai dan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan

Penyelundupan barang impor pada Kantor Bea dan Cukai Batam. Berdasarkan hasil analisis data diperoleh nilai koefisien korelasi ganda Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* menunjukkan nilai positif. Jadi, ada hubungan positif antara Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* dengan penanggulangan Penyelundupan. Setelah dilakukan uji-F diperoleh hasil adanya pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan, *maka H_0 ditolak dan H_a diterima*. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* berpengaruh terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor. Pengaruh Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* terhadap penanggulangan Penyelundupan barang impor sebesar 25,1%. Berdasarkan hasil tersebut menunjukkan bahwa semakin positif Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* maka semakin tinggi pula penanggulangan Penyelundupan barang impor. Keterpaduan antara Patroli Laut dan *Coastal Surveillance System* membawa pengaruh yang lebih baik terhadap penanggulangan penyelundupan barang impor, hal ini disebabkan Patroli Laut bisa lebih fokus terhadap target penyelundupan yang informasinya diperoleh dari hasil analisis *Coastal Surveillance System*. Pelaksanaan Patroli Laut dan penggunaan *Coastal Surveillance System* secara optimal diharapkan membawa dampak yang positif dalam penanggulangan Penyelundupan barang impor.

5.2 Implikasi

Hasil penelitian menemukan bahwa Variabel X_1 (Patroli Laut) berpengaruh langsung positif terhadap variabel Y (Penyelundupan), maka perlu adanya upaya-upaya peningkatkan variabel X_1 dalam rangka meningkatkan variabel Y. Patroli Laut dapat ditingkatkan dengan upaya-

upaya antara lain : penambahan sarana berupa kapal patroli yang spesifikasinya sesuai dengan wilayah pengawasan, penambahan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia, dan penyempurnaan regulasi.

Sedangkan hasil penelitian Variabel X_2 (*Coastal Surveillance System*) berpengaruh langsung positif terhadap variabel Y (Penyelundupan), maka perlu adanya upaya-upaya peningkatan variabel X_2 dalam rangka meningkatkan variabel Y. *Coastal Surveillance System* dapat ditingkatkan dengan upaya-upaya antara lain : penambahan kuantitas dan kualitas sarana radar *Coastal Surveillance System* yang dapat terintegrasi ke sistem informasi lainnya, penambahan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia, dan penyempurnaan Standar Operasional Prosedur.

5.3 Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, ada beberapa hal yang peneliti sarankan antara lain :

1. Sebagai bahan masukan bagi Kantor Bea dan Cukai Batam untuk melakukan peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya yang dimiliki dalam pengawasan laut, baik sumber daya manusia dalam hal ini penambahan jumlah pegawai dan peningkatan kompetensi di bidang pelayaran dan bidang pengawasan dan sumber daya berupa kapal patroli yang sesuai dengan wilayah pengawasan dan perkembangan lingkungan strategis. Hal ini dilakukan untuk memberikan *balancing of power* dan *deterrence effect* terhadap pelaku penyelundupan. Selain itu meningkatkan kerjasama antar instansi di dalam negeri dalam pelaksanaan patroli laut.
2. Perlu adanya penambahan jumlah *Coastal Surveillance System* dimana pada saat ini radar tersebut hanya fokus dalam melakukan pengawasan di wilayah bagian utara yang berhadapan langsung dengan negara Singapura dan Malaysia, akan tetapi data hasil penindakan terdapat indikasi peningkatan

tingkat penyelundupan di wilayah bagian selatan, sehingga perlu adanya penambahan sarana berupa radar *Coastal Surveillance System* di wilayah bagian selatan. Selain itu perlu dilakukan terobosan dengan melakukan penambahan pada unit sensor yang terintegrasi dengan *Coastal Surveillance System* seperti Pesawat Tanpa Awak (UAV).

3. Bahwa sampai dengan saat ini belum ada Standar Operasional Prosedur dalam penggunaan *Coastal Surveillance System*, sehingga perlu adanya pembuatan Standar Operasional Prosedur dalam hal petunjuk teknis dan petunjuk pelaksanaan tentang *Coastal Surveillance System* yang berdasarkan hukum atau perundang-undangan yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Arikunto, Suharsimi. 2013. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.

Buzan, Barry. 1983. *People States and Fear : Second Edition*. Sussex : Wheatseaf.

Deflem, M. & Henry-Turner. 2001. *Smuggling, the Encyclopaedia of Criminology and Deviant Behaviour*. Philadelphia: Brunner-Routledge.

Department of the Navy. 2010. *Naval Operation Concept : Implementing The Maritime Strategy*. Washington : Department of the Navy.

Febrica Senia. 2017. *Maritime Security and Indonesia Cooperation, Interest and Strategies*. New York : Routledge 711 Third Avenue.

Guilford, J. P. 1956. *Fundamental Statistics in Psychology and Education*. New York : Mc Graw-Hill Book Co. Inc

Hamzah. 1985. *Delik Penyelundupan*. Jakarta : Akademi Pressindo.

Indra Jaya dan Ardat. 2013. *Penerapan Statistik Untuk Pendidikan*. Bandung: Cita pustaka Media Perintis.

Kementerian Pertahanan. 2015. *Buku Putih Pertahanan*. Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia

Kuswana, Dadang. 2011. *Metode Penelitian Sosial*, Bandung : Pustaka Setia.

Lopa, Baharudin. 1992. *Tindak Pidana Ekonomi (Pembahasan Tindak Pidana Penyelundupan)*. Jakarta : Pradnya Paramita.

Mahan, Alfred Thayer. 1890. *The Influence Of Sea Power Upon History 1660-1783 (12th Edition)*. Boston : Little, Brown And Company.

Marsetio. 2014. *Sea Power Indonesia*. Jakarta: Universitas Pertahanan.

Mukherjee P.K. and Mejia M.Q. 2005. *Contemporary Issues in Maritime Security : The ISPS Code : Legal and Ergonomic Considerations*. Malmo : World Maritime University Publications.

Nisfiannoor, Muhammad. 2009. Pendekatan Statistika Modern Untuk Ilmu Sosial. Jakarta: Salemba Humanika.

Purwito M, Ali. 2010. *Kepabencanaan dan Cukai Lalu Lintas Barang, Konsep dan Aplikasinya*. Cetakan Keempat. Kajian Hukum Fiskal FHUI.

Ralph D. Thiele, Lutz Feldt, Dr. Peter Roell. 2013. *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*. Berlin : Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung IPSW.

Soufnir Chibro. 1992. *Pengaruh Tindak Pidana Penyelundupan Terhadap Pembangunan*. Jakarta : Sinar Grafika.

Sugiyono. 2011. *Statistika untuk Penelitian*. Bandung : Alfa Beta.

Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan : Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*. Bandung : Alfabeta.

Suharsimi, Arikunto. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta : Rineka Cipta.

Till, Geoffrey. 2013. *Sea Power : A Guide for The Twenty-First Century : Third Edition*. London and New York : Routledge.

Disertasi / Tesis

Crişan, Eugen Gheorghe. 2012. “Illegal Forms of The International Trade”. *Doctoral Disertations*. Romania : Babeş-Bolyai university of Cluj-Napoca.

Meslot, Vincent. 2014. “Enhancing radar maritime surveillance in coastal areas using DTM”. *Master’s Degree Project*. Sweden : KTH Royal Institute of Technology.

Artikel / Makalah

Bennett, Collin. *Privacy in the Political System: Perspectives from Political Science and Economics*, A report written for the Ethical, Legal and Social Issues (ELSI) component of the Human Genome Project. U.S. Department of Energy 2001.

Data Penindakan Penyelundupan Melalui Laut Subdirektorat Patroli Laut, Direktorat Penindakan dan Penyidikan Kantor Pusat DJBC. Semester I 2017.

Makalah TNI-AL. "Keamanan Laut dan Tanggung Jawab Indonesia: Tantangan dan Kendala". disampaikan pada *Lokakarya Hukum Laut Internasional* Yogyakarta. 13-15 Desember 2004.

Valencia, Mark J. "Security Issues in the Malacca Straits: Whose Security and Why It Matters?" in Building a Comprehensive Security Environment in the Straits of Malacca: Proceeding of the MIMA International Conference on the Straits of Malacca, 11–13 October, 2004.

UNODC. "Nine United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders", UN Report, 4 April 1995.

Secretary-General of the United Nations, "Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea", 10 March 2008, UN Doc. A/63/63.

Jurnal

Alano, Bienvenido P. 1984. "Import Smuggling In The Philippines : An Economic Analysis". *Journal of Philippine Development* Number Twenty, Volume XI, No.2. 1984.

Christian, Bueger. 2015. "What is maritime security?". *Marine Policy* vol-53.

Nasution, Anta Maulana. 2018. "Peran Nelayan Dalam Membantu Instansi Penegak Hukum Laut Untuk Mencegah Ancaman Keamanan Maritim", *Jurnal.idu.ac.id*.

Lundquist, Edward. 2013. "Networking Sensors". *Journal Ebsco Sea Power* Vol. 56 Issue 10

Wasisto, Gentur. 2015. "Kewenangan BAKAMLA Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Tertentu Di Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. *jurnal hukum*. dalam <http://hukum.studentjournal.ub.ac.id/index.php/hukum/article/view/1286>.

Undang-undang dan Peraturan

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2014 tentang Tentara Nasional Indonesia

Undang-Undang nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan

Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 Ratifikasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang konvensi Hukum Laut.

Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 58 Tahun 1997 tentang Patroli Bea dan Cukai.

Keputusan Presiden Nomor 6 Tahun 2017 tentang penetapan pulau-pulau kecil terluar.

Kerangka Acuan Kerja (KAK) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tahun 2015.

Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), *Rencana Strategi Kementerian Kelautan dan Perikanan 2010-2014*. (Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2010).

Internet / Website

Anonim. "Bea Cukai Gagal 217 Kasus Penyelundupan Narkotika Selama 2013", *PortalKBR.com*, 27 Januari 2014. dalam http://kbr.id/01-2014/bea_cukai_gagalkan_217_kasus_penyelundupan_narkotika_selama_2013/25872.html. diakses pada 1 Agustus 2018.

Anonim. dalam <http://bcbatam.beacukai.go.id/capain-kinerja-kpu-bc-batam-tahun-2017-melampaui-target/> diakses pada 1 Agustus 2018.

Anonim. dalam <http://www.beacukai.go.id/berita/bea-cukai-dan-bnn-gagalkan-penyelundupan-137-69-kilogram-sabu-dan-42-500-butir-ekstasi-di-wilayah-aceh.html>. diunduh pada 1 Agustus 2018.

Anonim. dalam <https://kbbi.web.id/selundup> diakses 24 Juli 2018.

Anonim. dalam <https://www.dictionary.com/browse/webster-s-dictionary>. diakses pada 1 Agustus 2018.

Indonesian MFA. "International Issues: Small Arms and Light Weapons", 7 July 2010. dalam <https://www.kemlu.go.id/en/kebijakan/isu-khusus/Pages/Small-Arms-And-Light-Weapons.aspx>. diakses pada 1 Agustus 2018.

Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. "Seskab Sampaikan 5 Langkah Pemerintah Cegah Penyelundupan". dalam <http://setkab.go.id/seskab-sampaikan-5-langkah-pemerintah-cegah-penyelundupan/> diunduh pada 1 Agustus 2018

Lampiran 1



**KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
KANTOR PELAYANAN UTAMA BEA DAN CUKAI TIPE B BATAM**

JALAN KUDA LAUT BATU AMPAR BATAM (29432)
TELEFON (0778) 458818, 458263; FAKSIMILI (0778) 458149;
SITUS bebatam.beacukai.go.id; SURAT ELEKTRONIK kpu.bcbatam@kemenkeu.go.id

**SURAT KETERANGAN
NOMOR KET-78/KPU.02/BG.0101/2018**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Farid
NIP : 19770611 199903 1 001
Jabatan : Kepala Subbagian Sumber Daya Manusia

Dengan ini menerangkan

Nama : Winarto
NIM : 120170302017
Program Studi: Keamanan Maritim Fakultas Keamanan Nasional
Universitas Pertahanan

bahwa yang bersangkutan dalam rangka penyusunan tesis telah melaksanakan penelitian dan permintaan data serta keterangan pada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe B Batam. Demikian disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Dikeluarkan di Batam
pada tanggal 8 Oktober 2018

Kepala Bagian Umum
u.b.
Kepala Subbagian SDM,



Muhammad Farid
NIP 19770611 199903 1 001

Lampiran 2

ANGKET PENELITIAN

PENGARUH PATROLI LAUT BEA CUKAI DAN COASTAL
SURVEILLANCE SYSTEM TERHADAP PENANGGULANGAN
PENYELUNDUPAN BARANG IMPOR DALAM RANGKA MENJAGA
KEAMANAN MARITIM INDONESIA

Petunjuk pengisian :

1. Mohon pertanyaan berikut dijawab dengan jujur sesuai dengan pendapat dan keyakinan anda berdasarkan keadaan sebenarnya.
2. Jawablah dengan memberikan tanda silang (√) pada jawaban yang anda pilih.
3. Kerahasiaan anda dalam menjawab pertanyaan ini terjamin.
4. Atas kesediaan anda untuk menjawab, kami ucapkan banyak terima kasih.

Penilaian dilakukan dengan skala berikut :

NO	Item Instrumen	Skor
1.	SS (Sangat Setuju)	5
2.	S (Setuju)	4
3.	R (Ragu-ragu)	3
4.	TS (Tidak Setuju)	2
5.	STS (Sangat Tidak Setuju)	1

INFORMASI RESPONDEN

NAMA :
NIP :
Pendidikan :

Patroli Laut Bea Cukai

NO	Pertanyaan	SS	S	R	TS	STS
1	Kondisi kapal pada saat patroli dalam keadaan baik.					
2	Jumlah Kapal Patroli sudah cukup untuk mengawasi wilayah kerja Kantor Saudara					
3	Satuan Tugas Patroli mengetahui tentang nautika/ teknik kapal/ penginderaan atau telekomunikasi.					
4	Jumlah Satuan Tugas Patroli sudah cukup untuk mengawasi wilayah kerja Kantor Saudara					
5	Satuan Tugas Patroli mengetahui tugas dan kewenangannya					
6	Satuan Tugas Patroli mengetahui kewajibannya					
7	Satuan Tugas Patroli melakukan pemeriksaan kebutuhan/perbekalan kapal patroli					
8	Satuan Tugas Patroli melakukan pemeriksaan Senjata Api Dinas dan Alat Pengamanan lainnya					
9	Satuan Tugas Patroli melakukan pemeriksaan terhadap Kelengkapan Alat Pemeriksaan dan Penyegehan					
10	Laporan yang berkaitan dengan Patroli Laut telah dibuat secara relevan					
11	Satuan Tugas Patroli melaporkan posisi dan kegiatan dalam waktu tertentu					
12	Satuan Tugas Patroli membuat catatan perjalanan dalam Jurnal Kapal					
13	Laporan yang berkaitan dengan Patroli Laut telah dibuat secara tepat waktu					
14	Periode atau Siklus Patroli dilakukan secara teratur					
15	Satuan Tugas Patroli menerima Surat Perintah Berlayar (SPB)					

Coastal Surveillance System

NO	Pertanyaan	SS	S	R	TS	STS
1	Kondisi radar <i>Coastal Surveillance System</i> dalam keadaan baik.					
2	Jangkauan radar <i>Coastal Surveillance System</i> sudah cukup dalam mengawasi wilayah kerja Saudara					
3	Jumlah radar <i>Coastal Surveillance System</i> sudah cukup dalam mengawasi wilayah kerja Saudara					
4	Saudara paham mengoperasikan radar <i>Coastal Surveillance System</i>					
5	Saudara mengetahui fungsi radar <i>Coastal Surveillance System</i>					
6	Jumlah operator radar <i>Coastal Surveillance System</i> sudah cukup dalam mengawasi wilayah kerja Saudara					
7	Hasil Laporan analisis <i>Coastal Surveillance System</i> telah dibuat secara akurat					
8	Hasil Laporan analisis <i>Coastal Surveillance System</i> telah dibuat secara tepat waktu					
9	Hasil Laporan analisis <i>Coastal Surveillance System</i> memberikan manfaat bagi patroli laut					
10	Radar <i>Coastal Surveillance System</i> dapat membaca nama kapal di wilayah pengawasan kerja Saudara					
11	Radar <i>Coastal Surveillance System</i> dapat mengidentifikasi terhadap jenis kapal					
12	Apakah radar <i>Coastal Surveillance System</i> dapat mengidentifikasi terhadap ukuran kapal					
13	Radar <i>Coastal Surveillance System</i> dapat mendeteksi adanya kegiatan penyelundupan					
14	Radar <i>Coastal Surveillance System</i> dapat melakukan pengawasan dalam kondisi cuaca buruk					
15	Radar <i>Coastal Surveillance System</i> dapat mengawasi secara <i>real time</i> (waktu yang sebenarnya)					

PENYELUNDUPAN

NO	Pertanyaan	SS	S	R	TS	STS
1	Saudara mengetahui jenis-jenis pelanggaran di bidang kepabeanan.					
2	Saudara pernah menemukan tindak penyelundupan atau pelanggaran di bidang kepabeanan.					
3	Menurut Saudara Patroli Laut Bea Cukai dapat mengatasi masalah Penyelundupan barang impor					
4	Menurut Saudara <i>Coastal Surveillance System</i> dapat mengatasi masalah Penyelundupan barang impor					
5	Masih terdapat tindak penyelundupan di wilayah tugas Saudara					
6	Masih terdapat pelabuhan tidak resmi (pelabuhan tikus) di wilayah tugas Saudara					
7	Masyarakat di lingkungan wilayah tugas Saudara mengetahui adanya penyelundupan					
8	Masyarakat di lingkungan wilayah tugas Saudara memberikan informasi mengenai adanya tindak penyelundupan					
9	Posisi geografis yang sangat dekat dengan negara Singapura dan Malaysia salah satu faktor penyebab terjadinya penyelundupan.					
10	Penyelundupan disebabkan adanya perbedaan harga antara produk lokal dengan produk impor.					

Lampiran 3

Tabulasi Jawaban Responden Variabel Patroli Laut Bea Cukai

NO	NAMA PEGAWAI / RESPONDEN	NOMOR PERTANYAAN															
		P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	TOTAL
1	REZA ALVIN RAMADHAN	4	2	5	1	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	59
2	MUHAMMAD PADLY YUNUS	5	1	5	2	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	65
3	NANDA PRISMANA	3	3	4	3	4	4	4	5	5	4	4	3	3	3	3	55
4	SURYADIN SANUSI	4	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	56
5	URIE DINURE TERRANOVA	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	5	60
6	DIMAS PUTRA LARICI	5	3	5	3	4	4	5	5	5	4	5	5	4	4	4	65
7	KURNIASARI CANDRA RITA T.	3	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	55
8	AGUNG OMAR JULASFAR	4	2	4	2	4	4	4	4	5	3	4	4	4	4	4	56
9	MALIM	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	56
10	INDRA KURNIAWAN	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	56
11	SYAIFUL AMRI SINAGA	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	56
12	IRIANI	4	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	56
13	MASRIAL	5	3	5	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	5	67
14	PRASETYAN HATMOJO	5	1	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	56
15	DEKY WIRASAPUTRA NUSANTARA	5	1	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	56
16	REZA IQBAL FAHLEVI	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	56
17	LANSIUS SITINJAK	4	1	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	54
18	ADI SUSILO	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	74
19	DEMMY TSAQIF FADILLA	4	3	5	2	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	68
20	TAUFIQ BUDI SETIAWAN	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	68

21	MUHAMMAD ZULFIKAR	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	73
22	WIHAR PRASETYO DAYU	5	2	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	69
23	AGIE PRAYOGA	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	58
24	MOCHAMMAD FAIZAL	5	4	5	3	5	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	69
25	YUSUF SRI NUR HIDAYAT	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	59
26	HANDRI KROMIKO	5	3	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	67
27	RAGAS AZIZ KURNIAWAN	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	58
28	MUHAMMAD ARVIDHIYA FAUZAN	5	4	4	3	5	5	5	3	4	4	5	4	4	4	5	64
29	RENALDY ANICETUS	5	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	59
30	DJUNNIER MAHENDRA	5	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	59
31	OKTAVIANUS FAJAR ASMARA	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	60
32	ROFIQ YULIONO	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	72
33	ARIEF ADITYA KURNIAWAN	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	4	5	5	4	5	70
34	AGUS SAPUTRA	4	3	4	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	68
35	MOCH. ZAIMINUCH	5	4	5	3	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	63
36	MARULI TUA PARDEDE	5	4	5	2	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	62
37	VIRGIO ALIFIAN SUMARSONO	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
38	ALFIAN KURNIA WIDI BASKARA	5	4	4	2	4	5	5	5	4	4	4	5	5	3	5	64
39	FARID HENDRIYANTO	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	71
40	AJI IRAWAN	5	4	5	2	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	62
41	RIAN ARDI PRASETYO	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	75
42	WAHYU UTOMO	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	3	63
43	HARI DWI HANDOYO	4	2	4	2	4	4	5	3	3	4	4	4	4	2	4	53
44	YOGA EKA PUTRA ROHMAN	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	68
45	DWI HENDRIYANTO	4	4	4	3	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	61

46	DONNY IBRAHIM HABIB	5	2	3	2	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	5	55
47	GIGIH PAMBUDI UTOMO	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
48	RAMDHAN HABIB	4	3	5	1	4	4	4	4	4	3	4	5	5	5	5	60
49	TEGUH ARI WIBOWO	5	2	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	69
50	PANDHU SETO WITJAKSONO	4	4	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	61
51	FADHIL MUHAMMAD YUSUF	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
52	RAJA PRAMONO KRESNA PRAWIRA	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	62
53	GRASIANUS PASKALIS GINTING	5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	5	65
54	FN MUKTIONO DIMI	5	4	4	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	61
55	MATTHEW ALEXANDER MARENTEK	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	72
56	BIO PRIANTORO	5	4	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	72
57	YAHYA YAINAL MUSTOFA	5	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	4	3	4	5	58
58	MUHAMMAD EFENDY	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	68
59	SIDIG WARDOYO	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	70
60	SUPRIYANTO	5	4	4	3	5	5	5	5	5	4	4	5	4	4	5	67
61	MUHAMMAD SAIFUDDIN	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	73
62	WILSON RICHARDO	4	2	4	2	4	4	4	3	4	5	5	5	5	3	5	59
63	PANGERAN A.G SIMARMATA	5	4	4	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	71
64	AJI CAHYA SUMEDAR	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	5	58
65	IHSAN ARDI JATMIKA	4	1	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	54
66	RIZKI MAULANA MULYADI	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	57
67	RICKY RIDWANSYAH ZULKARNAIN	5	3	5	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	5	67
68	DIEGA AKHDI RIPUNAWAN	4	3	5	3	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	69
TOTAL		303	228	294	200	294	296	303	293	297	286	293	300	288	286	308	4269

Tabulasi Jawaban Responden Variabel *Coastal Surveillance System*

NO	NAMA PEGAWAI / RESPONDEN	NOMOR PERTANYAAN															
		P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	TOTAL
1	REZA ALVIN RAMADHAN	4	4	3	4	4	4	4	4	5	5	4	4	5	3	5	62
2	MUHAMMAD PADLY YUNUS	5	4	4	4	4	5	5	5	5	2	2	3	5	5	5	63
3	NANDA PRISMANA	5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
4	SURYADIN SANUSI	4	2	2	3	4	1	4	4	4	2	2	2	4	4	4	46
5	URIE DINURE TERRANOVA	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
6	DIMAS PUTRA LARICI	5	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	68
7	KURNIASARI CANDRA RITA T.	4	2	2	2	4	1	4	4	3	4	4	4	3	4	4	49
8	AGUNG OMAR JULASFAR	4	4	4	4	4	3	5	4	4	4	4	4	4	4	5	61
9	MALIM	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	3	4	4	4	51
10	INDRA KURNIAWAN	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	3	4	4	4	51
11	SYAIFUL AMRI SINAGA	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	3	4	4	4	51
12	IRIANI	4	2	2	3	4	1	3	3	4	4	4	4	4	4	4	50
13	MASRIAL	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	70
14	PRASETYAN HATMOJO	5	4	3	5	5	5	4	4	4	2	2	2	4	4	4	57
15	DEKY WIRASAPUTRA NUSANTARA	5	4	3	5	5	5	4	4	4	2	2	2	4	4	4	57
16	REZA IQBAL FAHLEVI	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	3	4	4	4	51
17	LANSIUS SITINJAK	4	2	1	3	3	2	3	4	4	4	4	4	3	4	4	49
18	ADI SUSILO	4	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	67
19	DEMMY TSAQIF FADILLA	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	3	3	66
20	TAUFIQ BUDI SETIAWAN	4	2	4	2	5	1	1	4	3	2	4	4	2	1	5	44

21	MUHAMMAD ZULFIKAR	5	3	3	4	4	2	4	4	5	4	4	5	5	3	5	60
22	WIHAR PRASETYO DAYU	4	2	2	2	4	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	49
23	AGIE PRAYOGA	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	50
24	MOCHAMMAD FAIZAL	5	3	3	3	5	5	5	4	4	5	3	5	4	5	5	64
25	YUSUF SRI NUR HIDAYAT	4	4	4	3	4	3	4	4	4	2	3	4	4	4	4	55
26	HANDRI KROMIKO	3	3	3	3	5	2	2	2	3	1	1	1	5	4	5	43
27	RAGAS AZIZ KURNIAWAN	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	58
28	MUHAMMAD ARVIDHIYA FAUZAN	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	59
29	RENALDY ANICETUS	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	49
30	DJUNNIER MAHENDRA	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	49
31	OKTAVIANUS FAJAR ASMARA	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	46
32	ROFIQ YULIONO	5	5	5	3	4	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	68
33	ARIEF ADITYA KURNIAWAN	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4	56
34	AGUS SAPUTRA	4	5	5	3	3	4	4	4	5	4	4	4	3	4	4	60
35	MOCH. ZAIMINUCH	4	4	4	2	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	52
36	MARULI TUA PARDEDE	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	58
37	VIRGIO ALIFIAN SUMARSONO	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	55
38	ALFIAN KURNIA WIDI BASKARA	3	2	2	2	3	3	3	2	3	2	3	3	4	4	4	43
39	FARID HENDRIYANTO	5	1	1	5	5	3	3	5	5	5	5	1	3	3	5	55
40	AJI IRAWAN	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	57
41	RIAN ARDI PRASETYO	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	58
42	WAHYU UTOMO	3	2	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	51
43	HARI DWI HANDOYO	3	1	1	3	3	2	2	3	3	2	3	2	1	4	4	37
44	YOGA EKA PUTRA ROHMAN	5	5	4	2	3	4	4	4	5	4	4	3	3	4	4	58
45	DWI HENDRIYANTO	4	4	4	2	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	51

46	DONNY IBRAHIM HABIB	5	4	4	4	5	4	5	5	4	4	5	3	5	4	5	66
47	GIGIH PAMBUDI UTOMO	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	56
48	RAMDHAN HABIB	3	2	2	1	1	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	43
49	TEGUH ARI WIBOWO	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	56
50	PANDHU SETO WITJAKSONO	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	59
51	FADHIL MUHAMMAD YUSUF	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
52	RAJA PRAMONO KRESNA PRAWIRA	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
53	GRASIANUS PASKALIS GINTING	3	4	4	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	50
54	FN MUKTIONO DIMI	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	57
55	MATTHEW ALEXANDER MARENTEK	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
56	BIO PRIANTORO	5	3	3	2	5	3	4	4	5	4	5	5	5	4	5	62
57	YAHYA YAINAL MUSTOFA	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	59
58	MUHAMMAD EFENDY	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
59	SIDIG WARDOYO	5	5	4	3	5	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	60
60	SUPRIYANTO	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	5	3	3	53
61	MUHAMMAD SAIFUDDIN	5	4	4	3	3	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	67
62	WILSON RICHARDO	4	2	2	3	4	3	3	3	4	2	4	3	3	2	4	46
63	PANGERAN A.G SIMARMATA	3	4	4	3	3	3	3	3	4	2	2	2	2	3	3	44
64	AJI CAHYA SUMEDAR	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	2	3	4	56
65	IHSAN ARDI JATMIKA	4	2	1	3	3	2	3	4	4	4	4	4	3	4	4	49
66	RIZKI MAULANA MULYADI	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
67	RICKY RIDWANSYAH ZULKARNAIN	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	70
68	DIEGA AKHDI RIPUNAWAN	4	4	4	3	4	4	4	4	5	4	4	3	3	4	4	58
TOTAL		280	234	228	228	266	238	255	265	276	240	248	245	253	250	279	3785

Tabulasi Jawaban Responden Variabel Penyelundupan

NO	NAMA PEGAWAI / RESPONDEN	NOMOR PERTANYAAN										
		P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	TOTAL
1	REZA ALVIN RAMADHAN	4	4	3	4	4	4	4	4	5	5	41
2	MUHAMMAD PADLY YUNUS	5	4	4	4	4	5	5	5	5	2	44
3	NANDA PRISMANA	5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	35
4	SURYADIN SANUSI	4	2	2	3	4	1	4	4	4	2	39
5	URIE DINURE TERRANOVA	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	42
6	DIMAS PUTRA LARICI	5	4	4	4	4	4	4	4	5	5	48
7	KURNIASARI CANDRA RITA T.	4	2	2	2	4	1	4	4	3	4	42
8	AGUNG OMAR JULASFAR	4	4	4	4	4	3	5	4	4	4	41
9	MALIM	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	38
10	INDRA KURNIAWAN	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	38
11	SYAIFUL AMRI SINAGA	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	38
12	IRIANI	4	2	2	3	4	1	3	3	4	4	48
13	MASRIAL	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5	42
14	PRASETYAN HATMOJO	5	4	3	5	5	5	4	4	4	2	38
15	DEKY WIRASAPUTRA NUSANTARA	5	4	3	5	5	5	4	4	4	2	37
16	REZA IQBAL FAHLEVI	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	38
17	LANSIUS SITINJAK	4	2	1	3	3	2	3	4	4	4	39
18	ADI SUSILO	4	5	5	4	5	5	5	5	5	4	43
19	DEMMY TSAQIF FADILLA	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	43
20	TAUFIQ BUDI SETIAWAN	4	2	4	2	5	1	1	4	3	2	43

21	MUHAMMAD ZULFIKAR	5	3	3	4	4	2	4	4	5	4	45
22	WIHAR PRASETYO DAYU	4	2	2	2	4	2	2	3	4	4	38
23	AGIE PRAYOGA	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	40
24	MOCHAMMAD FAIZAL	5	3	3	3	5	5	5	4	4	5	42
25	YUSUF SRI NUR HIDAYAT	4	4	4	3	4	3	4	4	4	2	39
26	HANDRI KROMIKO	3	3	3	3	5	2	2	2	3	1	38
27	RAGAS AZIZ KURNIAWAN	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	40
28	MUHAMMAD ARVIDHIYA FAUZAN	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	45
29	RENALDY ANICETUS	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	36
30	DJUNNIER MAHENDRA	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	36
31	OKTAVIANUS FAJAR ASMARA	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	38
32	ROFIQ YULIONO	5	5	5	3	4	5	4	4	5	5	40
33	ARIEF ADITYA KURNIAWAN	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	41
34	AGUS SAPUTRA	4	5	5	3	3	4	4	4	5	4	45
35	MOCH. ZAIMINUCH	4	4	4	2	4	3	3	4	4	3	40
36	MARULI TUA PARDEDE	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	39
37	VIRGIO ALIFIAN SUMARSONO	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	42
38	ALFIAN KURNIA WIDI BASKARA	3	2	2	2	3	3	3	2	3	2	42
39	FARID HENDRIYANTO	5	1	1	5	5	3	3	5	5	5	48
40	AJI IRAWAN	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	37
41	RIAN ARDI PRASETYO	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	38
42	WAHYU UTOMO	3	2	3	4	4	4	3	4	3	4	39
43	HARI DWI HANDOYO	3	1	1	3	3	2	2	3	3	2	39
44	YOGA EKA PUTRA ROHMAN	5	5	4	2	3	4	4	4	5	4	47
45	DWI HENDRIYANTO	4	4	4	2	3	3	3	4	4	3	39

46	DONNY IBRAHIM HABIB	5	4	4	4	5	4	5	5	4	4	39
47	GIGIH PAMBUDI UTOMO	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	35
48	RAMDHAN HABIB	3	2	2	1	1	3	3	3	3	4	35
49	TEGUH ARI WIBOWO	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	43
50	PANDHU SETO WITJAKSONO	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	42
51	FADHIL MUHAMMAD YUSUF	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
52	RAJA PRAMONO KRESNA PRAWIRA	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
53	GRASIANUS PASKALIS GINTING	3	4	4	4	3	3	4	3	4	3	40
54	FN MUKTIONO DIMI	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	39
55	MATTHEW ALEXANDER MARENTEK	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	38
56	BIO PRIANTORO	5	3	3	2	5	3	4	4	5	4	47
57	YAHYA YAINAL MUSTOFA	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	43
58	MUHAMMAD EFENDY	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	45
59	SIDIG WARDOYO	5	5	4	3	5	4	4	4	4	4	41
60	SUPRIYANTO	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	46
61	MUHAMMAD SAIFUDDIN	5	4	4	3	3	4	5	5	5	5	43
62	WILSON RICHARDO	4	2	2	3	4	3	3	3	4	2	41
63	PANGERAN A.G SIMARMATA	3	4	4	3	3	3	3	3	4	2	44
64	AJI CAHYA SUMEDAR	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	38
65	IHSAN ARDI JATMIKA	4	2	1	3	3	2	3	4	4	4	39
66	RIZKI MAULANA MULYADI	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	39
67	RICKY RIDWANSYAH ZULKARNAIN	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5	42
68	DIEGA AKHDI RIPUNAWAN	4	4	4	3	4	4	4	4	5	4	45
TOTAL		292	288	297	265	275	287	260	225	304	284	2777

Lampiran 4

UJI VALIDITAS VARIABEL PATROLI LAUT BEA CUKAI

Correlations

		P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	Patroli Laut
X11	Pearson Correlation	1	.247*	.334**	.253*	.502**	.421**	.473**	.284*	.394**	0.202	.292*	.369**	0.218	0.202	.459**	.556**
	Sig. (2-tailed)		0.042	0.005	0.037	0.000	0.000	0.000	0.019	0.001	0.099	0.016	0.002	0.073	0.099	0.000	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X12	Pearson Correlation	.247*	1	0.104	.675**	0.213	0.202	.247*	0.195	0.191	0.180	0.209	.290*	0.199	0.180	0.203	.548**
	Sig. (2-tailed)	0.042		0.399	0.000	0.082	0.099	0.042	0.112	0.119	0.141	0.087	0.016	0.104	0.141	0.096	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X13	Pearson Correlation	.334**	0.104	1	0.170	.548**	.378**	.371**	.407**	.410**	.283*	.388**	.455**	.363**	.239*	.352**	.551**
	Sig. (2-tailed)	0.005	0.399		0.165	0.000	0.001	0.002	0.001	0.001	0.020	0.001	0.000	0.002	0.050	0.003	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X14	Pearson Correlation	.253*	.675**	0.170	1	.351**	.316**	.359**	.285*	.290*	0.209	.243*	0.215	0.112	0.209	.259*	.605**
	Sig. (2-tailed)	0.037	0.000	0.165		0.003	0.009	0.003	0.018	0.016	0.087	0.046	0.079	0.364	0.087	0.033	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X15	Pearson Correlation	.502**	0.213	.548**	.351**	1	.837**	.727**	.521**	.595**	.481**	.578**	.479**	.479**	.343**	.470**	.784**

	Sig. (2-tailed)	0.000	0.082	0.000	0.003		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.004	0.000	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X16	Pearson Correlation	.421**	0.202	.378**	.316**	.837**	1	.818**	.559**	.633**	.479**	.564**	.562**	.474**	.384**	.485**	.777**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.099	0.001	0.009	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.001	0.000	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X17	Pearson Correlation	.473**	.247*	.371**	.359**	.727**	.818**	1	.513**	.554**	.516**	.565**	.523**	.450**	.273*	.404**	.756**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.042	0.002	0.003	0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.024	0.001	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X18	Pearson Correlation	.284*	0.195	.407**	.285*	.521**	.559**	.513**	1	.731**	.430**	.324**	.393**	.345**	.350**	.304*	.650**
	Sig. (2-tailed)	0.019	0.112	0.001	0.018	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000	0.007	0.001	0.004	0.003	0.012	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X19	Pearson Correlation	.394**	0.191	.410**	.290*	.595**	.633**	.554**	.731**	1	.466**	.541**	.425**	.358**	.466**	.402**	.719**
	Sig. (2-tailed)	0.001	0.119	0.001	0.016	0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.003	0.000	0.001	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X110	Pearson Correlation	0.202	0.180	.283*	0.209	.481**	.479**	.516**	.430**	.466**	1	.672**	.522**	.580**	.323**	.331**	.644**
	Sig. (2-tailed)	0.099	0.141	0.020	0.087	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.007	0.006	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X111	Pearson Correlation	.292*	0.209	.388**	.243*	.578**	.564**	.565**	.324**	.541**	.672**	1	.650**	.629**	.377**	.370**	.708**

	Sig. (2-tailed)	0.016	0.087	0.001	0.046	0.000	0.000	0.000	0.007	0.000	0.000		0.000	0.000	0.002	0.002	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X112	Pearson Correlation	.369**	.290*	.455**	0.215	.479**	.562**	.523**	.393**	.425**	.522**	.650**	1	.612**	.429**	.568**	.724**
	Sig. (2-tailed)	0.002	0.016	0.000	0.079	0.000	0.000	0.000	0.001	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X113	Pearson Correlation	0.218	0.199	.363**	0.112	.479**	.474**	.450**	.345**	.358**	.580**	.629**	.612**	1	.495**	.395**	.640**
	Sig. (2-tailed)	0.073	0.104	0.002	0.364	0.000	0.000	0.000	0.004	0.003	0.000	0.000	0.000		0.000	0.001	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X114	Pearson Correlation	0.202	0.180	.239*	0.209	.343**	.384**	.273*	.350**	.466**	.323**	.377**	.429**	.495**	1	.462**	.564**
	Sig. (2-tailed)	0.099	0.141	0.050	0.087	0.004	0.001	0.024	0.003	0.000	0.007	0.002	0.000	0.000		0.000	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X115	Pearson Correlation	.459**	0.203	.352**	.259*	.470**	.485**	.404**	.304*	.402**	.331**	.370**	.568**	.395**	.462**	1	.630**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.096	0.003	0.033	0.000	0.000	0.001	0.012	0.001	0.006	0.002	0.000	0.001	0.000		0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Patroli Laut	Pearson Correlation	.556**	.548**	.551**	.605**	.784**	.777**	.756**	.650**	.719**	.644**	.708**	.724**	.640**	.564**	.630**	1
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).																	
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).																	

UJI VALIDITAS VARIABEL COASTAL SURVEILLANCE SYSTEM

Correlations

[illegible]

[illegible]

X212	Pearson Correlation	.357* *	.289*	.318* *	- 0.062	0.036	0.217	.409**	.297*	.310*	.642**	.653**	1	.323**	0.133	.252*	.602**
	Sig. (2-tailed)	0.003	0.017	0.008	0.615	0.772	0.075	0.001	0.014	0.010	0.000	0.000		0.007	0.280	0.038	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X213	Pearson Correlation	.470* *	0.196	0.134	.243* *	.315**	.335**	.550**	.312**	.403**	0.210	0.101	.323**	1	.427* *	.459**	.588**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.109	0.277	0.046	0.009	0.005	0.000	0.010	0.001	0.085	0.412	0.007		0.000	0.000	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X214	Pearson Correlation	.282* *	0.082	- 0.072	0.117	0.123	.309*	.452**	0.208	0.231	0.127	- 0.068	0.133	.427**	1	.286*	.369**
	Sig. (2-tailed)	0.020	0.506	0.559	0.342	0.316	0.010	0.000	0.088	0.058	0.304	0.583	0.280	0.000		0.018	0.002
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
X215	Pearson Correlation	.515* *	- 0.153	- 0.114	0.099	.437**	0.088	0.224	.360**	.358**	.263*	.320**	.252*	.459**	.286*	1	.427**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.212	0.356	0.424	0.000	0.475	0.066	0.003	0.003	0.030	0.008	0.038	0.000	0.018		0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Coastal Surveill ance System	Pearson Correlation	.711* *	.611* *	.540* *	.450* *	.456**	.696**	.790**	.704**	.713**	.665**	.553**	.602**	.588**	.369* *	.427**	1
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.002	0.000	
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).																	
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).																	

UJI VALIDITAS VARIABEL PENYELUNDUPAN

Correlations

		P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	Penyelundupan
Y1	Pearson Correlation	1	.421**	.361**	.309*	0.006	0.118	0.119	.298*	0.096	0.063	.514**
	Sig. (2-tailed)		0.000	0.002	0.010	0.964	0.337	0.332	0.014	0.436	0.610	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Y2	Pearson Correlation	.421**	1	.280*	0.149	0.186	0.216	.338**	.416**	0.021	0.068	.609**
	Sig. (2-tailed)	0.000		0.021	0.226	0.129	0.077	0.005	0.000	0.866	0.582	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Y3	Pearson Correlation	.361**	.280*	1	.553**	0.069	0.121	0.015	.242*	0.195	0.084	.568**
	Sig. (2-tailed)	0.002	0.021		0.000	0.574	0.324	0.905	0.047	0.111	0.494	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Y4	Pearson Correlation	.309*	0.149	.553**	1	-0.091	-0.047	0.059	0.067	0.141	0.158	.453**
	Sig. (2-tailed)	0.010	0.226	0.000		0.459	0.703	0.634	0.589	0.252	0.197	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Y5	Pearson Correlation	0.006	0.186	0.069	-0.091	1	.685**	.312**	-0.065	.403**	0.214	.523**
	Sig. (2-tailed)	0.964	0.129	0.574	0.459		0.000	0.010	0.597	0.001	0.079	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Y6	Pearson Correlation	0.118	0.216	0.121	-0.047	.685**	1	.544**	0.012	0.176	0.200	.593**

	Sig. (2-tailed)	0.337	0.077	0.324	0.703	0.000		0.000	0.924	0.152	0.101	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Y7	Pearson Correlation	0.119	.338**	0.015	0.059	.312**	.544**	1	0.223	0.030	0.069	.539**
	Sig. (2-tailed)	0.332	0.005	0.905	0.634	0.010	0.000		0.068	0.810	0.577	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Y8	Pearson Correlation	.298*	.416**	.242*	0.067	-0.065	0.012	0.223	1	-0.123	-0.021	.416**
	Sig. (2-tailed)	0.014	0.000	0.047	0.589	0.597	0.924	0.068		0.318	0.863	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Y9	Pearson Correlation	0.096	0.021	0.195	0.141	.403**	0.176	0.030	-0.123	1	.557**	.456**
	Sig. (2-tailed)	0.436	0.866	0.111	0.252	0.001	0.152	0.810	0.318		0.000	0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Y10	Pearson Correlation	0.063	0.068	0.084	0.158	0.214	0.200	0.069	-0.021	.557**	1	.469**
	Sig. (2-tailed)	0.610	0.582	0.494	0.197	0.079	0.101	0.577	0.863	0.000		0.000
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Penyelundupan	Pearson Correlation	.514**	.609**	.568**	.453**	.523**	.593**	.539**	.416**	.456**	.469**	1
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
	N	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).												
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).												

UJI REALIBILITAS VARIABEL PATROLI LAUT

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	68	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	68	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.883	15

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X11	58.3235	33.237	.487	.878
X12	59.4265	30.636	.403	.891
X13	58.4559	33.267	.482	.878
X14	59.8382	29.600	.463	.889
X15	58.4559	31.923	.746	.868
X16	58.4265	32.129	.740	.869
X17	58.3235	32.342	.716	.870
X18	58.4706	32.283	.587	.874
X19	58.4118	32.455	.674	.871
X110	58.5735	32.278	.579	.874
X111	58.4706	32.671	.663	.872
X112	58.3676	32.355	.678	.871
X113	58.5441	32.550	.578	.874
X114	58.5735	32.875	.489	.877
X115	58.2500	32.728	.569	.875

UJI REALIBILITAS VARIABEL COASTAL SURVEILLANCE SYSTEM

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	68	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	68	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.860	15

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X21	51.5441	47.326	.666	.846
X22	52.2206	45.189	.511	.852
X23	52.3088	46.306	.430	.857
X24	52.3088	48.067	.341	.861
X25	51.7500	48.877	.370	.858
X26	52.1618	43.899	.612	.845
X27	51.9118	44.917	.744	.840
X28	51.7647	47.257	.656	.846
X29	51.6029	47.228	.667	.846
X210	52.1324	44.475	.576	.847
X211	52.0147	46.671	.456	.854
X212	52.0588	46.205	.514	.851
X213	51.9412	46.773	.504	.851
X214	51.9853	50.194	.288	.861
X215	51.5588	50.041	.359	.858

UJI REALIBILITAS VARIABEL PENYELUNDUPAN

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	68	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	68	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.685	10

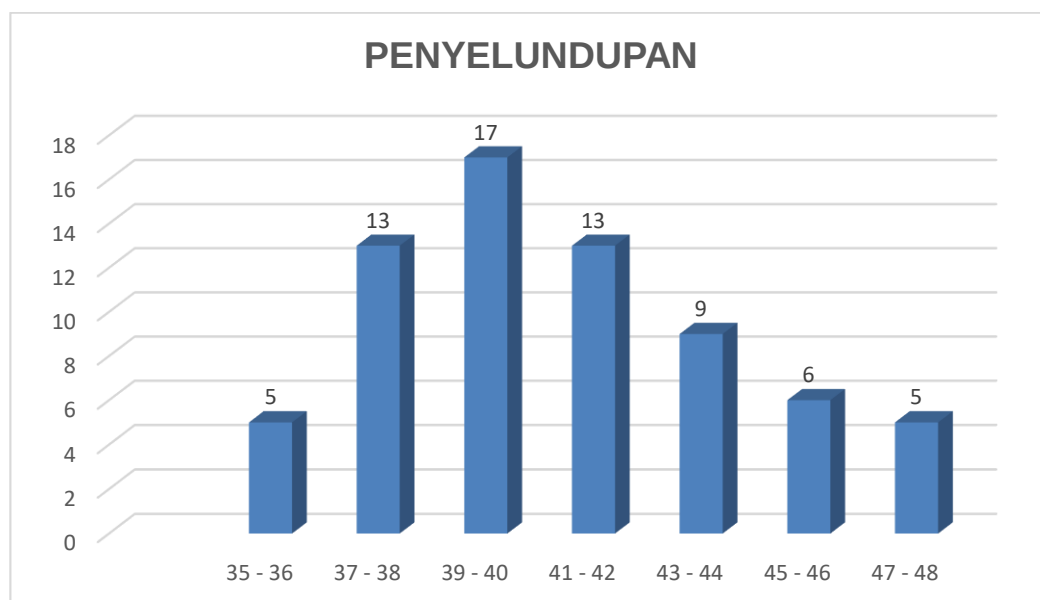
Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y1	36.5441	9.267	.391	.657
Y2	36.6029	8.452	.454	.640
Y3	36.4706	8.701	.410	.649
Y4	36.9412	9.101	.261	.679
Y5	36.7941	8.912	.360	.659
Y6	36.6176	8.538	.435	.644
Y7	37.0147	8.821	.375	.656
Y8	37.5294	9.268	.217	.687
Y9	36.3676	9.430	.321	.667
Y10	36.6618	9.003	.273	.677

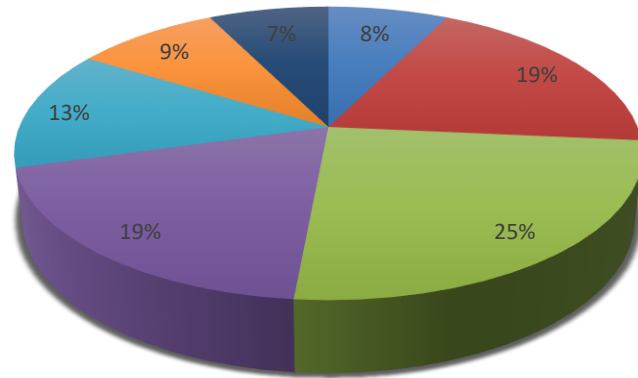
Lampiran 5

DATA HASIL PENELITIAN
Tabel Hasil Angket Penyelundupan

NO	INTERVAL	FREKUENSI	
		ABSOLUT	RELATIF
1	35 – 36	5	7,35%
2	37 – 38	13	19,12%
3	39 – 40	17	25,00%
4	41 – 42	13	19,12%
5	43 – 44	9	13,24%
6	45 – 46	6	8,82%
7	47 – 48	5	7,35%
JUMLAH		68	100%

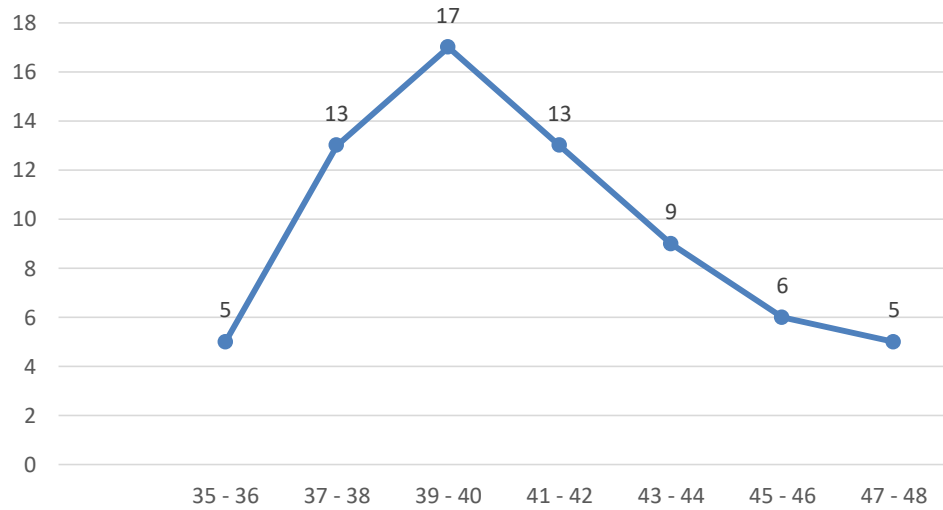


PENYELUNDUPAN



■ 35 - 36 ■ 37 - 38 ■ 39 - 40 ■ 41 - 42 ■ 43 - 44 ■ 45 - 46 ■ 47 - 48

PENYELUNDUPAN



Distribusi Frekuensi Penyelundupan

NO	INTERVAL	FREKUENSI	xf	$(x-\bar{x})$	$(x-\bar{x})^2$	Keterangan
1	35 – 36	5	177,5	-5,35	28,65	
2	37 – 38	13	487,5	-3,35	11,24	Modus = 38
3	39 – 40	17	671,5	-1,35	1,83	Median = 40
4	41 – 42	13	539,5	0,65	0,42	Mean = 40,84
5	43 – 44	9	391,5	2,65	7,01	Varians = 10,68
6	45 – 46	6	273	4,65	21,60	Standar Deviasi = 3,27
7	47 – 48	5	237,5	6,65	44,18	
JUMLAH		68	2778			

Frequencies

Statistics

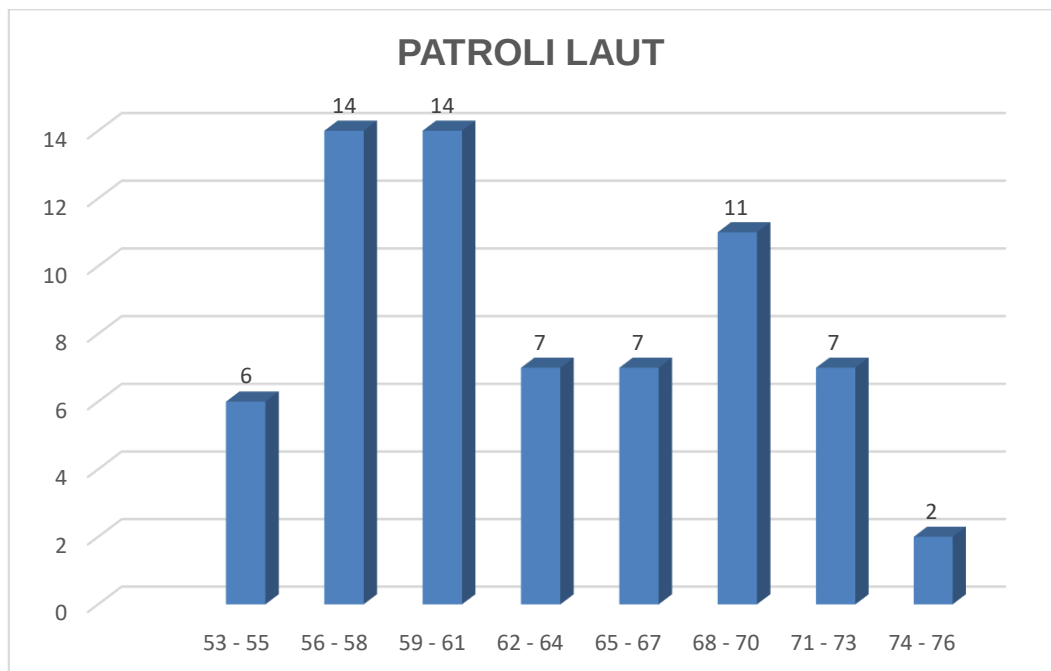
Penyelundupan

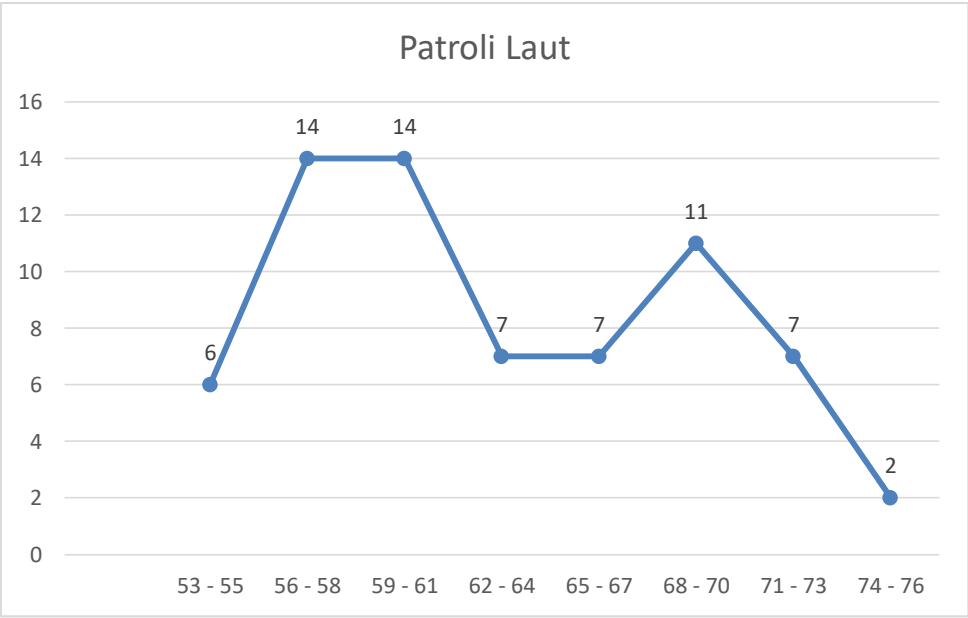
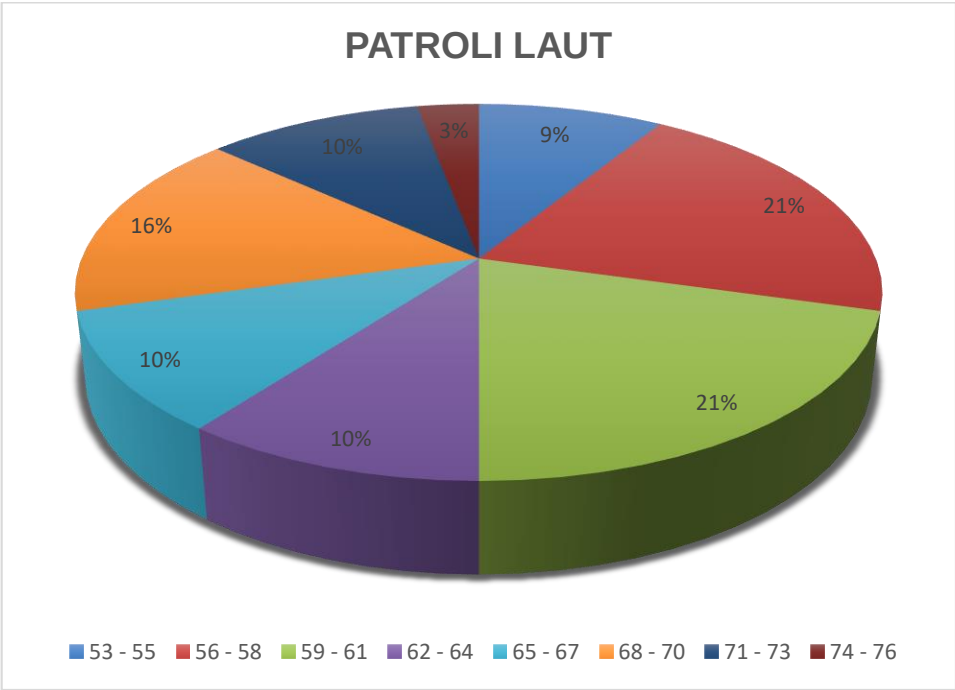
N	Valid	68
	Missing	0
Mean		40.8382
Median		40.0000
Mode		38.00 ^a
Std. Deviation		3.26725
Variance		10.675
Minimum		35.00
Maximum		48.00
Sum		2777.00

a. Multiple modes exist.
The smallest value
is shown

Tabel Hasil Angket Patroli Laut

NO	INTERVAL	FREKUENSI	
		ABSOLUT	RELATIF
1	53 – 55	6	8,82%
2	56 – 58	14	20,59%
3	59 – 61	14	20,59%
4	62 – 64	7	10,29%
5	65 – 67	7	10,29%
6	68 – 70	11	16,18%
7	71 – 73	7	10,29%
8	74 – 76	2	2,94%
JUMLAH		68	100%





Distribusi Frekuensi Variabel Patroli Laut

NO	INTERVAL	FREKUENSI	xf	$(x-\bar{x})$	$(x-\bar{x})^2$	Keterangan
1	53 – 55	6	324	-8,91	79,42	
2	56 – 58	14	798	-5,91	34,95	Modus = 56
3	59 – 61	14	840	-2,91	8,48	Median = 61,5
4	62 – 64	7	441	0,09	0,01	Mean = 62,78
5	65 – 67	7	462	3,09	9,54	Varians = 36,68
6	68 – 70	11	759	6,09	37,07	Standar Deviasi = 6,06
7	71 – 73	7	504	9,09	82,60	
8	74 – 76	2	150	12,09	146,13	
JUMLAH		68	4278			

Frequencies

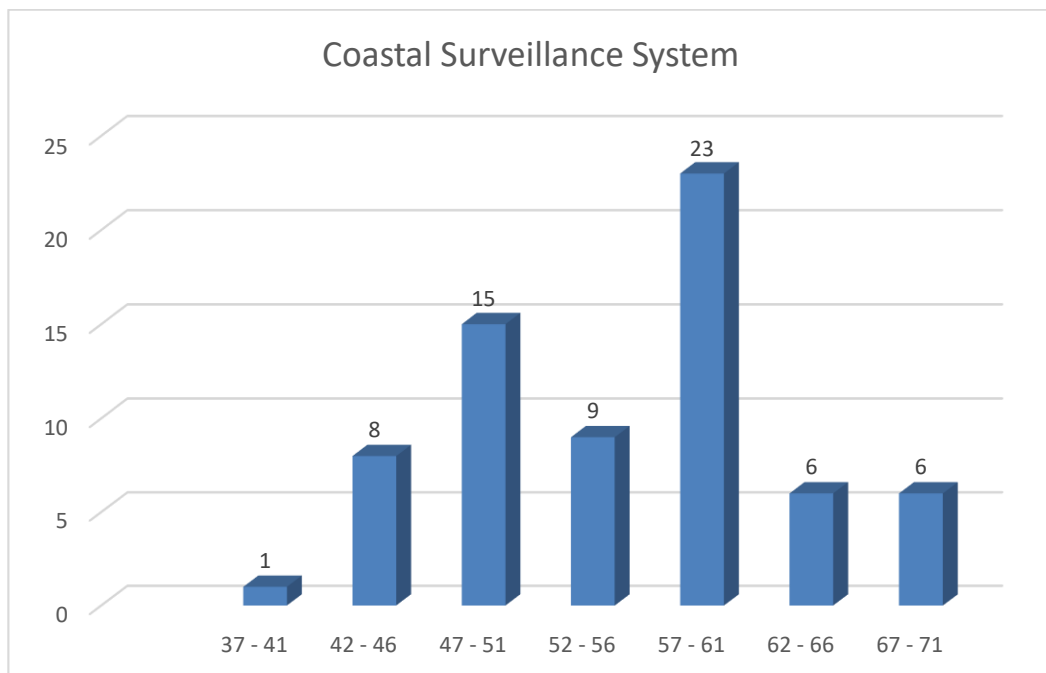
Statistics

Patroli Laut

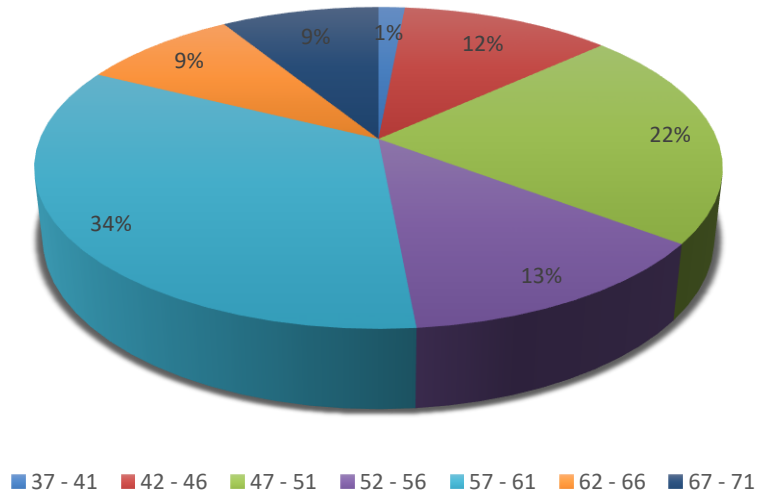
N	Valid	68
	Missing	0
Mean		62.7794
Median		61.5000
Mode		56.00
Std. Deviation		6.05656
Variance		36.682
Minimum		53.00
Maximum		75.00
Sum		4269.00

Tabel Hasil Angket *Coastal Surveillance System*

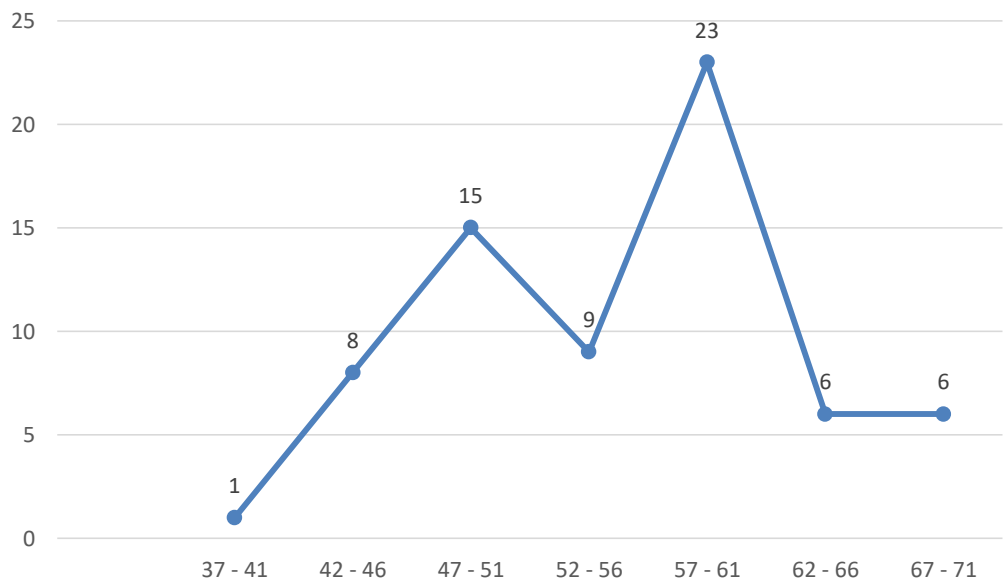
NO	INTERVAL	FREKUENSI	
		ABSOLUT	RELATIF
1	37 – 41	1	1,47%
2	42 – 46	8	11,76%
3	47 – 51	15	22,06%
4	52 – 56	9	13,24%
5	57 – 61	23	33,82%
6	62 – 66	6	8,82%
7	67 – 71	6	8,82%
JUMLAH		68	100%



Coastal Surveillance System



Coastal Surveillance System



Distribusi Frekuensi *Coastal Surveillance System*

NO	INTERVAL	FREKUENSI	xf	$(x-\bar{x})$	$(x-\bar{x})^2$	Keterangan
1	37 – 41	1	39	-16,40	268,86	
2	42 – 46	8	352	-11,40	129,89	Modus = 60,00
3	47 – 51	15	735	-6,40	40,92	Median = 57,0
4	52 – 56	9	486	-1,40	1,95	Mean = 55,66
5	57 – 61	23	1357	3,60	12,98	Varians = 53,30
6	62 – 66	6	384	8,60	74,01	Standar Deviasi = 7,30
7	67 – 71	6	414	13,60	185,04	
JUMLAH		68	3767			

Frequencies

Statistics

Coastal Surveillance System

N	Valid	68
	Missing	0
Mean		55.6618
Median		57.0000
Mode		60.00
Std. Deviation		7.30081
Variance		53.302
Minimum		37.00
Maximum		70.00
Sum		3785.00

Persepsi Responden terhadap Variabel Patroli Laut Bea Cukai

Frequency Table

X11

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	2	2.9	2.9	2.9
	4.00	33	48.5	48.5	51.5
	5.00	33	48.5	48.5	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X12

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	5	7.4	7.4	7.4
	2.00	11	16.2	16.2	23.5
	3.00	13	19.1	19.1	42.6
	4.00	33	48.5	48.5	91.2
	5.00	6	8.8	8.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X13

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	3	4.4	4.4	4.4
	4.00	40	58.8	58.8	63.2
	5.00	25	36.8	36.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X14

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	8	11.8	11.8	11.8
	2.00	17	25.0	25.0	36.8
	3.00	19	27.9	27.9	64.7
	4.00	19	27.9	27.9	92.6
	5.00	5	7.4	7.4	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X15

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	2	2.9	2.9	2.9
	4.00	42	61.8	61.8	64.7
	5.00	24	35.3	35.3	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X16

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	1	1.5	1.5	1.5
	4.00	42	61.8	61.8	63.2
	5.00	25	36.8	36.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X17

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	37	54.4	54.4	54.4
	5.00	31	45.6	45.6	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X18

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	5	7.4	7.4	7.4
	4.00	37	54.4	54.4	61.8
	5.00	26	38.2	38.2	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X19

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	1	1.5	1.5	1.5
	4.00	41	60.3	60.3	61.8
	5.00	26	38.2	38.2	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X110

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	1	1.5	1.5	1.5
	3.00	4	5.9	5.9	7.4
	4.00	43	63.2	63.2	70.6
	5.00	20	29.4	29.4	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X111

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	1	1.5	1.5	1.5
	4.00	45	66.2	66.2	67.6
	5.00	22	32.4	32.4	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X112

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	1	1.5	1.5	1.5
	4.00	38	55.9	55.9	57.4
	5.00	29	42.6	42.6	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X113

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	5	7.4	7.4	7.4
	4.00	42	61.8	61.8	69.1
	5.00	21	30.9	30.9	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X114

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	1	1.5	1.5	1.5
	3.00	4	5.9	5.9	7.4
	4.00	43	63.2	63.2	70.6
	5.00	20	29.4	29.4	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X115

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	2	2.9	2.9	2.9
	4.00	28	41.2	41.2	44.1
	5.00	38	55.9	55.9	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Persepsi Responden terhadap Variabel *Coastal Surveillance System*

Frequency Table

X21

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	9	13.2	13.2	13.2
	4.00	42	61.8	61.8	75.0
	5.00	17	25.0	25.0	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X22

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	2	2.9	2.9	2.9
	2.00	15	22.1	22.1	25.0
	3.00	8	11.8	11.8	36.8
	4.00	37	54.4	54.4	91.2
	5.00	6	8.8	8.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X23

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	4	5.9	5.9	5.9
	2.00	11	16.2	16.2	22.1
	3.00	14	20.6	20.6	42.6
	4.00	35	51.5	51.5	94.1
	5.00	4	5.9	5.9	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X24

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	2	2.9	2.9	2.9
	2.00	9	13.2	13.2	16.2
	3.00	26	38.2	38.2	54.4
	4.00	25	36.8	36.8	91.2
	5.00	6	8.8	8.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X25

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	1.5	1.5	1.5
	3.00	16	23.5	23.5	25.0
	4.00	38	55.9	55.9	80.9
	5.00	13	19.1	19.1	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X26

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	4	5.9	5.9	5.9
	2.00	6	8.8	8.8	14.7
	3.00	19	27.9	27.9	42.6
	4.00	30	44.1	44.1	86.8
	5.00	9	13.2	13.2	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X27

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	1.5	1.5	1.5
	2.00	3	4.4	4.4	5.9
	3.00	16	23.5	23.5	29.4
	4.00	40	58.8	58.8	88.2
	5.00	8	11.8	11.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X28

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	2	2.9	2.9	2.9
	3.00	11	16.2	16.2	19.1
	4.00	47	69.1	69.1	88.2
	5.00	8	11.8	11.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X29

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	11	16.2	16.2	16.2
	4.00	42	61.8	61.8	77.9
	5.00	15	22.1	22.1	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X210

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	1.5	1.5	1.5
	2.00	14	20.6	20.6	22.1
	3.00	10	14.7	14.7	36.8
	4.00	34	50.0	50.0	86.8
	5.00	9	13.2	13.2	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X211

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	1.5	1.5	1.5
	2.00	9	13.2	13.2	14.7
	3.00	12	17.6	17.6	32.4
	4.00	37	54.4	54.4	86.8
	5.00	9	13.2	13.2	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X212

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	2	2.9	2.9	2.9
	2.00	5	7.4	7.4	10.3
	3.00	19	27.9	27.9	38.2
	4.00	34	50.0	50.0	88.2
	5.00	8	11.8	11.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X213

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	1.5	1.5	1.5
	2.00	3	4.4	4.4	5.9
	3.00	21	30.9	30.9	36.8
	4.00	32	47.1	47.1	83.8
	5.00	11	16.2	16.2	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X214

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	1.5	1.5	1.5
	2.00	1	1.5	1.5	2.9
	3.00	20	29.4	29.4	32.4
	4.00	43	63.2	63.2	95.6
	5.00	3	4.4	4.4	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

X215

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	8	11.8	11.8	11.8
	4.00	45	66.2	66.2	77.9
	5.00	15	22.1	22.1	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Persepsi Responden terhadap Variabel Penyelundupan

Frequency Table

Y1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	8	1.5	1.5	1.5
	4.00	45	67.6	67.6	69.1
	5.00	15	30.9	30.9	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Y2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	1	1.5	1.5	1.5
	3.00	6	8.8	8.8	10.3
	4.00	37	54.4	54.4	64.7
	5.00	24	35.3	35.3	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Y3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	6	8.8	8.8	8.8
	4.00	31	45.6	45.6	54.4
	5.00	31	45.6	45.6	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Y4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	20	29.4	29.4	29.4
	4.00	35	51.5	51.5	80.9
	5.00	13	19.1	19.1	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Y5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	1	1.5	1.5	1.5
	3.00	9	13.2	13.2	14.7
	4.00	44	64.7	64.7	79.4
	5.00	14	20.6	20.6	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Y6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	9	13.2	13.2	13.2
	4.00	35	51.5	51.5	64.7
	5.00	24	35.3	35.3	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Y7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3.00	21	30.9	30.9	30.9
	4.00	38	55.9	55.9	86.8
	5.00	9	13.2	13.2	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Y8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	7	10.3	10.3	10.3
	3.00	35	51.5	51.5	61.8
	4.00	24	35.3	35.3	97.1
	5.00	2	2.9	2.9	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Y9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	36	52.9	52.9	52.9
	5.00	32	47.1	47.1	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Y10

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	1	1.5	1.5	1.5
	3.00	9	13.2	13.2	14.7
	4.00	35	51.5	51.5	66.2
	5.00	23	33.8	33.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Lampiran 6

PERHITUNGAN UJI ASUMSI KLASIK

.UJI NORMALITAS

Regression Patroli Laut

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Patroli Laut ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Penyelundupan

b. All requested variables entered.

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	38.3251	43.9787	40.8382	1.55641	68
Residual	-5.97866	8.90393	.00000	2.87272	68
Std. Predicted Value	-1.615	2.018	.000	1.000	68
Std. Residual	-2.066	3.076	.000	.993	68

a. Dependent Variable: Penyelundupan

NPar Tests

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		68
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.87272256
Most Extreme Differences	Absolute	.072
	Positive	.067
	Negative	-.072
Test Statistic		.072
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

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

Regression *Coastal Surveillance System*

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Coastal Surveillance System ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Penyelundupan

b. All requested variables entered.

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	38.1717	42.8870	40.8382	1.04319	68
Residual	-6.45811	7.97075	.00000	3.09624	68
Std. Predicted Value	-2.556	1.964	.000	1.000	68
Std. Residual	-2.070	2.555	.000	.993	68

a. Dependent Variable: Penyelundupan

NPar Tests

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		68
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	3.09623874
Most Extreme Differences	Absolute	.092
	Positive	.092
	Negative	-.067
Test Statistic		.092
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

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

UJI LINEARITAS

```
MEANS TABLES=VAR00004 BY VAR00001
/CELLS=MEAN COUNT STDDEV
/STATISTICS LINEARITY.
```

Patroli Laut

Case Processing Summary

	Included		Cases Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Penyelundupan * Patroli Laut	68	100.0%	0	0.0%	68	100.0%

Report

Penyelundupan

Patroli Laut	Mean	N	Std. Deviation
53.00	39.0000	1	.
54.00	39.0000	2	.00000
55.00	38.6667	3	3.51188
56.00	39.4444	9	3.39526
57.00	39.0000	1	.
58.00	40.2500	4	2.06155
59.00	38.6000	5	2.50998
60.00	38.6667	6	3.20416
61.00	40.0000	3	1.73205
62.00	39.6667	3	3.05505
63.00	39.5000	2	.70711
64.00	43.5000	2	2.12132
65.00	44.0000	3	4.00000
67.00	42.0000	4	3.26599
68.00	44.6000	5	1.67332
69.00	42.0000	4	2.94392
70.00	41.0000	2	.00000
71.00	46.0000	2	2.82843
72.00	41.6667	3	4.72582
73.00	44.0000	2	1.41421
74.00	43.0000	1	.
75.00	38.0000	1	.
Total	40.8382	68	3.26725

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Penyelundupan * Patroli Laut	Between Groups	(Combined)	323.515	21	15.405	1.809	.047
		Linearity	162.301	1	162.301	19.060	.000
		Deviation from Linearity	161.214	20	8.061	.947	.537
	Within Groups		391.706	46	8.515		
	Total		715.221	67			

```

MEANS TABLES=VAR00004 BY VAR00002
  /CELLS=MEAN COUNT STDDEV
  /STATISTICS LINEARITY.

```

Coastal Surveillance System

Case Processing Summary

	Included		Cases Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Penyelundupan * Coastal Surveillance System	68	100.0%	0	0.0%	68	100.0%

Report

Penyelundupan

Coastal Surveillance System	Mean	N	Std. Deviation
37.00	39.0000	1	.
43.00	38.3333	3	3.51188
44.00	43.5000	2	.70711
46.00	39.3333	3	1.52753
49.00	38.3333	6	2.25093
50.00	42.6667	3	4.61880
51.00	38.3333	6	.51640
52.00	40.0000	1	.
53.00	46.0000	1	.
55.00	43.0000	3	4.58258
56.00	39.2500	4	3.50000
57.00	37.7500	4	.95743
58.00	41.8000	5	3.96232
59.00	43.3333	3	1.52753
60.00	41.3000	10	3.36815
61.00	41.0000	1	.
62.00	44.0000	2	4.24264
63.00	44.0000	1	.
64.00	42.0000	1	.
66.00	41.0000	2	2.82843
67.00	43.0000	2	.00000
68.00	44.0000	2	5.65685
70.00	42.0000	2	.00000
Total	40.8382	68	3.26725

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Penyelundupan * Coastal Surveillance System	Between Groups	(Combined)	306.987	22	13.954	1.538	.110
		Linearity	72.912	1	72.912	8.037	.007
		Deviation from Linearity	234.075	21	11.146	1.229	.275
	Within Groups		408.233	45	9.072		
	Total		715.221	67			

UJI HETEROSKEDASTISITAS

```
NONPAR CORR
/VARIABLES=VAR00001 VAR00002 RES_1
/PRINT=SPEARMAN TWOTAIL NOSIG
/MISSING=PAIRWISE.
```

Nonparametric Correlations

Correlations

		Patroli Laut	Coastal Surveillance System	Unstandardized Residual
Spearman's rho	Patroli Laut	Correlation Coefficient	1.000	.357**
		Sig. (2-tailed)	.	.003
		N	68	68
	Coastal Surveillance System	Correlation Coefficient	.357**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.003	.
		N	68	68
	Unstandardized Residual	Correlation Coefficient	.040	.065
		Sig. (2-tailed)	.746	.601
		N	68	68

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

UJI MULTIKOLINEARITAS

```

REGRESSION
  /MISSING LISTWISE
  /STATISTICS COEFF OUTS BCOV R ANOVA COLLIN TOL
  /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)
  /NOORIGIN
  /DEPENDENT VAR00004
  /METHOD=ENTER VAR00001 VAR00002
  /SAVE RESID.
  
```

Regression

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Coastal Surveillance System, Patroli Laut ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Penyelundupan

b. All requested variables entered.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	22.657	3.923		5.775	.000		
	Patroli Laut	.224	.062	.415	3.591	.001	.863	1.159
	Coastal Surveillance System	.074	.052	.166	1.433	.157	.863	1.159

a. Dependent Variable: Penyelundupan

Lampiran 7

PERHITUNGAN UJI HIPOTESIS

UJI HIPOTESIS PERTAMA

Product Moment Pearson

```
CORRELATIONS
/VARIABLES=VAR00001 VAR00004
/PRINT=TWOTAIL NOSIG
/MISSING=PAIRWISE.
```

Correlations

		Patroli Laut	Penyelundupan
Patroli Laut	Pearson Correlation	1	.476**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	68	68
Penyelundupan	Pearson Correlation	.476**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	68	68

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

Uji T

Regression

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Patroli Laut ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Penyelundupan

b. All requested variables entered.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	24.705	3.682		6.710	.000
	Patroli Laut	.257	.058	.476	4.402	.000

a. Dependent Variable: Penyelundupan

Koefisien Determinasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.476 ^a	.227	.215	2.89440

a. Predictors: (Constant), Patroli Laut

b. Dependent Variable: Penyelundupan

Korelasi Parsial

PARTIAL CORR

/VARIABLES=VAR00001 VAR00004 BY VAR00002

/SIGNIFICANCE=TWOTAIL

/MISSING=LISTWISE.

Partial Corr

Correlations

Control Variables		Patroli Laut		Penyelundupan
Coastal Surveillance System	Patroli Laut	Correlation	1.000	.407
		Significance (2-tailed)	.	.001
		df	0	65
	Penyelundupan	Correlation	.407	1.000
		Significance (2-tailed)	.001	.
		df	65	0

Analisis Regresi Linear Sederhana

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	24.705	3.682	6.710	.000
	Patroli Laut	.257	.058	.476	.000

a. Dependent Variable: Penyelundupan

UJI HIPOTESIS KEDUA

Product Moment Pearson

```
CORRELATIONS
/VARIABLES=VAR00001 VAR00004
/PRINT=TWOTAIL NOSIG
/MISSING=PAIRWISE.
```

Correlations

		Coastal Surveillance System	Penyelundupan
Coastal Surveillance System	Pearson Correlation	1	.319**
	Sig. (2-tailed)		.008
	N	68	68
Penyelundupan	Pearson Correlation	.319**	1
	Sig. (2-tailed)	.008	
	N	68	68

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

Uji T

Regression

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Coastal Surveillance System ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Penyelundupan

b. All requested variables entered.

Coefficients^a

		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
Model		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	32.885	2.930		11.223	.000
	Coastal Surveillance System	.143	.052	.319	2.737	.008

a. Dependent Variable: Penyelundupan

Koefisien Determinasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.319 ^a	.102	.088	3.11961

a. Predictors: (Constant), Coastal Surveillance System

b. Dependent Variable: Penyelundupan

Korelasi Parsial

PARTIAL CORR

/VARIABLES=VAR00001 VAR00004 BY VAR00002

/SIGNIFICANCE=TWOTAIL

/MISSING=LISTWISE.

Partial Corr

Correlations

Control Variables			Coastal Surveillance System	Penyelundupan
Patroli Laut	Coastal Surveillance System	Correlation	1.000	.175
		Significance (2-tailed)	.	.157
		df	0	65
	Penyelundupan	Correlation	.175	1.000
		Significance (2-tailed)	.157	.
		df	65	0

Analisis Regresi Linear Sederhana

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	32.885	2.930		11.223	.000
	Coastal Surveillance System	.143	.052	.319	2.737	.008

a. Dependent Variable: Penyelundupan

UJI HIPOTESIS KETIGA

Korelasi Ganda

Correlations

		Patroli Laut	Penyelundupan
Patroli Laut	Pearson Correlation	1	.476**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	68	68
Penyelundupan	Pearson Correlation	.476**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	68	68

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

Correlations

		Coastal Surveillance System	Penyelundupan
Coastal Surveillance System	Pearson Correlation	1	.319**
	Sig. (2-tailed)		.008
	N	68	68
Penyelundupan	Pearson Correlation	.319**	1
	Sig. (2-tailed)	.008	
	N	68	68

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

Correlations

		Patroli Laut	Coastal Surveillance System
Patroli Laut	Pearson Correlation	1	.370**
	Sig. (2-tailed)		.002
	N	68	68
Coastal Surveillance System	Pearson Correlation	.370**	1
	Sig. (2-tailed)	.002	
	N	68	68

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

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.501 ^a	.251	.228	2.87159

a. Predictors: (Constant), Coastal Surveillance System, Patroli Laut

b. Dependent Variable: Penyelundupan

Uji F

Regression

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Coastal Surveillance System, Patroli Laut ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Penyelundupan

b. All requested variables entered.

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	179.228	2	89.614	10.868	.000 ^b
	Residual	535.993	65	8.246		
	Total	715.221	67			

a. Dependent Variable: Penyelundupan

b. Predictors: (Constant), Coastal Surveillance System, Patroli Laut

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	Change Statistics			Sig. F Change
						F Change	df1	df2	
1	.501 ^a	.251	.228	2.87159	.251	10.868	2	65	.000

a. Predictors: (Constant), Coastal Surveillance System, Patroli Laut

Koefisien Determinasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.501 ^a	.251	.228	2.87159

a. Predictors: (Constant), Coastal Surveillance System, Patroli Laut

b. Dependent Variable: Penyelundupan

Analisis Regresi Berganda

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	22.657	3.923		5.775	.000
	Patroli Laut	.224	.062	.415	3.591	.001
	Coastal Surveillance System	.074	.052	.166	1.433	.157

a. Dependent Variable: Penyelundupan

Lampiran 8

PEDOMAN WAWANCARA

Daftar Pertanyaan Wawancara Penelitian

Nama Instansi	: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
Nama Subjek	: Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Batam
Nama Sampel	: Kepala Kantor
Sasaran	: Patroli Laut, Coastal Surveillance System, dan Penyelundupan Barang Impor
Konsep Pertanyaan Wawancara:	
1. Tugas pokok dan Fungsi Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Batam	
2. Wilayah tugas Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Batam	
3. Struktur organisasi pada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Batam	
4. Berapa jumlah pegawai dilingkungan Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Batam	
5. Patroli laut di bawah kewenangan bidang apa ?	
6. Coastal Surveillance System di bawah kewenangan bidang apa ?	
7. Berapa jumlah Coastal Surveillance System yang tersedia ?	
8. Berapa jauh radius jangkauan Coastal Surveillance System ?	
9. Berapa jumlah pegawai yang mengoperasikan Coastal Surveillance System ?	
10. Apakah jumlah Coastal Surveillance System yang tersedia sudah ideal untuk mengawasi wilayah tugas Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Batam ?	
11. Apakah Coastal Surveillance System terintegrasi dengan Patroli Laut ?	
12. Kendala-kendala apa saja yang muncul dalam penggunaan Coastal Surveillance System ?	

13. Bagaimana kuantitas pelanggaran tindak pidana penyelundupan yang melalui laut ?
14. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi masih adanya tindak penyelundupan ?
15. Apakah Coastal Surveillance System memberikan kontribusi yang signifikan dalam rangka mencegah dan menanggulangi tindak penyelundupan barang impor ?
16. Langkah-langkah apa saja yang sudah dilakukan Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Batam dalam rangka mencegah dan menanggulangi Penyelundupan Barang Impor ?

Nama Instansi	: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
Nama Subjek	: Pangkalan Sarana Operasi DJBC
Nama Sampel	: Kepala Pangkalan Batam
Sasaran	: Patroli Laut Bea Cukai dan Penyelundupan

Konsep Pertanyaan Wawancara:

1. Tugas pokok dan Fungsi Pangkalan Sarana Operasi DJBC Batam
2. Wilayah tugas Pangkalan Sarana Operasi DJBC Batam
3. Struktur organisasi pada Pangkalan Sarana Operasi DJBC Batam
4. Bagaimana tugas dan fungsi dalam pelaksanaan operasional patroli laut ?
5. Berapa jumlah kapal patroli yang tersedia ?
6. Berapa jumlah pegawai yang tugaskan untuk patroli ?
7. Berapa periode patroli laut yang dilakukan di Pangkalan Sarana Operasi DJBC Batam ?
8. Apakah Pangkalan Sarana Operasi DJBC Batam melakukan patroli laut bersama dengan instansi pemerintah lainnya ?
 - a. Jika Ya, seberapa sering Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Batam melakukan patroli laut bersama tersebut ?
 - b. Jika Tidak, apakah ada keinginan untuk melakukan patroli laut bersama tersebut ?
9. Apakah jumlah kapal patroli yang tersedia sudah ideal untuk mengawasi wilayah tugas Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Batam ?
10. Apakah jumlah pegawai yang tersedia sudah cukup untuk melaksanakan patroli laut ?
11. Kendala-kendala apa saja yang muncul dalam pelaksanaan patroli laut ?
12. Langkah-langkah apa saja yang sudah dilakukan pihak Kantor Pelayanan Utama Bea Cukai Batam dalam mengatasi kendala tersebut

Nama Instansi	: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai
Nama Subjek	: Direktorat Penindakan dan Penyidikan
Nama Sampel	: Kasubdit Patroli Laut / Sarana Operasi
Sasaran	: Patroli Laut dan Penyelundupan
Konsep Pertanyaan Wawancara: 1. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi masih adanya penyelundupan yang masuk atau keluar negeri ? 2. Bagaimana kuantitas pelanggaran tindak pidana penyelundupan yang melalui laut ? 3. Apakah Patroli laut memberikan kontribusi yang signifikan dalam rangka mencegah dan menanggulangi tindak penyelundupan barang impor ? 4. Berapa jumlah Kapal Patroli saat ini ? 5. Apakah armada patroli laut saat ini dirasa cukup untuk melakukan pengawasan di Laut ? 6. Jumlah Kapal Patroli ideal yang dibutuhkan dalam melakukan pengawasan di perairan Indonesia? 7. Apa saja kendala yang sering dihadapi patroli laut bea cukai ? 8. Apakah bea cukai melakukan kerjasama patroli laut dengan instansi pemerintah lainnya. Bagaimana bentuk kerjasama tersebut?	

RIWAYAT HIDUP PENELITI



Winarto, Lahir di Jakarta pada Tanggal 28 Januari 1978 Anak ke-3 dari pasangan Bapak Saridjan dan Ibu Damilah. Menyelesaikan pendidikan SDN Dukuh 04 Jakarta lulus tahun 1989, SMPN 24 Jakarta lulus tahun 1992, SMAN 48 Jakarta lulus tahun 1995, Program Diploma III Sekolah Tinggi Akuntansi Negara lulus tahun 1998, Sarjana (S-1) STIE Swadaya lulus tahun 2003, dan pada tahun 2017 melanjutkan program Magister (S-2) di Universitas Pertahanan.

Peneliti saat ini menjabat sebagai Kepala Subseksi Hanggar di Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya A Jakarta, mengawasi pekerjaan di Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Jakarta tahun 1999.

Menikah dengan Marwiyah pada tahun 2003 di Jakarta dan dikarunia 3 orang anak :

Rizky Fathri Rianto

Rizka Wangi Amaranita

Ridho Ali Murtadha

Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilita = 0,10

df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	39.86	49.50	53.59	55.83	57.24	58.20	58.91	59.44	59.86	60.19	60.47	60.71	60.90	61.07	61.22
2	8.53	9.00	9.16	9.24	9.29	9.33	9.35	9.37	9.38	9.39	9.40	9.41	9.41	9.42	9.42
3	5.54	5.46	5.39	5.34	5.31	5.28	5.27	5.25	5.24	5.23	5.22	5.22	5.21	5.20	5.20
4	4.54	4.32	4.19	4.11	4.05	4.01	3.98	3.95	3.94	3.92	3.91	3.90	3.89	3.88	3.87
5	4.06	3.78	3.62	3.52	3.45	3.40	3.37	3.34	3.32	3.30	3.28	3.27	3.26	3.25	3.24
6	3.78	3.46	3.29	3.18	3.11	3.05	3.01	2.98	2.96	2.94	2.92	2.90	2.89	2.88	2.87
7	3.59	3.26	3.07	2.96	2.88	2.83	2.78	2.75	2.72	2.70	2.68	2.67	2.65	2.64	2.63
8	3.46	3.11	2.92	2.81	2.73	2.67	2.62	2.59	2.56	2.54	2.52	2.50	2.49	2.48	2.46
9	3.36	3.01	2.81	2.69	2.61	2.55	2.51	2.47	2.44	2.42	2.40	2.38	2.36	2.35	2.34
10	3.29	2.92	2.73	2.61	2.52	2.46	2.41	2.38	2.35	2.32	2.30	2.28	2.27	2.26	2.24
11	3.23	2.86	2.66	2.54	2.45	2.39	2.34	2.30	2.27	2.25	2.23	2.21	2.19	2.18	2.17
12	3.18	2.81	2.61	2.48	2.39	2.33	2.28	2.24	2.21	2.19	2.17	2.15	2.13	2.12	2.10
13	3.14	2.76	2.56	2.43	2.35	2.28	2.23	2.20	2.16	2.14	2.12	2.10	2.08	2.07	2.05
14	3.10	2.73	2.52	2.39	2.31	2.24	2.19	2.15	2.12	2.10	2.07	2.05	2.04	2.02	2.01
15	3.07	2.70	2.49	2.36	2.27	2.21	2.16	2.12	2.09	2.06	2.04	2.02	2.00	1.99	1.97
16	3.05	2.67	2.46	2.33	2.24	2.18	2.13	2.09	2.06	2.03	2.01	1.99	1.97	1.95	1.94
17	3.03	2.64	2.44	2.31	2.22	2.15	2.10	2.06	2.03	2.00	1.98	1.96	1.94	1.93	1.91
18	3.01	2.62	2.42	2.29	2.20	2.13	2.08	2.04	2.00	1.98	1.95	1.93	1.92	1.90	1.89
19	2.99	2.61	2.40	2.27	2.18	2.11	2.06	2.02	1.98	1.96	1.93	1.91	1.89	1.88	1.86
20	2.97	2.59	2.38	2.25	2.16	2.09	2.04	2.00	1.96	1.94	1.91	1.89	1.87	1.86	1.84
21	2.96	2.57	2.36	2.23	2.14	2.08	2.02	1.98	1.95	1.92	1.90	1.87	1.86	1.84	1.83
22	2.95	2.56	2.35	2.22	2.13	2.06	2.01	1.97	1.93	1.90	1.88	1.86	1.84	1.83	1.81
23	2.94	2.55	2.34	2.21	2.11	2.05	1.99	1.95	1.92	1.89	1.87	1.84	1.83	1.81	1.80
24	2.93	2.54	2.33	2.19	2.10	2.04	1.98	1.94	1.91	1.88	1.85	1.83	1.81	1.80	1.78
25	2.92	2.53	2.32	2.18	2.09	2.02	1.97	1.93	1.89	1.87	1.84	1.82	1.80	1.79	1.77
26	2.91	2.52	2.31	2.17	2.08	2.01	1.96	1.92	1.88	1.86	1.83	1.81	1.79	1.77	1.76
27	2.90	2.51	2.30	2.17	2.07	2.00	1.95	1.91	1.87	1.85	1.82	1.80	1.78	1.76	1.75
28	2.89	2.50	2.29	2.16	2.06	2.00	1.94	1.90	1.87	1.84	1.81	1.79	1.77	1.75	1.74
29	2.89	2.50	2.28	2.15	2.06	1.99	1.93	1.89	1.86	1.83	1.80	1.78	1.76	1.75	1.73
30	2.88	2.49	2.28	2.14	2.05	1.98	1.93	1.88	1.85	1.82	1.79	1.77	1.75	1.74	1.72
31	2.87	2.48	2.27	2.14	2.04	1.97	1.92	1.88	1.84	1.81	1.79	1.77	1.75	1.73	1.71
32	2.87	2.48	2.26	2.13	2.04	1.97	1.91	1.87	1.83	1.81	1.78	1.76	1.74	1.72	1.71
33	2.86	2.47	2.26	2.12	2.03	1.96	1.91	1.86	1.83	1.80	1.77	1.75	1.73	1.72	1.70
34	2.86	2.47	2.25	2.12	2.02	1.96	1.90	1.86	1.82	1.79	1.77	1.75	1.73	1.71	1.69
35	2.85	2.46	2.25	2.11	2.02	1.95	1.90	1.85	1.82	1.79	1.76	1.74	1.72	1.70	1.69
36	2.85	2.46	2.24	2.11	2.01	1.94	1.89	1.85	1.81	1.78	1.76	1.73	1.71	1.70	1.68
37	2.85	2.45	2.24	2.10	2.01	1.94	1.89	1.84	1.81	1.78	1.75	1.73	1.71	1.69	1.68
38	2.84	2.45	2.23	2.10	2.01	1.94	1.88	1.84	1.80	1.77	1.75	1.72	1.70	1.69	1.67
39	2.84	2.44	2.23	2.09	2.00	1.93	1.88	1.83	1.80	1.77	1.74	1.72	1.70	1.68	1.67
40	2.84	2.44	2.23	2.09	2.00	1.93	1.87	1.83	1.79	1.76	1.74	1.71	1.70	1.68	1.66
41	2.83	2.44	2.22	2.09	1.99	1.92	1.87	1.82	1.79	1.76	1.73	1.71	1.69	1.67	1.66
42	2.83	2.43	2.22	2.08	1.99	1.92	1.86	1.82	1.78	1.75	1.73	1.71	1.69	1.67	1.65
43	2.83	2.43	2.22	2.08	1.99	1.92	1.86	1.82	1.78	1.75	1.72	1.70	1.68	1.67	1.65
44	2.82	2.43	2.21	2.08	1.98	1.91	1.86	1.81	1.78	1.75	1.72	1.70	1.68	1.66	1.65
45	2.82	2.42	2.21	2.07	1.98	1.91	1.85	1.81	1.77	1.74	1.72	1.70	1.68	1.66	1.64

Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilita = 0,10

df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
46	2.82	2.42	2.21	2.07	1.98	1.91	1.85	1.81	1.77	1.74	1.71	1.69	1.67	1.65	1.64
47	2.82	2.42	2.20	2.07	1.97	1.90	1.85	1.80	1.77	1.74	1.71	1.69	1.67	1.65	1.64
48	2.81	2.42	2.20	2.07	1.97	1.90	1.85	1.80	1.77	1.73	1.71	1.69	1.67	1.65	1.63
49	2.81	2.41	2.20	2.06	1.97	1.90	1.84	1.80	1.76	1.73	1.71	1.68	1.66	1.65	1.63
50	2.81	2.41	2.20	2.06	1.97	1.90	1.84	1.80	1.76	1.73	1.70	1.68	1.66	1.64	1.63
51	2.81	2.41	2.19	2.06	1.96	1.89	1.84	1.79	1.76	1.73	1.70	1.68	1.66	1.64	1.62
52	2.80	2.41	2.19	2.06	1.96	1.89	1.84	1.79	1.75	1.72	1.70	1.67	1.65	1.64	1.62
53	2.80	2.41	2.19	2.05	1.96	1.89	1.83	1.79	1.75	1.72	1.70	1.67	1.65	1.63	1.62
54	2.80	2.40	2.19	2.05	1.96	1.89	1.83	1.79	1.75	1.72	1.69	1.67	1.65	1.63	1.62
55	2.80	2.40	2.19	2.05	1.95	1.88	1.83	1.78	1.75	1.72	1.69	1.67	1.65	1.63	1.61
56	2.80	2.40	2.18	2.05	1.95	1.88	1.83	1.78	1.75	1.71	1.69	1.67	1.65	1.63	1.61
57	2.80	2.40	2.18	2.05	1.95	1.88	1.82	1.78	1.74	1.71	1.69	1.66	1.64	1.63	1.61
58	2.79	2.40	2.18	2.04	1.95	1.88	1.82	1.78	1.74	1.71	1.68	1.66	1.64	1.62	1.61
59	2.79	2.39	2.18	2.04	1.95	1.88	1.82	1.78	1.74	1.71	1.68	1.66	1.64	1.62	1.61
60	2.79	2.39	2.18	2.04	1.95	1.87	1.82	1.77	1.74	1.71	1.68	1.66	1.64	1.62	1.60
61	2.79	2.39	2.18	2.04	1.94	1.87	1.82	1.77	1.74	1.71	1.68	1.66	1.64	1.62	1.60
62	2.79	2.39	2.17	2.04	1.94	1.87	1.82	1.77	1.73	1.70	1.68	1.65	1.63	1.62	1.60
63	2.79	2.39	2.17	2.04	1.94	1.87	1.81	1.77	1.73	1.70	1.68	1.65	1.63	1.61	1.60
64	2.79	2.39	2.17	2.03	1.94	1.87	1.81	1.77	1.73	1.70	1.67	1.65	1.63	1.61	1.60
65	2.78	2.39	2.17	2.03	1.94	1.87	1.81	1.77	1.73	1.70	1.67	1.65	1.63	1.61	1.59
66	2.78	2.38	2.17	2.03	1.94	1.87	1.81	1.77	1.73	1.70	1.67	1.65	1.63	1.61	1.59
67	2.78	2.38	2.17	2.03	1.94	1.86	1.81	1.76	1.73	1.70	1.67	1.65	1.63	1.61	1.59
68	2.78	2.38	2.17	2.03	1.93	1.86	1.81	1.76	1.73	1.69	1.67	1.64	1.62	1.61	1.59
69	2.78	2.38	2.16	2.03	1.93	1.86	1.81	1.76	1.72	1.69	1.67	1.64	1.62	1.60	1.59
70	2.78	2.38	2.16	2.03	1.93	1.86	1.80	1.76	1.72	1.69	1.66	1.64	1.62	1.60	1.59
71	2.78	2.38	2.16	2.03	1.93	1.86	1.80	1.76	1.72	1.69	1.66	1.64	1.62	1.60	1.59
72	2.78	2.38	2.16	2.02	1.93	1.86	1.80	1.76	1.72	1.69	1.66	1.64	1.62	1.60	1.58
73	2.78	2.38	2.16	2.02	1.93	1.86	1.80	1.76	1.72	1.69	1.66	1.64	1.62	1.60	1.58
74	2.77	2.38	2.16	2.02	1.93	1.86	1.80	1.75	1.72	1.69	1.66	1.64	1.62	1.60	1.58
75	2.77	2.37	2.16	2.02	1.93	1.85	1.80	1.75	1.72	1.69	1.66	1.63	1.61	1.60	1.58
76	2.77	2.37	2.16	2.02	1.92	1.85	1.80	1.75	1.72	1.68	1.66	1.63	1.61	1.59	1.58
77	2.77	2.37	2.16	2.02	1.92	1.85	1.80	1.75	1.71	1.68	1.66	1.63	1.61	1.59	1.58
78	2.77	2.37	2.16	2.02	1.92	1.85	1.80	1.75	1.71	1.68	1.65	1.63	1.61	1.59	1.58
79	2.77	2.37	2.15	2.02	1.92	1.85	1.79	1.75	1.71	1.68	1.65	1.63	1.61	1.59	1.58
80	2.77	2.37	2.15	2.02	1.92	1.85	1.79	1.75	1.71	1.68	1.65	1.63	1.61	1.59	1.57
81	2.77	2.37	2.15	2.02	1.92	1.85	1.79	1.75	1.71	1.68	1.65	1.63	1.61	1.59	1.57
82	2.77	2.37	2.15	2.01	1.92	1.85	1.79	1.75	1.71	1.68	1.65	1.63	1.61	1.59	1.57
83	2.77	2.37	2.15	2.01	1.92	1.85	1.79	1.75	1.71	1.68	1.65	1.63	1.61	1.59	1.57
84	2.77	2.37	2.15	2.01	1.92	1.85	1.79	1.74	1.71	1.68	1.65	1.63	1.60	1.59	1.57
85	2.77	2.37	2.15	2.01	1.92	1.84	1.79	1.74	1.71	1.67	1.65	1.62	1.60	1.59	1.57
86	2.76	2.37	2.15	2.01	1.92	1.84	1.79	1.74	1.71	1.67	1.65	1.62	1.60	1.58	1.57
87	2.76	2.36	2.15	2.01	1.91	1.84	1.79	1.74	1.70	1.67	1.65	1.62	1.60	1.58	1.57
88	2.76	2.36	2.15	2.01	1.91	1.84	1.79	1.74	1.70	1.67	1.65	1.62	1.60	1.58	1.57
89	2.76	2.36	2.15	2.01	1.91	1.84	1.79	1.74	1.70	1.67	1.64	1.62	1.60	1.58	1.57
90	2.76	2.36	2.15	2.01	1.91	1.84	1.78	1.74	1.70	1.67	1.64	1.62	1.60	1.58	1.56

Tabel r untuk df = 1 - 50

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

Tabel r untuk df = 51 - 100

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
51	0.2284	0.2706	0.3188	0.3509	0.4393
52	0.2262	0.2681	0.3158	0.3477	0.4354
53	0.2241	0.2656	0.3129	0.3445	0.4317
54	0.2221	0.2632	0.3102	0.3415	0.4280
55	0.2201	0.2609	0.3074	0.3385	0.4244
56	0.2181	0.2586	0.3048	0.3357	0.4210
57	0.2162	0.2564	0.3022	0.3328	0.4176
58	0.2144	0.2542	0.2997	0.3301	0.4143
59	0.2126	0.2521	0.2972	0.3274	0.4110
60	0.2108	0.2500	0.2948	0.3248	0.4079
61	0.2091	0.2480	0.2925	0.3223	0.4048
62	0.2075	0.2461	0.2902	0.3198	0.4018
63	0.2058	0.2441	0.2880	0.3173	0.3988
64	0.2042	0.2423	0.2858	0.3150	0.3959
65	0.2027	0.2404	0.2837	0.3126	0.3931
66	0.2012	0.2387	0.2816	0.3104	0.3903
67	0.1997	0.2369	0.2796	0.3081	0.3876
68	0.1982	0.2352	0.2776	0.3060	0.3850
69	0.1968	0.2335	0.2756	0.3038	0.3823
70	0.1954	0.2319	0.2737	0.3017	0.3798
71	0.1940	0.2303	0.2718	0.2997	0.3773
72	0.1927	0.2287	0.2700	0.2977	0.3748
73	0.1914	0.2272	0.2682	0.2957	0.3724
74	0.1901	0.2257	0.2664	0.2938	0.3701
75	0.1888	0.2242	0.2647	0.2919	0.3678
76	0.1876	0.2227	0.2630	0.2900	0.3655
77	0.1864	0.2213	0.2613	0.2882	0.3633
78	0.1852	0.2199	0.2597	0.2864	0.3611
79	0.1841	0.2185	0.2581	0.2847	0.3589
80	0.1829	0.2172	0.2565	0.2830	0.3568

DISTRIBUSI NILAI t_{tabel}

d.f	$t_{0.10}$	$t_{0.05}$	$t_{0.025}$	$t_{0.01}$	$t_{0.005}$
1	3.078	6.314	12.71	31.82	63.66
2	1.886	2.920	4.303	6.965	9.925
3	1.638	2.353	3.182	4.541	5.841
4	1.533	2.132	2.776	3.747	4.604
5	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032
6	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707
7	1.415	1.895	2.365	2.998	3.499
8	1.397	1.860	2.306	2.896	3.355
9	1.383	1.833	2.262	2.821	3.250
10	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169
11	1.363	1.796	2.201	2.718	3.106
12	1.356	1.782	2.179	2.681	3.055
13	1.350	1.771	2.160	2.650	3.012
14	1.345	1.761	2.145	2.624	2.977
15	1.341	1.753	2.131	2.602	2.947
16	1.337	1.746	2.120	2.583	2.921
17	1.333	1.740	2.110	2.567	2.898
18	1.330	1.734	2.101	2.552	2.878
19	1.328	1.729	2.093	2.539	2.861
20	1.325	1.725	2.086	2.528	2.845
21	1.323	1.721	2.080	2.518	2.831
22	1.321	1.717	2.074	2.508	2.819
23	1.319	1.714	2.069	2.500	2.807
24	1.318	1.711	2.064	2.492	2.797
25	1.316	1.708	2.060	2.485	2.787
26	1.315	1.706	2.056	2.479	2.779
27	1.314	1.703	2.052	2.473	2.771
28	1.313	1.701	2.048	2.467	2.763
29	1.311	1.699	2.045	2.462	2.756
30	1.310	1.697	2.042	2.457	2.750
31	1.309	1.696	2.040	2.453	2.744
32	1.309	1.694	2.037	2.449	2.738
33	1.308	1.692	2.035	2.445	2.733
34	1.307	1.691	2.032	2.441	2.728
35	1.306	1.690	2.030	2.438	2.724
36	1.306	1.688	2.028	2.434	2.719
37	1.305	1.687	2.026	2.431	2.715
38	1.304	1.686	2.024	2.429	2.712
39	1.304	1.685	2.023	2.426	2.708
40	1.303	1.684	2.021	2.423	2.704
41	1.303	1.683	2.020	2.421	2.701
42	1.302	1.682	2.018	2.418	2.698
43	1.302	1.681	2.017	2.416	2.695
44	1.301	1.680	2.015	2.414	2.692
45	1.301	1.679	2.014	2.412	2.690
46	1.300	1.679	2.013	2.410	2.687
47	1.300	1.678	2.012	2.408	2.685
48	1.299	1.677	2.011	2.407	2.682
49	1.299	1.677	2.010	2.405	2.680
50	1.299	1.676	2.009	2.403	2.678
51	1.298	1.675	2.008	2.402	2.676
52	1.298	1.675	2.007	2.400	2.674
53	1.298	1.674	2.006	2.399	2.672
54	1.297	1.674	2.005	2.397	2.670
55	1.297	1.673	2.004	2.396	2.668
56	1.297	1.673	2.003	2.395	2.667
57	1.297	1.672	2.002	2.394	2.665
58	1.296	1.672	2.002	2.392	2.663
59	1.296	1.671	2.001	2.391	2.662
60	1.296	1.671	2.000	2.390	2.660
61	1.296	1.671	2.000	2.390	2.659
62	1.296	1.671	1.999	2.389	2.659
63	1.296	1.670	1.999	2.389	2.658
64	1.296	1.670	1.999	2.388	2.657
65	1.296	1.670	1.998	2.388	2.657
66	1.295	1.670	1.998	2.387	2.656
67	1.295	1.670	1.998	2.387	2.655
68	1.295	1.670	1.997	2.386	2.655
69	1.295	1.669	1.997	2.386	2.654
70	1.295	1.669	1.997	2.385	2.653
71	1.295	1.669	1.996	2.385	2.653
72	1.295	1.669	1.996	2.384	2.652
73	1.295	1.669	1.996	2.384	2.651
74	1.295	1.668	1.995	2.383	2.651
75	1.295	1.668	1.995	2.383	2.650
76	1.294	1.668	1.995	2.382	2.649
77	1.294	1.668	1.994	2.382	2.649
78	1.294	1.668	1.994	2.381	2.648
79	1.294	1.668	1.994	2.381	2.647
80	1.294	1.667	1.993	2.380	2.647
81	1.294	1.667	1.993	2.380	2.646
82	1.294	1.667	1.993	2.379	2.645
83	1.294	1.667	1.992	2.379	2.645
84	1.294	1.667	1.992	2.378	2.644
85	1.294	1.666	1.992	2.378	2.643
86	1.293	1.666	1.991	2.377	2.643
87	1.293	1.666	1.991	2.377	2.642
88	1.293	1.666	1.991	2.376	2.641
89	1.293	1.666	1.990	2.376	2.641
90	1.293	1.666	1.990	2.375	2.640
91	1.293	1.665	1.990	2.374	2.639
92	1.293	1.665	1.989	2.374	2.639
93	1.293	1.665	1.989	2.373	2.638
94	1.293	1.665	1.989	2.373	2.637
95	1.293	1.665	1.988	2.372	2.637
96	1.292	1.664	1.988	2.372	2.636
97	1.292	1.664	1.988	2.371	2.635
98	1.292	1.664	1.987	2.371	2.635
99	1.292	1.664	1.987	2.370	2.634
100	1.292	1.664	1.987	2.370	2.633
101	1.292	1.663	1.986	2.369	2.633
102	1.292	1.663	1.986	2.369	2.632
103	1.292	1.663	1.986	2.368	2.631
104	1.292	1.663	1.985	2.368	2.631
105	1.292	1.663	1.985	2.367	2.630
106	1.291	1.663	1.985	2.367	2.629
107	1.291	1.662	1.984	2.366	2.629
108	1.291	1.662	1.984	2.366	2.628
109	1.291	1.662	1.984	2.365	2.627
110	1.291	1.662	1.983	2.365	2.627
111	1.291	1.662	1.983	2.364	2.626
112	1.291	1.661	1.983	2.364	2.625
113	1.291	1.661	1.982	2.363	2.625
114	1.291	1.661	1.982	2.363	2.624
115	1.291	1.661	1.982	2.362	2.623
116	1.290	1.661	1.981	2.362	2.623
117	1.290	1.661	1.981	2.361	2.622
118	1.290	1.660	1.981	2.361	2.621
119	1.290	1.660	1.980	2.360	2.621
120	1.290	1.660	1.980	2.360	2.620

Dari "Table of Percentage Points of the t-Distribution." Biometrika, Vol. 32. (1941), p. 300. Reproduced by permission of the Biometrika Trustees.







