

# KKW\_ FIXX JOSS - Salin.docx

*by* Wanda Melyana putri

---

**Submission date:** 17-Jun-2025 07:43PM (UTC-0500)

**Submission ID:** 2701399383

**File name:** KKW\_FIXX\_JOSS-\_Salin.docx (1.69M)

**Word count:** 7479

**Character count:** 46616

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Pelayanan pengujian kendaraan bermotor memiliki peran yang sangat penting dalam menjamin keselamatan lalu lintas. Oleh karena itu, setiap unit pelaksana pengujian, terutama yang berada di daerah, dituntut untuk menyelenggarakan proses pengujian berkala secara tepat dan konsisten, sesuai dengan prosedur serta standar yang telah ditetapkan (exprodi.co.id, 2025). Pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala merupakan upaya penting dalam menjamin keselamatan dan laik jalan kendaraan bermotor. Proses ini memastikan bahwa kendaraan memenuhi standar teknis yang ditetapkan, sehingga dapat mengurangi potensi kecelakaan lalu lintas akibat kondisi kendaraan yang tidak layak. Untuk peningkatan pelayanan pengujian diperlukan perawatan terhadap semua alat uji yang sudah ada secara periodik dan sistem komputerisasi pelayanan pengujian yang mampu memberikan peningkatan pelayanan, pendataan secara benar.

Peraturan .Mntri. Perhubungan No. 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Brkl Kndraan Brmtr, pasal 78 menyatakan bahwa setiap unit pelaksana uji berkala Kendaraan Bermotor harus memiliki dan menyelenggarakan sistem informasi pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor. Sistem informasi tersebut, harus diintegrasikan dengan pusat data Direktorat Jenderal di Kementerian Perhubungan, yang bertujuan untuk mengambil data dan mengirim data kendaraan hasil uji kepusat yaitu Kementerian Perhubungan.

Sesuai dengan Surat Direktur Sarana Transportasi Jalan Jndrl Perhubungan Dri Nmr AJ.502/54/10/DJPD/2024 intng Pedoman Pnrpn Mekanisme *BLUe Full Cycle* yang terintegrasi, maka setiap Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota harus melakukan penyesuaian/pengembangan atau update terhadap Aplikasi Pengujian Kendaraan Bermotor agar dapat melakukan penerapan *BLUe Full Cycle*. Beberapa daerah telah mulai mengadopsi sistem ini, salah satunya Dinas Perhubungan Kabupaten Karanganyar (dishub.klaten.go.id, 2024) yang telah terpilih sebagai

sampel oleh Kementerian Perhubungan untuk uji coba penerapan aplikasi SIM PKB *Full Cycle*. Pemerintah Kota Tangerang adalah daerah lain yang telah menerapkan sistem *Full Cycle*. Kementerian Perhubungan telah memberikan penghargaan kepada mereka atas keberhasilan mereka dalam uji coba penerapan APK SIM PKB Infrmsi Manajemen Bukti Lulus Uji Berkala Elektronik (SIM *BLUe*) *Full Cycle*. Implementasi sistem di Tangerang menunjukkan bahwa inovasi teknologi dalam pengujian kendaraan bermotor dapat meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan (pemerintahkotatangerang.go.id, 2020). Sistem pengujian elektronik (SIM *BLUe*) melindungi dokumen dari pemalsuan (Noviana & Noor, 2021).

Urgensi penerapan sistem *Full Cycle* secara menyeluruh semakin ditekankan melalui Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Darat yang mewajibkan seluruh UPT PKB di Indonesia untuk segera melakukan penyesuaian dan pelaksanaan sistem *BLUe Full Cycle*. Surat edaran ini menjadi pedoman penting bagi UPT PKB di seluruh Indonesia dalam mempercepat proses integrasi layanan pengujian kendaraan bermotor dengan pusat data Kementerian Perhubungan. Dengan adanya instruksi tersebut, Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor didorong untuk tidak hanya melakukan modernisasi aplikasi, tetapi juga memastikan kesiapan teknis dan administratif guna mendukung kelancaran sistem layanan digital terintegrasi secara nasional.

Namun demikian, dalam pelaksanaannya, tanggal 1 Mei yang sebelumnya direncanakan sebagai batas waktu penerapan sistem *Full Cycle* tidak dapat direalisasikan, mengingat masih banyak UPT PKB yang belum memenuhi syarat implementasi secara menyeluruh. Oleh karena itu, terdapat wacana bahwa batas waktu penerapan sistem akan diperpanjang selama satu tahun ke depan, agar setiap daerah memiliki cukup waktu untuk melakukan pembenahan dari sisi sarana dan prasarana, sumber daya manusia, dan proses persetujuan sistem (*approval*) dari pusat.

Penerapan sistem *Full Cycle* menghadapi berbagai tantangan yang berbeda-beda setiap daerahnya. Oleh karena itu penelitian ini akan menganalisis persiapan penerapan sistem *Full Cycle* agar dapat dijadikan bahan dan masukan bagi UPT

PKB Sidoarjo. Sehingga didapatkan analisis berupa hasil analisa sistem *Full Cycle* ini dapat diterapkan atau tidak.

## 56 1.2 Rumusan Masalah

Dengan menggunakan apa yang telah dikatakan tentang latar belakang, penelitian ini akan melihat masalah-masalah berikut :

1. Bagaimana kesiapan UPT PKB Sidoarjo dlm mengimplementasikan sistem *Full Cycle* sesuai dengan regulasi yang berlaku?
2. Apa saja kendala teknis,administratif, dan sumber daya manusia yang dihadapi oleh UPT PKB Sidoarjo dalam penerapan sistem *Full Cycle*?
3. Apa rekomendasi strategis untuk memastikan keberhasilan implementasi sistem *Full Cycle* di UPT PKB Sidoarjo?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian yang hendak dicapai dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib dijelaskan sebagai berikut:

1. Menganalisis kesiapan UPT PKB dalam mengimplementasikan sistem *Full Cycle* sesuai dengan regulasi yang berlaku.
2. Mengidentifikasi kendala teknis, administratif, dan sumber daya manusia yang dihadapi oleh UPT PKB Sidoarjo dalam penerapan sistem *Full Cycle*.
3. Memberikan rekomendasi strategis untuk memastikan keberhasilan implementasi sistem *Full Cycle* di UPT PKB Sidoarjo.

## 58 1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini yang memberikan dampak bagi berbagai pihak adalah sebagai berikut:

1. Memberikan informasi mengenai kesiapan UPT PKB dalam menerapkan system *Full Cycle*, sehingga dapat dilakukan perencanaan yang lebih matang sebelum implementasi
2. Melatih pola pikir dalam menyikapi dan menyelesaikan permasalahan yang berkaitan dengan Pengujian Kendaraan Bermotor

3. Sebagai sarana evaluasi dalam penyempurnaan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor

#### **1.5 Batasan Masalah**

Untuk menghindari penulisan masalah ini semakin meluas serta agar pembahasan tidak menyimpang maka diperlukan Batasan masalah. Batasan masalah dalam penelitian ini, yaitu:

1. Pengamatan dilaksanakan pada Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Sidoarjo.
2. Menganalisis kesiapan UPT PKB Sidoarjo dalam penerapan sistem *Full Cycle*.
3. Mengidentifikasi kendala teknis, administrative, dan sumber daya manusia yang dihadapi oleh UPT PKB Sidoarjo dalam penerapan sistem *Full Cycle*.
4. Pengertian sistem *Full Cycle* dalam penelitian ini merujuk pada pendekatan terintegrasi yang mencakup seluruh tahapan proses pengujian kendaraan bermotor, mulai dari pendaftaran hingga penerbitan sertifikat kelulusan secara elektronik. Fokus penelitian dibatasi pada analisis kesiapan penerapan sistem ini di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Sidoarjo.

## GAMBARAN UMUM

**2.1 Gambaran Umum UPT PKB Sidoarjo**

Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, yang berlokasi di Jl. Raya Candi No.107, Gelam, Kec. Candi, Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur, beroperasi di bawah satu atap dengan UPT PKB. Dinas Perhubungan merupakan organisasi perangkat daerah yang berfokus pada bidang transportasi, lalu lintas, serta urusan perhubungan lainnya. Dinas ini dibentuk pada 22 Juni 1970 berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 234 Tahun 1970, dengan nama awal Lalu Lintas dan Angkutan Sungai dan Danau (LLASD), yang pada masa itu mencakup layanan angkutan sungai, danau, dan ferry. Pada saat itu, UPT PKB masih menjadi bagian dari bagian sarana dan prasarana di dalam struktur organisasi.

Dua tahun setelahnya, tepatnya pada 16 Agustus 1972, LLASD diubah menjadi LLASDP (Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan). Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 1992 tentang organisasi dan tata kerja kantor lalu lintas angkutan sungai dan danau, pada Mei 1992, nama LLASDP diubah lagi menjadi LLASD (Lalu Lintas Angkutan Sungai dan Danau). Seiring dengan diberlakukannya Undang-Undang No. 32 Tahun 1999 tentang otonomi daerah, LLASD Sidoarjo bergabung dengan Pemerintahan Daerah Kabupaten Sidoarjo dan selanjutnya berganti nama menjadi Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo.

Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor (UPT PKB) Sidoarjo merupakan lembaga di bawah naungan Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo yang bertanggung jawab atas pengujian dan sertifikasi kelayakan jalan kendaraan bermotor. Didirikan pada tahun 1970, UPT PKB Sidoarjo mengikuti perubahan berdasarkan Undang-Undang No. 32 Tahun 1999 tentang otonomi daerah yang membawa lembaga ini di bawah Pemerintahan Daerah Kabupaten Sidoarjo. UPT PKB memiliki tugas untuk melakukan pengujian dan sertifikasi kendaraan bermotor, memastikan bahwa kendaraan tersebut aman dan layak untuk beroperasi



Tabel 1. I. SDM UPT PKB Sidoarjo

No.	Nama Penguji	Kompetensi Penguji Tingkat	Masa Berlaku Kompetensi Penguji	Nomor Registrasi Penguji
1.	Moch Rudi Krismanto, S.T	PT 5	14 Januari 2027	035.015.PT5.01.005
2.	Yos Kurniansyah, S.M	PT 5	18 Maret 2026	035.015.PT5.01.005
3.	Yossey Wahyono,S.T	PT 4	10 November 2026	035.016.PT4.01.004
4.	Ilham Miftakhul Rohman, S.T	PT 5	23 September 2023	035.015.PT4.01.004
5.	Anta Rahma Nuriqlima, S.T	PT 4	18 Maret 2026	035.015.PT4.01.005
6.	Rohmad Miza Nur Hasan, S.T	PT 4	18 Maret 2026	035.015.PT4.01.009
7.	Mohamad Zaini, Ama.PKB	PT 3	26 Januari 2026	035.015.PT3.01.010
8.	Ida Bagus Komang Surya Dharma Putra, A.Ma.PKB	PT 3	26 Januari 2026	035.015.PT3.01.011
9.	Akhmad Dharsono	PT 2	26 Januari 2026	035.015.PT3.01.008
10.	Atika Rismawati A A.Ma.PKB	PT 2	26 Januari 2026	035.015.PT3.01.001
11.	Ahmad Rifki Darmawan, A. Ma.PKB	PT 2	26 Januari 2026	035.015.PT3.02.004
12.	Fikri Setiawan, A. Ma.PKB	PT 2	26 Januari 2026	035.015.PT3.02.005
13.	Ayu Rachmawati, A. Ma	PT 2	26 Januari 2026	035.015.PT3.02.006
14.	Wahyu Eko Prasetyo, A. Ma. PKB	PT 2	26 Januari 2026	035.015.PT3.02.003
15.	Yohanes Edi Baltiar	PT 2	18 Maret 2026	035.015.PT3.01.003
16.	Misto	PT 2	18 Maret 2026	035.015.PT3.01.005

### 2.3 Kompetensi Penguji

Kompetensi adalah keterampilan dan pengetahuan yang berasal dari lingkungan kehidupan sosial dan kerja yang diserap, dikuasai dan digunakan sebagai instrument untuk menciptakan nilai dengan cara menjalankan tugas dan pekerjaan dengan sebaik- baiknya. Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan

Bermotor merupakan tingkatan kemampuan / keahlian yg diperoleh melalui program pendidikan dan diklat bagi penguji Kndr Bermotor yg dilaksanakan oleh lembaga diklat yang ditetapkan Menteri. Bukti penguasaan kompetensi ditunjukkan melalui sertifikat kompetensi serta tnda kualifikasi teknis penguji.

Berdasarkan psl 7 P M Perhub No.156 th 2016, jenjang kompetensi penguji yang dimaksud Psl 3 (1) terdiri atas dlpn tingkat tersusun dari level paling dasar hingga pling tinggi

- a. Pembantu Penguji;
- b. Penguji Pemula;
- c. Penguji Tingkat I;
- d. Penguji Tingkat II;
- e. Penguji Tingkat III;
- f. Penguji Tingkat IV;
- g. Penguji Tingkat V; dan
- h. Master Penguji

Untuk Tugas Umum dari penguji sesuai tingkatnya dapat dilihat di Lampiran 4.

#### **2.4 Data Alat Uji Kendaraan Bermotor**

UPT PKB Sidoarjo memiliki 1 lajur uji yang masing-masing lajur memiliki alat uji yang berfungsi dengan baik. Alat uji di UPT PKB Sidoarjo dapat dilihat pada Lampiran 4.

#### **2.5 Kondisi Wilayah/Objek yang Dikaji**

Penetapan lokasi penelitian didasarkan pada Surat Keputusan Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali mengenai Mahasiswa/i serta lokasi Pelaksanaan Magang I dan II untuk Program Diploma III Teknologi Otomotif Angkatan III Tahun 2025. Salah satu lokasi penelitian yang ditetapkan adalah Unit Pelaksana Pengujian Kendaraan Bermotor Sidoarjo, yang berlokasi di Jl. Ry Cndi No. 107, Glm, Kecamatan Cndi, Kab Sidoarjo. Kondisi wilayah dpt dilihat pd Gambar 1 dan Gambar 2.



Gambar 2. UPT PKB Sidoarjo

## TINJAUAN PUSTAKA

## 3.1 Kajian Teori

3.1.1 Pengertian *Technology Readiness Index*

Metode *Technology Readiness Index* (TRI) merupakan suatu alat ukur yang dikembangkan oleh A. Parasuraman pada tahun 2000 untuk menilai kesiapan individu atau kelompok dalam menerima dan menggunakan teknologi baru. Indeks ini mencerminkan sejauh mana sikap psikologis seseorang terhadap teknologi dapat memengaruhi penerimaan dan adopsi sistem berbasis teknologi. Menurut Parasuraman (2000), TRI terdiri dari empat dimensi utama, yaitu *optimism*, *innovativeness*, *discomfort*, dan *insecurity*. *Optimism* menggambarkan sikap positif terhadap teknologi dan keyakinan bahwa teknologi dapat meningkatkan kualitas hidup; *innovativeness* menunjukkan kecenderungan seseorang untuk menjadi pelopor dalam menggunakan teknologi; *discomfort* mencerminkan perasaan kurang nyaman dalam berinteraksi dengan teknologi; sedangkan *insecurity* merujuk pada ketidakpercayaan terhadap teknologi atau kekhawatiran akan dampaknya.

Setiap dimensi dalam metode TRI diukur melalui skala likert untuk memperoleh nilai kuantitatif yang kemudian dapat dikategorikan ke dalam tiga tingkat kesiapan, yaitu *low*, *medium*, dan *high readiness*. Metode ini telah digunakan secara luas dalam berbagai penelitian untuk mengidentifikasi kesiapan penggunaan sistem terbaru, termasuk dalam sektor pelayanan publik seperti pengujian kendaraan bermotor. Penggunaan TRI dalam penelitian ini bertujuan untuk memahami tingkat kesiapan SDM di UPT PKB Sidoarjo dalam persiapan penggunaan sistem *Full Cycle*.

## 3.1.2 Pengujian Kendaraan Bermotor

Berdasarkan PP 55 Th. 2012 Psl 1 (9) mengatakan bahwa pengujian kendaraan bermotor meliputi pemeriksaan dan/atau pengujian berbagai bagian mobil, kereta artikulasi, dan kereta luar untuk memastikan mereka bekerja dengan aman dan memenuhi standar teknis.

Pengujian kendaraan bermotor secara teratur dapat dilakukan untuk memastikan bahwa moda transportasi memenuhi standar teknis dan keselamatan untuk digunakan di jalan. Bagian mobil yang berbeda diperiksa untuk masalah teknis dan kelayakan jalan dalam urutan tertentu selama pengujian teknis. Ini menjelaskan fitur, ukuran, bentuk, cara pembuatannya, dan desain teknisnya berdasarkan nama.

### 3.1.3 Sistem Informasi Manajemen Pengujian Kendaraan Bermotor

SIM merupakan kumpulan subsistem informasi yang saling terintegrasi dan terkoordinasi secara menyeluruh. Sistem ini berfungsi untuk mengolah data menjadi informasi melalui berbagai proses yang dirancang guna meningkatkan produktivitas, sesuai dengan karakteristik dan gaya manajerial, serta berdasarkan standar kualitas yang telah ditentukan (Wijoyo, 2021).

SIM PKB adalah sebuah sistem berbasis SIM yang dirancang dengan fungsi yang lengkap dalam implementasinya. Pengembangan SIM PKB bertujuan untuk meningkatkan efisiensi layanan publik dengan menghadirkan proses yang lebih cepat, jelas, dan tepat.

SIM PKB beroperasi secara komputerisasi, menggantikan metode manual dalam pengujian kendaraan bermotor. Petugas menggunakan komputer yang dioperasikan oleh pemohon untuk mengisi data diri dan informasi kendaraan. Selanjutnya, petugas melakukan pengujian berdasarkan data kendaraan yang akan diperiksa. Dengan adanya SIM PKB, sistem dapat mengatur layanan pengujian kendaraan bermotor secara lebih terorganisir. Uji berkala, mutasi masuk/keluar,

Numpang uji, perubahan fungsi, dan perubahan spesifikasi kendaraan adalah beberapa jenis layanan yang tersedia (Septian, 2014).

### 3.1.4 Sisten *Full Cycle*

Sistem *Full Cycle* adalah pendekatan terintegrasi yang mencakup seluruh tahap pengujian dalam satu siklus, mulai dari pendaftaran hingga penerbitan sertifikat kelulusan secara elektronik. Mereka ingin memastikan

kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku dan meningkatkan efisiensi, transparansi, dan akurasi dalam layanan pengujian kendaraan bermotor.

Sistem *Full Cycle* digunakan dengan penggunaan Bukti Lulus Uji Elektronik (BLU-e), pengganti notebook tradisional yang menggunakan kartu pintar dan stiker elektronik. Sistem *BLU-e* terintegrasi dengan SIM PKB dapat membantu otentikasi data yang terhubung dari tingkat daerah hingga pusat, untuk menjamin keaslian dokumen dan data hasil uji dapat diakses di seluruh negara ([dishub.kedirikota.go.id](http://dishub.kedirikota.go.id), 2021).

Menerapkan Sistem *Full Cycle* juga dimaksudkan untuk mengurangi jumlah tugas manusia yang dapat memperlambat atau mengacaukan proses pengujian. Layanan pengujian kendaraan harus lebih cepat, lebih akurat, dan lebih mudah dipahami publik jika memiliki sistem yang lebih terorganisir dan berbasis teknologi. Sistem ini juga dapat terhubung ke berbagai platform digital, seperti sistem database mobil nasional. Ini memudahkan untuk mengawasi keadaan teknis kendaraan di jalan raya.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mulai menguji coba Uji Berkala Kendaraan Bermotor berbasis *BLU-e Full Cycle* di beberapa lokasi. Tujuan ini adalah menyempurnakan sistem pengujian kendaraan bermotor melalui peningkatan fitur seperti sinkronisasi satu database untuk uji berkala antara pemerintah kabupaten dan kota, yang memudahkan pelayanan dan membuat pemberian dan pendistribusi lebih terbuka dan efisien. ([Kompas.com](http://Kompas.com), 2024).

Sistem *Full Cycle* dalam pengujian kendaraan bermotor adalah cara inovatif untuk menghargai layanan publik di sektor transportasi dengan menggunakan teknologi informasi untuk efisiensi, transparansi, dan akurasi.

#### 3.1.5 Administrasi Pelayanan Publik

Berdasarkan UU 25 Th 2009 tentang Pelayanan Publik, Pasal 23 (1) menyebutkan bahwa untuk mendukung penyelenggaraan program pemerintah, diperlukan sistem informasi berskala nasional. Pada ayat (2), disebutkan bahwa pengelolaan sistem informasi nasional menjadi tanggung jawab Menteri. Selanjutnya, ayat (3) menjelaskan bahwa sistem informasi tersebut

mencakup seluruh informasi terkait pelayanan publik yang diperoleh dari penyelenggara di setiap tingkatan. Sementara itu, ayat (4) menyatakan bahwa penyelenggara memiliki kewajiban dalam mengelola sistem informasi, baik dalam bentuk elektronik maupun non-elektronik, yang setidaknya mencakup:

1. Deskripsi penyelenggaraan;
2. Deskripsi pelaksanaan;
3. Fasilitas layanan;
4. Informasi tentang layanan;
5. Pengawasan laporan; dan
6. Evaluasi hasil kerja.

#### 3.1.6 Syarat-Syarat Administrasi Pengujian Kendaraan Bermotor

Untuk mengikuti aturan yang ditetapkan oleh PM Perhub No. 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, ada beberapa hal yang harus dilakukan. Tujuan dari persyaratan ini adalah untuk memastikan bahwa mobil yang diuji memenuhi standar yang berlaku dan proses pengujian mengikuti langkah-langkah yang telah ditetapkan Pasal 14 (1) mengatakan bahwa setiap kendaraan yang akan melakukan Uji Berkala harus didaftarkan di unit yang bertugas melakukan pengujian berkala di wilayah tempat kendaraan tersebut terdaftar. Sementara itu, ayat (2) mengatakan bahwa mendaftarkan kendaraan untuk mengikuti Uji Berkala dilaksanakan dengan beberapa step, yaitu:

1. Mengajukan permohonan pendaftaran;
2. Menuliskan nama pemilik dan rincian teknis kendaraan yang akan diuji;
3. Memastikan bahwa informasi pada Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT), dan nama pemilik sesuai dengan kondisi kendaraan;
4. Pembuatan kartu induk Uji Berkala sebagaimana tercantum dalam Lampiran I yang menjadi bagian tak terpisahkan dari peraturan ini;
5. Pemberian nomor uji kendaraan; dan
6. Pembuatan bukti kelulusan uji berupa kartu uji dan tanda uji.

### 3.2 Peneliti Terdahulu

Tabel 3.1. Penelitian Terdahulu

No	Nama dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Hasil Penelitian
1	Fahd Muhammad Dzulkifli, Evi Dwi Wahyuni, Galih Wasis Wicaksono (2020)	Analisis Kesiapan Pengguna Lective dengan Index Kesiapan (TRI) Metode	Metode <i>Technology Readiness Index</i> (TRI) digunakan untuk melihat seberapa siap pengguna program Lective	Mengapa penting untuk menguji seberapa siap pengguna untuk menggunakan teknologi baru untuk memastikan bahwa tujuan penggunaan teknologi dapat terpenuhi dan pengguna mendapatkan manfaat yang mereka harapkan
2	Silvia Hana Chika Fanesha, (2021)	Analisa Unit Pengelola Kendaraan Bermotor Jagakarsa dalam Kesiapan Pengujian Kendaraan Listrik	Mengevaluasi kesiapan UPPKB Jagakarsa untuk memenuhi sarana dan prasarana pengujian kendaraan listrik	Tingkat kesiapan pengujian listrik di UP PKB Jagakarsa
3	Erlina Dwi Nuhdzilifah, Fahrobby Adnan, Tio Dharmawan (2022)	Model Perencanaan Kesiapan Teknologi digunakan untuk melihat bagaimana kesiapan pengguna memengaruhi penerimaan SIPENPIN	Analisis keterarikan masyarakat Desa Penambungan terhadap penggunaan aplikasi SIPENPIN	Hasil analisis menunjukkan bahwa masyarakat Desa Penambungan tidak terlalu tertarik untuk menggunakan SIPENPIN.

No	Nama dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Hasil Penelitian
4	Salah Yaulab, Oka Edhansa, Rida Prianti (2024)	Analisis Kesiapan Pengguna Sistem Presensi di Perguruan Tinggi Menggunakan Model <i>Technology Readiness Index</i> .	Menganalisis kesiapan pengguna dalam mengadopsi sistem presensi digital di Universitas Muhammadiyah Jambi	Mengevaluasi kesiapan pengguna terhadap teknologi Absensi Online berbasis titik koordinat

Beberapa penelitian sebelumnya telah membahas tentang kesiapan pengguna dalam adopsi teknologi di berbagai bidang, termasuk sistem digital dan aplikasi berbasis teknologi. Sebagian besar penelitian terdahulu berfokus pada kesiapan pengguna dalam mengadopsi suatu teknologi tertentu, seperti aplikasi pendidikan, sistem presensi digital, atau platform pengujian kendaraan bermotor. Selain itu, ada pula penelitian yang meneliti kesiapan lembaga dalam menerapkan teknologi baru, misalnya dalam konteks pengujian kendaraan listrik.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu terletak pada objek yang diteliti. Jika penelitian sebelumnya lebih banyak membahas kesiapan pengguna atau kesiapan suatu lembaga dalam aspek tertentu, penelitian ini secara khusus meneliti kesiapan sistem pengujian kendaraan bermotor secara menyeluruh. Fokus penelitian ini mencakup tidak hanya kesiapan pengguna, tetapi juga kesiapan sistem secara keseluruhan dalam menghadapi perkembangan teknologi di bidang pengujian kendaraan bermotor.

## BAB IV METODELOGI PENELITIAN

### 4.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Indeks Kesiapan Teknologi (*Technology Readiness Index/TRI*) digunakan untuk mengukur tingkat kesiapan dalam penelitian ini. Wawancara, catatan, dan catatan tertulis digunakan untuk mengumpulkan data. Data primer dan sekunder sama-sama dibutuhkan untuk penelitian ini. Cara ini mudah dipahami dan menurut penulis sudah cukup untuk mengetahui seberapa siap Unit Pengelola Pengujian Kendaraan Bermotor Sidoarjo dalam menggunakan sistem *Full Cycle*. Berikut ini adalah bagaimana metode pengumpulan data dilakukan:

#### 4.1.1 Data Primer

##### 1. Kuesioner

Kuesioner digunakan untuk mengumpulkan data dengan cara mengirimkannya kepada orang-orang dengan tujuan untuk mendapatkan informasi lengkap tentang subjek yang diteliti. Dalam penelitian ini, wawancara dengan siswa digunakan untuk mendapatkan data dan informasi mengenai kesiapan mereka untuk mengikuti penelitian. Para penguji atau responden dalam melaksanakan sistem *Full Cycle*.

##### 2. Observasi

Metode pengumpulan informasi ini melibatkan perhatian penuh pada aktivitas yang sedang berlangsung, mengamati apa yang terjadi, dan membuat catatan tentang bagaimana berbagai bagian dari aktivitas tersebut berhubungan satu sama lain. Pengamatan memberikan informasi tentang masalah yang dapat membantu Anda memahaminya dengan lebih baik atau memeriksa informasi yang telah Anda kumpulkan.

#### 4.1.2 Data Sekunder

Data sekunder yang digunakan pada penelitian ini menggunakan dokumentasi. Dokumentasi dalam penelitian ini merujuk pada teknik pengumpulan data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber resmi,

termasuk foto sistem *Full Cycle* yang telah diterapkan di UPT PKB lain serta surat edaran dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang menyatakan bahwa pada bulan Mei seluruh UPT PKB harus sudah menerapkan sistem *Full Cycle*. Dokumentasi ini digunakan sebagai bukti pendukung dalam menganalisis kesiapan implementasi sistem di UPT PKB Sidoarjo.

Melalui foto sistem *Full Cycle* di UPT PKB lain, penelitian ini dapat menggambarkan bagaimana sistem telah diterapkan di berbagai daerah, termasuk aspek teknis dan operasionalnya. Sementara itu, surat edaran dari Dirjen Perhubungan Darat menjadi sumber kebijakan yang menunjukkan urgensi dan kewajiban penerapan sistem ini di seluruh unit pengujian kendaraan bermotor.

Dengan dokumentasi ini, penelitian dapat memperoleh gambaran yang lebih akurat mengenai kesiapan dan tantangan dalam penerapan sistem *Full Cycle*, serta memberikan landasan kuat dalam penyusunan rekomendasi bagi UPT PKB Sidoarjo.

#### 4.2 Metode Analisis Data

Data adalah proses yang merinci upaya formal untuk menemukan topik dan merumuskan hipotesis (gagasan) dengan cara yang diusulkan dan memberikan bantuan dan topik untuk hipotesis. Sedangkan analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar dengan demikian maka data-data yang lebih mudah dibaca dan disimpulkan.

##### 4.2.1 Teknis Analisis SDM

Penarikan kesimpulan menggunakan metode pengukuran *Technology Readiness Index* (TRI). Model TRI memiliki 4 variabel : Optimis (OPT), Keinovativan (INN), Ketidakamanan (INS), dan ketidaknyamanan (DISS). Penarikan dengan metode pengukuran *Technology Readiness Index* (TRI) digunakan untuk melihat data. Nilai rata-rata dari setiap formulir ditambah dengan bobot setiap pernyataan. Ada bobot 25% untuk setiap ukuran pada keseluruhan pertanyaan. Kemudian, 25% dari bobot tersebut akan dibagi dengan jumlah pertanyaan dari setiap variabel. Proses perhitungan nilai TRI

masing-masing variable dapat dilihat dari rumus (1), rumus (2), rumus (3), dan rumus (4) berikut.

$$\text{Bobot pernyataan} = \frac{25\%}{\sum \text{Pernyataan Variabel}} \quad (1)$$

$$\text{Nilai pernyataan} = \frac{\sum (\text{Jumlah Jawaban} \times \text{Skor Jawaban})}{\text{Jumlah Responden}} \quad (2)$$

$$\text{Nilai Variabel} = \frac{\sum \text{Nilai Pertanyaan}}{\sum \text{Skor Variabel}} \quad (3)$$

$$\text{Nilai TRI} = \frac{\sum \text{Skor Variabel}}{\sum \text{Skor Variabel}} \quad (4)$$

#### 4.2.2 Penyusunan Instrumen

Kuesioner digunakan untuk memperoleh jawaban dari responden dimana jawaban dari kuesioner tersebut memiliki skala Likert dari 1 sampai 4 yang digunakan untuk mengurutkan pilihan jawaban. Skala ini dimulai dari (1) sangat tidak setuju hingga (2) tidak setuju hingga (3) setuju hingga (4) sangat setuju. Terdapat tujuh bagian dalam pernyataan penelitian, satu untuk setiap variabel yang akan diteliti. Bagian-bagian tersebut adalah kepositifan (OPT), keinovatifan (INN), ketidaknyamanan (DIS), dan ketakutan (INS).

Hal yang sebaliknya harus dilakukan, terutama untuk nilai-nilai dengan hal-hal yang bertanda negatif. Ketika Anda melihat hal-hal bertanda negatif pada formulir, itu berarti kata-kata negatif seperti "tidak nyaman" atau "tidak aman". Dalam penentuan metode nilai TRI terdapat tiga kategori, yang terdapat pada Tabel 4.1 berikut.

Tabel 4.1 Kategori Score TRI

Kategori	Score
Low Technology Readiness	$TRI \leq 2,89$
Medium Technology Readiness	$2,89 < TRI < 3,51$
High Technology Readiness	$TRI \geq 3,51$

Variabel TRI memiliki empat karakteristik, berikut penjelasan dari karakteristiknya

**Tabel 4.2.** Operasional Variabel

Variabel	Definisi
<i>Optimism</i>	Sikap positif dan keyakinan pengguna terhadap manfaat teknologi baru.
<i>Innovativeness</i>	Tingkat kecenderungan pengguna untuk mengadopsi dan menggunakan inovasi teknologi.
<i>Discomfort</i>	Tingkat ketidaknyamanan yang dirasakan pengguna dalam menggunakan teknologi baru.
<i>Insecurity</i>	Tingkat keamanan dan kepercayaan pengguna terhadap teknologi yang akan diterapkan.

Berdasarkan Tabel 4.3 merupakan kuesioner yang disebarkan kepada pegawai UPT PKB Sidoarjo.

**Tabel 4.3.** Kuesioner Berdasarkan Tri Model

Variabel	Kode	Pertanyaan
<i>Optimism</i>	OPT 1	Saya percaya bahwa sistem <i>Full Cycle</i> akan mempermudah pekerjaan saya di UPT PKB Sidoarjo.
	OPT 2	Penggunaan sistem <i>Full Cycle</i> akan meningkatkan kecepatan pelayanan kepada masyarakat.
	OPT 3	Teknologi seperti <i>Full Cycle</i> membantu menciptakan pelayanan yang lebih transparan
	OPT 4	Saya yakin bahwa penerapan sistem <i>Full Cycle</i> akan meningkatkan profesionalisme kerja.
	OPT 5	Sistem <i>Full Cycle</i> akan meningkatkan akurasi dalam proses pengujian kendaraan bermotor.
<i>Innovativeness</i>	INN 1	Saya termasuk orang yang senang mencoba sistem baru seperti <i>Full Cycle</i> .
	INN 2	Saya berinisiatif untuk mempelajari teknologi baru sebelum orang lain mencobanya.
	INN 3	Saya ingin menjadi yang pertama dalam menguasai penggunaan sistem <i>Full Cycle</i> .
	INN 4	Ketika ada sistem baru seperti <i>Full Cycle</i> , saya antusias untuk mencobanya.
<i>Discomfort</i>	DISC 1	Saya sering merasa kewalahan saat harus menggunakan sistem baru seperti <i>Full Cycle</i> .
	DISC 2	Menggunakan sistem <i>Full Cycle</i> terasa membingungkan bagi saya.

	DISC 3	Saya takut membuat kesalahan saat menggunakan teknologi baru seperti <i>Full Cycle</i> .
	DISC 4	Saya merasa tidak nyaman jika harus mengganti cara kerja dengan sistem <i>Full Cycle</i> .
<b>Variabel</b>	<b>Kode</b>	<b>Pertanyaan</b>
	DISC 5	Saya lebih memilih cara manual dibandingkan harus menggunakan sistem <i>Full Cycle</i> .
<i>Insecurity</i>	INS 1	Saya khawatir data dalam sistem <i>Full Cycle</i> dapat bocor atau disalahgunakan.
	INS 2	Saya ragu bahwa sistem <i>Full Cycle</i> akan berjalan lancar tanpa gangguan.
	INS 3	Saya tidak yakin bahwa sistem ini akan menggantikan metode manual dengan lebih baik.
	INS 4	Saya merasa sistem <i>Full Cycle</i> masih terlalu berisiko untuk digunakan sepenuhnya.

Untuk menemukan bobot untuk skala Likert, lihat Tabel 6 dan Tabel 7 menunjukkan bobot untuk skala nilai.

**Tabel 1.** Skala Likert

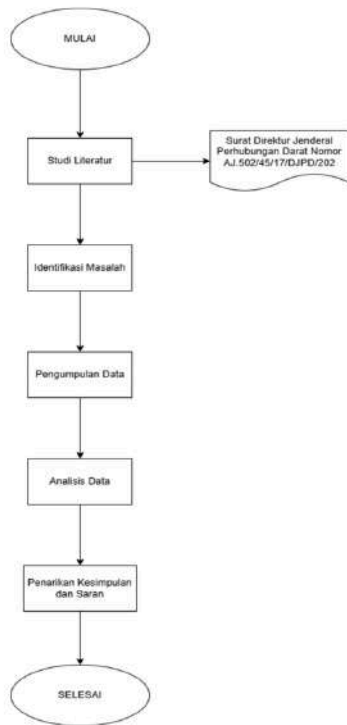
Pernyataan	Skor
Sangat Setuju (SS)	4
Setuju (S)	3
Tidak Setuju (TS)	2
Sangat Tidak Setuju (STS)	1

**Tabel 2.** Skala Likert Reserve Value

Pernyataan	Skor
Sangat Setuju (SS)	1
Setuju (S)	2
Tidak Setuju (TS)	3
Sangat Tidak Setuju (STS)	4

#### 4.3 Bagan Alir Penelitian

Diagram alir untuk penelitian ini menunjukkan langkah-langkah yang diambil secara terencana, mulai dari mengumpulkan informasi tentang cara mengadopsi metode *Full Cycle* hingga mengambil keputusan. Prosesnya dimulai dengan menemukan informasi tentang menerapkan sistem Siklus Penuh ke dalam tindakan dan menemukan masalah dengan seberapa siap sistem untuk dilaksanakan. Selanjutnya, pengumpulan data menggunakan cara standar dilakukan. Ketika data yang dikumpulkan dimasukkan melalui metode penelitian yang dipilih, maka menghasilkan hasil yang dapat digunakan untuk menarik kesimpulan. Temuan penelitian kemudian digunakan untuk menyarankan cara untuk meningkatkan atau melakukan penelitian lebih lanjut.



**Gambar 3.** Bagan Alir Penelitian

Berikut merupakan penjelasan dari bagan alir diatas:

1. Studi Literatur

Pencelitian dimulai dari penetapan adanya Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Darat sebagai dasar kewajiban penerapan sistem *Full*

*Cycle*

2. Identifikasi Masalah

Peneliti mengidentifikasi permasalahan kesiapan penerapan sistem *Full Cycle* di UPT PKB Sidoarjo

3. Pengumpulan Data

Tahap ini melibatkan kuesioner, observasi dan dokumentasi untuk memperoleh data primer dan sekunder yang mendukung analisis.

4. Analisis Data

Data yang dikumpulkan dianalisis menggunakan metode *Technology Readiness Index (TRI)* untuk mengukur kesiapan pegawai dalam menerapkan sistem.

5. Penarikan Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan hasil analisis, peneliti Menyusun Kesimpulan dan saran mengenai kesiapan sistem *Full Cycle* di UPT PKB Sidoarjo.

#### 4.4 Timeline Kegiatan

Tabel 4.4. Timeline Kegiatan

NO	Kegiatan Penelitian	Maret				April				Mei				Juni				Juli			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Pemilihan Judul																				
2	Pengajuan Judul																				
3	Studi literatur																				
4	Mencantumkan Metode																				
5	Penyusunan bab I - III																				
6	Seminar Proposal																				
7	Pengumpulan Data																				
8	Analisis dan Olah Data																				
9	Membuat kesimpulan dan saran																				
10	Penyusunan Tugas Akhir																				
11	Sidang KKKW/Tugas Akhir																				

## BAB V

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 5.1 Hasil Penelitian

Data dimulai dari mencari referensi jurnal kemudian mencari data dari hasil penelitian yang dilakukan penulis terdiri dari analisis menggunakan metode *Technology Readiness Index* (TRI) dengan cara menyebarkan kuesioner kepada 16 penguji di UPT PKB Sidoarjo dan pengamatan yang dilakukan di UPT PKB Sidoarjo.

##### 5.1.1 Hasil validator kuesioner

Sebelum menyebarkan pertanyaan kuesioner kepada responden yang telah dituju, penulis membuat validator kepada pihak UPT PKB Sidoarjo dan Dosen Pengujian Kendaraan Bermotor di Poltrada Bali. Dari hasil validasi kepada pihak UPT PKB Sidoarjo dan Dosen Pengujian Kendaraan Bermotor di Poltrada Bali maka kuesioner ini dinyatakan layak diuji cobakan di lapangan dengan revisi, yang sudah tertera pada Lampiran 1.

##### 5.1.2 Hasil kuesioner

###### 1. Uji validitas

Alat untuk mengukur validitas adalah korelasi *Product Moment* dari *Pearson*. Suatu indikator dikatakan valid apabila memenuhi syarat statistik, yakni jika  $n = 14$  ( $df = 16 - 2 = 14$ ) dan  $\alpha = 0,05$ , maka  $r$  tabel = 0,4973. Dengan demikian, suatu item dikatakan valid jika  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel (0,4973), dan tidak valid jika  $r$  hitung  $<$   $r$  tabel. Pengujian validitas instrumen ini dilakukan menggunakan bantuan perangkat lunak SPSS versi 27 for Windows. Validitas menjadi aspek penting dalam instrumen pengukuran karena menentukan sejauh mana suatu item benar-benar mampu merepresentasikan konstruk yang diukur. Menurut Parasuraman (2000), validitas instrumen menjadi dasar utama dalam menilai kesiapan seseorang atau kelompok terhadap penerapan teknologi, karena instrumen yang tidak valid akan menghasilkan interpretasi yang menyesatkan dalam pengambilan keputusan.

Correlations							
	X1	X2	X3	X4	X5	X7	
X1	Pearson Correlation	1	.710 <sup>**</sup>	.304	.480	.847 <sup>**</sup>	.825 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)		.002	.292	.080	.007	<.001
	N	16	16	16	16	16	16
X2	Pearson Correlation	.710 <sup>**</sup>	1	.214	.537 <sup>**</sup>	.283	.725 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.002		.429	.032	.271	.001
	N	16	16	16	16	16	16
X3	Pearson Correlation	.304	.214	1	.322 <sup>**</sup>	.815 <sup>**</sup>	.718 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.292	.428		.038	.011	.002
	N	16	16	16	16	16	16
X4	Pearson Correlation	.480	.537 <sup>**</sup>	.322 <sup>**</sup>	1	.378	.793 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.080	.032	.039		.152	<.001
	N	16	16	16	16	16	16
X5	Pearson Correlation	.847 <sup>**</sup>	.283	.815 <sup>**</sup>	.378	1	.768 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.007	.271	.011	.152		<.001
	N	16	16	16	16	16	16
X7	Pearson Correlation	.825 <sup>**</sup>	.725 <sup>**</sup>	.718 <sup>**</sup>	.793 <sup>**</sup>	.768 <sup>**</sup>	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	.001	.002	<.001	<.001	
	N	16	16	16	16	16	16

Gambar 4. Uji Validitas SPSS *optimism*

Dari hasil uji melalui SPSS, penulis juga melakukan uji validitas menggunakan r hitung dan r table pada variable optimism.

Tabel 5. 1. Hasil uji validitas keseluruhan dari variable *optimism*

No	Indikator	Nilai r hitung	Nilai r tabel	Keterangan
1.	OPT1	0, 825	0.4973	Valid
2.	OPT2	0, 725	0.4973	Valid
3.	OPT3	0, 718	0.4973	Valid
4.	OPT4	0, 753	0.4973	Valid
5.	OPT4	0, 769	0.4973	Valid

Correlations						
	X1	X2	X3	X4	X7	
X1	Pearson Correlation	1	.304	.578 <sup>**</sup>	.417	.788 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)		.292	.019	.108	<.001
	N	16	16	16	16	16
X2	Pearson Correlation	.304	1	.321	.417	.894 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.292		.226	.108	.003
	N	16	16	16	16	16
X3	Pearson Correlation	.578 <sup>**</sup>	.321	1	.309	.764 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.019	.226		.246	<.001
	N	16	16	16	16	16
X4	Pearson Correlation	.417	.417	.309	1	.897 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.108	.108	.246		.003
	N	16	16	16	16	16
X7	Pearson Correlation	.788 <sup>**</sup>	.894 <sup>**</sup>	.764 <sup>**</sup>	.897 <sup>**</sup>	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	.003	<.001	.003	
	N	16	16	16	16	16

Gambar 5. Uji Validitas SPSS *innovatives*

Dari hasil uji melalui SPSS, penulis juga melakukan uji validitas menggunakan  $r$  hitung dan  $r$  tabel pada variabel *innovatives*.

Tabel 5. 2. Hasil uji validitas keseluruhan dari variable *innovatives*

No	Indikator	Nilai r hitung	Nilai r tabel	Keterangan
1.	INN 1	0,788	0,4973	Valid
2.	INN 2	0,696	0,4973	Valid
3.	INN 3	0,764	0,4973	Valid
4.	INN 4	0,697	0,4973	Valid

Correlations

	11	12	13	14	15	17
11 Pearson Correlation	1	.271	.452	.380	.203	.819**
Sig. (2-tailed)		.310	.000	.029	.410	.000
N	18	18	18	18	18	18
12 Pearson Correlation	.271	1	.596	.603*	.204	.719**
Sig. (2-tailed)	.310		.014	.003	.322	.001
N	18	18	18	18	18	18
13 Pearson Correlation	.452	.596*	1	.371	.089	.818**
Sig. (2-tailed)	.000	.014		.107	.743	.001
N	18	18	18	18	18	18
14 Pearson Correlation	.380	.603*	.371	1	.230	.715**
Sig. (2-tailed)	.029	.003	.107		.204	.001
N	18	18	18	18	18	18
15 Pearson Correlation	.203	.204	.089	.230	1	.886**
Sig. (2-tailed)	.410	.322	.743	.204		.003
N	18	18	18	18	18	18
17 Pearson Correlation	.819**	.719**	.818**	.715**	.886**	1
Sig. (2-tailed)	.000	.001	.001	.001	.003	
N	18	18	18	18	18	18

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

Gambar 6. Uji Validitas SPSS *discomfort*

Dari hasil uji melalui SPSS, penulis juga melakukan uji validitas menggunakan  $r$  hitung dan  $r$  tabel pada variabel *discomfort*.

Tabel 5. 3. Hasil uji validitas keseluruhan dari variable *discomfort*

No	Indikator	Nilai r hitung	Nilai r tabel	Keterangan
1.	DISC 1	0,658	0,4973	Valid
2.	DISC 2	0,728	0,4973	Valid
3.	DISC 3	0,618	0,4973	Valid
4.	DISC 4	0,755	0,4973	Valid
5.	DISC 4	0,686	0,4973	Valid

Correlations						
		X1	X2	X3	X4	X.T
X1	Pearson Correlation	1	.447	.398	.557	.815 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)		.003	.126	.026	<.001
	N	16	16	16	16	16
X2	Pearson Correlation	.447	1	.659 <sup>**</sup>	.592	.819 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.003		.005	.016	<.001
	N	16	16	16	16	16
X3	Pearson Correlation	.398	.659 <sup>**</sup>	1	.327	.769 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.126	.005		.217	<.001
	N	16	16	16	16	16
X4	Pearson Correlation	.557	.592	.327	1	.728 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.026	.016	.217		.001
	N	16	16	16	16	16
X.T	Pearson Correlation	.815 <sup>**</sup>	.819 <sup>**</sup>	.769 <sup>**</sup>	.728 <sup>**</sup>	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	.001	
	N	16	16	16	16	16

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

Gambar 7. Uji Validitas SPSS *insecurity*

Dari hasil uji melalui SPSS, penulis juga melakukan uji validitas menggunakan r hitung dan r tabel pada variabel *insecurity*.

Tabel 5.4. Hasil uji validitas keseluruhan dari variabel *insecurity*

No	Indikator	Nilai r hitung	Nilai r tabel	Keterangan
1.	INS 1	0,815	0,4973	Valid
2.	INS 2	0,819	0,4973	Valid
3.	INS 3	0,769	0,4973	Valid
4.	INS 4	0,728	0,4973	Valid

## 2. Uji reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui sejauh mana instrumen penelitian dapat menghasilkan data yang konsisten dan dapat dipercaya. Salah satu metode yang digunakan adalah penghitungan nilai *Cronbach's Alpha*, yang mengukur konsistensi internal antar item dalam satu variabel.

Suatu instrumen dikatakan reliabel apabila nilai *Cronbach's Alpha* berada di atas 0,60, yang menunjukkan bahwa hubungan antar item cukup kuat dan stabil. Batas minimum sebesar 0,60 ini diterima secara luas dalam penelitian eksploratif atau tahap awal. Menurut Nunnally (1978), nilai 0,60 atau lebih tinggi masih dianggap dapat diterima dalam penelitian sosial yang bersifat eksploratif, karena fokus utamanya adalah identifikasi awal terhadap pola atau kesiapan responden terhadap suatu konsep. Pandangan ini diperkuat oleh Sekaran (2003) yang menyatakan bahwa untuk penelitian eksploratif, batas minimal reliabilitas 0,60 masih bisa digunakan sebagai dasar evaluasi.

Dengan menggunakan perangkat lunak SPSS *version 27 for Windows*, seluruh konstruk dalam penelitian ini diuji dan menunjukkan nilai Cronbach's Alpha di atas batas minimum tersebut, sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen memiliki reliabilitas yang memadai untuk digunakan dalam mengukur tingkat kesiapan penerapan sistem *Full Cycle*.

OPTIMISM			
		N	%
Cases	Valid	16	100,0
	Excluded <sup>a</sup>	0	,0
	Total	16	100,0

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

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,701	4

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
.X1	5,88	4,917	,563	,592
.X2	5,50	4,933	,557	,590
.X3	5,19	5,229	,361	,731
.X4	5,56	5,996	,532	,620

Gambar 8. Uji realibitas SPSS variabel *optimism*

**INNOVATIVES**

		N	%
Cases	Valid	16	100,0
	Excluded <sup>a</sup>	0	,0
	Total	16	100,0

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

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.718	4

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	4,81	1,763	,578	,610
X2	4,31	1,963	,432	,701
X3	4,75	1,800	,533	,679
X4	4,69	2,056	,400	,668

Gambar 9. Uji realibitas SPSS variabel *innovatives*

**DISCOMFORT**

		N	%
Cases	Valid	16	100,0
	Excluded <sup>a</sup>	0	,0
	Total	16	100,0

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

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.754	4

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	10,25	2,200	,448	,780
X2	9,56	2,396	,630	,657
X3	10,06	2,596	,594	,694
X4	9,98	2,383	,610	,666

Gambar 10. Uji realibitas SPSS variabel *discomfort*

INSECURITY			
		N	%
Cases	Valid	16	100,0
	Exclude <sup>a</sup>	0	,0
	Total	16	100,0

<sup>a</sup> Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.758	4

**Item-Total Statistics**

Item	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	10,75	2,600	,645	,750
X2	10,50	3,467	,694	,649
X3	10,63	3,183	,549	,707
X4	10,50	4,000	,600	,712

Gambar 11. Uji realibitas SPSS variabel *insecurity*

Tabel 5. 5. Hasil uji reliabilitas setiap variabel

No	Variabel	Nilai Cronbach's Alpha	Nilai Kritis	Keterangan
1.	<i>Optimism</i>	0,701	0,6	Reliabel
2.	<i>Innovativeness</i>	0,718	0,6	Reliabel
3.	<i>Discomfort</i>	0,754	0,6	Reliabel
4.	<i>Insecurity</i>	0,758	0,6	Reliabel

<sup>8</sup> Berdasarkan pada tabel diatas dapat dinyatakan bahwa nilai *cronbach alpha* (a) pada seluruh item dari setiap indikator pernyataan pada kuisioner variabel telah mempunyai nilai *cronbach alpha* (a) lebih besar dari 0,600. Sehingga menyatakan bahwa keseluruhan indikator variabel pengetahuan dan sikap dapat dinyatakan reliabel dan dapat digunakan dalam penelitian.

### 5.1.3 Hasil analisis perhitungan TRI

#### 1. Perhitungan Variabel *Optimism*

<sup>1</sup> Variabel *optimism* yaitu sebuah variabel yang membutuhkan pandangan positif terhadap teknologi. Selalu percaya bahwa dengan adanya teknologi dapat meningkatkan kontrol, fleksibilitas, dan efisiensi di dalam kehidupan sehari-hari maupun dalam dunia pekerjaan.

Tabel 5. 6. Rekap skor pernyataan *optimism*

Instrumen Penilaian	OPT1		OPT2		OPT3		OPT4		OPT 5	
1	12	12	9	9	6	6	5	5	5	5
2	2	4	3	6	4	8	9	18	8	16
3	0	0	3	9	3	9	1	3	2	6
4	2	8	1	4	3	12	1	4	1	4
<b>Jumlah</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>35</b>	<b>16</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>31</b>



1  
Nilai TRI pada variabel optimism yaitu sebanyak 0,427. Nilai ini akan dijumlahkan dengan nilai variabel yang lain untuk mendapatkan total nilai TRI.

2. Perhitungan Variabel *Innovativeness*

Definisi dari variabel *innovativeness* yaitu perlu adanya kecenderungan, sifat dan kebiasaan untuk menjadi pelopor dalam penggunaan teknologi terbaru dan dapat terus menggunakan teknologi yang terbaru. Terdapat 16 responden yang mengisi form kuesioner.

Tabel 5. 7. Rekap skor pernyataan *innovatives*

Instrumen Penilaian	INN1		INN2		INN3		INN4	
1	11	11	4	4	10	10	8	8
2	4	8	10	20	5	10	8	16
3	1	3	2	6	1	3	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah	16	22	16	30	16	23	16	24

Dari Tabel 5.7, maka dilakukan perhitungan sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 & \text{Bobot} &= & \frac{25\%}{\Sigma \text{Pernyataan Variabel}} \\
 & \text{Pernyataan} &= & \frac{25\%}{1,38 + 1,88 + 1,43 + 1,5} = 0,04 \\
 & \text{Bobot} &= & \\
 & \text{Pernyataan} &= & \\
 & \text{Nilai} &= & \frac{\Sigma(\text{Jumlah Jawaban} \times \text{Skor Jawaban})}{\Sigma \text{Jumlah Responden}} \times \text{Bobot Pernyataan} \\
 & \text{Pernyataan} &= & \\
 & \text{Nilai INN 1} &= & \frac{\Sigma 22 \times 1,38}{16} \times 0,04 = 0,076 \\
 & \text{Nilai INN 2} &= & \frac{\Sigma 30 \times 1,88}{16} \times 0,04 = 0,141 \\
 & \text{Nilai INN 3} &= & \frac{\Sigma 23 \times 1,43}{16} \times 0,04 = 0,082 \\
 & \text{Nilai INN 4} &= & \frac{\Sigma 24 \times 1,5}{16} \times 0,04 = 0,082 \\
 & \text{Nilai TRI} &= & \Sigma \text{Nilai Pertanyaan} \\
 & \text{Variabel} &= & \Sigma \text{INN} \\
 & &= & \Sigma(0,076 + 0,141 + 0,082 + 0,09) = 0,389
 \end{aligned}$$

1  
Nilai TRI pada variabel innovatives yaitu sebanyak 0,389. Nilai ini akan dijumlahkan dengan nilai variabel yang lain untuk mendapatkan total nilai TRI.

### 3. Perhitungan Variabel *Discomfort*

Variabel discomfort yaitu ada rasa ketidaknyamanan dalam penggunaan teknologi dalam keseharian atau dunia pekerjaan. Kecenderungan masih menggunakan cara-cara yang tradisional. Terdapat 16 responden yang mengisi form kuesioner.

Tabel 5. 8. Rekap skor pernyataan *discomfort*

Instrumen Penilaian	DISC1		DISC2		DISC3		DISC4		DISC 5	
1	1	1	0	0	0	0	0	0	3	3
2	2	4	1	2	1	2	1	2	0	0
3	9	27	3	9	11	33	8	24	1	3
4	4	16	12	48	4	16	7	28	12	48
<b>Jumlah</b>	<b>16</b>	<b>48</b>	<b>16</b>	<b>59</b>	<b>16</b>	<b>51</b>	<b>16</b>	<b>54</b>	<b>16</b>	<b>54</b>

Dari Tabel 5.8, maka dilakukan perhitungan sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Bobot} &= \frac{25\%}{\sum \text{Pernyataan Variabel}} \\
 \text{Pernyataan} &= \frac{25\%}{3 + 3,69 + 3,19 + 3,375 + 3,375} = 0,015 \\
 \text{Bobot} &= 0,015 \\
 \text{Pernyataan} &= 0,015 \\
 \text{Nilai} &= \frac{\sum (\text{Jumlah Jawaban} \times \text{Skor Jawaban})}{\text{Jumlah Responden}} \times \text{Bobot Pernyataan} \\
 \text{Pernyataan} &= \frac{\sum 48 \times 3}{16} \times 0,015 = 0,135 \\
 \text{Nilai DISC 1} &= \frac{\sum 59 \times 3,69}{16} \times 0,015 = 0,204 \\
 \text{Nilai DISC 2} &= \frac{\sum 51 \times 3,19}{16} \times 0,015 = 0,153 \\
 \text{Nilai DISC 3} &= \frac{\sum 54 \times 3,375}{16} \times 0,015 = 0,171 \\
 \text{Nilai DISC 4} &= \frac{\sum 54 \times 3,375}{16} \times 0,015 = 0,171 \\
 \text{Nilai DISC 5} &= \frac{\sum 54 \times 3,375}{16} \times 0,015 = 0,171 \\
 \text{Nilai TRI} &= \sum \text{Nilai Pertanyaan} \\
 \text{Variabel} &= \sum \text{DISC} \\
 &= \sum (0,135 + 0,204 + 0,153 + 0,171 + 0,171) = 0,834
 \end{aligned}$$

1  
Nilai TRI pada variabel discomfort yaitu sebanyak 0,834. Nilai ini akan dijumlahkan dengan nilai variabel yang lain untuk mendapatkan total nilai TRI.

#### 4. Perhitungan Variabel *Insecurity*

Definisi dari variabel insecurity yaitu ada rasa ketidakamanan dari para pengguna dalam menggunakan teknologi salah satunya karena alasan pribadi atau privasi. Terdapat 16 responden yang mengisi form kuesioner.

Tabel 5. 9. Rekap skor pernyataan *insecurity*

Instrumen Penilaian	INS1		INS2		INS3		INS4	
1	1	1	0	0	0	0	0	0
2	0	0	1	2	1	2	0	0
3	5	15	4	12	5	15	6	18
4	10	40	11	44	10	40	10	40
<b>Jumlah</b>	<b>16</b>	<b>56</b>	<b>16</b>	<b>58</b>	<b>16</b>	<b>57</b>	<b>16</b>	<b>58</b>

Dari Tabel 5.9, maka dilakukan perhitungan sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Bobot Pernyataan} &= \frac{\text{Bobot Pernyataan Variabel}}{\Sigma \text{Pernyataan Variabel}} \times 25\% \\
 \text{Bobot Pernyataan} &= \frac{25\%}{3,5 + 3,63 + 3,56 + 3,63} = 0,017 \\
 \text{Nilai Pernyataan} &= \frac{\Sigma(\text{Jumlah Jawaban} \times \text{Skor Jawaban})}{\text{Jumlah Responden}} \times \text{Bobot Pernyataan} \\
 \text{Nilai INS 1} &= \frac{\Sigma 56 \times 3,5}{16} \times 0,017 = 0,21 \\
 \text{Nilai INS 2} &= \frac{\Sigma 58 \times 3,63}{16} \times 0,017 = 0,223 \\
 \text{Nilai INS 3} &= \frac{\Sigma 57 \times 3,56}{16} \times 0,017 = 0,216 \\
 \text{Nilai INS 4} &= \frac{\Sigma 58 \times 3,63}{16} \times 0,017 = 0,223 \\
 \text{Nilai TRI Variabel} &= \Sigma \text{Nilai Pertanyaan} \\
 &= \Sigma \text{INS} \\
 &= \Sigma(0,21 + 0,223 + 0,216 + 0,223) = 0,872
 \end{aligned}$$

<sup>1</sup> Nilai TRI pada variabel *insecurity* yaitu sebanyak 0,889. Nilai ini akan dijumlahkan dengan nilai variabel yang lain untuk mendapatkan total nilai TRI.

Tabel 3. Hasil Total Nilai TRI

Variabel	Nilai Setiap Variabel
<i>Optimism</i>	0,427
<i>Innovativeness</i>	0,389
<i>Discomfort</i>	0,834
<i>Insecurity</i>	0,872
<b>Nilai Total TRI</b>	<b>2,522</b>

#### 5.1.4 Hasil Observasi

<sup>23</sup> Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan secara langsung di UPT PKB Sidoarjo, dapat diketahui bahwa hingga saat ini sistem *Full Cycle* belum dapat dijalankan secara aktif dan menyeluruh. Hal ini disebabkan oleh gagalnya proses approval yang disebabkan oleh SIM PKB Lokal yang belum terintegrasi oleh pihak pusat atau dari pihak Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan khususnya di bagian sarana, yang merupakan otoritas tertinggi dalam memberikan persetujuan aktivasi sistem *Full Cycle* di seluruh UPT PKB.

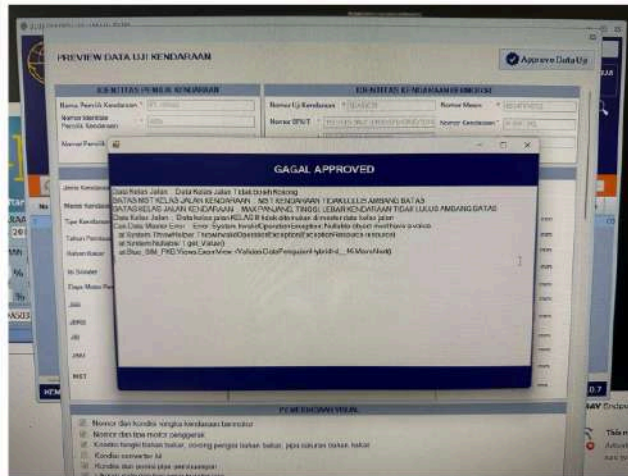
Proses *approval* ini merupakan tahapan formal yang harus dilalui oleh setiap UPT PKB untuk mendapatkan hak akses penuh terhadap sistem *Full Cycle*. Prosesnya meliputi pengajuan permohonan resmi kepada Ditjen Perhubungan Darat, dilengkapi dengan dokumen pendukung seperti berita acara kesiapan sarana prasarana, data SDM yang telah dilatih, laporan kesiapan jaringan dan perangkat, serta hasil koordinasi dengan dinas perhubungan setempat. Setelah seluruh persyaratan diverifikasi dan dinyatakan lengkap oleh tim teknis pusat, maka sistem dapat diaktifkan secara penuh dan terintegrasi dengan server pusat Kementerian Perhubungan.

Namun, dalam kasus UPT PKB Sidoarjo, pengajuan *approval* belum berhasil mendapatkan persetujuan. Akibatnya, status sistem *Full Cycle* di

UPT PKB Sidoarjo hingga kini masih berada pada tahap persiapan dan belum dapat digunakan untuk operasional pelayanan pengujian kendaraan bermotor.

Selain itu, terdapat pula kendala utama pada aspek sarana dan prasarana, khususnya pada ketersediaan perangkat pendukung. UPT PKB Sidoarjo diketahui memiliki dua pos pelayanan pencetakan kartu uji, sedangkan di UPT PKB Sidoarjo hanya memiliki satu unit komputer yang telah dilengkapi dengan sistem *Full Cycle*. Kondisi ini menyebabkan keterbatasan dalam operasional jika sudah menjalankan sistem *Full Cycle*, karena seluruh proses penginputan dan pencetakan yang berkaitan dengan sistem hanya bisa dilakukan dari satu perangkat saja. Hal ini tidak hanya menghambat alur pelayanan, tetapi juga berpotensi menimbulkan antrean dan ketidakefisienan dalam distribusi tugas antar pos nantinya.

Dengan demikian, hasil observasi menunjukkan bahwa UPT PKB Sidoarjo belum siap sepenuhnya untuk menerapkan sistem *Full Cycle*, dan dibutuhkan dukungan lebih lanjut baik dalam hal validasi sistem maupun dukungan perangkat kerja.



## 5.2 Pembahasan

### 5.2.1 Analisis SDM

Berdasarkan data yang telah dianalisis pada Bab sebelumnya, diketahui bahwa total nilai *Technology Readiness Index* (TRI) yang diperoleh dari hasil pengolahan kuesioner kepada 16 responden di UPT PKB Sidoarjo adalah sebesar 2,552. Nilai ini dihitung berdasarkan empat variabel utama, yaitu *optimism*, *innovativeness*, *discomfort*, dan *insecurity*. Menurut Parasuraman (2000), tingkat kesiapan teknologi diklasifikasikan dalam tiga kategori sebagaimana ditunjukkan pada tabel 19

Tabel 5. 10. Tingkatan *Technology Readiness Index* (TRI)

Kategori	Nilai TRI
<i>Low Technology Readiness</i>	$\leq 2,89$
<i>Medium Technology Readiness</i>	$2,90 \leq TRI \leq 3,51$
<i>High Technology Readiness</i>	$\geq 3,51$

Berdasarkan tabel tersebut, dapat disimpulkan bahwa tingkat kesiapan SDM UPT PKB Sidoarjo dalam mengimplementasikan sistem *Full Cycle* masih tergolong dalam kategori *Low Technology Readiness*, karena nilai TRI berada di bawah ambang batas kategori sedang.

Secara rinci, nilai dari masing-masing variabel adalah sebagai berikut: *insecurity* sebesar 0,872, *discomfort* sebesar 0,834, *optimism* sebesar 0,456, dan *innovativeness* sebesar 0,389. Nilai tertinggi berasal dari variabel *insecurity* dan *discomfort*, yang menunjukkan bahwa masih terdapat ketidaknyamanan dan ketidakpercayaan dari pegawai terhadap sistem baru. Nilai *optimism* dan *innovativeness* yang rendah mencerminkan bahwa pegawai belum sepenuhnya yakin akan manfaat sistem *Full Cycle*, serta belum menunjukkan antusiasme tinggi dalam mempelajari dan mengadopsi teknologi baru ini.

Oleh karena itu, untuk meningkatkan pemahaman dan kesiapan SDM dalam mendukung implementasi sistem *Full Cycle*, perlu dilakukan kegiatan seminar/sosialisasi mengenai tentang sistem *Full Cycle* yang membahas mengenai manfaat, prosedur, serta teknis penggunaan sistem *Full Cycle* di lingkungan UPT PKB Sidoarjo.

### 5.2.2. Analisis Sarana dan Prasarana Pendukung Sistem *Full Cycle*

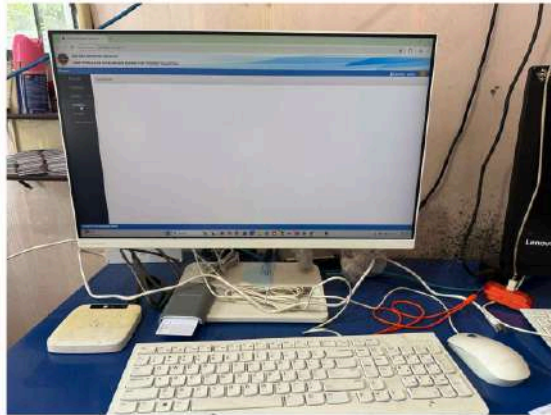
Hasil observasi di lapangan menunjukkan bahwa hingga saat ini UPT PKB Sidoarjo belum dapat mengoperasikan sistem *Full Cycle* secara aktif. Hal ini disebabkan oleh gagalnya proses persetujuan (*approval*), yang berarti bahwa sistem *Full Cycle* yang telah terinstal belum mendapatkan otorisasi resmi untuk digunakan secara penuh dalam proses pelayanan. *Approval* ini adalah proses validasi teknis dan administratif awal yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan, untuk memastikan bahwa suatu unit pelayanan telah memenuhi seluruh syarat integrasi sistem secara menyeluruh, termasuk kesiapan SDM, perangkat keras, dan sinkronisasi basis data. Ketika *approval* tidak diberikan, meskipun sistem secara teknis memang sudah tersedia, sistem *Full Cycle* tetap tidak dapat dioperasikan karena tidak terhubung ke server pusat dan belum mendapat hak akses penuh terhadap modul layanan yang diperlukan.

Dari sisi sarana dan prasarana, ditemukan bahwa perangkat pendukung sistem belum sepenuhnya memadai. UPT PKB Sidoarjo memiliki dua pos pelayanan pencetakan kartu uji, namun hanya satu unit komputer yang telah dilengkapi dan dikonfigurasi dengan sistem *Full Cycle*. Ketimpangan ini menyebabkan keterbatasan dalam operasional, karena hanya satu titik pelayanan yang dapat digunakan untuk mengakses sistem ketika nantinya telah mendapat persetujuan. Jika terjadi gangguan pada perangkat tersebut, maka proses pelayanan akan terhambat secara keseluruhan karena tidak adanya komputer cadangan yang memiliki sistem serupa.

Namun demikian, hasil pengamatan menunjukkan bahwa perangkat printer di UPT PKB Sidoarjo berfungsi dengan baik, serta koneksi internet juga stabil dan tidak mengalami kendala teknis, sehingga secara infrastruktur jaringan dan pencetakan, unit ini sudah cukup siap untuk mendukung pengoperasian sistem jika telah mendapatkan *approval*.

Dengan demikian, sarana dan prasarana UPT PKB Sidoarjo menunjukkan kesiapan dalam mendukung penerapan sistem *Full Cycle*. Namun, untuk dapat beroperasi secara penuh, perlu dilakukan penambahan

perangkat utama dan pengajuan ulang proses approval ke pihak pusat agar sistem dapat difungsikan secara resmi dan terintegrasi.



**Gambar 12.** Komputer dengan sistem *Full Cycle*

## BAB VI

### PENUTUP

#### 6.1 Kesimpulan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengukur tingkat kesiapan penerapan sistem *Full Cycle* di UPT PKB Sidoarjo. Data penelitian diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada pegawai dan observasi langsung di lapangan. Berdasarkan hasil analisis dan pengamatan, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil uji *Technology Readiness Index* (TRI), diperoleh bahwa tingkat kesiapan sumber daya manusia (SDM) di UPT PKB Sidoarjo dalam mengadopsi sistem *Full Cycle* berada pada kategori *Low Technology Readiness* ( $\leq 2,89$ ) dengan skor sebesar 2,522. Hasil ini menunjukkan bahwa secara umum SDM belum siap menjalankan sistem secara optimal, khususnya dalam dimensi *optimism* dan *innovativeness* yang rendah. Temuan ini menunjukkan bahwa kesiapan mental, sikap terhadap teknologi, dan penerimaan perubahan masih menjadi tantangan utama dalam penerapan sistem digital baru di lingkungan kerja.
2. Berdasarkan Berdasarkan hasil observasi langsung di lapangan, diketahui bahwa UPT PKB Sidoarjo belum mengoperasikan sistem *Full Cycle* karena proses *approval* dari pusat belum berhasil, sehingga sistem belum dapat dijalankan secara resmi. Dari aspek sarana dan prasarana, secara umum tidak terdapat kendala yang signifikan, perangkat printer berfungsi dengan baik, jaringan internet stabil, dan infrastruktur pendukung lainnya tersedia. Sementara itu, dari aspek sumber daya manusia (SDM), ditemukan kendala dalam hal kesiapan psikologis dan mental pegawai, terutama dalam menghadapi penggunaan sistem baru. Hasil TRI menunjukkan nilai yang rendah pada dimensi *optimism* dan *innovativeness*, yang dapat disimpulkan bahwa pegawai masih ragu dan belum sepenuhnya percaya terhadap efektivitas teknologi baru tersebut. Sedangkan dari aspek teknis, kendala utama yang

dihadapi adalah gagalnya proses *approval*, yang menyebabkan sistem tidak dapat digunakan meskipun telah terinstal.

34

## 6.2 Saran

53

Berdasarkan hasil analisis dan temuan di lapangan, penulis memberikan beberapa saran yang dapat dijadikan pertimbangan dalam mendukung kesiapan implementasi sistem *Full Cycle* di UPT PKB Sidoarjo, sebagai berikut:

1. Perlu dilakukan seminar/sosialisasi tentang sistem *Full Cycle* bagi seluruh pegawai, khususnya yang terlibat langsung dalam proses pelayanan pengujian kendaraan. Pelatihan ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman terhadap prosedur dan manfaat sistem *Full Cycle*, serta mengurangi rasa tidak nyaman dan keraguan dalam menggunakan sistem digital. Selain pelatihan internal, sosialisasi juga perlu melibatkan pihak Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pembina teknis, agar terdapat pemahaman yang seragam terkait mekanisme kerja, fitur sistem, serta alur proses pengajuan *approval* secara resmi. Pendekatan ini diharapkan dapat meningkatkan nilai *Technology Readiness* dan mendukung keberhasilan implementasi sistem *Full Cycle* di masa mendatang.
2. Untuk mendukung program sistem *Full Cycle* agar tidak terjadi hambatan dan kemacetan antrean di UPT PKB Sidoarjo, perlu dilakukan penambahan perangkat komputer yang telah terinstal sistem *Full Cycle*, agar kedua pos pelayanan dapat menjalankan sistem secara efektif tanpa bergantung pada satu unit saja. Ketersediaan perangkat yang merata akan mempercepat proses pelayanan, menghindari antrean dan meningkatkan efisiensi kerja nantinya jika sistem *Full Cycle* sudah dijalankan. Mengingat jumlah kendaraan bermotor wajib uji (KBWU) di UPT PKB Sidoarjo tergolong tinggi, maka apabila hanya tersedia satu unit komputer dengan sistem *Full Cycle* aktif, hal ini akan menghambat kelancaran proses pencetakan kartu uji, khususnya saat volume pelayanan meningkat. Dengan kondisi printer dan koneksi internet yang sudah memadai, maka penambahan komputer akan menjadi langkah penting untuk melengkapi kesiapan teknis UPT PKB Sidoarjo dalam menerima dan

menjalankan sistem *Full Cycle* secara penuh apabila persetujuan dari pusat telah diberikan.

3. Untuk mendukung program sistem *Full Cycle* agar dapat dijalankan secara resmi dan tidak mengalami hambatan dalam proses implementasinya, diperlukan koordinasi ulang dengan pihak Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai otoritas pusat, khususnya terkait pemenuhan persyaratan teknis dan administratif. Langkah ini penting agar status sistem di UPT PKB Sidoarjo tidak terus berada pada tahap persiapan, melainkan dapat segera mendapatkan persetujuan (*approval*) dan diaktifkan secara terintegrasi dengan sistem nasional. Koordinasi yang aktif dan sistematis akan membantu mempercepat proses verifikasi dokumen, penyampaian data kesiapan sarana-prasarana, serta sinkronisasi dengan pusat, sehingga tidak terjadi keterlambatan dalam pelayanan dan penerapan sistem berbasis digital secara menyeluruh di daerah.
4. Untuk mendukung tercapainya penerapan sistem *Full Cycle* secara optimal di UPT PKB daerah, disarankan agar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melakukan kegiatan monitoring dan evaluasi secara berjenjang dan berkala terhadap proses implementasi sistem *Full Cycle*. Monitoring ini perlu dilaksanakan melalui sistem pengawasan terstruktur dari pusat, guna memastikan setiap tahapan penerapan berjalan sesuai standar dan kendala teknis maupun administratif dapat segera ditindaklanjuti.

ORIGINALITY REPORT

<b>18%</b> SIMILARITY INDEX	<b>18%</b> INTERNET SOURCES	<b>7%</b> PUBLICATIONS	<b>6%</b> STUDENT PAPERS
--------------------------------	--------------------------------	---------------------------	-----------------------------

PRIMARY SOURCES

<b>1</b>	<b>journal.sekawan-org.id</b> Internet Source	<b>3%</b>
<b>2</b>	<b>dishub.beraukab.go.id</b> Internet Source	<b>1%</b>
<b>3</b>	<b>repository.uin-suska.ac.id</b> Internet Source	<b>1%</b>
<b>4</b>	<b>core.ac.uk</b> Internet Source	<b>1%</b>
<b>5</b>	<b>123dok.com</b> Internet Source	<b>1%</b>
<b>6</b>	<b>Submitted to Universitas Jember</b> Student Paper	<b>1%</b>
<b>7</b>	<b>www.regulasip.id</b> Internet Source	<b>&lt;1%</b>
<b>8</b>	<b>ejournal.indo-intellectual.id</b> Internet Source	<b>&lt;1%</b>
<b>9</b>	<b>etheses.uin-malang.ac.id</b> Internet Source	<b>&lt;1%</b>
<b>10</b>	<b>www.researchgate.net</b> Internet Source	<b>&lt;1%</b>
<b>11</b>	<b>juti.if.its.ac.id</b> Internet Source	<b>&lt;1%</b>
<b>12</b>	<b>Submitted to Universitas Putera Batam</b>	

Student Paper

<1 %

---

13 [siducat.org](http://siducat.org)  
Internet Source

<1 %

---

14 [segerahamil.blogspot.com](http://segerahamil.blogspot.com)  
Internet Source

<1 %

---

15 [text-id.123dok.com](http://text-id.123dok.com)  
Internet Source

<1 %

---

16 [www.scribd.com](http://www.scribd.com)  
Internet Source

<1 %

---

17 Submitted to Binus University International  
Student Paper

<1 %

---

18 [www.coursehero.com](http://www.coursehero.com)  
Internet Source

<1 %

---

19 [dishub.wonogirikab.go.id](http://dishub.wonogirikab.go.id)  
Internet Source

<1 %

---

20 [id.123dok.com](http://id.123dok.com)  
Internet Source

<1 %

---

21 Submitted to Universitas Negeri Jakarta  
Student Paper

<1 %

---

22 [dspace.uui.ac.id](http://dspace.uui.ac.id)  
Internet Source

<1 %

---

23 [id.scribd.com](http://id.scribd.com)  
Internet Source

<1 %

---

24 [repository.unisma.ac.id](http://repository.unisma.ac.id)  
Internet Source

<1 %

---

25 [unm.lapor.go.id](http://unm.lapor.go.id)  
Internet Source

<1 %

---

26 Debra Vestalia, Doddy Hendro Wibowo.  
"MOTIVASI BELAJAR DAN PERENCANAAN  
KARIER", Jurnal Psikologi Malahayati, 2021  
Publication <1 %

---

27 jurnal.unismuhpalu.ac.id  
Internet Source <1 %

---

28 Submitted to Udayana University  
Student Paper <1 %

---

29 eprints.ums.ac.id  
Internet Source <1 %

---

30 freshticorakmeni.blogspot.com  
Internet Source <1 %

---

31 repository.unib.ac.id  
Internet Source <1 %

---

32 p2mft.unkris.ac.id  
Internet Source <1 %

---

33 repository.ar-raniry.ac.id  
Internet Source <1 %

---

34 es.slideshare.net  
Internet Source <1 %

---

35 jurnal mahasiswa.unesa.ac.id  
Internet Source <1 %

---

36 pt.scribd.com  
Internet Source <1 %

---

37 qdoc.tips  
Internet Source <1 %

---

38 repo.palcomtech.ac.id  
Internet Source <1 %

---

dishub.sidoarjokab.go.id

39	Internet Source	<1 %
40	<a href="http://ejournal.warunayama.org">ejournal.warunayama.org</a> Internet Source	<1 %
41	<a href="http://es.scribd.com">es.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
42	<a href="http://repo.undiksha.ac.id">repo.undiksha.ac.id</a> Internet Source	<1 %
43	<a href="http://repository.ittelkom-pwt.ac.id">repository.ittelkom-pwt.ac.id</a> Internet Source	<1 %
44	<a href="http://repository.mercubuana.ac.id">repository.mercubuana.ac.id</a> Internet Source	<1 %
45	<a href="http://adoc.pub">adoc.pub</a> Internet Source	<1 %
46	<a href="http://ar.scribd.com">ar.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
47	<a href="http://etd.iain-padangsidimpuan.ac.id">etd.iain-padangsidimpuan.ac.id</a> Internet Source	<1 %
48	<a href="http://etheses.uinmataram.ac.id">etheses.uinmataram.ac.id</a> Internet Source	<1 %
49	<a href="http://garuda.kemdikbud.go.id">garuda.kemdikbud.go.id</a> Internet Source	<1 %
50	<a href="http://issuu.com">issuu.com</a> Internet Source	<1 %
51	<a href="http://media.neliti.com">media.neliti.com</a> Internet Source	<1 %
52	<a href="http://pdfs.semanticscholar.org">pdfs.semanticscholar.org</a> Internet Source	<1 %

[repository.iainbengkulu.ac.id](http://repository.iainbengkulu.ac.id)

53 Internet Source <1 %

---

54 repository.its.ac.id Internet Source <1 %

---

55 repository.uinjkt.ac.id Internet Source <1 %

---

56 repository.unej.ac.id Internet Source <1 %

---

57 repository.unjaya.ac.id Internet Source <1 %

---

58 tr.scribd.com Internet Source <1 %

---

59 www.repository.uigm.ac.id Internet Source <1 %

---

60 Yudistira Bagus Pratama, Fahry Reza, Rifki Hanif Setiawan, Mega Sukma. "Analisis Kesiapan Organisasi dalam Mengadopsi Sistem Informasi Manajemen Berbasis Cloud", UMMagelang Conference Series, 2024  
Publication

---

61 e-journal.unipma.ac.id Internet Source <1 %

---

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography Off