

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**PENGARUH PENERAPAN *SINGLE SUBMISSION* (SSM)  
PENGANGKUT TERHADAP KECEPATAN PELAYANAN  
PERIZINAN ANGKUTAN LAUT DI PELABUHAN  
BANTEN**

Oleh:

**SYAHRUL JAYA FADILLAH**

**NRP. 463200697**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI  
PENGARUH PENERAPAN *SINGLE SUBMISSION* (SSM)  
PENGANGKUT TERHADAP KECEPATAN PELAYANAN  
PERIZINAN ANGKUTAN LAUT DI PELABUHAN  
BANTEN**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :**

**SYAHRUL JAYA FADILLAH**

**NRP. 463200697**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**NAMA** : SYAHRUL JAYA FADILLAH  
**NRP** : 463200697  
**PROGRAM PENDIDIKAN** : DIPLOMA IV  
**PROGRAM STUDI** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT & KEPELABUHANAN (KALK)  
**JUDUL** : PENGARUH PENERAPAN *SINGLE SUBMISSION* (SSM) PENGANGKUT TERHADAP KECEPATAN PELAYANAN PERIZINAN ANGKUTAN LAUT DI PELABUHAN BANTEN

Jakarta, 24 Juni 2024

Pembimbing Utama

A Chalid Pasyah, Dip.TESL., M.Pd.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP: 19600814 198202 1 001

Pembimbing Pendamping

Naomi Louhenapessy, MM.

Penata Tk. I (III/d)

NIP: 19771122 200912 2 004

Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI**

**NAMA** : SYAHRUL JAYA FADILLAH  
**NRP** : 463200697  
**PROGRAM PENDIDIKAN** : DIPLOMA IV  
**PROGRAM STUDI** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT & KEPELABUHANAN (KALK)  
**JUDUL** : PENGARUH PENERAPAN *SINGLE SUBMISSION* (SSM) PENGANGKUT TERHADAP KECEPATAN PELAYANAN PERIZINAN ANGKUTAN LAUT DI PELABUHAN BANTEN

**Ketua Penguji**

**Anggota Penguji**

**Anggota Penguji**

**Laila Puspitasari Anggraini, S.Pd.M.Pd**  
**Penata (III/c)**  
NIP. 19830801 200912 2 004

**Denny Fitrial, S.Si, MT**  
**Penata (III/c)**  
NIP. 19800727 200912 1 001

**A Chalid Pasyah, Dip.TESL., M.Pd.**  
**Pembina Tk. I (IV/b)**  
NIP: 19600814 198202 1 001

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK**

**Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr.**  
**Penata Tk. I (III/d)**  
NIP. 19831227 200812 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah Yang Maha Kuasa karena atas karunia, rahmat, dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan kurikulum dari program Diploma IV jurusan KALK, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta tahun ajaran 2024.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktek darat baik di perusahaan pelayaran maupun di instansi pemerintah. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat menjalankan pendidikan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang diajukan penulis. Adapun topik atau judul skripsi ini adalah:

### **“PENGARUH PENERAPAN *SINGLE SUBMISSION* (SSM) PENGANGKUT TERHADAP KECEPATAN PELAYANAN PERIZINAN ANGKUTAN LAUT DI PELABUHAN BANTEN”**

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SiT., M.M.Tr, selaku Sekertaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Yth. Bapak A Chalid Pasyah, Dip.TESL., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing materi yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Yth. Ibu Naomi Louhenapessy, MM. selaku Dosen Penulisan yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.

6. Seluruh civitas akademika staff dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
7. Teruntuk kedua orang tua tercinta, sumber penyemangat dalam hidup Bapak Sugeng dan Ibu Siti Jaryati yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan cinta dan kasih sayangnya sampai detik ini. Terima kasih atas seluruh doa, dukungan, dan motivasi yang diberikan untuk penulis.
8. Teruntuk kakak ku Avivah Nur Rohma dan adik ku Muhammad Bintang Aditama dan Tiara Keysha Azzahra sumber motivasi dan penyemangat bagi penulis. Terima kasih atas dukungan dan bantuannya yang telah diberikan kepada penulis dalam proses pengerjaan skripsi ini sehingga penulis bisa menyelesaikan dengan tepat waktu.
9. Seluruh Pimpinan dan Karyawan PT. Cakrawala Nusantara Sampurna Line, yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan Prada.
10. Seluruh Pimpinan dan Jajaran Kantor KSOP Kelas I Banten khususnya jajaran Staff Bidang LALA PPSA Ciwandan. Terima kasih atas bimbingan serta kesempatan yang telah diberikan kesempatan untuk melaksanakan Prada.
11. Kepada teman kamar H-204 (Satria Dandy Nurmansyah, Nabel Muhammad, Singgih Alipiono Wibowo), terima kasih banyak telah memberikan Penulis ilmu dan pelajaran serta paksaan untuk menyelesaikan skripsi ini dan menjalani kehidupan selama 1 tahun terakhir di kampus ini. Teman-teman taruna/i STIP angkatan LXIII, yang telah memberikan motivasi dan dukungan selama ini.
12. Kepada teman-teman, adik-adik dan senior-senior Aspol Ex Brimob Cilincing terimakasih atas segala kekompakannya suka duka telah dilalui bersama semoga selalu diberikan kesehatan dan umur yang panjang untuk kita.
13. Kepada seluruh teman-teman taruna/i KALK terimakasih atas kerjasama dan bantuannya kepada penulis.
14. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu penulis secara moral maupun moril dalam penyusunan skripsi ini.



Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dari itu penulis sangat mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak guna menambah wawasan ilmu yang berguna nantinya bagi para pembaca umumnya dan bagi para perwira kapal khususnya di dalam mengemban tugas di masa yang akan datang.

Jakarta, 24 Juni 2024

Penulis,



**SYAHRUL JAYA FADILLAH**

**NRP. 463200697**

# DAFTAR ISI

	Halaman
<b>SAMPUL DALAM.....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR BAGAN.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xii</b>
 <b>BAB I    PENDAHULUAN.....</b>	 <b>1</b>
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	3
C. BATASAN MASALAH.....	3
D. RUMUSAN MASALAH.....	3
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN .....	3
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	4
 <b>BAB II    LANDASAN TEORI .....</b>	 <b>8</b>
A. DEFINISI OPERASIONAL .....	8
B. TEORI.....	10
C. PENELITIAN TERDAHULU.....	16
D. KERANGKA PEMIKIRAN .....	16
E. HIPOTESIS.....	17
 <b>BAB III    METODE PENELITIAN .....</b>	 <b>18</b>
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	18
B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA .....	18
C. POPULASI DAN SAMPEL .....	22
D. TEKNIK ANALISIS DATA .....	23
 <b>BAB IV    ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....</b>	 <b>28</b>
A. DESKRIPSI DATA .....	28
B. ANALISIS DATA .....	33
C. PEMECAHAN MASALAH.....	61
 <b>BAB V    KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	 <b>63</b>
A. KESIMPULAN.....	63
B. SARAN.....	63
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	



## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 4.1	Struktur Organisasi KSOP Kelas I Banten .....	29
Gambar 4.2	Hasil Kurva Uji Hipotesis .....	61

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu .....	14
Tabel 3.1 Kisi-Kisi Instrumen <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut (X).....	20
Tabel 3.2 Kisi-Kisi Instrumen Kecepatan Layanan (Y) .....	20
Tabel 3.3 Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert .....	21
Tabel 3.4 Tabel Interpretasi Koefisien Korelasi .....	25
Tabel 4.1 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	32
Tabel 4.2 Data Responden Berdasarkan Usia.....	33
Tabel 4.3 Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir .....	33
Tabel 4.4 Tanggapan responden terhadap seluruh informasi yang tertera dalam Single Submission (SSm) Pengangkut jelas dan mudah dipahami .....	34
Tabel 4.5 Tanggapan responden terhadap informasi data akun pengguna yang terdapat pada Single Submission (SSm) Pengangkut memiliki .....	34
Tabel 4.6 Tanggapan responden bahwa hasil proses data sesuai dengan harapan pelanggan.....	35
Tabel 4.7 Tanggapan responden bahwa informasi yang dihasilkan Single Submission (SSm) Pengangkut terjamin keakuratannya .....	35
Tabel 4.8 Tanggapan responden bahwa panduan yang terdapat dalam Single Submission (SSm) Pengangkut mudah diikuti pengguna .....	36
Tabel 4.9 Tanggapan responden bahwa panduan di Single Submission (SSm) Pengangkut membantu pengguna dalam menggunakan Single Submission (SSm) Pengangkut .....	36
Tabel 4.10 Tanggapan responden bahwa memiliki fitur-fitur yang mudah dipahami oleh pengguna.....	37
Tabel 4.11 Tanggapan responden bahwa tersedia fasilitas untuk mengoreksi data bila terjadi kesalahan dalam penginputan.....	37
Tabel 4.12 Tanggapan responden bahwa data pengguna yang tertera di Single Submission (SSm) Pengangkut sudah sesuai (valid).....	38
Tabel 4.13 Tanggapan responden bahwa data tersampaikan dengan baik kepada semua user (pengguna) .....	38
Tabel 4.14 Tanggapan responden bahwa tampilan Single Submission (SSm) Pengangkut mudah dipahami dan tidak membingungkan .....	39
Tabel 4.15 Tanggapan responden bahwa Single Submission (SSm) Pengangkut memiliki tampilan visual yang menarik dengan user friendly .....	39
Tabel 4.16 Tanggapan responden bahwa Single Submission (SSm) Pengangkut dapat digunakan dimana saja.....	40
Tabel 4.17 Tanggapan responden bahwa sistem yang terdapat di Single Submission (SSm) Pengangkut menggunakan sistem terkini .....	40
Tabel 4.18 Tanggapan responden bahwa penggunaan internet mempengaruhi penggunaan Single Submission (SSm) Pengangkut.....	41
Tabel 4.19 Tanggapan responden bahwa pengurusan pengajuan perizinan secara online memudahkan pengguna dibandingkan pengurusan secara manual.....	41
Tabel 4.20 Tanggapan responden bahwa sistem Single Submission (SSm) Pengangkut merupakan intergration system yang belum pernah ada sebelumnya minimum.....	42

Tabel 4.21	Tanggapan responden bahwa fitur dan layanan Single Submission (SSm) Pengangkut sudah lengkap dan sudah sesuai dengan standar layanan minimum.....	42
Tabel 4.22	Tanggapan responden bahwa proses pengurusan pengajuan perizinan dapat diamati dan diawasi pengguna.....	43
Tabel 4.23	Tanggapan responden bahwa pengaduan sistem yang tertera di halaman Single Submission (SSm) Pengangkut terkait sistem pelayanan jasa sangat berguna .....	43
Tabel 4.24	Hasil Jawaban Kuesioner Variabel (X) Single Submission (SSm) Pengangkut .....	44
Tabel 4.25	Tanggapan responden bahwa sistem merespons pertanyaan dan permintaan pengguna jasa dengan cepat .....	47
Tabel 4.26	Tanggapan responden bahwa sistem tersebut memberikan tanggapan yang cepat terhadap kebutuhan operasional kapal .....	47
Tabel 4.27	Tanggapan responden bahwa agen memiliki pengetahuan dan keahlian yang memadai dalam bidang keagenan kapal .....	48
Tabel 4.28	Tanggapan responden bahwa agen berinteraksi dengan sopan, ramah, dan menghargai kerahasiaan informasi pengguna jasa .....	48
Tabel 4.29	Tanggapan responden bahwa agen bertanggung jawab atas pelayanan yang diberikan dan menyelesaikan masalah dengan baik .....	49
Tabel 4.30	Tanggapan responden bahwa agen selalu tepat waktu dan dapat diandalkan dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan.....	49
Tabel 4.31	Tanggapan responden bahwa agen secara konsisten menghasilkan hasil yang sesuai dengan yang dijanjikan kepada pengguna jasa .....	50
Tabel 4.32	Tanggapan responden bahwa agen memberikan informasi yang akurat dan terkini kepada pengguna jasa untuk membantu membuat keputusan yang tepat .....	50
Tabel 4.33	Tanggapan responden bahwa agen mengetahui informasi sistem dengan jelas dan mudah dipahami .....	51
Tabel 4.34	Tanggapan responden bahwa agen berkomunikasi dan mendengarkan pengguna jasa dengan baik dan merespons pertanyaan dengan cepat.....	51
Tabel 4.35	Hasil Jawaban Kuesioner Variabel (Y) Kecepatan Pelayanan .....	52
Tabel 4.36	Hasil Uji Validitas Variabel Single Submission (SSm) Pengangkut (X) ..	54
Tabel 4.37	Hasil Uji Validitas Variabel Kecepatan Layanan (Y) .....	55
Tabel 4.38	Hasil Reliabilitas Variabel Single Submission (SSm) Pengangkut (X) ....	56
Tabel 4.39	Hasil Reliabilitas Variabel Kecepatan Layanan (Y).....	56
Tabel 4.40	Tabel Hubungan Interval Koefisien Korelasi .....	57
Tabel 4.41	Tabel Hasil Uji Korelasi X Terhadap Y Menggunakan SPSS Versi 29.0.0 .....	57
Tabel 4.42	Tabel Hasil Regresi Linier X terhadap Y (Sederhana) .....	58
Tabel 4.43	Tabel Hasil Koefisien Determinasi Variabel X Terhadap Variabel Y Menggunakan SPSS Versi 29.0.0.....	59
Tabel 4.44	Tabel Hasil Uji Hipotesis Variabel X Terhadap Variabel Y Menggunakan SPSS Versi 29.0.0.....	60

## DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 1.1      Kerangka Pemikiran .....	17

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Identitas Responden
Lampiran 2	Hasil Kuesioner Variabel <i>Single Submission</i> (SSM) Pengangkut (X)
Lampiran 3	Hasil Kuesioner Variabel Kecepatan Pelayanan (Y)
Lampiran 4	Hasil Uji Validitas Variabel Single Submission (SSM) Pengangkut (X) Menggunakan SPSS 29.0.0
Lampiran 5	Hasil Uji Validitas Variabel Kecepatan Pelayanan (Y) Menggunakan SPSS 29.0.0
Lampiran 6	R Tabel
Lampiran 7	T Tabel
Lampiran 8	Inpres No. 5 Tahun 2020 Tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional
Lampiran 9	Tampilan Single Submission (SSm) Pengangkut
Lampiran 10	Penjelasan Proses Bisnis Single Submission (SSm) Pengangkut

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Sesuai Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional, untuk memperbaiki iklim investasi dan meningkatkan daya saing perekonomian nasional, Kementerian Perhubungan bertanggung jawab dalam mengintegrasikan sistem perizinan dan layanan ekspor impor dan logistik di lingkungan kerja Kementerian Perhubungan dengan sistem ekosistem logistik nasional melalui *Indonesia National Single Window* (INSW). Kementerian Perhubungan juga bertanggung jawab melakukan penataan tata ruang kepelabuhanan serta jalur distribusi barang dengan melakukan integrasi antara aplikasi Inaportnet dan portal INSW melalui aplikasi *Single Submission* (SSm) Pengangkut yang sudah dilaksanakan bertahap mulai dari 2022.

Tujuan dari penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut adalah menyinergikan kebutuhan data antar Kementerian terkait pada saat proses kedatangan kapal dan menjadikan pintu gerbang ke sistem agar pengguna dapat mengajukan permohonan izin dan perizinan, memantau prosesnya, dan memperoleh izin atau lisensi secara online. Kementerian yang saat ini sudah berkolaborasi adalah Kementerian Keuangan (melalui Ditjen Bea dan Cukai), Kementerian Perhubungan (melalui Ditjen Perhubungan Laut), Kementerian Hukum dan HAM (melalui Ditjen Imigrasi) dan Kementerian Kesehatan (melalui KKP).

Kementerian Keuangan dalam hal ini di berikan tanggung jawab dalam penataan ekonomi logistik nasional tersebut melalui 3 (tiga) aspek yaitu :

- 1) Simplifikasi proses bisnis layanan pemerintah dibidang logistik yang berbasis teknologi informasi untuk menghilangkan repetisi dan duplikasi.
- 2) Kolaborasi sistem-sistem layanan logistik baik internasional maupun domestik antar pelaku kegiatan logistik disektor pemerintah dan swasta.
- 3) Kemudahan transaksi pembayaran penerimaan negara dan fasilitasi pembayaran antar pelaku usaha terkait proses logistik.



Pelabuhan Banten yang masuk kedalam wilayah kerja KSOP Kelas I Banten menjadi salah satu pelabuhan dari 14 pelabuhan yang menandatangani pakta integritas bersama 4 (empat) Kementerian dan Lembaga terkait, Adapun ke 14 pelabuhan dimaksud adalah pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, Batam, Dumai, Palembang, Panjang, Banten, Tanjung Emas, Pontianak, Balikpapan, Samarinda dan Kendari. penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut ditujukan dapat memberikan kemudahan bagi agen pelayaran dalam melayani kapal di pelabuhan.

Sebelum *Single Submission* (SSm) Pengangkut diterapkan di Pelabuhan Banten agen pelayaran selaku pengguna jasa sistem tersebut harus mengajukan penyampaian data secara berkala ke beberapa instansi terkait sehingga menimbulkan beberapa kali proses penyampaian informasi kedatangan kapal yang sebelumnya dilakukan satu per satu ke sistem milik masing-masing Kementerian dan Lembaga sehingga membutuhkan waktu yang lama dalam pelaksanaannya. Namun setelah diterapkannya *Single Submission* (SSm) Pengangkut agen pelayaran hanya mengajukan 1 kali permohonan melalui *Single Submission* (SSm) Pengangkut yang nantinya pertukaran data otomatis terkoneksi dari satu sistem ke sistem instansi lainnya.

Secara singkat proses bisnis *Single Submission* (SSm) Pengangkut di mulai dengan pengajuan permohonan dokumen pengangkutan oleh agen pelayaran seperti Warta Kedatangan, Surat Persetujuan Masuk, Warta Keberangkatan, Surat Persetujuan Berlayar, Certificate of Pratique, Persetujuan atau Penolakan Imigrasi, RKSP dan Manifest sehingga agen pelayaran tidak perlu lagi melakukan pengajuan permohonan ke berbagai instansi guna mengurus dokumen-dokumen tersebut. Digitalisasi pelabuhan secara menyeluruh diharapkan dapat menjawab permasalahan yang selama ini terjadi, birokrasi lebih sederhana, ada kepastian waktu layanan, ada standar layanan, juga transparansi layanan dan biaya. Yang terpenting, dapat memudahkan para pelaku usaha untuk menjalankan kegiatan, dan di saat sama, mempermudah kontrol dan pengawasan antar Kementerian dan Lembaga maupun para stakeholder yang bertujuan untuk merajut keterhubungan. Berdasarkan penjelasan diatas, terlihat bahwa perbedaan yang signifikan setelah *Single Submission* (SSm) Pengangkut diterapkan dan sebelum diterapkan. Dalam hal ini penulis tertarik untuk mengangkat masalah tersebut dengan judul penelitian

# **“PENGARUH PENERAPAN SINGLE SUBMISSION (SSM) PENGANGKUT TERHADAP KECEPATAN PELAYANAN ANGKUTAN LAUT DI PELABUHAN BANTEN”**

## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

1. Kurangnya efektivitas pelayanan kapal di Pelabuhan Banten.
2. Kurangnya pemahaman penggunaan dan pemanfaatan *Single Submission* (SSm) Pengangkut oleh agen pelayaran.
3. Masih ditemukan proses pengulangan dan duplikasi dokumen di beberapa instansi terkait.

## **C. BATASAN MASALAH**

Dalam hal ini penulis membatasi masalah pada hal yang berkaitan dengan permasalahan di atas agar materi yang dibahas nantinya tidak terlepas dari pembahasan dan hasil yang diperoleh tidak menyimpang dari tujuan yang diinginkan, adapun batasan masalah pada skripsi ini adalah kurangnya efektivitas pelayanan kapal di Pelabuhan Banten.

## **D. RUMUSAN MASALAH**

Untuk dapat menganalisis dan memecahkan suatu masalah yang diangkat maka penulis merumuskan masalah, bagaimana pengaruh penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut terhadap kecepatan pelayanan angkutan laut di Pelabuhan Banten?

## **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui bagaimana pengaruh penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut terhadap kecepatan pelayanan angkutan laut di Pelabuhan Banten.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Manfaat Teoritis**

- 1) Untuk mengembangkan pengetahuan pengguna jasa tentang pengaruh penggunaan *Single Submission* (SSm) Pengangkut.
- 2) Untuk memotivasi bagi pihak-pihak terkait yang akan melakukan penelitian lebih lanjut mengenai masalah yang ada keterkaitannya dengan *Single Submission* (SSm) Pengangkut.

b. Aspek Praktis

- 1) Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan program Diploma IV Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan dan Kepelabuhanan di STIP Jakarta.
- 2) Untuk memberikan masukan bagi pengguna jasa agar memahami penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut di Pelabuhan Banten.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah dalam penyusunan skripsi secara menyeluruh dan agar lebih mudah memahami isi dari isi skripsi tersebut. Maka sistematika penulisan skripsi ini disusun sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini menjelaskan tentang latar belakang masalah, identifikasi masalah, pembatasan masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan skripsi.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam pustaka ilmu pengetahuan pendukung lainnya serta menjelaskan teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti, kerangka pemikiran yang memuat asumsi-asumsi yang timbul atau terbentuk setelah adanya dalil, hukum yang relevan.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data dengan cara yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

#### **BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang data yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian, dengan pendiskripsian yang jelas serta dilanjutkan dengan analisis data dan alternatif pemecahan masalah. Pada bagian akhir penulis melakukan evaluasi untuk pemecahan masalah.

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab ini penulis memberikan kesimpulan yang berisi tentang jawaban yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan serta saran-saran yang dapat berguna sebagai bahan evaluasi untuk perusahaan

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. DEFINISI OPERASIONAL**

Pada bab ini, penulis menyampaikan beberapa pengertian yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas oleh penulis yang dikutip dari buku–buku yang sudah disusun oleh para ahli sebelumnya. Sehingga penulis dapat memaparkan pendapat – pendapat tersebut dan juga sebagai sarana penunjang untuk memudahkan dalam memahami skripsi ini.

##### **1. *Single Submission* (SSm) Pengangkut**

*Single Submission* (SSm) Pengangkut merupakan upaya pemerintah dalam melakukan kolaborasi layanan kepelabuhanan antara Kementerian Perhubungan, Kementerian Kesehatan, Kementerian Keuangan (beacukai), dan Kementerian Hukum dan HAM (Imigrasi), untuk mengurangi in-efisiensi proses pengajuan serta repetisi dan duplikasi pada proses penyampaian data kedatangan hingga keberangkatan kapal di pelabuhan.

Pada dasarnya SSm Pengangkut merupakan inovasi yang digagas oleh Pemerintah Republik Indonesia untuk mendorong penyederhanaan proses pengurusan dokumen perizinan pelabuhan dengan menggunakan teknologi *single window*. SSm Pengangkut sangat berdampak pada efektivitas waktu, efisiensi biaya, dan transparansi dalam pengurusan dokumen *clearance* kapal. Penerapan SSm Pengangkut meminimalisir redundansi dalam penyampaian dokumen melalui *single entry point* ke beberapa Kementerian atau Lembaga terkait dalam satu waktu sehingga mengurangi waktu pengerjaan dan biaya operasional serta transparansi dalam setiap proses pengajuan.

Agan dalam hal ini sebagai pengguna layanan SSm Pengangkut diharuskan melakukan pendaftaran sebelumnya dengan melengkapi data

seperti username, password, serta nomor NPWP (Nomor Pokok Wajib Pajak) milik perusahaan yang sebelumnya telah terdaftar di akun Inaportnet untuk menghubungkan data akun di sistem SSm Pengangkut dengan akun Inaportnet. Kemudian dilanjutkan dengan mengisi data data lain dengan data yang terdaftar di akun Inaportnet.

Setelah selesai mengisi data dengan benar, agen sudah dapat login dengan menggunakan user serta password yang sudah didaftarkan saat proses registrasi. Setelah memiliki akun dan sudah berhasil login, agen dapat melakukan pengajuan pelayanan proses clearance in di laman layanan SSm Pengangkut dengan mengisi dataset kedatangan. Dalam dataset keberangkatan agen harus melengkapi data yang terdapat di beberapa halaman yaitu Superset Agen, Superset Kapal, Superset Barang, Superset Orang, Permohonan Imigrasi, Permohonan Layanan KKP (Kantor Kesehatan Pelabuhan), Permohonan RKSP dan Inward Manifest, dan Permohonan Warta.

## **2. Pelayanan**

Menurut Riyanto dalam (Nurhidayati & Silpia, 2018) Pelayanan merupakan salah satu bentuk kegiatan atau aktifitas yang diberikan oleh satu pihak atau lebih kepada pihak lain yang memiliki hubungan dengan tujuan untuk dapat memberikan kepuasan kepada pihak kedua yang bersangkutan atas barang dan jasa yang diberikan.

Sedangkan menurut (Moenir, 2017) Pelayanan merupakan proses pemenuhan kebutuhan aktivitas orang lain.

Pelayanan menurut para ahli ialah menolong untuk menyediakan segala sesuatu yang diperlukan oleh orang lain diantaranya adalah pembeli. Pelayanan dapat diberikan kepada orang lain sebagai pertolongan yang dibutuhkan orang lain itu sendiri. Yang mana dengan pertolongan tersebut dapat membantu orang lain untuk bisa mengatasi masalahnya. konsep pelayanan memiliki berbagai macam definisi yang berbeda redaksi, namun pada intinya merujuk pada konsepsi dasar yang sama.

Secara umum Pelayanan merupakan tindakan melayani atau suatu kegiatan yang hasilnya ditujukan untuk keinginan orang lain, baik itu individu maupun kelompok dan juga masyarakat. Dalam Kamus Besar Bahasa



Indonesia disebutkan, pelayanan adalah membantu menyiapkan (mengurus) apa yang diperlukan seseorang.

#### **a. Pelayanan Perizinan**

Pelayanan perizinan adalah rangkaian kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah untuk memberikan izin atau persetujuan kepada individu, perusahaan, atau lembaga untuk melakukan suatu kegiatan atau usaha tertentu. Proses ini melibatkan sejumlah langkah, persyaratan, dan evaluasi untuk memastikan bahwa kegiatan yang diajukan mematuhi peraturan dan norma yang berlaku.

Dalam konteks pemerintah adalah pihak yang memproduksi, mendistribusikan, atau menjual alat pemenuhan kebutuhan rakyat yang berbentuk jasa publik, dan layanan sipil. Dalam hal ini, pemerintah memiliki kewajiban untuk memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya, mengingat pelayanan yang baik merupakan bentuk deviden yang harus diterima masyarakat.

Perizinan merupakan salah satu alat yang dipergunakan oleh pemerintah dalam hukum administrasi negara. Pemerintah menggunakan izin sebagai salah satu sarana untuk mengendalikan tingkah laku warga negara, izin tersebut ialah suatu persetujuan atau suatu persetujuan dari pengusaha berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan peraturan perundang-undangan. Izin juga dapat diartikan sebagai dispensasi atau pelepasan/pembebasan dari suatu larangan

Pelayanan perizinan yang baik dapat mendukung pertumbuhan ekonomi, investasi, dan memberikan kepastian bagi pelaku usaha. Keterbukaan, efisiensi, dan keadilan menjadi kunci dalam menyelenggarakan pelayanan perizinan yang efektif.

#### **b. Kecepatan Pelayanan**

Kecepatan layanan adalah bagian dari kualitas pelayanan atau servqual. Servqual mampu mencapai pertumbuhan minat dengan cepat karena dibangun dengan pondasi bahwa penilaian konsumen mengenai kualitas layanan adalah sangat penting dan sangat diutamakan. Penilaian

konsumen dikonsepsikan sebagai kesenjangan antara apa yang diharapkan konsumen dari sebuah layanan yang dipandang berkualitas dan evaluasi yang diberikan konsumen berdasarkan pelayanan riil yang mereka rasakan.

Kecepatan layanan terdapat didalam kualitas pelayanan. Kecepatan pelayanan, yaitu target waktu pelayanan dapat diselesaikan dalam waktu yang telah ditentukan oleh unit penyelenggaraan pelayanan. Menurut (Etta Mamang, 2013:188), kecepatan waktu atau layanan merupakan seberapa cepat produk diserahkan atau diperbaiki, dan seberapa cepat informasi diberikan, serta pembelian dan proses pengembalian pembayaran produk dilakukan. Kecepatan pada dasarnya berarti sebuah satuan dari pergerakan yang dilakukan oleh seseorang atau suatu hal. Sementara layanan adalah aktivitas ekonomi yang melibatkan jumlah interaksi dengan konsumen atau dengan barang-barang milik, tetapi tidak menghasilkan transfer kepemilikan (Tjiptono, 2010).

Sementara menurut Tjiptono dalam (Dhagat, 2015) mengatakan bahwa kecepatan layanan dipengaruhi oleh tiga hal, yaitu kecepatan dalam menangani konsumen, kecepatan dalam menangani keluhan konsumen, kecepatan dalam bertransaksi dengan konsumen. Dalam layanan manajemen pemerintah atau penyelenggara layanan harus menjadi indikator kepuasan masyarakat sebagai kriteria utama dalam penyelenggaraan layanan publik (Sutanto, 2016).

### **3. Penerapan**

#### **a. Pengertian Penerapan**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan, sedangkan menurut beberapa ahli, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau individu bahkan golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Penerapan (implementasi) adalah bermuara terhadap aktivitas, aksi, tindakan, atau adanya mekanisme suatu sistem. Penerapan (implementasi) bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang

terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan. (Usman, 2002: 70).

Penerapan (implementasi) adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana, administrasi yang efektif. (Setiawan, 2004:39).

Penerapan merupakan proses, cara atau perbuatan sebagai kemampuan meningkatkan bahan-bahan yang dipelajari dengan rencana yang telah disusun secara sistematis, seperti metode, konsep dan teori.

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa kata penerapan (implementasi) bermuara pada aktifitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu sistem. Ungkapan mekanisme mengandung makna bahwa penerapan (implementasi) bukan sekedar aktifitas, tetapi cara yang dilakukan dalam kegiatan agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan.

#### **b. Unsur-Unsur Penerapan**

Menurut Wahab dalam (Sa'diyah, 2019) penerapan merupakan sebuah kegiatan yang memiliki tiga unsur penting dan mutlak dalam menjalankannya. Adapun unsur-unsur penerapan meliputi:

- 1) Adanya program yang dilaksanakan
- 2) Adanya kelompok target, yaitu masyarakat yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari program tersebut.
- 3) Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan maupun pengawasan dari proses penerapan tersebut.

### **B. TEORI**

Untuk dapat menganalisis penyebab dan pemecahan masalah yang dibahas pada bab I, penulis mengumpulkan dasar teori dan pemikiran dari berbagai ahli, serta data yang diperoleh saat praktek darat. Berikut ini adalah informasi yang dikumpulkan oleh penulis:

## 1. *Single Submission* (SSm) Pengangkut

### a. Pengertian *Single Submission* (SSm) Pengangkut

*Single Submission* (SSm) Pengangkut merupakan upaya pemerintah dalam melakukan kolaborasi layanan kepelabuhanan antara Kementerian Perhubungan, Kementerian Kesehatan, Kementerian Keuangan (beacukai), dan Kementerian Hukum dan HAM (Imigrasi), untuk mengurangi in-efisiensi proses pengajuan serta repetisi dan duplikasi pada proses penyampaian data kedatangan kapal di pelabuhan.

Pada dasarnya SSm Pengangkut merupakan sistem yang berbasis jaringan internet atau web service terkait dalam pelayanan perizinan kedatangan maupun keberangkatan kapal yang terintegritas oleh sistem-sistem instansi terkait lainnya yang dituju dapat memudahkan pengguna jasa dalam proses pengajuan perizinan kedatangan dan keberangkatan kapal dengan satu kali penginputan data sehingga pertukaran data antar instansi tersebut dapat memangkas waktu yang sebelumnya pengajuan perizinan tersebut dilakukan satu per satu ke sistem-sistem instansi terkait.

Agan dalam hal ini sebagai pengguna layanan SSm Pengangkut diharuskan melakukan pendaftaran sebelumnya dengan melengkapi data seperti username, password, serta nomor NPWP (Nomor Pokok Wajib Pajak) milik perusahaan yang sebelumnya telah terdaftar di akun Inaportnet untuk menghubungkan data akun di sistem SSm Pengangkut dengan akun Inaportnet. Kemudian dilanjutkan dengan mengisi data data lain dengan data yang terdaftar di akun Inaportnet.

Setelah selesai mengisi data dengan benar, agen sudah dapat login dengan menggunakan user serta password yang sudah didaftarkan saat proses registrasi. Setelah memiliki akun dan sudah berhasil login, agen dapat melakukan pengajuan pelayanan proses clearance in di laman layanan SSm Pengangkut dengan mengisi dataset kedatangan. Dalam dataset keberangkatan agen harus melengkapi data yang terdapat di beberapa halaman yaitu Superset Agen, Superset Kapal, Superset Barang, Superset Orang, Permohonan Imigrasi, Permohonan Layanan KKP (Kantor Kesehatan Pelabuhan), Permohonan RKSP dan Inward Manifest, dan Permohonan Warta.

## **b. Superset Pengisian**

- 1) Superset Agen, dalam halaman Superset Agen, agen harus melengkapi data data seperti memilih jenis trayek, kemudian mengisi nomor trayek kapal, memastikan data operator dan data perusahaan agen sudah benar, mengunggah dokumen keagenan berupa surat perintah penunjukan keagenan/ LoA (Letter Of Appointment), dan mengisi data perusahaan bongkar muat/jasa perusahaan transportasi yang terkait dalam kegiatan kapal. Setelah semua data telah diisi data tersebut diperiksa dan dipastikan kembali .
- 2) Superset Kapal, didalamnya berisi data kapal yang harus agen lengkapi seperti data spesifikasi kapal, data operasional kapal, serta mengunggah dokumen kapal dan memasukan data dokumen kapal tersebut.
- 3) Superset Barang, dalam halaman Superset Barang agen harus melengkapi data yang berisi data jenis kegiatan kapal, muatan kapal yang akan dimuat/dibongkar, jumlah serta jenis kemasan muatan, NPWP dari consignee atau pemilik barang. Kemudian agen juga mengisi data Manifes Bongkar Muat Barang Berbahaya (BMBB).
- 4) Superset Orang, merupakan halaman yang didalamnya berisi data dari orang yang ada di atas kapal baik itu kru kapal maupun penumpang. Untuk kru kapal agen harus mengisi dengan lengkap data tersebut yang terdiri dari nama, jenis kelamin, tanggal lahir, kebangsaan, Nomor buku pelaut, tanggal berakhir buku pelaut, jabatan di atas kapal, kode pelaut, hingga nomor PKL (Perjanjian Kerja Laut) kru kapal, data paspor, pelabuhan sign on, serta keterangan vaksin kru kapal.
- 5) Permohonan Imigrasi, halaman ini berisi permohonan pengajuan kedatangan kru kapal atau penumpang ke kantor imigrasi yang dituju.
- 6) Permohonan KKP (Kantor Kesehatan Pelabuhan), halaman ini berisi permohonan pengajuan layanan yang ditujukan ke Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) untuk dilakukan pelayanan seperti pemeriksaan kapal dan penerbitan COP (Certificate Of Pratique) serta pelayanan lain antara lain Buku Kesehatan Kapal (Health Book) dan penerbitan

sertifikat yang diterbitkan oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) seperti SSCEC (Ship Sanitation Control Exemption Certificate dan P3K Kapal.

- 7) Permohonan RKSP dan Inward Manifest, pada halaman ini agen melakukan permohonan RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) dan Inward Manifest dengan acuan data operasional kapal dan data bongkar muat barang kapal yang sebelumnya sudah diisi. Setelah permohonan dibuat dan dilakukan verifikasi, barulah akan muncul manifest inward dari kegiatan kedatangan kapal.

**c. Tugas Instansi-Instansi Terkait**

- 1) Direktorat Jendral Perhubungan Laut

Direktorat Jendral Perhubungan Laut bertugas mengintegrasikan sistem perizinan layanan ekspor, impor dan logistik serta melakukan penataan tata ruang kepelabuhanan dan jalur distribusi barang.

- 2) Imigrasi

Imigrasi bertugas untuk memeriksa awak kapal apakah awak kapal yang ada di kapal tersebut sesuai dengan crew list kapal, dan memeriksa passport dari anak buah kapal apakah masih berlaku atau sudah habis masa berlakunya. Setelah itu petugas imigrasi akan mencap daftar crew list beserta dengan cap imigrasi dan juga mencap arrival passport crew kapal. Dan apabila awak kapal tersebut berasal dari negara asing, maka agen kapal dan awak kapal akan mengajukan landing shore pass untuk awak kapal asing, yang mana fungsi dari shore pass tersebut adalah apabila awak kapal asing tersebut ingin turun ke darat, dan agen mengajukan permohonan tersebut satu hari sebelum kapal tersebut memasuki pelabuhan tujuan. Dan shore pass tersebut berlaku selama 1 minggu.

- 3) Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP)

Karantina bertugas memeriksa kapal termasuk ruangan memasak. Apakah kapal tersebut membawa wabah penyakit dari pelabuhan asal atau negara asing. Dan petugas karantina juga memeriksa daftar awak kapal dan penumpang dan meneliti buku kesehatan (health book), memeriksa SSCEC (Ship Sanitation Control Exemption Certificate)



yakni tentang surat pembebasan hama dan tikus. Selanjutnya petugas karantina akan memberikan certificate of pratique atau yang disebut sebagai sertifikat izin terbebas karantina yang berarti bahwa seluruh awak kapal dilarang turun ke darat tanpa izin dari pihak kantor Kesehatan pelabuhan. Setelah mengambil dokumen kapal dan selesai memeriksa apakah dokumen kapal tersebut masih berlaku atau tidak, maka agen kapal akan melakukan registrasi kapal ke kantor syahbandar di pelabuhan setempat.

#### 4) Bea dan Cukai

Bea dan Cukai bertugas melakukan pemeriksaan seluruh muatan kapal untuk menyesuaikan daftar muatan kapal (inward manifest) yang sudah di input oleh agen pelayaran untuk memastikan apakah barang tersebut sesuai dengan manifest batang, dan apabila petugas bea dan cukai menemukan adanya barang yang mencurigakan atau barang ilegal (yang tidak sesuai dengan manifest) maka petugas bea dan cukai akan menyita barang tersebut dan selanjutnya akan berada di bawah pengawasan bea dan cukai. Tetapi apabila barang yang dibawa kapal tersebut sesuai dengan inward manifest yang telah di input, maka petugas bea dan cukai akan mengeluarkan laporan hasil pemeriksaan (LHP) sebagai tanda bahwa barang tersebut bukan barang ilegal.

### C. PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian ini dilakukan tentunya tidak lepas dari penelitian-penelitian terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan. Selain itu juga bertujuan untuk membandingkan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya, antara lain:

**Tabel 2.1**

#### **Penelitian Terdahulu**

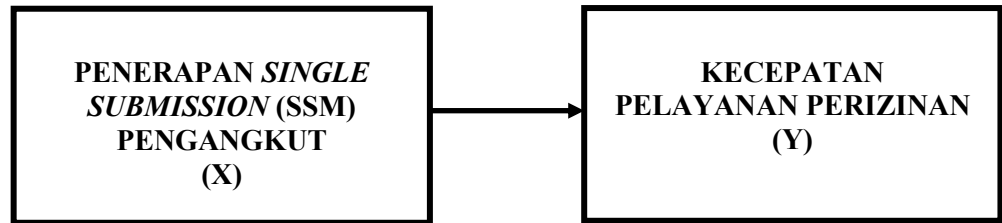
<b>No</b>	<b>Peneliti dan Tahun</b>	<b>Judul Penelitian</b>	<b>Persamaan</b>	<b>Hasil</b>
<b>1</b>	Malau, Tiur Margaretha, et al.	Analysis of Maritime Single	Sistem Pertukaran data atau informasi	Mendorong kemajuan sektor maritim

	Madani: Jurnal Ilmiah Multidisiplin 1.11 (2023).	Window System Implementation on <i>Single Submission</i> (SSM) Carriers in Indonesia	antara pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan kepelabuhanan atau maritim	Indonesia. capaian positif menunjukkan potensi signifikan sistem ini untuk mengakselerasi pertumbuhan ekonomi, meningkatkan efisiensi operasional,
2	Tampubolon, R. N., & Andrinal, I. (2024)	Sustainability in the supply chain: analysing the efficiency and effectiveness of the single submission of freight transport application through the Indonesia National Single Window system	Inovasi yang digagas Pemerintah Republik Indonesia untuk mendorong penyederhanaan proses pengurusan dokumen perizinan kepelabuhanan dengan menggunakan teknologi satu pintu	Memberikan dampak terhadap efektivitas waktu, efisiensi biaya, dan transparansi dalam pengurusan dokumen kepabeanan kapal dan kepelabuhanan di pelabuhan
3	E Tijan, A Agatić, M Jović, S Aksentijević (2019)	Maritime National Single Window A Prerequisite for Sustainable Seaport Business	Pentingnya konektivitas pemangku kepentingan dalam transportasi laut dan pelabuhan laut dalam meningkatkan keberlanjutan ditunjukkan, serta keuntungan dari pertukaran data	NSW/MNSW mengurangi atau menghilangkan dokumen kertas dan memungkinkan penggunaan kembali data, yang meningkatkan keberlanjutan ekonomi pelabuhan melalui penghematan

4	S. Safuanaa Universitas Jayabaya Jakarta Indonesia (2022)	Penerapan Teknologi Digital di Pelabuhan Indonesia untuk Menurunkan Biaya Logistik Nasional	Mengintegrasikan proses dan meningkatkan pelayanan sehingga Pelabuhan Indonesia dapat bersaing di tingkat global	Pelabuhan Indonesia telah mengembangkan beberapa teknologi digital baik dari sisi laut, darat dan pelanggan sehingga Pelabuhan Indonesia dapat berkolaborasi dengan ekosistem yang ada di Pelabuhan sehingga mampu bersaing ditingkat global dan dapat berkontribusi menurunkan biaya logistik nasional.
---	--	---	--	---

#### D. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran merupakan tahap pemikiran penulis dalam menyelesaikan pokok permasalahan. Tujuan penulis memberikan kerangka pemikiran, ialah guna membesarkan kemudahan pembaca untuk memahami topik yang diangkat oleh penulis sebagai judul, yaitu pengaruh penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut terhadap kecepatan pelayanan perizinan angkutan laut di Pelabuhan Banten, akan menghasilkan faktor penyebab terjadinya masalah tersebut. Pada faktor tersebut berkembang menjadi upaya yang dapat dilakukan guna mencegah dan menanggulangi masalah yang terjadi. Dibawah ini merupakan bagan kerangka pemikiran penelitian yang telah disusun oleh penulis, sebagai berikut.



**Bagan 1.1**  
**Kerangka Pemikiran**

#### **E. HIPOTESIS**

Pengertian hipotesis menurut Sugiyono (2013:99) adalah jawaban sementara terhadap rumusan penelitian di mana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pernyataan. Berdasarkan kerangka pemikiran di atas maka penulis membuat hipotesis sebagaimana yang terdapat dalam masalah yang disajikan. Untuk memberikan jawaban atau perkiraan masalah sebagai berikut :

- Ha : Adanya pengaruh penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut terhadap kecepatan pelayanan.
- Ho : Tidak adanya pengaruh penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut terhadap kecepatan pelayanan

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

##### **1. Waktu Penelitian**

Waktu penelitian dilaksanakan pada saat penulis melakukan Praktek Darat (PRADA) di wilayah Pelabuhan Banten terhitung dari bulan 25 Agustus 2022 sampai dengan 25 Agustus 2023.

##### **2. Tempat Penelitian**

Penulis mengambil tempat penelitian di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten. Adapun data dari tempat penelitian tersebut :

Nama	: Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten
Alamat	: Jl. Yos Sudarso, No. 102, Merak, Banten 42438
No. Telepon	: 0254-571009
Fax	: 0254-571066

#### **B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

##### **1. Metode Pendekatan**

Dalam penelitian skripsi ini menggunakan metode pendekatan data kuantitatif. Data kuantitatif adalah data yang berbentuk angka atau bilangan. Data kuantitatif diperoleh melalui berbagai macam teknik pengumpulan data misalnya wawancara dan analisis dokumen. Oleh karena itu dalam pengumpulan tersebut penulis menggunakan sumber data berupa:

###### **a. Data Primer**

Data primer adalah data yang diperoleh langsung oleh peneliti dari sumber asli atau pihak pertama. Menurut Sugiyono (2016:225) data primer adalah data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data

primer memiliki sasaran yaitu data yang ditemukan langsung oleh peneliti dilapangan dengan cara observasi, diskusi terfokus dan eksperimen.

b. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2016:225) Data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau lewat dokumen. Data Sekunder ialah data yang sudah jadi yang diperoleh dari membaca literatur-literatur ilmiah yang mempunyai hubungan erat dengan obyek penelitian yaitu terkait dengan Penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut Terhadap Kecepatan Pelayanan Angkutan Laut di Pelabuhan Banten.

## 2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisa sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas dan memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut. Adapun teknik pengumpulan data yang penulis gunakan didapat melalui:

a. Kuesioner (Daftar Pertanyaan)

Menurut Sugiyono (2017:142) angket atau kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Penulis mengutamakan metode kuesioner ini yang akan digunakan dalam pembahasan. kuesioner dapat berupa pertanyaan tertutup atau terbuka, dapat diberikan kepada responden secara langsung atau dikirim melalui pos, internet, maupun secara langsung dengan bertatap muka antara peneliti dan responden. Pada penelitian ini, kuisoner diberikan kepada 50 *user* (pengguna) jasa *Single Submission* (SSm) Pengangkut di dalam wilayah Pelabuhan Banten. Dalam setiap yang disebarkan kepada responden terdiri dari 2 bagian pertanyaan yaitu :

1) Bagian pertama berisi 20 pertanyaan mengenai *Single Submission* (SSm) Pengangkut.



**Tabel 3.1****Kisi-Kisi Instrumen *Single Submission* (SSm) Pengangkut**

Variabel	Dimensi	Indikator
<i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut (X)	Transparansi	a. Transparansi informasi b. Ketersediaan informasi c. Keterbukaan sistem biaya
	Aplikasi berbasis <i>platform</i>	a. Rancangan b. Performa c. Penggunaan internet
	Pelayanan	a. Teknologi terkini b. Inovasi

*Sumber: Peneliti, data diolah (2024)*

2) Bagian kedua berisi 10 pertanyaan mengenai kecepatan pelayanan.

**Tabel 3.2****Kisi-Kisi Instrumen Kecepatan Pelayanan**

Variabel	Dimensi	Indikator
Kecepatan Pelayanan (Y)	Responsif	a. Pelayanan yang cepat dan tepat
	Kepuasan pelanggan	a. Kepuasan pengguna layanan b. Membantu dan memberikan pelayanan yang cepat

	Penilaian pelanggan	a. Hasil kerja yang sesuai harapan b. Sikap penyedia layanan
--	------------------------	--

*Sumber: Peneliti, data diolah (2024)*

Masing-masing pertanyaan akan diberikan setiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilai berdasarkan skala likert. Menurut Sugiyono (2019:146) skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial.

Dengan skala likert, variabel penelitian yang akan diukur dipaparkan menjadi sebuah indikator variabel. Kemudian indikator variabel dijadikan sebagai titik tolak ukur menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pertanyaan atau pernyataan. Skala penilaian untuk pernyataan sebagai berikut :

**Tabel 3.3**

**Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert**

Pilihan jawaban	Bobot nilai
SS = Sangat Setuju	5
S = Setuju	4
RR = Ragu-Ragu	3
TS = Tidak Setuju	2
STS = Sangat Tidak Setuju	1

*Sumber: Sugiyono (2019:147)*

**b. Study Pustaka (*Library Research*)**

Studi pustaka adalah pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari media *online*, buku - buku atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan masalah yang akan dibahas.

## C. POPULASI DAN SAMPEL

### 1. Populasi

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya Sugiyono (2019:126). Disimpulkan bahwa populasi merupakan objek atau subjek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat-syarat tertentu yang mempunyai kaitan dengan masalah yang diteliti. Maka yang dijadikan anggota populasi oleh penulis adalah seluruh pengguna jasa *Single Submission* (SSm) Pengangkut di dalam wilayah Pelabuhan Banten sebanyak 100 pengguna jasa.

### 2. Sample

Sampel merupakan objek penelitian yang dapat mewakili dari seluruh populasi penelitian. Sampel yang diambil dari populasi harus benar-benar representatif. Seperti yang dikemukakan Sugiyono (2017:118) Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Dalam penentuan sampel, penulis menggunakan rumus *Slovin* sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1+N (e)^2}$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

e = Batas toleransi kesalahan (10%)

Berdasarkan rumus solvin tersebut maka jumlah sampel :

$$\begin{aligned} n &= \frac{100}{(1+(100 \times 1\% \times 10\%))} \\ &= \frac{100}{2} \\ &= 50 \end{aligned}$$

## D. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam skripsi ini penulis menggunakan beberapa teknik analisis data untuk menguji hipotesis, dan mengetahui seberapa pengaruh penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut terhadap kecepatan pelayanan Angkutan Laut di Pelabuhan Banten Metode yang digunakan harus sesuai dengan bidang kajian penelitian jenis-jenis analisis kuantitatif, sehingga data dapat menjadi lebih sederhana dan mudah dibaca serta mudah diinterpretasikan.

Menurut Sugiyono (2022), Teknik analisis data adalah proses pencarian dan penyusunan data secara sistematis dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumen, mengorganisasikan data ke dalam kategori, mendeskripsikan data ke dalam unit-unit, mengorganisasikan data ke dalam pola, memilih data yang paling penting dan apa yang dipelajari, dan menarik kesimpulan yang cukup jelas bagi diri sendiri dan orang lain.

Teknik analisis yang digunakan adalah korelasi dan regresi untuk menentukan pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat, sedangkan teknik analisis data dilakukan dengan menggunakan perangkat lunak SPSS yaitu program komputer untuk menghitung nilai statistik. Data analisis dengan menggunakan teknik analisis statistik yaitu sebagai berikut :

### 1. Uji Validitas

Validitas merupakan tingkat keandalan dan kesahihan alat ukur yang digunakan. Instrumen dikatakan valid berarti menunjukkan alat ukur yang dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Instrumen yang valid merupakan instrumen yang benar – benar tepat untuk mengukur apa yang hendak di ukur. Dalam penelitian ini penulis melakukan uji validitas dengan menggunakan teknik Formula *Alpha Cronbach* dan dengan menggunakan program *IBM SPSS Statistic 29*.

### 2. Uji Reliabilitas

Menurut Sugiyono (2017: 130) menyatakan bahwa uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas dilakukan secara bersama terhadap seluruh pernyataan. Pada penelitian ini untuk mencari reliabilitas instrumen menggunakan *alpha (a)*. karena instrumen dalam penelitian ini berbentuk angket atau daftar pertanyaan yang skor nya merupakan rentangan

antara 1-5 dan uji validitas menggunakan item total, dimana untuk mencari reliabilitas instrumen yang skor nya bukan 1 dan 0, misalnya angket atau soal bentuk uraian maka menggunakan rumus *alpha* ( $\alpha$ ).

Reliabilitas adalah sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya, maksudnya apabila dalam beberapa pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok yang sama diperoleh hasil yang relatif sama. Dalam penelitian ini penulis melakukan uji reliabilitas dengan menggunakan teknik teknik Formula *Alpha Cronbach* dan dengan menggunakan program *IBM SPSS Statistic 29*. Dengan kriteria pengujian tersebut, apabila hasil  $\sigma^2 >$  dengan  $\alpha$  (*Alfa Crounbach*  $\alpha = 0,60$ ) maka alat ukur tersebut dinyatakan handal (reliable), dan sebaliknya apabila hasil  $\sigma^2 < \alpha$  (*Alfa Crounbach*  $\alpha = 0,60$ ) maka alat ukur tersebut adalah tidak handal (reliable).

### 3. Analisis Koefisien Korelasi

Menurut Sugiyono (2017:228) Koefisien korelasi *Product Moment* merupakan teknik korelasi yang digunakan untuk mencari hubungan dan membuktikan hipotesis hubungan dua variabel bila data dari dua variabel atau tersebut adalah sama. Koefisien determinasi yang besarnya adalah kuadrat dari koefisien korelasi ( $r^2$ ), koefisien ini disebut koefisien penentu karena varians yang terjadi pada variabel dependent dapat dijelaskan melalui varians yang terjadi pada variabel independent. Dalam penelitian ini penulis menggunakan persamaan koefisien korelasi *Product Moment* karena data yang memiliki skala ukur rasio. Rumus korelasi *Product Moment* adalah sebagai berikut:

$$r = \frac{n\sum XY - \sum X . \sum Y}{\sqrt{n\sum X^2 - (\sum X)^2 . n\sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Keterangan :

$r$  = koefisien korelasi

$n$  = banyaknya jumlah data

$\sum$  = jumlah data yang telah diolah

$X$  = jumlah skor variabel *Single Submission* (SSm) Pengangkut

$Y$  = jumlah skor variabel kecepatan pelayanan

Berikut tabel pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi :

**Tabel 3.4**

**Tabel Interpretasi Koefisien Korelasi**

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

Besarnya  $r$  dapat dinyatakan dari  $-1 < r < 1$  artinya :

- 1) Bila  $r = +1$  atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel  $x$  dan variabel  $y$ , dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- 2) Bila  $r = 0$ , tidak ada hubungan antara variabel  $x$  dan variabel  $y$  atau sangat lemah.
- 3) Bila  $r = -1$  atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel  $x$  dan variabel  $y$ , dimana hubungan sangat kuat dan negative.

#### 4. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel  $X$  terhadap variabel  $Y$ , dengan rumus :

$$Y = a + bX$$

dimana :

$$a = \frac{(\sum Y)(\sum X^2) - (\sum X)(\sum XY)}{n(\sum X^2) - (\sum X)^2}$$

$$b = \frac{n\sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{n\sum X^2 - (\sum X)^2}$$

Keterangan :

- $a$  = Merupakan titik potong sumbu  $Y$  dengan garis regresi ( $Y = a + bX$ ).
- $b$  = Koefisien regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam hal ( $Y$ ) persatuan kenaikan ( $X$ )

## 5. Analisis Koefisien Penentu atau Determinasi

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar persentase kontribusi variabel *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X) terhadap Kecepatan Layanan (Y), dengan rumus :

$$Kp = r_{xy}^2 \times 100\%$$

Keterangan :

Kp = Koefisien positif.

r = Koefisien korelasi X dan Y

Kriteria untuk analisis Koefisien Penentu sebagai berikut :

- a. Jika Kp mendekati nol (0), berarti pengaruh variabel independen terhadap dependen lemah.
- b. Jika Kp mendekati satu (1), berarti pengaruh variabel independen terhadap dependen kuat.

Fungsi dari koefisien penentu adalah :

- 1) Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
- 2) Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%).

## 6. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang penulis gunakan adalah uji hipotesis berbanding terbalik dan pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai  $t_{hitung}$  terhadap  $t_{table}$  untuk mengetahui nilai t hitung digunakan rumus:

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

Dapat diambil kesimpulan :

- a) Jika  $t_{hitung} < t_{table}$ , maka  $H_0$  = diterima dan  $H_a$  ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y. ( $H_0: \rho = 0$ )
- b) Jika  $t_{hitung} > t_{table}$ , maka  $H_0$  = ditolak dan  $H_a$  diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y. ( $H_a: \rho \neq 0$ )  $\rho$  = nilai korelasi dalam formulasi yang dihipotesiskan.



## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan-permasalahan atau fakta-fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat (PRADA). Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data terkait, antara lain:

##### **1. Gambaran Umum Perusahaan**

Pelabuhan Banten terletak di Selat Sunda pantai barat Pulau Jawa pada posisi : 06°01'03"LS –105°57'04"BT, sejarah mencatat kehadiran Provinsi Banten tidak terlepas dari keberadaan Pelabuhan Banten Lama yang pernah menjadi Pelabuhan Internasional pada abad ke 15. Banten yang masih berbentuk kota menjadi tempat transit bagi jalur perdagangan antar negara, kapal - kapal asing yang datang di pelabuhan tertua di Jawa.

Seiring dengan berkembangnya zaman Pelabuhan Banten berkembang pesat sehingga menjadi salah satu pelabuhan komersil terbesar di Indonesia, keberadaanya semakin diakui di dunia maritim nasional dan internasional dengan semakin banyaknya kunjungan kapal sebagai salah tempat tujuan bersandar dan berlabuh kapal. Pelabuhan Banten termasuk kedalam wilayah kerja KSOP Kelas I Banten.

Kantor KSOP Kelas I Banten memiliki visi dan misi sebagai berikut:

##### **1) Visi**

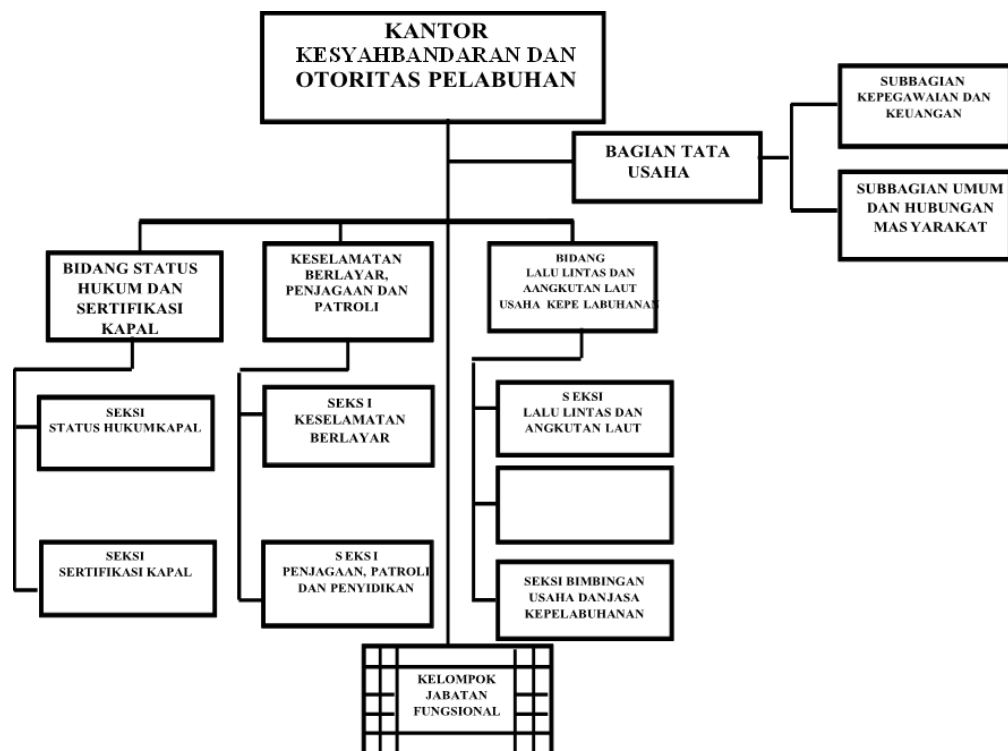
Terciptanya pelayanan prima untuk mendukung kelancaran transportasi laut di Pelabuhan Banten sebagai tulang punggung kehidupan perekonomian di provinsi Banten.

##### **2) Misi**

1. Menyediakan pelayanan yang efektif dan efisiensi yang memenuhi standar nasional dan internasional.

2. Menyediakan pelayanan yang efektif dan efisiensi yang memenuhi standar nasional dan internasional.
3. Meningkatkan pengawasan kegiatan operasional di lingkungan Pelabuhan.

## 2. Tugas Pokok dan Fungsi KSOP Kelas I Banten



**Gambar 4.1**

### **Struktur Organisasi KSOP Kelas I Banten**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 76 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Struktur Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan terdiri dari:

#### 1. Bagian Tata Usaha

Petugas Tata Usaha mempunyai tugas melakukan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

#### 2. Bagian Status Hukum dan Sertifikasi Kapal

Petugas Status Hukum dan Sertifikasi Kapal mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, hipotek

dan surat tanda kebangsaan, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar dan melakukan pemeriksaan, penilikan rancang bangun kapal, pengawasan pembangunan, perombakan dan docking kapal, pemeriksaan dan pengujian nautis, teknis, radio, elektronika kapal, penghitungan dan pengujian stabilitas kapal, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tangki serta perlindungan ganti rugi pencemaran.

### 3. Bagian Keselamatan Berlayar

Petugas Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli mempunyai tugas melakukan penilikan pemenuhan persyaratan pengawakan kapal, penyiapan bahan penerbitan dokumen kepelautan, perjanjian kerja laut dan penyijilan awak kapal serta perlindungan awak kapal, pelaksanaan pengawasan tertib bandar, pergerakan kapal (shifting), pemanduan dan penundaan kapal di perairan pelabuhan dan tertib berlayar, lalu lintas keluar masuk kapal, kapal asing (port State control), flag state control dan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, penjagaan, pengamanan dan penertiban embarkasi dan debarkasi penumpang di pelabuhan, pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus, barang berbahaya, pengisian bahan bakar serta limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pembangunan fasilitas pelabuhan serta pengerukan dan reklamasi, patroli di perairan pelabuhan, pengawasan dan pengamanan terhadap keselamatan kapal yang masuk keluar pelabuhan, kapal sandar dan berlabuh, penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (Search And Rescue/ SAR), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, saluage dan pekerjaan bawah air, pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (International Ship and Port Facility Security Code / ISPS-Code), penyiapan bahan pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal, serta pelaksanaan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### 4. Bagian Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhan

Petugas Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, tenaga kerja bongkar muat, pengawasan kegiatan keagenan dan perwakilan perusahaan angkutan kapal asing, penjaminan kelancaran arus barang, keamanan dan ketertiban di pelabuhan, pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar/ masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyiapan bahan pengawasan dan evaluasi penerapan standar penggunaan peralatan kegiatan bongkar muat serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, rencana dan program pembangunan dan pemeliharaan sarana prasarana pelabuhan, penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, program Pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan serta penyusunan desain konstruksi fasilitas pokok pelabuhan dan fasilitas penunjang kepelabuhanan, pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, fasilitas dan operasional pelabuhan, penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa, penyiapan bahan pemberian rekomendasi persetujuan lokasi pelabuhan, pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri serta peningkatan kemampuan terminal dan operasional pelabuhan 24 (dua puluh empat) jam, penyusunan pemberian konsesi, atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, penyusunan dan pengusulan tarif penggunaan daratan dan/atau perairan, fasilitas pelabuhan serta jasa kepelabuhanan, analisa dan evaluasi Pembangunan penahan gelombang, alur pelayaran, jaringan jalan, dan sarana bantu navigasi pelayaran serta sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dan penyusunan sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan, usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan serta penyediaan dan pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan dan sistem informasi pelabuhan.

### 3. Identitas Responden

Agar mendapatkan gambaran mengenai pengguna jasa *Single Submission* (SSm) Pengangkut di dalam wilayah kerja Pelabuhan Banten yang telah menjadi responden, maka penulis akan menerangkan dan mengelompokan responden berdasarkan:

- a. Jenis Kelamin
- b. Usia Responden
- c. Pendidikan Terakhir

Kuesioner akan dibagikan kepada 50 orang responden dengan kriteria sebagai pengguna jasa *Single Submission* (SSm) Pengangkut di dalam wilayah kerja Pelabuhan Banten. Untuk lebih jelasnya berikut ini merupakan pembahasan dari analisis variabel X (*Single Submission* (SSm) Pengangkut) serta variabel Y (kecepatan pelayanan) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Berikut ini adalah data seluruh responden yang dapat dilihat pada uraian dibawah ini:

**Tabel 4.1**

#### **Data responden berdasarkan jenis kelamin**

No	Jenis Kelamin	Jumlah (orang)	Persentase (%)
1	Laki-laki	35	70%
2	Perempuan	15	30%
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Hasil Kuesioner diolah penulis Tahun 2024*

Berdasarkan tabel 4.1 yakni data responden berdasarkan jenis kelamin, dapat disimpulkan bahwa responden yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 35 orang atau dengan tingkat presentase sebesar 70%, dan responden yang berjenis kelamin perempuan berjumlah 15 orang atau dengan tingkat presentase sebesar 30%.

**Tabel 4.2**

#### **Data responden berdasarkan usia**

No	Usia Responden	Jumlah (orang)	Persentase (%)
1	18-24 tahun	23	46%
2	25-34 tahun	16	32%
3	35-49 tahun	10	20%
4	49-60 tahun	1	2%

5	>60 tahun	0	0%
<b>Jumlah</b>		<b>Jumlah</b>	<b>50</b>

*Sumber: Hasil Kuesioner diolah penulis Tahun 2024*

Berdasarkan tabel 4.2 yakni data responden berdasarkan usia menunjukkan bahwa responden yang berusia 17-24 tahun berjumlah 23 orang atau 46%, usia 25-34 tahun berjumlah 16 orang atau 32%, usia 35-49 tahun berjumlah 10 orang atau 20%, dan responden yang berusia 49-60 tahun berjumlah 1 orang atau 2%.

**Tabel 4.3**

**Data responden berdasarkan pendidikan terakhir**

No	Pendidikan Terakhir	Jumlah (orang)	Persentase (%)
1	SMA	14	28%
2	Diploma	12	24%
3	S1	21	42%
4	S2	3	6%
5	S3	0	0%
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Hasil Kuesioner diolah penulis Tahun 2024*

Berdasarkan tabel 4.3 yakni data responden berdasarkan pendidikan terakhir menunjukkan bahwa responden yang mempunyai pendidikan terakhir SMA berjumlah 14 orang atau 28%, pendidikan terakhir Diploma berjumlah 12 orang atau 24%, pendidikan terakhir S1 berjumlah 21 orang atau 42%, dan yang mempunyai pendidikan terakhir S2 berjumlah 3 orang atau 6%.

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Analisis Data Deskriptif Kuantitatif**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan 2 variabel yaitu variabel X (Penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut), dan variabel Y (kecepatan pelayanan). Dalam menganalisis data penelitian ini, penulis menggunakan metode pengumpulan data menggunakan kuesioner yang diberikan kepada 50 orang responden yang merupakan para pengguna *Single Submission* (SSm) Pengangkut yang berada di dalam wilayah Pelabuhan Banten. Berikut ini adalah jabaran setiap variabel:

**a. Single Submission (SSm) Pengangkut (Variabel X)**

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variabel X (Penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Variabel penerapan sistem terdiri dari 6 indikator yaitu: informasi, panduan, rancangan, aksesibilitas, teknologi terkini, dan inovasi. Analisis penilaian responden terdiri dari 20 butir pernyataan, berikut ini adalah hasil jawaban responden yang telah dibuat dalam bentuk tabel.

**Tabel 4.4**

**Tanggapan responden terhadap seluruh informasi yang tertera dalam *Single Submission* (SSm) Pengangkut jelas dan mudah dipahami**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	20	100	5	Sangat Tinggi
S	4	30	150		
RR	3	0	0		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	250		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.4 dapat diketahui jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 30 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 20 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala ragu-ragu (RR), tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa agen bertanggung jawab atas pelayanan yang diberikan dan menyelesaikan masalah dengan baik.

**Tabel 4.5**

**Tanggapan responden terhadap informasi data akun pengguna yang terdapat pada *Single Submission* (SSm) Pengangkut memiliki kemungkinan kesalahan sangat kecil ataupun bebas dari kesalahan**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	19	95	4,26	Sangat Tinggi
S	4	25	100		
RR	3	6	18		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	213		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.5 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 25 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 6 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa informasi data akun pengguna yang terdapat pada Single Submission (SSm) Pengangkut memiliki kemungkinan kesalahan sangat kecil ataupun bebas dari kesalahan.

**Tabel 4.6**

**Tanggapan responden bahwa hasil proses data sesuai dengan harapan pelanggan**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	19	95	4,32	Sangat Tinggi
S	4	28	112		
RR	3	3	9		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	216		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.6 dapat diketahui jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 28 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 3 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa hasil proses data sesuai dengan harapan pelanggan.

**Tabel 4.7**

**Tanggapan responden bahwa informasi yang dihasilkan *Single Submission* (SSm) Pengangkut terjamin keakuratannya**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	22	110	4,36	Sangat Tinggi
S	4	24	96		
RR	3	4	12		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	218		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.7 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 22 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 24 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 4



orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya informasi yang dihasilkan Single Submission (SSm) Pengangkut terjamin keakuratannya.

**Tabel 4.8**

**Tanggapan responden bahwa panduan yang terdapat dalam *Single Submission* (SSm) Pengangkut mudah diikuti pengguna**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	16	80	4,28	Sangat Tinggi
S	4	32	128		
RR	3	2	6		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	214		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.8 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 32 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa panduan yang terdapat dalam *Single Submission* (SSm) Pengangkut mudah diikuti pengguna.

**Tabel 4.9**

**Tanggapan responden bahwa panduan di Single Submission (SSm) Pengangkut membantu pengguna dalam menggunakan Single Submission (SSm) Pengangkut**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	25	125	4,34	Sangat Tinggi
S	4	19	76		
RR	3	5	15		
TS	2	0	0		
STS	1	1	1		
Jumlah		50	217		

Pada tabel 4.9 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 25 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 5 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa panduan di Single Submission (SSm)

Pengangkut membantu pengguna dalam menggunakan Single Submission (SSm) Pengangkut.

**Tabel 4.10**  
**Tanggapan responden bahwa memiliki fitur-fitur yang mudah dipahami oleh pengguna**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	21	105	4,34	Sangat Tinggi
S	4	25	100		
RR	3	4	12		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	217		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.10 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 21 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 25 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 4 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa memiliki fitur-fitur yang mudah dipahami oleh pengguna.

**Tabel 4.11**  
**Tanggapan responden bahwa tersedia fasilitas untuk mengoreksi data bila terjadi kesalahan dalam penginputan**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	21	105	4,36	Sangat Tinggi
S	4	26	104		
RR	3	3	9		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	218		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.11 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 21 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 26 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 3 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa tersedia fasilitas untuk mengoreksi data bila terjadi kesalahan dalam penginputan.

**Tabel 4.12**

**Tanggapan responden bahwa data pengguna yang tertera di Single Submission (SSm) Pengangkut sudah sesuai (valid)**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	17	85	4,26	Sangat Tinggi
S	4	29	116		
RR	3	4	12		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	213		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.12 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 29 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 4 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa data pengguna yang tertera di Single Submission (SSm) Pengangkut sudah sesuai (valid).

**Tabel 4.13**

**Tanggapan responden bahwa data tersampaikan dengan baik kepada semua user (pengguna)**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	21	105	4,42	Sangat Tinggi
S	4	29	116		
RR	3	0	0		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	221		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.13 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 21 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 29 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala ragu-ragu (RR), tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa data tersampaikan dengan baik kepada semua user (pengguna).

**Tabel 4.14****Tanggapan responden bahwa tampilan Single Submission (SSm)****Pengangkut mudah dipahami dan tidak membingungkan**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	19	95	4,28	Sangat Tinggi
S	4	26	104		
RR	3	5	15		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	214		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.14 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 26 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 5 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa tampilan Single Submission (SSm) Pengangkut mudah dipahami dan tidak membingungkan.

**Tabel 4.15****Tanggapan responden bahwa *Single Submission* (SSm) Pengangkut****memiliki tampilan visual yang menarik dengan *user friendly***

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	15	75	4,2	Sangat Tinggi
S	4	31	124		
RR	3	3	9		
TS	2	1	2		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	210		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.15 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 31 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 3 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang dan tidak ada yang menjawab dengan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa Single Submission (SSm) Pengangkut memiliki tampilan visual yang menarik dengan user friendly.

**Tabel 4.16**  
**Tanggapan responden bahwa Single Submission (SSm) Pengangkut**  
**dapat digunakan dimana saja**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	22	110	4,4	Sangat Tinggi
S	4	26	104		
RR	3	2	6		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	220		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.16 dapat diketahui jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 22 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 26 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya Single Submission (SSm) Pengangkut dapat digunakan dimana saja.

**Tabel 4.17**  
**Tanggapan responden bahwa sistem yang terdapat di Single**  
**Submission (SSm) Pengangkut menggunakan sistem terkini**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	24	120	4,4	Sangat Tinggi
S	4	22	88		
RR	3	4	12		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	220		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.17 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 24 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 22 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 4 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya sistem yang terdapat di Single Submission (SSm) Pengangkut menggunakan sistem terkini.

**Tabel 4.18**  
**Tanggapan responden bahwa penggunaan internet mempengaruhi**  
**penggunaan Single Submission (SSm) Pengangkut**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	20	100	4,4	Sangat Tinggi
S	4	30	120		
RR	3	0	12		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	220		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.18 dapat diketahui jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 20 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 30 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala ragu-ragu (RR), tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Yang artinya penggunaan internet mempengaruhi penggunaan Single Submission (SSm) Pengangkut.

**Tabel 4.19**  
**Tanggapan responden bahwa pengurusan pengajuan perizinan secara**  
**online memudahkan pengguna dibandingkan pengurusan secara**  
**manual**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	20	100	4,34	Sangat Tinggi
S	4	28	112		
RR	3	1	3		
TS	2	1	2		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	217		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.19 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 20 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 28 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 1 orang, jawaban pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang dan tidak ada yang menjawab dengan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya pengurusan pengajuan perizinan secara online memudahkan pengguna dibandingkan pengurusan secara manual.

**Tabel 4.20**

**Tanggapan responden bahwa sistem Single Submission (SSm)  
Pengangkut merupakan intergration system yang belum pernah ada  
sebelumnya minimum**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	19	95	4,34	Sangat Tinggi
S	4	29	116		
RR	3	2	6		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	217		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.20 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 29 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya sistem Single Submission (SSm) Pengangkut merupakan *intergration system* yang belum pernah ada sebelumnya.

**Tabel 4.21**

**Tanggapan responden bahwa fitur dan layanan Single Submission  
(SSm) Pengangkut sudah lengkap dan sudah sesuai dengan standar  
layanan minimum**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	15	75	4,26	Sangat Tinggi
S	4	33	132		
RR	3	2	6		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	213		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.21 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 33 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya fitur dan layanan Single Submission (SSm) Pengangkut sudah lengkap dan sudah sesuai dengan standar layanan minimum.

**Tabel 4.22**

**Tanggapan responden bahwa proses pengurusan pengajuan perizinan dapat diamati dan diawasi pengguna**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	22	110	4,44	Sangat Tinggi
S	4	28	112		
RR	3	0	0		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	222		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.22 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 22 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 28 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala ragu-ragu (RR), tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya proses pengurusan pengajuan perizinan dapat diamati dan diawasi pengguna.

**Tabel 4.23**

**Tanggapan responden bahwa pengaduan sistem yang tertera di halaman Single Submission (SSm) Pengangkut terkait sistem pelayanan jasa sangat berguna**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	20	100	4,36	Sangat Tinggi
S	4	28	112		
RR	3	2	6		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	218		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.23 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 20 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 28 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa pengaduan sistem yang tertera di halaman Single Submission (SSm) Pengangkut terkait sistem pelayanan jasa sangat berguna.



**Tabel 4.24**  
**Hasil Jawaban Kuesioner Variabel (X) *Single Submission* (SSm)**  
**Pengangkut**

No	Variabel <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut (X)	Jawaban Responden					Jumlah Bobot	Rata-Rata
		SS	S	RR	TS	STS		
1	Seluruh informasi yang tertera dalam <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut jelas dan mudah dipahami	20	30	0	0	0	250	5
2	Informasi data akun pengguna yang terdapat pada <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut memiliki kemungkinan kesalahan sangat kecil ataupun bebas dari kesalahan	19	25	6	0	0	213	4,26
3	Hasil proses data sesuai dengan harapan pelanggan	19	28	3	0	0	216	4,32
4	Informasi yang dihasilkan <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut terjamin keakuratannya	22	24	4	0	0	218	4,36
5	Panduan yang terdapat dalam <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut mudah diikuti pengguna	16	32	2	0	0	214	4,28
6	Panduan di <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut membantu pengguna dalam menggunakan <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut	25	19	5	0	1	217	4,34
7	Memiliki fitur-fitur yang mudah dipahami oleh pengguna	21	25	4	0	0	217	4,34
8	Tersedia fasilitas untuk mengoreksi data bila	21	26	3	0	0		

	terjadi kesalahan dalam penginputan						<b>218</b>	<b>4,36</b>
<b>9</b>	Data pengguna yang tertera di Single Submission (SSm) Pengangkut sudah sesuai (valid)	17	29	0	0	0	<b>213</b>	<b>4,26</b>
<b>10</b>	Data tersampaikan dengan baik kepada semua user (pengguna)	21	29	0	0	0	<b>221</b>	<b>4,42</b>
<b>11</b>	Tampilan <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut mudah dipahami dan tidak membingungkan	19	26	5	0	0	<b>214</b>	<b>4,28</b>
<b>12</b>	<i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut memiliki tampilan visual yang menarik dengan <i>user friendly</i>	15	31	3	1	0	<b>210</b>	<b>4,2</b>
<b>13</b>	<i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut dapat digunakan dimana saja	22	26	2	0	0	<b>220</b>	<b>4,4</b>
<b>14</b>	Sistem yang terdapat di <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut menggunakan sistem terkini	24	22	4	0	0	<b>220</b>	<b>4,4</b>
<b>15</b>	Penggunaan internet mempengaruhi penggunaan <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut	20	30	0	0	0	<b>220</b>	<b>4,4</b>
<b>16</b>	Pengurusan pengajuan perizinan secara online memudahkan pengguna dibandingkan pengurusan secara manual	20	28	1	1	0	<b>217</b>	<b>4,34</b>
<b>17</b>	Sistem <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut merupakan <i>intergration system</i> yang belum pernah ada	19	29	2	0	0	<b>217</b>	<b>4,34</b>

	sebelumnya							
<b>18</b>	Fitur dan layanan <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut sudah lengkap dan sudah sesuai dengan standar layanan minimum	15	33	2	0	0	<b>213</b>	<b>4,26</b>
<b>19</b>	Proses pengurusan pengajuan perizinan dapat diamati dan diawasi pengguna	22	28	0	0	0	<b>222</b>	<b>4,44</b>
<b>20</b>	Pengaduan sistem yang tertera di halaman <i>Single Submission</i> (SSm) Pengangkut terkait sistem pelayanan jasa sangat berguna	20	28	2	0	0	<b>218</b>	<b>4,36</b>
<b>Total</b>		<b>397</b>	<b>548</b>	<b>52</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4368</b>	<b>87,36</b>

Sumber : Hasil olah data dari penulis

Dari tabel 4.24 diatas dapat diketahui bahwa jawaban responden untuk variabel *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X), dimana responden menjawab Sangat Setuju (SS) adalah sebanyak 397 jawaban, untuk yang menjawab Setuju (S) adalah sebanyak 548 jawaban, kemudian responden yang menjawab Ragu-Ragu (RR) adalah sebanyak 52 jawaban, untuk responden yang menjawab Tidak Setuju (TS) adalah sebanyak 2 jawaban dan untuk responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) adalah sebanyak 1 jawaban. Dari seluruh jawaban responden diatas, dapat dilihat bahwa mayoritas responden menjawab Setuju (S) yaitu dengan jumlah sebanyak 548 jawaban. Maka berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi oleh skala Setuju (S). Hal ini menunjukkan pengaruh *Single Submission* (SSm) Pengangkut terhadap kecepatan pelayanan perizinan angkutan laut sudah sangat berpengaruh untuk pengajuan perizinan angkutan laut di Pelabuhan Banten.

#### **b. Kecepatan Pelayanan (Variabel Y)**

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variabel Y (Kecepatan

Pelayanan) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Variabel Kecepatan Pelayanan terdiri dari 3 indikator yaitu: responsif, kepuasan pelanggan, dan penilaian pelanggan. Analisis penilaian responden terdiri dari 10 butir pernyataan, berikut ini adalah hasil jawaban responden yang telah dibuat dalam bentuk tabel.

**Tabel 4.25**  
**Tanggapan responden bahwa sistem merespons pertanyaan dan permintaan pengguna jasa dengan cepat**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	18	90	4,32	Sangat tinggi
S	4	30	120		
RR	3	2	6		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	216		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.25 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 30 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya bahwa sistem merespons pertanyaan dan permintaan pengguna jasa dengan cepat.

**Tabel 4.26**  
**Tanggapan responden bahwa sistem tersebut memberikan tanggapan yang cepat terhadap kebutuhan operasional kapal**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	17	85	4,3	Sangat tinggi
S	4	31	124		
RR	3	2	6		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	215		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.26 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 31 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS)

dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya sistem tersebut memberikan tanggapan yang cepat terhadap kebutuhan operasional kapal.

**Tabel 4.27**

**Tanggapan responden bahwa agen memiliki pengetahuan dan keahlian yang memadai dalam bidang keagenan kapal**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	21	105	4,36	Sangat tinggi
S	4	26	104		
RR	3	3	9		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	218		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.27 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 21 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 26 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 3 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya agen memiliki pengetahuan dan keahlian yang memadai dalam bidang keagenan kapal.

**Tabel 4.28**

**Tanggapan responden bahwa agen berinteraksi dengan sopan, ramah, dan menghargai kerahasiaan informasi pengguna jasa**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	13	65	4,2	Sangat tinggi
S	4	34	136		
RR	3	3	9		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	210		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.28 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 13 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 34 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 9 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya sangat tidak setuju (STS). Yang artinya agen berinteraksi dengan sopan, ramah, dan menghargai kerahasiaan informasi pengguna jasa.

**Tabel 4.29**

**Tanggapan responden bahwa agen bertanggung jawab atas pelayanan yang diberikan dan menyelesaikan masalah dengan baik**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	18	90	4,36	Sangat tinggi
S	4	32	128		
RR	3	0	0		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	218		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.29 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 32 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala ragu-ragu (RR), tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya sangat tidak setuju (STS). Yang artinya agen bertanggung jawab atas pelayanan yang diberikan dan menyelesaikan masalah dengan baik.

**Tabel 4.30**

**Tanggapan responden bahwa agen selalu tepat waktu dan dapat diandalkan dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	19	95	4,34	Sangat tinggi
S	4	29	116		
RR	3	2	6		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	217		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.30 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 29 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya sangat tidak setuju (STS). Yang artinya agen selalu tepat waktu dan dapat diandalkan dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan.

**Tabel 4.31**

**Tanggapan responden bahwa agen secara konsisten menghasilkan hasil yang sesuai dengan yang dijanjikan kepada pengguna jasa**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	19	95	4,12	Sangat tinggi
S	4	28	112		
RR	3	3	9		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	206		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.31 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 28 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 3 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya sangat tidak setuju (STS). Yang artinya agen secara konsisten menghasilkan hasil yang sesuai dengan yang dijanjikan kepada pengguna jasa.

**Tabel 4.32**

**Tanggapan responden bahwa agen memberikan informasi yang akurat dan terkini kepada pengguna jasa untuk membantu membuat keputusan yang tepat**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	13	65	4,12	Sangat tinggi
S	4	32	128		
RR	3	4	12		
TS	2	0	0		
STS	1	1	1		
Jumlah		50	206		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.32 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 13 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 32 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 4 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS) berjumlah 1 orang. Yang artinya sangat tidak setuju (STS). Yang artinya agen memberikan informasi yang akurat dan terkini kepada pengguna jasa untuk membantu membuat keputusan yang tepat.

**Tabel 4.33**

**Tanggapan responden bahwa agen mengetahui informasi sistem  
dengan jelas dan mudah dipahami**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	21	105	4,4	Sangat tinggi
S	4	28	112		
RR	3	1	3		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	220		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.33 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 21 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 28 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 1 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya sangat tidak setuju (STS). Yang artinya agen mengkomunikasikan informasi dengan jelas dan mudah dipahami pengguna jasa.

**Tabel 4.34**

**Tanggapan responden bahwa agen berkomunikasi dan mendengarkan  
pengguna jasa dengan baik dan merespons pertanyaan dengan cepat**

Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean	Kategori
SS	5	20	100	4,38	Sangat tinggi
S	4	29	116		
RR	3	1	3		
TS	2	0	0		
STS	1	0	0		
Jumlah		50	219		

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner*

Pada tabel 4.34 dapat diketahui bahwa jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 20 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 29 orang, jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR) berjumlah 1 orang, tidak ada yang menjawab dengan skala tidak setuju (TS) dan skala sangat tidak setuju (STS). Yang artinya sangat tidak setuju (STS). Yang artinya agen berkomunikasi dan mendengarkan pengguna jasa dengan baik dan merespons pertanyaan dengan cepat.



**Tabel 4.35****Hasil Jawaban Kuesioner Variabel (Y) Kecepatan Pelayanan**

No	Variabel Kecepatan Pelayanan Y)	Jawaban Responden					Jumlah Bobot	Rata-Rata
		SS	S	RR	TS	STS		
<b>1</b>	Sistem merespons pertanyaan dan permintaan pengguna jasa dengan cepat.	18	30	2	0	0	<b>216</b>	<b>4,32</b>
<b>2</b>	Sistem tersebut memberikan tanggapan yang cepat terhadap kebutuhan operasional kapal	17	31	2	0	0	<b>215</b>	<b>4,3</b>
<b>3</b>	Agen memiliki pengetahuan dan keahlian yang memadai dalam bidang keagenan kapal	21	26	3	0	0	<b>218</b>	<b>4,36</b>
<b>4</b>	Agen berinteraksi dengan sopan, ramah, dan menghargai kerahasiaan informasi pengguna jasa	13	34	3	0	0	<b>210</b>	<b>4,2</b>
<b>5</b>	Agen bertanggung jawab atas pelayanan yang diberikan dan menyelesaikan masalah dengan baik	18	32	0	0	0	<b>218</b>	<b>4,36</b>
<b>6</b>	Agen selalu tepat waktu dan dapat diandalkan dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan	19	29	2	0	0	<b>217</b>	<b>4,34</b>
<b>7</b>	Agen secara konsisten menghasilkan hasil yang sesuai dengan yang dijanjikan kepada pengguna jasa	19	28	3	0	0	<b>206</b>	<b>4,12</b>
<b>8</b>	Agen memberikan informasi yang akurat dan terkini kepada pengguna jasa untuk membantu membuat keputusan yang tepat	13	32	4	0	1	<b>206</b>	<b>4,12</b>
<b>9</b>	Agen mengetahui informasi sistem dengan jelas dan	21	28	1	0	0	<b>220</b>	<b>4,4</b>

	mudah dipahami							
<b>10</b>	Agen berkomunikasi dan mendengarkan pengguna jasa dengan baik dan merespons pertanyaan dengan cepat	20	29	1	0	0	<b>219</b>	<b>4,38</b>
<b>Total</b>		<b>179</b>	<b>299</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2145</b>	<b>42,9</b>

Dari tabel 4.35 diatas dapat diketahui bahwa jawaban responden untuk variabel Kecepatan Pelayanan (Y), dimana responden menjawab Sangat Setuju (SS) adalah sebanyak 179 jawaban, untuk yang menjawab Setuju (S) adalah sebanyak 299 jawaban, kemudian responden yang menjawab Ragu-Ragu (RR) adalah sebanyak 21 jawaban, tidak ada yang menjawab skala Tidak Setuju (TS) dan untuk responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) adalah sebanyak 1 jawaban. Dari seluruh jawaban responden diatas, dapat dilihat bahwa mayoritas responden menjawab Setuju (S) yaitu dengan jumlah sebanyak 299 jawaban. Maka berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi oleh skala Setuju (S). Hal ini menunjukkan kecepatan pelayanan sangat berpengaruh dalam efektivitas pengajuan perizinan angkutan laut di Pelabuhan Banten.

## 2. Uji instrumen

### a. Uji Validitas

Menurut Sugiyono (2018:267), uji validitas merupakan tentang persamaan data yang dilaporkan oleh peneliti dengan data yang diperoleh langsung dari yang terjadi dilapangan pada subyek penelitian. Uji validitas dilakukan dengan cara mengkorelasi setiap skor variabel jawaban responden dengan total skor masing-masing variabel. Kemudian  $r$  hitung dibandingkan dengan  $r$  table untuk degree of freedom ( $df$ ) =  $n-2$  dalam hal ini adalah jumlah sampel ( $n$ ) dalam penelitian ini adalah 50%, sehingga besarnya  $df$  yaitu  $50 - 2 = 48$ , dengan taraf signifikan 5%.

Pengujian validitas tiap butir digunakan analisis item, yaitu mengkorelasikan masing-masing skor tiap butir dengan skor total yang merupakan jumlah tiap skor butir dan nilainya dapat dilihat pada hasil pengolahan menggunakan SPSS 29.0.0 pada tabel item total statistic di

kolom *corrected item-total correlation*. Suatu pernyataan dinyatakan valid apabila nilai  $r$  hitung yang merupakan nilai *corrected item-total correlation* (dalam SPSS 29.0.0) lebih besar daripada  $r$  tabel. Untuk mencari hal ini, penulis menggunakan cara korelasi Bivariate Pearson (Produk Momen Pearson). Dalam hal ini didapatkan  $r$  tabel sebesar 0,278. Apabila hasil  $r$  hitung lebih besar dari  $r$  tabel yaitu 0,278 maka data tersebut dapat dikatakan valid. Hasil uji validitas dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 4.36**  
**Hasil Uji Validitas Variabel *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X)**

<b>Validitas Butir-Butir Pernyataan Kuesioner</b>			
<b>No item</b>	<b>Corrected Item Total Correlation (<math>r</math> hitung)</b>	<b><math>r</math> tabel</b>	<b>Validitas</b>
X1	0,626	0,278	<b>VALID</b>
X2	0,668	0,278	<b>VALID</b>
X3	0,607	0,278	<b>VALID</b>
X4	0,733	0,278	<b>VALID</b>
X5	0,652	0,278	<b>VALID</b>
X6	0,667	0,278	<b>VALID</b>
X7	0,672	0,278	<b>VALID</b>
X8	0,709	0,278	<b>VALID</b>
X9	0,685	0,278	<b>VALID</b>
X10	0,581	0,278	<b>VALID</b>
X11	0,658	0,278	<b>VALID</b>
X12	0,632	0,278	<b>VALID</b>
X13	0,654	0,278	<b>VALID</b>
X14	0,625	0,278	<b>VALID</b>
X15	0,626	0,278	<b>VALID</b>
X16	0,701	0,278	<b>VALID</b>
X17	0,801	0,278	<b>VALID</b>
X18	0,716	0,278	<b>VALID</b>
X19	0,666	0,278	<b>VALID</b>
X20	0,776	0,278	<b>VALID</b>

*Sumber: Data SPSS Diolah, 2024*

Pada table 4.36 di atas didapat  $r$  tabel sebesar 0,278 dengan  $\alpha = 0.05$ . Setelah dibandingkan dengan  $r$  hitung dapat dibuktikan bahwa semua pernyataan valid.

**Tabel 4.37**  
**Hasil Uji Validitas Variabel Kecepatan Layanan (Y)**

<b>Validitas Butir-Butir Pernyataan Kuesioner</b>			
<b>No item</b>	<b>Corrected Item Total Correlation (<i>r</i> hitung)</b>	<b><i>r</i> tabel</b>	<b>Validitas</b>
Y1	0,643	0,278	<b>VALID</b>
Y2	0,643	0,278	<b>VALID</b>
Y3	0,661	0,278	<b>VALID</b>
Y4	0,580	0,278	<b>VALID</b>
Y5	0,685	0,278	<b>VALID</b>
Y6	0,739	0,278	<b>VALID</b>
Y7	0,693	0,278	<b>VALID</b>
Y8	0,727	0,278	<b>VALID</b>
Y9	0,738	0,278	<b>VALID</b>
Y10	0,764	0,278	<b>VALID</b>

*Sumber: Data SPSS Diolah, 2024*

Pada table 4.37 di atas didapat *r* tabel sebesar 0,278 dengan  $\alpha = 0.05$ . Setelah dibandingkan dengan *r* hitung dapat dibuktikan bahwa semua pernyataan valid.

Hal ini menunjukkan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X) dan variabel Kecepatan Pelayanan (Y). Dari kedua hasil validitas tersebut dapat dikatakan bahwa hasil keduanya menunjukkan hasil yang valid, sehingga dapat dikatakan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel X dan variabel Y.

#### **b. Uji Reliabilitas**

Uji reliabilitas bertujuan untuk mengetahui apakah alat pengumpul data pada dasarnya menunjukkan ketepatan, keakuratan kestabilan, atau konsistensi alat tersebut dalam mengungkapkan gejala-gejala tertentu dari sekelompok individu, walaupun dilakukan pada waktu yang berbeda.

Dalam penentuan tingkat reliabilitas suatu instrumen penelitian, secara umum keandalan dalam kisaran  $> 0,60$  s/d  $0,80$  baik, serta dalam kisaran  $> 0,80$  s/d  $1,00$  dianggap sangat baik (Santoso, 2001:227). Untuk menentukan reliabilitas terhadap butir-butir pertanyaannya variabel dilakukan pengujian dengan komputer program SPSS 29.0.0 dengan rumus *Cronbach's Alpha*.

1) Uji Reliabilitas Variabel *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X)

**Tabel 4.38**

**Hasil Reliabilitas Variabel *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X)**

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0,935	20

*Sumber: Data SPSS Diolah, 2024*

Berdasarkan tabel 4.38 di atas dapat disimpulkan bahwa *Cronbach's Alpha* sebesar  $0,935 > 0,60$  maka kuesioner dinyatakan reliabel.

2) Uji Reliabilitas Variabel Kecepatan Pelayanan (Y)

**Tabel 4.39**

**Hasil Uji Reliabilitas Variabel Kecepatan Pelayanan (Y)**

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0,874	10

*Sumber: Data SPSS Diolah, 2024*

Berdasarkan tabel 4.39 di atas dapat disimpulkan bahwa nilai *Cronbach's Alpha* sebesar  $0,874 > 0,60$  maka kuesioner dinyatakan reliabel.

Dari Kedua hasil tabel statistik reliabilitas tersebut menunjukan bahwa variabel X dan variabel Y bersifat reliabel atau handal, hal ini menunjukkan bahwa nilai konsistensi instrumen penelitian tersebut sudah baik.

### 3. Uji Koefisien Korelasi

Analisis Koefisien digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (*independent variable*) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas (*dependent variable*) yang dinyatakan dalam (Y) yang disimbolkan dengan R, nilai R dapat dihitung dengan menggunakan SPSS versi 29.0.0

#### a. Dasar Pengambilan Kesimpulan

- 1) Jika nilai Signifikansi  $<0,05$ , maka berkorelasi
- 2) Jika nilai Signifikansi  $>0,05$ , maka tidak berkorelasi

#### b. Tabel Klasifikasi Hubungan Interval Koefisien Korelasi

**Tabel 4.40**

**Tabel Hubungan Interval Koefisien Korelasi**

Internal Koefien	Tingkat Hubungan
Antara 0,00 – 0,199	Korelasi Sangat Rendah
Antara 0,20 – 0,399	Korelasi Rendah
Antara 0,40 – 0,599	Korelasi Sedang
Antara 0,60 – 0,799	Korelasi Tinggi
Antara 0,80 – 1,000	Korelasi Sangat Tinggi

Sumber: Sugiyono (2017:185)

Hasil analisis koefisien korelasi dengan perhitungan dengan program SPSS versi 20 adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.41**

**Tabel Hasil Uji Korelasi X Terhadap Y Menggunakan SPSS Versi 29.0.0**

Model Summary					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change
1	0,833 <sup>a</sup>	0,694	0,688	2.16944	0,694
a. Predictors: (Constant), Single Submission (SSm) Pengangkut					

Sumber: Data SPSS Diolah, 2024

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS tersebut, diperoleh nilai sebesar 0,833 yang artinya hubungan antara kedua variabel dalam kategori ”Sangat Tinggi” berada pada interval (0.80 – 1,000) dan arah korelasi (+) berarti jika *Single Submission* (SSm) Pengangkut meningkat maka Kecepatan Pelayanan juga akan meningkat begitu juga sebaliknya jika *Single Submission* (SSm)

Pengangkut menurun maka Kecepatan Pelayanan juga akan menurun.

#### 4. Uji Regresi Linier Sederhana

Uji regresi linier sederhana digunakan untuk mengukur besarnya pengaruh satu variabel bebas (*independent variabel*) yang dinyatakan dalam (X) terhadap variabel terikat (*dependent variabel*) yang dinyatakan dalam (Y).

**Tabel 4.42**

**Tabel Hasil Regresi Linier X terhadap Y (Sederhana)**

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	7.838	3.393		2.310	.025
Single Submission (SSm) Pengangkut	0.406	.039	.833	10.436	.001
a. Dependent Variable: Kecepatan Pelayanan					

Sumber: Data SPSS Diolah, 2024

Berdasarkan perhitungan pada Tabel 4.42 maka nilai B pada Constant (a) adalah 7,838 sedangkan nilai kompetensi (b) adalah 0,406 sehingga persamaan regresinya dapat ditulis:

$$Y = 7,838 + 0,406 X$$

Dari persamaan regresi tersebut dapat dilihat bahwa pengaruh variabel X terhadap variabel Y adalah searah (positif), hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 0,406 yang berarti bahwa setiap kenaikan dalam *Single Submission* (SSm) Pengangkut satuan akan di ikuti dengan kenaikan Kecepatan Pelayanan sebesar 0,406 satuan. Demikian sebaliknya, jika *Single Submission* (SSm) Pengangkut mengalami penurunan satuan Kecepatan Pelayanan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,406 satuan. Dan nilai koefisien a (intercept) adalah sebesar 7.838 yang mempunyai arti apabila tidak terdapat jika *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X), Kecepatan Pelayanan (Y) pada konstanta 7.838. Sehingga, artinya adalah koefisien Y dan X berbanding searah, yaitu apabila *Single Submission* (SSm) Pengangkut dilakukan secara maksimal, maka Kecepatan Pelayanan akan maksimal dan meningkatkan. Uji hipotesis (uji T)

## 5. Uji Koefisien Determinasi

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar presentase kontribusi variabel *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X) terhadap Kecepatan Pelayanan (Y). Hasil analisis koefisien determinasi dengan perhitungan dengan SPSS versi 29.0.0 adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.43**

**Tabel Hasil Koefisien Determinasi Variabel X Terhadap Variabel Y  
Menggunakan SPSS Versi 29.0.0**

Model Summary					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change
1	0,833 <sup>a</sup>	0,694	0,688	2.16944	0,694
a. Predictors: (Constant), Single Submission (SSm) Pengangkut (X)					
b. Dependent Variabel: Kecepatan Pelayanan (Y)					

*Sumber: Data SPSS Diolah, 2024*

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan maka diperoleh besarnya nilai korelasi atau hubungan (R) yaitu sebesar 0,833. Dari output tersebut diperoleh koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,694 yang mengandung pengertian bahwa *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X) terhadap Kecepatan Pelayanan (Y) adalah sebesar 69,4%.

## 6. Uji Hipotesis

Dari perhitungan yang didapat mengenai koefisien dan juga penentu, maka uji hipotesis dapat digunakan untuk menguji apakah variabel X dan variabel Y mempunyai pengaruh yang signifikan atau tidak. Keterangan uji hipotesis yang digunakan penulis adalah sebagai berikut:

- Jika  $t_{hitung} < t_{tabel}$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y.
- Jika  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y.

Dengan menggunakan Alpha ( $\alpha$ ) 0,05 = (5%), hasil uji hipotesis dengan perhitungan dengan program SPSS versi 29.0.0 adalah sebagai berikut:



**Tabel 4.44**

**Tabel Hasil Uji Hipotesis Variabel X Terhadap Variabel Y  
Menggunakan SPSS Versi 29.0.0**

<b>Coefficients<sup>a</sup></b>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	7.838	3.393		2.310	.025
Single Submission (SSm) Pengangkut	0.406	.039	.833	10.436	.001
a. Dependent Variable: Kecepatan Pelayanan					

*Sumber: Data SPSS Diolah, 2024*

Berdasarkan nilai signifikan dari Tabel 4.44 *coefficients* diperoleh nilai signifikansi sebesar  $0,1 < 0,05$  sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X) berpengaruh terhadap Kecepatan Pelayanan (Y)

Sedangkan hasil dari  $t_{\text{tabel}}$  :

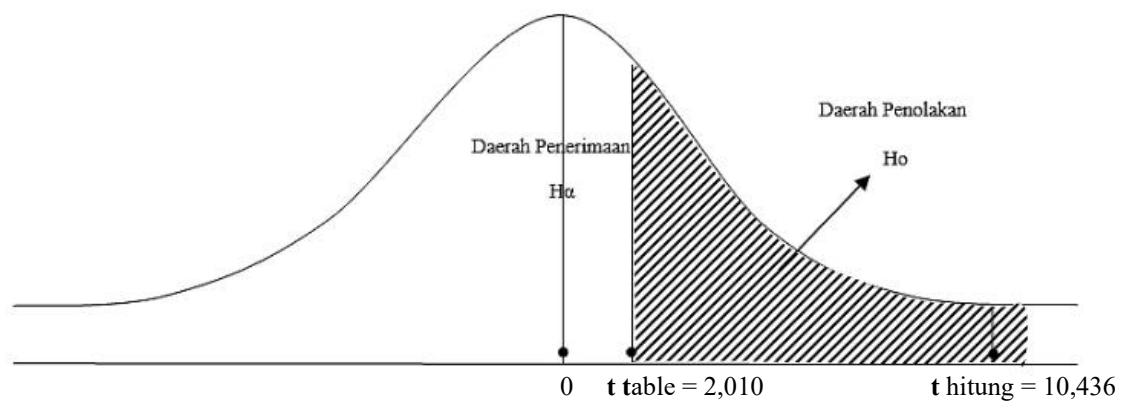
$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; df = n-k)$$

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; df = 50-2)$$

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; df = 48)$$

$$t_{\text{tabel}} = 2,010$$

Karena nilai  $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$  ( $10.436 > 2.010$ ) sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima yang berarti terdapat pengaruh antara *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X) terhadap Kecepatan Pelayanan (Y).



**Gambar 4.2**  
**Hasil Kurva Uji Hipotesis**

### C. PEMECAHAN MASALAH

Dalam hal ini penulis akan menguraikan pemecahan masalah mengenai pengaruh penerapan *Single Submission* (SSm) pengangkut terhadap kecepatan pelayanan perizinan angkutan laut di Pelabuhan Banten. Dari hasil pengujian diperoleh pembahasan sebagai berikut :

Dari hasil perhitungan analisis korelasi yang dilakukan dengan menggunakan rumus dan program aplikasi SPSS maka diperoleh nilai sebesar 0,833. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat adanya hubungan positif yang signifikan antara penerapan *Single Submission* (SSm) pengangkut terhadap kecepatan pelayanan. Selanjutnya untuk hasil uji koefisien penentu membuktikan bahwa nilai korelasi atau hubungan R yaitu sebesar 0,833 dan diperoleh koefisien determinasi ( $R^2$ ) yang merupakan hasil dari pengkuadratan R sebesar 0,694 atau 69,4% yang menyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara penerapan *Single Submission* (SSm) pengangkut terhadap kecepatan pelayanan adalah sebesar 69,4% sedangkan sisanya 30,6% dipengaruhi oleh faktor yang lain.

Pada perhitungan koefisien regresi linier sederhana antara penerapan *Single Submission* (SSm) pengangkut terhadap kecepatan pelayanan positif dan signifikan dengan koefisien regresi linier sederhana dengan persamaan regresi X terhadap Y (sederhana) diperoleh  $Y = 7,838 + 0,406X$ , dari persamaan regresi linier sederhana tersebut bahwa jika penerapan *Single Submission* (SSm) pengangkut meningkat satu satuan maka kecepatan pelayanan perizinan angkutan laut di Pelabuhan Banten akan

meningkat 0,406 satuan. Hasil uji hipotesis pada penelitian ini menunjukkan besarnya nilai  $t_{hitung}$  sebesar 10.436 lebih besar dari  $t_{table}$  sebesar 2.010 yang artinya penerapan *Single Submission* (SSm) pengangkut berpengaruh positif terhadap kecepatan pelayanan, sehingga hipotesis diterima.

Pada pengujian hipotesis diketahui p-value (Sig.)  $0,01 < 0,05$  dan nilai  $t_{hitung}$   $10,436 > t_{tabel}$  2.010 sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak  $H_a$  diterima yang berarti terdapat pengaruh penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut terhadap kecepatan pelayanan perizinan angkutan laut di Pelabuhan Banten.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil dari penelitian dan observasi 50 responden yang merupakan pengguna jasa sistem *Single Submission* (SSm) Pengangkut dalam hal ini perusahaan keagenan kapal, metode sampel yang diambil penulis berupa sampel jenuh sebanyak 50 orang yang merupakan perusahaan keagenan kapal yang menjawab 20 pernyataan tentang Penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X) dan 10 pernyataan tentang kecepatan pelayanan (Y), maka dihasilkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil uji korelasi diperoleh nilai sebesar 0,833 yang artinya terdapat hubungan yang sangat kuat dan positif antara Penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut terhadap kecepatan pelayanan perizinan angkutan laut di Pelabuhan Banten. Dengan nilai koefisien determinasi sebesar 0,694 yang artinya terdapat pengaruh yang signifikan antara penerapan *Single Submission* (SSm) pengangkut terhadap kecepatan pelayanan perizinan angkutan laut di Pelabuhan Banten adalah sebesar 69,4%
2. Hasil uji parsial variabel Penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut (X) diperoleh  $t_{hitung} 10,436 > t_{tabel} 2.010$  dengan taraf signifikan  $0,25 < 0,05$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh antara penerapan *Single Submission* (SSm) pengangkut terhadap kecepatan pelayanan perizinan angkutan laut di Pelabuhan Banten

#### **B. SARAN**

Berdasarkan pembahasan dan hasil penelitian yang telah dikemukakan diatas, maka penulis memberikan saran dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Agar sistem *Single Submission* (SSm) Pengangkut sebelum di luncurkan dapat di berikan pelatihan yang maksimal guna memberikan pengertian terhadap

karyawan perusahaan pelayaran untuk efisiensi sistem tersebut.

2. Ditunjuk kepada pengguna menumbuhkan rasa antusias dan semangat yang tinggi dalam mengikuti pelatihan agar dapat memajukan perusahaan menjadi lebih baik.
3. Meningkatkan kinerja pelayanan kapal dengan cara menyediakan operator sistem yang berkompeten agar pada saat proses penginputan data berlangsung dapat berjalan dengan baik.
4. Meningkatkan keterampilan pengguna jasa *Single Submission* (SSm) Pengangkut dengan cara mengadakan sosialisasi, pelatihan, serta bimbingan teknologi tentang penerapan sistem *Single Submission* (SSm) Pengangkut terhadap operator agar dapat menambah keterampilan dan wawasan dalam mengoperasikan sistem *Single Submission* (SSm) Pengangkut sehingga kinerja pelayanan kapal dapat berlangsung lebih cepat dan efisien.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, Nazihah Ayu. *Pengaruh Kecepatan Layanan dan Cita Rasa terhadap Loyalitas Pelanggan pada Café Intermezzo Medan*. Diss. Universitas Medan Area, 2020.
- Fitharti, Saraya Dwi, et al. "The Impact of Downtime Against Service Performance System Indonesia National Single Window (INSW)." *Advances in Transportation and Logistics Research* 2 (2019): 37-45.
- Intruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2020 Tentang Penataan Ekonomi Logistik Nasional
- Malau, Tiur Margaretha, et al. "Analysis of Maritime Single Window System Implementation on Single Submission (SSM) Carriers in Indonesia." *Madani: Jurnal Ilmiah Multidisiplin* 1.11 (2023).
- Maya, Annisa Mutiara, Andi Rosdianti Razak, and Riskasari Riskasari. "Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik di Kantor Desa Bonto Tangnga Kecamatan Uluere Kabupaten Bantaeng." *Kajian Ilmiah Mahasiswa Administrasi Publik (KIMAP)* 5.2 (2024): 329-342.
- Nursalim, Nursalim, And Agus Windu Sancono. "Kualitas Pelayanan Bus Rapid Transit Trans Semarang." *Mimbar Administrasi Fisip Untag Semarang* 20.1 (2023): 253-260.
- Pangestu, Ilham Novianto. *Penerapan Aplikasi Sim Gaji di Instansi Pemerintahan Dinas Pendidikan Kota Palangka Raya Pada Bagian Keuangan Dan Aset*. Diss. Stie Ykpn, 2022.
- PM 76 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
- Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2018 tentang *Indonesia National Single Window* (INSW)
- Putri, Renti Jasia, and Rino Rino. "Pengaruh Kecepatan Layanan dan Keamanan Sistem Informasi terhadap Kepuasan yang Dimoderasi oleh Kepercayaan Mahasiswa Universitas Negeri Padang pada Penggunaan BRIZZI Trans Padang." *Jurnal Salingka Nagari* 2.1 (2023): 72-86.
- Reza, Taufik Hidayat. *Penerapan Indonesia National Single Window (INSW) Pada Proses Clearance Dokumen Oleh Pt. Samudera Energi Tangguh Di Ksop Kelas 1 Banten*. Diss. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2023.

- Rustina, Evada, et al. "Export-Import Customs Service Through Indonesia National Single Window." *International Journal of Economics, Business and Innovation Research* 2.01 (2023): 69-80.
- Safuana, S. "*Penerapan Teknologi Digital di Pelabuhan Indonesia untuk Menurunkan Biaya Logistik Nasional Application of Digital Technology in Indonesian Ports and Contribute to Lowering National Logistics Costs.*"
- Sari, Ratna. *Pengaruh Persepsi Manfaat Dan Kemudahan Bertransaksi Terhadap Penggunaan Aplikasi Oren by Kopnuspos Di Kota Metro*. Diss. Universitas Muhammadiyah Metro, 2023.
- Sudarmadi, Agus, Tagara Primadista, and Dartono Dartono. "*Optimalisasi Peran Sistem Kepabeanan Indonesia Sebagai Upaya Memperkuat Keuangan Negara.*" *Jurnal Pajak dan Keuangan Negara (PKN)* 4.1S (2022): 292-298.
- Sugiyono, (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.CV.
- Suyono, R. P, (2017). *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi Revisi*. Jakarta: Penerbit PPM.
- Tampubolon, Rotua Nuraini, and Ihsan Andrinal. "*Sustainability in the supply chain: analysing the efficiency and effectiveness of the single submission of freight transport application through the Indonesia National Single Window system.*" (2024).
- Tijan, Edvard, et al. "*Maritime National Single Window a prerequisite for sustainable seaport business.*" *Sustainability* 11.17 (2019): 4570.
- Ucha, Prastyo. "*Penerapan Prosedur Keamanan di Km. Puteri Kirana Sebagai Upaya Implementasi International Ship and Port Facility Security (Isps) Code.*" *Karya Tulis* (2021).
- Undang – undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Wahab, Agnes Chairina Putri. "*Pengaruh Penanganan Keluhan, Kecepatan Layanan Dan Kualitas Layanan Terhadap Kepuasan Nasabah Pengguna Bsi Mobile.*" <https://pengangkut.insw.go.id/>. (Diakses 12-12-2023)

## Lampiran 1

### Identitas Responden

<b>Responden</b>	<b>Jenis Kelamin</b>	<b>Usia</b>	<b>Pendidikan</b>
1	Laki - laki	25 – 34 Tahun	Sarjana (S1)
2	Laki - laki	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
3	Laki - laki	18 – 24 Tahun	Sarjana (S1)
4	Laki - laki	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
5	Perempuan	25 – 34 Tahun	Sarjana (S1)
6	Perempuan	25 – 34 Tahun	Sarjana (S2)
7	Perempuan	18 – 24 Tahun	Diploma
8	Laki - laki	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
9	Laki - laki	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
10	Perempuan	18 – 24 Tahun	Diploma
11	Perempuan	18 – 24 Tahun	Sarjana (S1)
12	Perempuan	25 – 34 Tahun	Sarjana (S2)
13	Perempuan	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
14	Laki - laki	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
15	Laki - laki	25 – 34 Tahun	Sarjana (S1)
16	Laki - laki	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
17	Perempuan	25 – 34 Tahun	Sarjana (S2)
18	Perempuan	25 – 34 Tahun	Diploma
19	Perempuan	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
20	Perempuan	18 – 24 Tahun	Diploma
21	Perempuan	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
22	Laki - laki	18 – 24 Tahun	Sarjana (S1)
23	Perempuan	18 – 24 Tahun	Diploma
24	Laki - laki	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
25	Laki - laki	18 – 24 Tahun	Diploma
26	Perempuan	18 – 24 Tahun	Sarjana (S1)
27	Laki - laki	18 – 24 Tahun	Sarjana (S1)
28	Laki - laki	25 – 34 Tahun	Diploma
29	Laki - laki	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
30	Laki - laki	18 – 24 Tahun	SMA / Sederajat
31	Laki - laki	35 – 49 Tahun	Diploma
32	Laki - laki	35 – 49 Tahun	Sarjana (S1)
33	Laki - laki	35 – 49 Tahun	SMA / Sederajat
34	Laki - laki	25 – 34 Tahun	SMA / Sederajat



35	Laki - laki	49 – 60 Tahun	Sarjana (S1)
36	Laki - laki	25 – 34 Tahun	Sarjana (S1)
37	Laki - laki	25 – 34 Tahun	Sarjana (S1)
38	Laki - laki	25 – 34 Tahun	Diploma
39	Laki - laki	18 – 24 Tahun	Diploma
40	Laki - laki	18 – 24 Tahun	Diploma
41	Laki - laki	35 – 49 Tahun	Diploma
42	Laki - laki	35 – 49 Tahun	Diploma
43	Laki - laki	35 – 49 Tahun	Sarjana (S1)
44	Laki - laki	35 – 49 Tahun	Sarjana (S1)
45	Laki - laki	35 – 49 Tahun	Sarjana (S1)
46	Laki - laki	35 – 49 Tahun	Sarjana (S1)
47	Laki - laki	25 – 34 Tahun	Sarjana (S1)
48	Laki - laki	25 – 34 Tahun	Sarjana (S1)
49	Laki - laki	25 – 34 Tahun	Sarjana (S1)
50	Laki - laki	35 – 49 Tahun	Sarjana (S1)

## Lampiran 2

### Hasil Kuesioner Variabel *Single Submission* (SSM) Pengangkut (X)

	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	XG	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X1G	X20	TOTAL
1	5	4	5	4	4	3	4	5	4	5	3	2	4	3	5	4	4	4	4	5	81
2	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	4	5	4	5	4	5	5	G3
3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	100
4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	76
5	4	4	4	3	3	1	3	3	3	4	3	3	5	3	4	2	3	4	4	3	66
6	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	77
7	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	82
8	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	4	4	3	3	4	3	71
G	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	4	4	5	G4
10	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	80
11	4	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4	4	5	4	4	4	4	87
12	4	4	4	4	4	3	5	4	5	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	83
13	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	75
14	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	G6
15	4	5	4	4	5	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	5	5	5	4	88
16	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	100
17	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	83
18	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	100
1G	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	78
20	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	G8
21	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	G7
22	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	100
23	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	G8
24	4	5	4	5	4	5	4	5	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	G2
25	5	4	3	5	4	5	4	5	3	5	4	5	4	5	5	4	4	4	5	5	88

26	5	3	4	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	5	5	5	4	4	5	4	85
27	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	100
28	5	4	4	5	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	8G
2G	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	82
30	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	5	4	5	5	G5
31	4	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	84
32	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	G7
33	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	5	88
34	5	4	4	4	4	5	4	5	3	4	3	4	5	4	5	5	4	5	4	4	85
35	4	5	4	5	4	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	4	83
36	4	5	4	5	4	5	5	3	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	87
37	4	4	5	4	5	5	3	4	4	5	3	4	4	5	4	4	4	5	4	4	84
38	5	4	5	4	4	5	5	4	4	5	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	88
3G	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	3	5	5	4	5	86
40	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	5	87
41	4	4	5	4	5	4	5	4	4	4	5	4	5	5	4	4	5	4	4	4	87
42	5	4	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	5	4	87
43	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	5	4	5	4	86
44	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	81
45	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	81
46	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	82
47	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	5	4	5	5	4	5	4	4	5	4	87
48	4	4	5	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	83
4G	4	4	4	4	5	4	3	4	4	5	4	3	4	5	4	4	4	4	4	5	82
50	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	7G

**Keterangan Tabel :**

Sangat Setuju (SS) = 5

Setuju (S) = 4

Ragu-Ragu (RR) = 3

Tidak Setuju (TS) = 2

Sangat Tidak Setuju (STS) = 1



<b>31</b>	4	5	4	4	5	5	5	4	5	4	<b>45</b>
<b>32</b>	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	<b>40</b>
<b>33</b>	5	4	5	4	5	4	5	4	5	5	<b>46</b>
<b>34</b>	5	4	3	3	4	4	4	4	4	4	<b>3G</b>
<b>35</b>	4	4	3	3	4	5	4	4	4	4	<b>3G</b>
<b>36</b>	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	<b>42</b>
<b>37</b>	4	5	4	5	4	5	4	5	4	4	<b>44</b>
<b>38</b>	4	4	5	4	4	4	5	4	4	5	<b>43</b>
<b>3G</b>	5	4	5	4	4	5	4	4	5	5	<b>45</b>
<b>40</b>	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	<b>42</b>
<b>41</b>	5	4	4	4	5	4	4	4	5	4	<b>43</b>
<b>42</b>	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	<b>41</b>
<b>43</b>	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	<b>41</b>
<b>44</b>	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	<b>41</b>
<b>45</b>	5	4	5	4	4	4	4	4	4	5	<b>43</b>
<b>46</b>	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	<b>40</b>
<b>47</b>	4	4	5	4	4	5	5	4	5	5	<b>45</b>
<b>48</b>	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	<b>40</b>
<b>4G</b>	4	5	3	4	4	4	4	4	4	4	<b>40</b>
<b>50</b>	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	<b>38</b>

**Keterangan Tabel :**

Sangat Setuju (SS) = 5

Setuju (S) = 4

Ragu-Ragu (RR) = 3

Tidak Setuju (TS) = 2

Sangat Tidak Setuju (STS) = 1

## Lampiran 4

### Hasil Uji Validitas Variabel *Single Submission* (SSM) Pengangkut (X) Menggunakan SPSS 29.0.0

		Correlations																				
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	TOTAL
X1	Pearson Correlation	1	.236	.393**	.379**	.262	.361*	.408**	.469**	.261	.546**	.283*	.323*	.361*	.258	1.000*	.408**	.385**	.375**	.428**	.572**	.626**
	Sig. (2-tailed)		.099	.005	.007	.067	.010	.003	.001	.067	.000	.046	.022	.010	.070	.000	.003	.006	.007	.002	.000	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
X2	Pearson Correlation	.236	1	.410**	.697**	.422**	.320*	.470**	.427**	.493**	.341*	.257	.308*	.581**	.327*	.236	.274	.638**	.561**	.507**	.454**	.668**
	Sig. (2-tailed)	.099		.003	.000	.002	.023	.001	.002	.000	.015	.071	.030	.000	.020	.099	.054	.000	.000	.000	.001	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
X3	Pearson Correlation	.393**	.410**	1	.344*	.488**	.319*	.420**	.421**	.513**	.368**	.354*	.261	.402**	.250	.393**	.309*	.409**	.517**	.205	.447**	.607**
	Sig. (2-tailed)	.005	.003		.015	.000	.024	.002	.002	.000	.009	.012	.067	.004	.080	.005	.029	.003	.000	.153	.001	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
X4	Pearson Correlation	.379**	.697**	.344*	1	.299*	.545**	.355*	.407**	.610**	.353*	.453**	.273	.385**	.445**	.379**	.510**	.631**	.449**	.650**	.604**	.733**

[illegible]





[illegible]

X18	Pearson Correlation	.375**	.561**	.517**	.449**	.459**	.356*	.407**	.603**	.492**	.352*	.264	.448**	.528**	.533**	.375**	.407**	.596**	1	.485**	.503**	.716**
	Sig. (2-tailed)	.007	.000	.000	.001	.001	.011	.003	.000	.000	.012	.064	.001	.000	.000	.007	.003	.000		.000	.000	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
X19	Pearson Correlation	.428**	.507**	.205	.650**	.292*	.322*	.489**	.414**	.426**	.389**	.435**	.357*	.513**	.395**	.428**	.489**	.476**	.485**	1	.367**	.666**
	Sig. (2-tailed)	.002	.000	.153	.000	.040	.022	.000	.003	.002	.005	.002	.011	.000	.005	.002	.000	.000	.000		.009	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
X20	Pearson Correlation	.572**	.454**	.447**	.604**	.538**	.523**	.398**	.638**	.564**	.541**	.508**	.307*	.368**	.443**	.572**	.456**	.708**	.503**	.367**	1	.776**
	Sig. (2-tailed)	.000	.001	.001	.000	.000	.000	.004	.000	.000	.000	.000	.030	.009	.001	.000	.001	.000	.000	.009		.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
TOTAL	Pearson Correlation	.626**	.668**	.607**	.733**	.652**	.667**	.672**	.709**	.685**	.581**	.658**	.632**	.654**	.625**	.626**	.701**	.801**	.716**	.666**	.776**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

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

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

## Lampiran 5

### Hasil Uji Validitas Variabel Kecepatan Pelayanan (Y) Menggunakan SPSS 29.0.0

		Correlations										TOTAL
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	
Y1	Pearson Correlation	1	.354 <sup>*</sup>	.263	.333 <sup>*</sup>	.400 <sup>**</sup>	.369 <sup>**</sup>	.371 <sup>**</sup>	.468 <sup>**</sup>	.388 <sup>**</sup>	.483 <sup>**</sup>	.643 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)		.012	.065	.018	.004	.008	.008	.001	.005	.000	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Y2	Pearson Correlation	.354 <sup>*</sup>	1	.289 <sup>*</sup>	.351 <sup>*</sup>	.433 <sup>**</sup>	.464 <sup>**</sup>	.460 <sup>**</sup>	.428 <sup>**</sup>	.351 <sup>*</sup>	.304 <sup>*</sup>	.643 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.012		.042	.012	.002	.001	.001	.002	.012	.032	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Y3	Pearson Correlation	.263	.289 <sup>*</sup>	1	.409 <sup>**</sup>	.318 <sup>*</sup>	.299 <sup>*</sup>	.537 <sup>**</sup>	.277	.498 <sup>**</sup>	.654 <sup>**</sup>	.661 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.065	.042		.003	.024	.035	.000	.051	.000	.000	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Y4	Pearson Correlation	.333 <sup>*</sup>	.351 <sup>*</sup>	.409 <sup>**</sup>	1	.425 <sup>**</sup>	.384 <sup>**</sup>	.117	.361 <sup>**</sup>	.357 <sup>*</sup>	.302 <sup>*</sup>	.580 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.018	.012	.003		.002	.006	.418	.010	.011	.033	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Y5	Pearson Correlation	.400 <sup>**</sup>	.433 <sup>**</sup>	.318 <sup>*</sup>	.425 <sup>**</sup>	1	.520 <sup>**</sup>	.304 <sup>*</sup>	.401 <sup>**</sup>	.535 <sup>**</sup>	.489 <sup>**</sup>	.685 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.004	.002	.024	.002		.000	.032	.004	.000	.000	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Y6	Pearson Correlation	.369 <sup>**</sup>	.464 <sup>**</sup>	.299 <sup>*</sup>	.384 <sup>**</sup>	.520 <sup>**</sup>	1	.472 <sup>**</sup>	.559 <sup>**</sup>	.493 <sup>**</sup>	.521 <sup>**</sup>	.739 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.008	.001	.035	.006	.000		.001	.000	.000	.000	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Y7	Pearson Correlation	.371 <sup>**</sup>	.460 <sup>**</sup>	.537 <sup>**</sup>	.117	.304 <sup>*</sup>	.472 <sup>**</sup>	1	.440 <sup>**</sup>	.494 <sup>**</sup>	.519 <sup>**</sup>	.693 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.008	.001	.000	.418	.032	.001		.001	.000	.000	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Y8	Pearson Correlation	.468 <sup>**</sup>	.428 <sup>**</sup>	.277	.361 <sup>**</sup>	.401 <sup>**</sup>	.559 <sup>**</sup>	.440 <sup>**</sup>	1	.457 <sup>**</sup>	.467 <sup>**</sup>	.727 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.001	.002	.051	.010	.004	.000	.001		.001	.001	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Y9	Pearson Correlation	.388 <sup>**</sup>	.351 <sup>*</sup>	.498 <sup>**</sup>	.357 <sup>*</sup>	.535 <sup>**</sup>	.493 <sup>**</sup>	.494 <sup>**</sup>	.457 <sup>**</sup>	1	.533 <sup>**</sup>	.738 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.005	.012	.000	.011	.000	.000	.000	.001		.000	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Y10	Pearson Correlation	.483 <sup>**</sup>	.304 <sup>*</sup>	.654 <sup>**</sup>	.302 <sup>*</sup>	.489 <sup>**</sup>	.521 <sup>**</sup>	.519 <sup>**</sup>	.467 <sup>**</sup>	.533 <sup>**</sup>	1	.764 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.000	.032	.000	.033	.000	.000	.000	.001	.000		.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
TOTAL	Pearson Correlation	.643 <sup>**</sup>	.643 <sup>**</sup>	.661 <sup>**</sup>	.580 <sup>**</sup>	.685 <sup>**</sup>	.739 <sup>**</sup>	.693 <sup>**</sup>	.727 <sup>**</sup>	.738 <sup>**</sup>	.764 <sup>**</sup>	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

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

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

## Lampiran 6

### R Tabel

DF = n-2	0,1	0,05	0,02	0,01	0,001
	r 0,005	r 0,05	r 0,025	r 0,01	r 0,001
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
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

## Lampiran 7

### T Tabel

Titik Persentase Distribusi t (df = 41 – 80)

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
41	0.68052	1.30254	1.68288	2.01954	2.42080	2.70118	3.30127
42	0.68038	1.30204	1.68195	2.01808	2.41847	2.69807	3.29595
43	0.68024	1.30155	1.68107	2.01669	2.41625	2.69510	3.29089
44	0.68011	1.30109	1.68023	2.01537	2.41413	2.69228	3.28607
45	0.67998	1.30065	1.67943	2.01410	2.41212	2.68959	3.28148
46	0.67986	1.30023	1.67866	2.01290	2.41019	2.68701	3.27710
47	0.67975	1.29982	1.67793	2.01174	2.40835	2.68456	3.27291
48	0.67964	1.29944	1.67722	2.01063	2.40658	2.68220	3.26891
49	0.67953	1.29907	1.67655	2.00958	2.40489	2.67995	3.26508
50	0.67943	1.29871	1.67591	2.00856	2.40327	2.67779	3.26141
51	0.67933	1.29837	1.67528	2.00758	2.40172	2.67572	3.25789
52	0.67924	1.29805	1.67469	2.00665	2.40022	2.67373	3.25451
53	0.67915	1.29773	1.67412	2.00575	2.39879	2.67182	3.25127
54	0.67906	1.29743	1.67356	2.00488	2.39741	2.66998	3.24815
55	0.67898	1.29713	1.67303	2.00404	2.39608	2.66822	3.24515
56	0.67890	1.29685	1.67252	2.00324	2.39480	2.66651	3.24226
57	0.67882	1.29658	1.67203	2.00247	2.39357	2.66487	3.23948
58	0.67874	1.29632	1.67155	2.00172	2.39238	2.66329	3.23680
59	0.67867	1.29607	1.67109	2.00100	2.39123	2.66176	3.23421
60	0.67860	1.29582	1.67065	2.00030	2.39012	2.66028	3.23171
61	0.67853	1.29558	1.67022	1.99962	2.38905	2.65886	3.22930
62	0.67847	1.29536	1.66980	1.99897	2.38801	2.65748	3.22696
63	0.67840	1.29513	1.66940	1.99834	2.38701	2.65615	3.22471
64	0.67834	1.29492	1.66901	1.99773	2.38604	2.65485	3.22253
65	0.67828	1.29471	1.66864	1.99714	2.38510	2.65360	3.22041
66	0.67823	1.29451	1.66827	1.99656	2.38419	2.65239	3.21837
67	0.67817	1.29432	1.66792	1.99601	2.38330	2.65122	3.21639
68	0.67811	1.29413	1.66757	1.99547	2.38245	2.65008	3.21446
69	0.67806	1.29394	1.66724	1.99495	2.38161	2.64898	3.21260
70	0.67801	1.29376	1.66691	1.99444	2.38081	2.64790	3.21079
71	0.67796	1.29359	1.66660	1.99394	2.38002	2.64686	3.20903
72	0.67791	1.29342	1.66629	1.99346	2.37926	2.64585	3.20733
73	0.67787	1.29326	1.66600	1.99300	2.37852	2.64487	3.20567
74	0.67782	1.29310	1.66571	1.99254	2.37780	2.64391	3.20406
75	0.67778	1.29294	1.66543	1.99210	2.37710	2.64298	3.20249
76	0.67773	1.29279	1.66515	1.99167	2.37642	2.64208	3.20096
77	0.67769	1.29264	1.66488	1.99125	2.37576	2.64120	3.19948
78	0.67765	1.29250	1.66462	1.99085	2.37511	2.64034	3.19804
79	0.67761	1.29236	1.66437	1.99045	2.37448	2.63950	3.19663
80	0.67757	1.29222	1.66412	1.99006	2.37387	2.63869	3.19526

## Lampiran 8

### Inpres No. 5 Tahun 2020 Tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

INSTRUKSI PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 5 TAHUN 2020

TENTANG

PENATAAN EKOSISTEM LOGISTIK NASIONAL

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Dalam rangka meningkatkan kinerja logistik nasional, memperbaiki iklim investasi, dan meningkatkan daya saing perekonomian nasional, dengan ini menginstruksikan:

Kepada : 1. Para Menteri Kabinet Indonesia Maju;  
2. Sekretaris Kabinet;  
3. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia;  
4. Para Kepala Lembaga Pemerintah Non Kementerian; dan  
5. Para Gubernur.

Untuk :

PERTAMA : Mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi, dan kewenangan masing-masing secara terkoordinasi dan terintegrasi untuk melaksanakan penataan ekosistem logistik nasional.

KEDUA : Dalam mengambil langkah-langkah sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA, berpedoman pada Rencana Aksi Penataan Ekosistem Logistik Nasional Tahun 2020-2024 sebagaimana dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dalam Instruksi Presiden ini.

KETIGA ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

- KETIGA : Dalam pelaksanaan Diktum PERTAMA dan Diktum KEDUA, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian:
1. mengoordinasikan penyusunan arah dan kebijakan umum penataan ekosistem logistik nasional; dan
  2. mengoordinasikan penetapan langkah-langkah penyelesaian permasalahan dalam pelaksanaan Rencana Aksi Penataan Ekosistem Logistik Nasional Tahun 2020-2024.
- KEEMPAT : Menteri Keuangan bertanggungjawab dalam pelaksanaan penataan ekosistem logistik nasional, melalui:
1. simplifikasi proses bisnis layanan pemerintah di bidang logistik yang berbasis teknologi informasi untuk menghilangkan repetisi dan duplikasi;
  2. kolaborasi sistem-sistem layanan logistik baik internasional maupun domestik antar pelaku kegiatan logistik di sektor pemerintah dan swasta; dan
  3. kemudahan transaksi pembayaran penerimaan negara dan fasilitasi pembayaran antar pelaku usaha terkait proses logistik.
- KELIMA : Dalam pelaksanaan penataan ekosistem logistik nasional sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEEMPAT, Menteri Keuangan melakukan koordinasi, sinergi, dan sinkronisasi dengan Komisi Pemberantasan Korupsi.
- KEENAM : Dalam rangka memberikan dukungan pelaksanaan penataan ekosistem logistik nasional sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEEMPAT:

1. Menteri ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

1. Menteri Perhubungan:
  - a. mengintegrasikan sistem perizinan dan layanan ekspor, impor, dan logistik di lingkungan kerja Kementerian Perhubungan dengan sistem ekosistem logistik nasional melalui Indonesia *National Single Window* (INSW); dan
  - b. melakukan penataan tata ruang kepelabuhan serta jalur distribusi barang.
2. Menteri Perdagangan:
  - a. mengintegrasikan sistem pengajuan perizinan ekspor dan impor di Kementerian Perdagangan dengan sistem ekosistem logistik nasional melalui Indonesia *National Single Window* (INSW); dan
  - b. mengintegrasikan proses bisnis pelaporan perdagangan antar pulau dengan proses bisnis keberangkatan dan kedatangan sarana pengangkut dalam sistem ekosistem logistik nasional melalui Indonesia *National Single Window* (INSW).
3. Menteri Perindustrian menyederhanakan proses bisnis untuk mengintegrasikan sistem pengajuan persyaratan perizinan ekspor dan impor di Kementerian Perindustrian dengan sistem ekosistem logistik nasional melalui Indonesia *National Single Window* (INSW).
4. Menteri Dalam Negeri melakukan pembinaan dan pengawasan kepada pemerintah daerah dalam pelaksanaan Rencana Aksi Penataan Ekosistem Logistik Nasional Tahun 2020-2024.

5. Para ...





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

5. Para Gubernur melakukan langkah-langkah yang diperlukan untuk mendukung implementasi Rencana Aksi Penataan Ekosistem Logistik Nasional Tahun 2020-2024.

KETUJUH : Dalam rangka pelaksanaan Instruksi Presiden ini, Menteri Keuangan:

1. berkoordinasi dengan Gubernur Bank Indonesia sepanjang terdapat program yang berkaitan dengan kewenangan Bank Indonesia; dan
2. dapat melibatkan partisipasi pelaku usaha dan/atau pihak lain yang dipandang perlu.

KEDELAPAN : Sekretaris Kabinet melakukan pengawasan atas pelaksanaan Instruksi Presiden ini dan melaporkannya kepada Presiden.

KESEMBILAN : Pendanaan pelaksanaan Rencana Aksi Penataan Ekosistem Logistik Nasional Tahun 2020-2024 dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara kementerian/ lembaga, Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah, dan/atau sumber pembiayaan lain yang sah dan tidak mengikat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

KESEPULUH : Melaksanakan Instruksi Presiden ini dengan penuh tanggung jawab.

Instruksi ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

Instruksi Presiden ini mulai berlaku pada tanggal  
dikeluarkan.

Dikeluarkan di Jakarta  
pada tanggal 16 Juni 2020

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

JOKO WIDODO

Salinan sesuai dengan aslinya  
SEKRETARIAT KABINET  
REPUBLIK INDONESIA  
Deputi Bidang Perekonomian,



Sya Bhakti Parikesit



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 1 -

LAMPIRAN  
INSTRUKSI PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 5 TAHUN 2020  
TENTANG PENATAAN EKOSISTEM LOGISTIK NASIONAL

**RENCANA AKSI  
PENATAAN EKOSISTEM LOGISTIK NASIONAL TAHUN 2020-2024**

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
1.	Simplifikasi proses bisnis layanan pemerintah di bidang logistik yang berbasis teknologi informasi untuk menghilangkan repetisi dan duplikasi	a. Menyederhanakan proses pemeriksaan barang oleh instansi yang berwenang di pelabuhan melalui penerapan Sistem <i>Single Submission</i> (SSm) yang memungkinkan dilakukannya pemeriksaan kepabeanan dan karantina secara terpadu ( <i>joint inspection</i> )	Penerapan Sistem SSm Kepabeanan dan Karantina secara bertahap	Juni 2020	Kementerian Keuangan	a. Kementerian Pertanian b. Kementerian Kelautan dan Perikanan

b. Mempermudah ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
		b. Mempermudah akses layanan logistik melalui kolaborasi sistem-sistem pemerintah di bidang kegiatan logistik melalui:				
		a) Mengolaborasikan sistem layanan pengajuan manifes, pemberitahuan keberangkatan, dan pemberitahuan kedatangan kapal baik internasional maupun domestik	a. Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) oleh K/L yang terkait dengan proses pemberitahuan keberangkatan dan kedatangan kapal melalui Sistem SSm Pengangkutan	September 2020	Kementerian Keuangan	a. Kementerian Perhubungan b. Kementerian Pertanian c. Kementerian Kelautan dan Perikanan d. Kementerian Perdagangan e. Kementerian Kesehatan
			b. Terlaksananya uji coba manifes domestik antarpulau yang diangkut melalui laut dalam rangka pengawasan Sumber Daya Alam dengan	September 2020		

mekanisme ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
			mekanisme Sistem SSm ( <i>piloting</i> terbatas)			
			c. Terlaksananya uji coba penyampaian warta kapal, manifes kepabeanan, izin karantina kesehatan, dan manifes domestik antarpulau yang diangkut melalui laut dengan mekanisme Sistem SSm ( <i>piloting</i> terbatas)	September 2020		
			d. Terlaksananya <i>piloting</i> Sistem SSm Pengangkutan mulai dari warta kapal	Maret 2021		

e. Terlaksananya ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
			e. Terlaksananya <i>piloting</i> Sistem SSm Pengangkutan mulai dari penunjukan keagenan kapal	Maret 2022		
			f. Penerapan SSm Pengangkutan Laut secara nasional	Maret 2023		
		b) Mengolaborasikan sistem-sistem K/L terkait penyampaian manifes, pemberitahuan kedatangan, dan pemberitahuan keberangkatan pengangkut udara	a. Peta proses bisnis pengangkutan udara	Desember 2021	Kementerian Keuangan	a. Kementerian Perhubungan
			b. Pelaksanaan <i>piloting</i> Sistem SSm Pengangkutan Udara	Desember 2022		b. Kementerian Pertanian
			c. Penerapan Sistem SSm Pengangkutan Udara secara nasional	Maret 2023		c. Kementerian Kelautan dan Perikanan
						d. Kementerian Perdagangan
						e. Kementerian Kesehatan

c) Penerapan ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
		c) Penerapan sistem manajemen risiko yang terintegrasi antar K/L untuk penyederhanaan proses perizinan ekspor dan impor	a. Penerbitan Peraturan Menteri Perdagangan terkait prosedur perizinan ekspor dan impor untuk pengguna jasa yang mempunyai profil yang baik ( <i>reputable trader</i> )	Juni 2020	Kementerian Perdagangan	a. Kementerian Keuangan b. Kementerian Perhubungan c. Kementerian Pertanian d. Kementerian Kelautan dan Perikanan
			b. Pemanfaatan informasi dan profil pengguna jasa layanan pemerintah ( <i>Single Stakeholder Information and Profile</i> ) oleh salah satu K/L untuk penyederhanaan proses bisnis terkait kegiatan logistik	Desember 2020	Kementerian Keuangan	e. Kementerian Kesehatan f. Kementerian Perindustrian g. BPOM h. Kepolisian RI i. BKPM j. Instansi penerbit perizinan lainnya

d) Mengolaborasi ...



**PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA**

- 6 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
		d) Mengolaborasikan sistem-sistem K/L yang terkait dengan perizinan ekspor dan impor melalui mekanisme Sistem SSm	<p>a. Pelaksanaan <i>piloting</i> Sistem SSm Perizinan untuk perizinan yang diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, BPOM, dan Kementerian Kesehatan</p> <p>b. Pelaksanaan <i>piloting</i> Sistem SSm Perizinan untuk perizinan yang diterbitkan oleh Kementerian Pertanian dan K/L penerbit perizinan lainnya</p>	<p>Januari 2021</p> <p>Januari 2022</p>	Kementerian Keuangan	<p>a. Kementerian Perdagangan</p> <p>b. Kementerian Perhubungan</p> <p>c. Kementerian Pertanian</p> <p>d. Kementerian Kelautan dan Perikanan</p> <p>e. Kementerian Kesehatan</p> <p>f. Kementerian Perindustrian</p> <p>g. BPOM</p> <p>h. Kepolisian RI</p> <p>i. BKPM</p> <p>j. Instansi penerbit perizinan lainnya</p>

## 2. Kolaborasi ...





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 7 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
2.	Kolaborasi sistem-sistem layanan logistik baik internasional maupun domestik antarpelaku kegiatan logistik di sektor pemerintah dan swasta	Meningkatkan efisiensi proses logistik dengan fasilitasi akses layanan logistik melalui kolaborasi platform-platform logistik, meliputi:				
		a. Sektor Transportasi				
		Membangun platform kolaborasi yang memungkinkan pengguna jasa untuk melakukan pemesanan truk dalam rangka pengangkutan barang	a. Terlaksananya pemesanan truk untuk pengangkutan barang impor/ekspor dari/ke pelabuhan dan pemasukan/ pengeluaran barang ke/dari Tempat Penimbunan Berikat	Juni 2020	Kementerian Keuangan	a. Kementerian Perhubungan b. Kementerian BUMN
			b. Terlaksananya pemesanan truk secara online untuk pengangkutan/ <i>trucking</i> dalam negeri	September 2020		

e. Peningkatan ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 8 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
			c. Peningkatan jumlah perusahaan truk yang tergabung dalam platform kolaborasi	Desember 2021		
		b. Sektor Pelayaran ( <i>Shipping</i> )				
		a) Membangun platform kolaborasi yang memungkinkan pengguna jasa untuk mengakses layanan permintaan, pembayaran, sampai penyerahan ( <i>Delivery Order/D/O</i> ) secara <i>online</i>	a. Terlaksananya uji coba layanan permintaan, pembayaran, sampai penyerahan (layanan D/O)	Juni 2020	Kementerian Keuangan	Kementerian Perhubungan
			b. Terlaksananya layanan D/O secara <i>online</i> melalui platform kolaborasi	Juni 2020		

c. Terlaksananya ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 9 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
			c. Terlaksananya layanan D/O secara <i>online</i> melalui platform kolaborasi pada 5 (lima) pelabuhan besar	Desember 2020		
		b) Membangun platform kolaborasi yang memungkinkan pengguna jasa untuk melakukan pemesanan tempat di kapal secara <i>online</i>	a. Proses bisnis terkait jadwal kapal, ketersediaan tempat, pemesanan tempat yang di sesuaikan dengan proses pemesanan truk untuk kegiatan ekspor	Juni 2020		
			b. Tersedianya <i>dashboard</i> jadwal dan ketersediaan tempat di kapal serta fitur pemesanan tempat di kapal pada platform kolaborasi	Juni 2020		

c. Sektor ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 10 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
		c. Sektor Pelabuhan				
		Membangun platform kolaborasi yang memungkinkan pengguna jasa untuk mendapatkan layanan penerbitan dokumen penyerahan peti kemas dari operator terminal (layanan penyerahan peti kemas) secara <i>online</i>	a. Terlaksananya uji coba layanan penerbitan dokumen penyerahan peti kemas dari operator terminal (layanan penyerahan peti kemas) secara <i>online</i>	Juni 2020	Kementerian Keuangan	a. Kementerian Perhubungan b. Kementerian BUMN
			b. Terlaksananya layanan penyerahan peti kemas dan layanan penyerahan peti kemas di platform kolaborasi	Desember 2020		

d. Sektor ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 11 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
		d. Sektor Pergudangan ( <i>Warehousing</i> )				
		Membangun platform yang mengolaborasikan layanan pergudangan	a. Terintegrasinya platform kolaborasi dengan salah satu platform pergudangan yang memungkinkan pengguna jasa untuk mencari informasi tempat yang tersedia di gudang beserta tarif sewa gudang dan melakukan pemesanan tempat di gudang	Desember 2020	Kementerian Keuangan	Kementerian Perdagangan
			b. Peningkatan jumlah perusahaan pergudangan yang tergabung dalam platform kolaborasi	Maret 2021		

e. Sektor ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 12 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
		e. Sektor Depo Peti Kemas				
		Membangun platform yang mengolaborasikan layanan depo penimbunan peti kemas	a. Terkolaborasinya salah satu platform depo penimbunan peti kemas dengan platform kolaborasi	Desember 2020	Kementerian Keuangan	Kementerian Perhubungan
			b. Peningkatan jumlah perusahaan depo penimbunan peti kemas yang tergabung dengan platform kolaborasi	Desember 2021		
		f. Kolaborasi <i>end to end</i>				
		a) Menerapkan satu siklus <i>inbound</i> dalam Platform NLE (mulai dari layanan D/O, layanan penyerahan peti kemas	a. Terlaksananya uji coba satu siklus <i>inbound</i> melalui platform kolaborasi	September 2020	Kementerian Keuangan	a. Kementerian Perhubungan b. Kementerian BUMN

dan ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 13 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
		dan pemesanan truk)	b. Terlaksananya satu siklus <i>inbound</i> melalui platform kolaborasi di 5 pelabuhan utama	Desember 2020		
		b) Menerapkan satu siklus <i>outbound</i> melalui platform kolaborasi (pemesanan tempat kapal, penerbitan NPE, dan pemesanan truk)	Terlaksananya uji coba satu siklus <i>outbound</i> melalui platform kolaborasi	Desember 2022		
		c) Menerapkan satu siklus <i>outbound</i> dan <i>inbound</i> melalui platform kolaborasi	Terlaksananya satu siklus <i>inbound</i> dan <i>outbound</i> melalui platform kolaborasi di 5 pelabuhan utama	Desember 2022		

3. Kemudahan ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 14 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
3.	Kemudahan transaksi pembayaran penerimaan negara dan fasilitasi pembayaran antarpelaku usaha terkait proses logistik	Meningkatkan efisiensi proses logistik dengan fasilitasi akses layanan pembayaran melalui platform pembayaran <i>online</i> dengan tahapan:			Kementerian Keuangan	a. Kementerian Perhubungan b. Kementerian BUMN
		a. Membangun platform yang mengolaborasikan platform-platform pembayaran secara <i>online</i>	a. Terlaksananya uji coba pembayaran secara <i>online</i> melalui platform pembayaran <i>online</i> untuk layanan <i>trucking</i> , layanan D/O, dan layanan penyerahan peti kemas	Juni 2020		
			b. Terlaksananya uji coba pembayaran secara <i>online</i> melalui Bank BUMN untuk layanan D/O dan layanan penyerahan peti kemas	Maret 2021		

e. Terlaksananya ...





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 15 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
			c. Terlaksananya pembayaran <i>online</i> melalui platform kolaborasi	Juni 2021		
			d. Peningkatan jumlah sistem pembayaran <i>online</i> dalam NLE	November 2021		
		b. Menyederhanakan proses bisnis pembayaran penerimaan negara	a. Peta proses bisnis pembayaran perpajakan dan PNB	Juni 2021		
			b. Uji coba sistem pembayaran penerimaan negara yang disederhanakan melalui platform kolaborasi	Desember 2021		

4. Penataan ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 16 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
4.	Penataan sistem dan tata ruang kepelabuhanan, serta jalur distribusi	Meningkatkan efisiensi proses logistik dengan penataan sistem dan tata ruang kepelabuhanan melalui <i>One Gate, One Billing, and One System</i> di Pelabuhan Tanjung Priok, dengan tahapan:				Kementerian BUMN
		a. Penerapan sistem pembayaran tunggal dan transparan oleh semua operator Terminal Peti Kemas ( <i>One Billing System</i> )	Terlaksananya sistem pembayaran tunggal dan transparan oleh semua operator Terminal Peti Kemas	Juni 2021	Kementerian Keuangan	
		b. Penerapan sistem pengoperasian tunggal oleh operator Terminal Peti Kemas ( <i>One Gate and One System</i> )	Terlaksananya sistem pengoperasian tunggal oleh operator Terminal Peti Kemas	Desember 2021	Kementerian Keuangan	

c. Penataan ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 17 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
		c. Penataaan atau zonasi terminal peti kemas berdasarkan jenis kegiatan dan fungsi seperti FCL, LCL, Curah, <i>Dangerous Goods</i> , Kendaraan Bermotor, <i>Empty Container</i> , dan <i>Buffer Area</i>	Terlaksananya penataan atau zonasi Terminal Peti Kemas	Desember 2024	Kementerian Perhubungan	

d. Sinkronisasi ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 18 -

No.	Program	Kegiatan	Keluaran	Target Waktu Penyelesaian	Instansi Penanggung jawab	Instansi Terkait
		d. Sinkronisasi jalur kereta api peti kemas	Terlaksananya sikronisasi jalur kereta api peti kemas	Desember 2024	Kementerian Perhubungan	

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

JOKO WIDODO



Salinan sesuai dengan aslinya  
SEKRETARIAT KABINET RI  
Deputi Bidang Perekonomian,



Satya Bhakti Parikesit

## Lampiran 9


### Tampilan *Single Submission* (SSm) Pengangkut

Kamis, 6 Juni 2024 - 17:42:06

SSM PengangkutInformasi

### Selamat Datang di Layanan SSm Pengangkut


Seluruh layanan perkapalan dari keberangkatan hingga kedatangan



#### Menu SSM Pengangkut


##### Dataset Keberangkatan

Pengajuan Keberangkatan




##### Dataset Kedatangan

Pengajuan Kedatangan


















Copyright © 2024 All Right Reserved | Lembaga National Single Window


In Collaboration With 

## Dataset Keberangkatan

[+ Tambah Data](#)

Nomor Layanan	Nama Kapal	Organisasi	Tanggal Registrasi	
<input type="text" value="Enter Nomor Layanan..."/>	<input type="text" value="Enter Nama Kapal..."/>	<input type="text" value="Enter Organisasi..."/>	<input type="text" value="Enter Tanggal ..."/>	
102018F6943BE	JIMBARAN BAY 2504	PT. CAKRAWALA NUSANTARA SAMPURNA LINE	04/06/2024 08:05 PM	 
102018F6943BA	ONTARIO DOLPHIN	PT. CAKRAWALA NUSANTARA SAMPURNA LINE	04/06/2024 08:00 PM	 
102018F691CD9	SSU IX	PT. CAKRAWALA NUSANTARA SAMPURNA LINE	03/06/2024 09:48 PM	 
102018F691CD7	HARAPAN DIRIAH I	PT. CAKRAWALA NUSANTARA SAMPURNA LINE	03/06/2024 09:43 PM	 
102018F691CD4	MARACAS BAY 2312	PT. CAKRAWALA NUSANTARA SAMPURNA LINE	03/06/2024 09:37 PM	 
102018F691CD1	GARUDA ABADI	PT. CAKRAWALA NUSANTARA SAMPURNA LINE	03/06/2024 09:33 PM	 
102018F691C44	SINAR HARAPAN - 78	PT. CAKRAWALA NUSANTARA SAMPURNA LINE	03/06/2024 03:42 PM	 

Permohonan Perijinan Angkutan Laut

 Muat Data

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

<div></div> <div><b>Warta Kapal Keberangkatan</b></div>	<div>Tanggal Status</div> <div>04/06/2024 08:14 PM</div>	<div>Status Terakhir</div> <div> Dikirim</div>	<div> </div>
--	--	---	--

KEMENTERIAN KEUANGAN

<div></div> <div><b>Outward Manifest</b></div>	<div>Tanggal Status</div> <div>04/06/2024 08:05 PM</div>	<div>Status Terakhir</div> <div> Draft</div>	<div></div>
---	--	---	--

KEMENTERIAN KESEHATAN

<div></div> <div><b>Layanan Sinkarkes</b></div>	<div>Tanggal Status</div> <div>04/06/2024 08:05 PM</div>	<div>Status Terakhir</div> <div> Draft</div>	<div></div>
--	--	---	--

KEMENTERIAN HUKUM DAN HAM

<div></div> <div><b>Pengajuan Kedatangan Penumpang atau Awak Kapal</b></div>	<div>Tanggal Status</div> <div>04/06/2024 08:05 PM</div>	<div>Status Terakhir</div> <div> Draft</div>	<div></div>
---	--	---	--

## Lampiran 10

### Penjelasan Proses Bisnis *Single Submission* (SSm) Pengangkut

