

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT DAN RENCANA PELAYARAN NASIONAL PT. PELNI TERHADAP DISPARITAS HARGA DI INDONESIA BAGIAN TIMUR

Asep Suparman
ITL Trisakti
suparman1501@gmail.com

Muhammad Fadli Heryadi
ITL Trisakti
fadlym99@yahoo.com

Dedeng Wahyu Edi
ITL Trisakti
capt.dedeng@gmail.com

ABSTRACT

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PT. Pelni) is a company engaged in inter-island crossing transportation service providers. The purpose of the study is to find out and analyze the influence of supply chain management and national shipping company (PT. Pelni) plan in suppressing the East Indonesia price disparity in 2016. To solve the problem of the research, the researchers used 2 methods: field research and library data for collecting data. Both methods of data analysis are processed using multiple regression analysis, with validity test, reliability test, t test, F test, and coefficient of determination. The results of the analysis and discussion show a fairly high influence between supply chain management and the national shipping plan on the price disparity of goods needed as indicated by the multiple linear regression line equation namely: $Y = 14,947 + 0,318 X_1 + 0,064 X_2$. Based on the results of the F test, where the variables X_1 and X_2 give effect to the Y variable together, then the results of the analysis, F count is 3,807. Then, F count > F table which is $3.807 > 3.35$ proves that H_0 is rejected and H_a is accepted. Therefore, there is a strong and positive multiple relation between supply chain management performance variable and the national shipping plan variable towards the price disparity variable with coefficient determination of 22%.

Keywords: Supply Chain Management, Price Disparity, East Indonesia, National Shipping

PENDAHULUAN

Disparitas ekonomi antar wilayah adalah salah satu masalah dan tantangan besar pembangunan ekonomi di Indonesia saat ini. Ketidakseimbangan pertumbuhan wilayah akan banyak menimbulkan permasalahan social, ekonomi, dan politik. Kesenjangan ekonomi antar wilayah tidak hanya terjadi antara kawasan barat Indonesia dan kawasan timur Indonesia namun juga antar pulau, provinsi, dan antar wilayah pedesaan dan perkotaan. Disamping itu tingkat kesenjangan antar wilayah tersebut cenderung meningkat dan masih relatif besar dalam 8 tahun terakhir. Rata – rata tingkat pertumbuhan GDP di kawasan barat Indonesia sekitar 4.87%, sedangkan rata – rata tingkat pertumbuhan GDP di kawasan

timur Indonesia hanya 3.93%. Dalam kurun waktu tersebut nilai GDP yang terkonsentrasi di kawasan Indonesia barat cenderung meningkat, rata – rata sekitar 83% dari total GDP nasional. Dan sisanya 17% tersebar di provinsi – provinsi kawasan timur Indonesia. Sementara desentralisasi fiskal, menurut beberapa studi berhasil meningkatkan kinerja fiskal secara nyata, namun belum berhasil menurunkan kesenjangan dan bahkan memperbesar disparitas yang terjadi. (Mangara, 2010)

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah laut terluas serta memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia. Indonesia juga memiliki wilayah perairan yang kaya dengan potensi cadangan energi, potensi perikanan, potensi pariwisata

bahari, serta memiliki jalur pelayaran startegis yang dapat dimanfaatkan sebagai basis pengembangan kekuatan geopolitik, ekonomi, dan budaya bahari. Untuk itu Indonesia membutuhkan terobosan baru guna memanfaatkan potensi wilayah guna menekan disparitas harga yang masih terjadi (Son, 2014)

Salah satu terobosan yang telah dikembangkan adalah rencana pelayaran nasional melalui elaborasi perencanaan trayek angkutan laut, subsidi angkutan laut, revitalisasi pelayaran rakyat, dan pengembangan industri berbasis komoditi wilayah, menjadi hal yang penting untuk direalisasikan guna menekan disparitas harga yang terjadi. Disparitas harga ini juga dipengaruhi oleh kurangnya muatan balik (*return cargo*) dari wilayah timur Indonesia, kurangnya kebijakan pemerintah dalam mendukung konsep pelayaran nasional, faktor geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan, dan ketidaksiapan perusahaan pelayaran dan pemerintah dalam menjalankan konsep pelayaran nasional. Tentu jika itu tidak diperbaiki akan menimbulkan kesenjangan ekonomi, sosial, dan politik antara kawasan barat Indonesia dengan kawasan timur Indonesia, serta membatasi daerah – daerah terpencil, tertinggal, dan terluar untuk berkembang. Rencana pelayaran nasional ini merupakan konsep jaringan trayek pelayaran yang menjamin kelangsungan pelayaran penyelenggaraan angkutan barang yang berjalan secara berkesinambungan, tetap, dan teratur. Hal ini merupakan langkah awal yang positif dalam mengatasi disparitas harga di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. Konsep ini tidak hanya dikhususkan untuk daerah Indonesia timur, namun juga diharapkan dapat mensejahterahkan seluruh masyarakat Indonesia. Namun untuk mensukseskan program tersebut tentu pemerintah tidak dapat bekerja sendiri. Diperlukan unit perusahaan pelayaran dan bongkar muat barang yang terakreditasi baik dan dianggap mampu merealisasikan program pemerintah

ini. Salah satunya yang sudah dipercayai adalah PT. Pelayaran Nasional Indonesia.

Berdasarkan hal di atas, maka pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah (a) Bagaimana kegiatan *supply chain management* dari wilayah Indonesia barat ke Indonesia timur dan sebaliknya pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia tahun 2016? (b) Bagaimana rencana pelayaran nasional pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia tahun 2016? (c) Adakah pengaruh *supply chain management* dan rencana pelayaran nasional terhadap disparitas harga barang kebutuhan pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia tahun 2016?

KAJIAN PUSTAKA

Menurut Robert Jacobs and Richard B. Chase *Supply Chain Management* didefinisikan sebagai desain, operasi, dan perbaikan sistem yang menciptakan dan memberikan produk dan layanan utama perusahaan. Seperti pemasaran dan keuangan, *Supply Chain Management* adalah bidang fundamental bisnis dengan tanggung jawab manajemen garis yang jelas, *Supply Chain Management* adalah bidang fungsi bisnis dengan tanggung jawab manajemen garis yang jelas. *Supply Chain Management* berkaitan dengan pengelolaan seluruh sistem yang menghasilkan produk atau memberikan layanan. (Chase & Jacobs, 2001)

Menurut Edward H. Frazelle, *Supply Chain Management* adalah bahan aliran, informasi, dan uang antara perusahaan (*interworkstation, interfacility, and intercorporate*). Beliau membedakan diantaranya oleh penjelasan bahwa *Supply Chain Management* adalah jaringan fasilitas (gudang, pabrik, terminal, pelabuhan, toko, dan rumah), kendaraan (truk, kereta api, kapal pesawat, dan laut, dan logistik. Sedangkan logistik adalah apa yang terjadi dalam rantai pasokan. (Frazelle, 2002). Manajemen Operasi *Supply Chain Management* dapat dengan mudah dikategorikan, terutama dari pandangan produsen produk konsumen dan layanan, seperti perencanaan, sumber, pembuatan,

pengiriman, dan kembali. Berdasarkan pengertian pengertian diatas disimpulkan bahwa Supply Chain Management adalah desain, operasi, dan system dari penciptaan barang dan memberikan produk dan layanan utama berupa bahan aliran, informasi, dan uang antara perusahaan hingga konsumen.

Rencana Pelayaran Nasional, menurut Presiden RI Joko Widodo dalam Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015 rencana pelayaran nasional adalah suatu konsep memperkuat jalur pelayaran yang dititikberatkan pada Indonesia bagian timur. Konsep ini selain untuk mengkoneksikan jalur pelayaran dari barat ke timur Indonesia juga akan mempermudah akses niaga dari negara – negara Pasifik bagian selatan ke negara – negara Asia bagian timur. Konsep tersebut akan membuka akses regional dengan cara membuat dua pelabuhan besar berskala hub internasional yang dapat melayani kapal – kapal niaga besar diatas 3.000 TEU.

Menurut Peraturan Presiden (Prepres) nomer 106 tahun 2015, rencana pelayaran nasional dimaksudkan untuk Menyediakan komoditas barang dan mengurangi disparitas harga bagi masyarakat, dan Pemerintah menyelenggarakan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut.

Disparitas Harga, adalah pertumbuhan harga yang tidak terjadi secara merata pada semua wilayah. Akibat dari perbedaan ini, kemampuan suatu daerah dalam mendorong proses pembangunan juga menjadi berbeda. Karena itu, pembagian daerah dikelompokkan menjadi wilayah maju (*Developed Region*) dan wilayah terbelakang (*Underdeveloped Region*). Terjadi ketimpangan antar wilayah ini membawa implikasi terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat antar wilayah. Aspek ketimpangan pembangunan antar wilayah ini juga mempunyai implikasi pula terhadap formulasi kebijakan pembangunan daerah yang dilakukan oleh pemerintah daerah. Ketimpangan pembangunan dapat terjadi apa bila pendapatan dan pengeluaran nasional suatu negara tidak seimbang sedangkan faktor modal atau investasi mengalami

kemerosotan, di samping faktor keamanan dan stabilitas ekonomi suatu negara juga berpengaruh. Selain itu tingginya tingkat pengangguran juga berpengaruh terhadap pembangunan ekonomi di suatu daerah. **(Emilia dan Imelia, 2006)**

Menurut Emilia dan Imelia (2006) dalam buku Modul Ekonomi Regional faktor-faktor penyebab ketimpangan pembangunan ekonomi adalah (a) Konsentrasi Kegiatan Ekonomi Wilayah.

Konsentrasi kegiatan ekonomi yang tinggi di daerah tertentu merupakan salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya ketimpangan pembangunan antar daerah. Ekonomi dari daerah dengan konsentrasi tinggi cenderung tumbuh pesat dibandingkan daerah yang tingkat konsentrasi ekonomi rendah cenderung mempunyai tingkat pembangunan dan pertumbuhan ekonomi yang lebih rendah. (b) Alokasi Investasi, berdasarkan teori Pertumbuhan Ekonomi dari Harrod Domar menerangkan bahwa adanya korelasi positif antara tingkat investasi dan laju pertumbuhan ekonomi. Artinya rendahnya investasi di suatu wilayah membuat pertumbuhan ekonomi dan tingkat pendapatan masyarakat perkapita di wilayah tersebut rendah karena tidak ada kegiatan ekonomi yang produktif. (c) Tingkat Mobilitas Faktor Produksi yang Rendah Antar wilayah. Kurang lancarnya mobilitas faktor produksi seperti tenaga kerja dan kapital antar wilayah merupakan penyebab terjadinya ketimpangan ekonomi regional. Hubungan antara faktor produksi dan kesenjangan pembangunan atau pertumbuhan antar wilayah dapat di jelaskan dengan pendekatan mekanisme pasar. Perbedaan laju pertumbuhan ekonomi akan menyebabkan perbedaan pendapatan perkapita antar wilayah dengan asumsi bahwa mekanisme pasar output atau input bebas. (d) Perbedaan Sumber Daya Alam (SDA) Antar Wilayah, menurut Kaum Klassik Pembangunan ekonomi di daerah yang kaya sumber daya alam akan lebih maju dan masyarakatnya lebih makmur dibandingkan di daerah yang miskin sumber daya alam. Dalam arti sumber daya alam

dilihat sebagai modal awal untuk pembangunan yang selanjutnya harus dikembangkan selain itu diperlukan faktor-faktor lain yang sangat penting yaitu teknologi dan sumber daya manusia. Perbedaan Kondisi Demografi Antar Wilayah, Ketimpangan Ekonomi Regional di Indonesia juga disebabkan oleh perbedaan kondisi geografis antar wilayah. Terutama dalam hal jumlah dan pertumbuhan penduduk, tingkat kepadatan penduduk, pendidikan, kesehatan, disiplin masyarakat dan etos kerja. Dilihat dari sisi permintaan, jumlah penduduk yang besar merupakan potensi besar bagi pertumbuhan pasar, yang berarti faktor pendorong bagi pertumbuhan kegiatan ekonomi. Dari sisi penawaran jumlah populasi yang besar dengan pendidikan dan kesehatan yang baik, disiplin yang tinggi, etos kerja tinggi merupakan aset penting bagi produksi (f) Kurang Lancarnya Perdagangan Antar Wilayah, kurang lancarnya perdagangan antar daerah (intra-trade) merupakan unsur menciptakan ketimpangan ekonomi regional. Tidak lancarnya intra-trade disebabkan : keterbatasan transportasi dan komunikasi. Tidak lancarnya arus barang dan jasa antar daerah mempengaruhi pembangunan dan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah melalui sisi permintaan dan sisi penawaran. Sisi permintaan : kelangkaan akan barang dan jasa untuk konsumen mempengaruhi permintaan pasar terhadap kegiatan ekonomi lokal yang sifatnya komplementer dengan barang jasa tersebut. Sisi penawaran, sulitnya mendapat barang modal, input antara, bahan baku atau material lain yang dapat menyebabkan kegiatan ekonomi suatu

wilayah akan lumpuh dan tidak beroperasi optimal.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah para karyawan di PT. Pelayaran Nasional Indonesia, Gajah Mada (*head office*) dan Tanjung Priuk (*operation office*) sebanyak 30 orang. Keseluruhan populasi tersebut menjadi sampel (sampel jenuh). Metode penelitian yang dipakai adalah metode penelitian kuantitatif dengan analisis regresi ganda. Analisis regresi digunakan untuk menaksir nilai variabel Y berdasarkan nilai variabel X serta taksiran perubahan variabel Y untuk setiap satuan perubahan variabel X. Bentuk persamaan regresi multiple $Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$ dimana X sebagai variabel bebas terdiri dari X1 Supply Chain Management, X2 Rencana Pelayaran Nasional dan variabel terikat Y Disparitas harga. Kemudian juga dihitung koefisien korelasi untuk melihat keeratan hubungan antar variabel dan uji hipotesis. (Sugiono, 2015)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Pengaruh Supply Chain Management (X₁) dan Rencana Pelayaran Nasional (X₂) terhadap Disparitas Harga (Y) tahun 2016 Secara Parsial

Tabel di bawah ini akan menunjukkan koefisien dari variabel X₁ dan Variabel X₂ untuk menunjukkan pengaruh yang akan diberikan masing masing variabel terhadap variabel Y apakah signifikan atau tidak, berikut adalah tabel yang menunjukan koefisien yang kedua variabel terhadap variabel Y:

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	14.947	2.912		5.133	.000		
x1.tot	.318	.223	.386	1.425	.166	.393	2.543
x2.tot	.064	.172	.101	.371	.713	.393	2.543

Regresi Linier Berganda

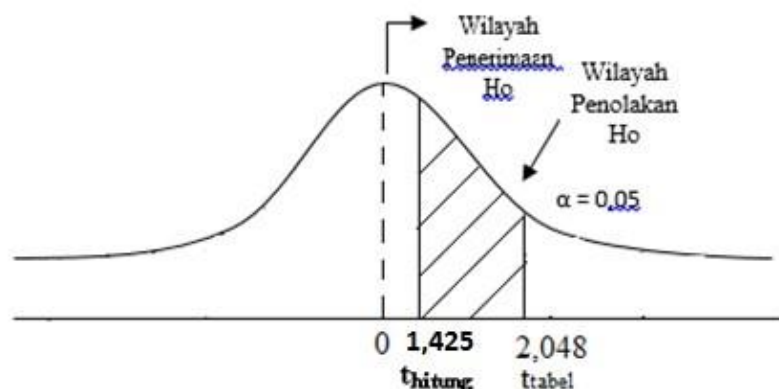
Diperoleh $Y = 14,947 + 0,318x_1 + 0,064x_2$, dari persamaan diatas yang telah dimasukkan dengan data koefisien yang diperoleh, maka dapat dijabarkan dengan pernyataan seperti berikut (1) Pengaruh *supply chain management* terhadap disparitas harga adalah searah (positif), hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b_1 dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 0,318 yang mengandung arti bahwa setiap kenaikan *supply chain management* 1 satuan akan diikuti dengan kenaikan disparitas harga sebesar 0,318 satuan. Demikian pula sebaliknya, jika *supply chain management* mengalami penurunan 1 satuan maka disparitas harga akan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,318 satuan. (2) Pengaruh rencana pelayaran nasional terhadap disparitas harga adalah searah (positif), hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b_2 dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 0,064 yang mengandung arti bahwa setiap kenaikan rencana pelayaran nasional 1 satuan akan diikuti dengan kenaikan disparitas harga sebesar 0,064 satuan. Demikian pula sebaliknya, jika rencana pelayaran nasional mengalami penurunan 1 satuan maka disparitas harga akan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,064 satuan. (3) Dari nilai koefisien a (*intercept*) adalah sebesar 14,947 yang mempunyai arti apabila tidak terdapat *supply chain management* dan rencana

pelayaran nasional (X_1 dan $X_2 = 0$), diperkirakan disparitas harga sebesar 14.

Uji Hipotesis Parsial (uji t)

Penulis melakukan uji t yang berkaitan dengan masing-masing variabel yang dimana variabel X_1 memberikan pengaruh terhadap variabel Y dan variabel X_2 memberikan pengaruh terhadap variabel Y . dimana uji t memiliki perumusan hipotesis yaitu, $H_0 : \alpha = 0$ (tidak adanya pengaruh) dan $H_a : \alpha \neq 0$ (adanya pengaruh). Serta adanya *decision rules* yaitu seperti penerimaan H_0 jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ dan penolakan H_0 jika $t_{hitung} > t_{tabel}$. Pengaruh Variabel *Supply Chain Management* (X_1) terhadap Disparitas (Y) Dari pengujian secara parsial dapat diperoleh pada variabel *supply chain management* terhadap variabel disparitas harga. Dimana diketahui bahwa tingkat signifikansi sebesar 0,166 dan t_{hitung} sebesar 1,425. Dan dari jumlah responden (n) yaitu sebanyak 30 orang maka dapat diperoleh t_{tabel} adalah sebesar 2,048. Dari data tersebut maka diperoleh hasil: (a) $0,166 > 0,05$, maka dari hasil tersebut H_0 diterima dan H_a ditolak. (b) $1,425 < 2,048$, maka dari hasil tersebut H_0 diterima dan H_a ditolak.

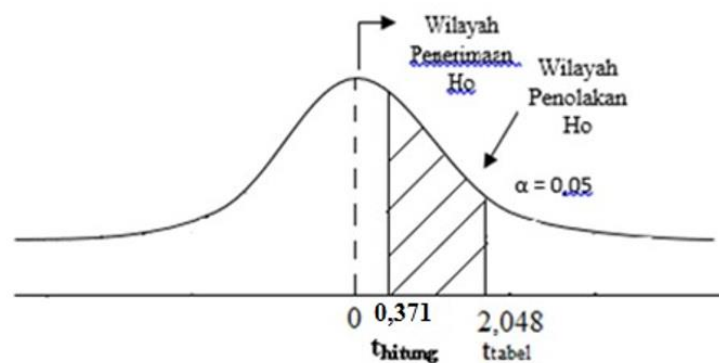
Maka, dari hasil diatas menunjukkan bahwa variabel *supply chain management* tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap disparitas harga. Tidak adanya pengaruh tersebut akan ditunjukkan pada kurva berikut ini:



Berdasarkan kurva uji t diatas maka dapat dilihat bahwa variabel *supply chain management* tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel disparitas harga.

Pengaruh Variabel Rencana Pelayaran Nasional (X_2) terhadap Disparitas (Y), dari pengujian secara parsial dapat diperoleh pada variabel rencana pelayaran nasional terhadap variabel disparitas harga. Dimana diketahui bahwa tingkat signifikansi sebesar 0,713 dan t_{hitung} sebesar 0,371. Dan dari jumlah responden (n) yaitu sebanyak 30 orang maka

dapat diperoleh t_{tabel} adalah sebesar 2,048 . Dari data tersebut maka diperoleh hasil: (a) $0,371 > 0,05$, maka dari hasil tersebut H_0 diterima dan H_a ditolak. (b) $0,371 < 2,048$, maka dari hasil tersebut H_0 diterima dan H_a ditolak. Maka, dari hasil diatas menunjukkan bahwa variabel rencana pelayaran nasional tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap disparitas harga. Tidak adanya pengaruh tersebut akan ditunjukkan pada kurva berikut ini:



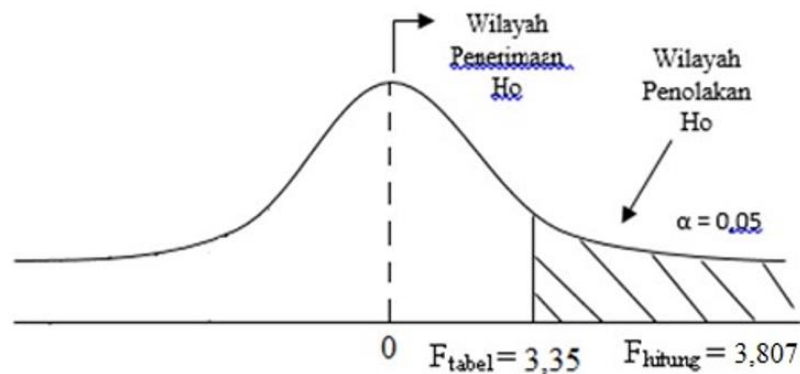
Berdasarkan kurva uji t diatas maka dapat dilihat bahwa variabel rencana pelayaran nasional tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel disparitas harga.

Analisis Pengaruh *Supply Chain Management* (X_1) dan Rencana Pelayaran Nasional (X_2) terhadap Disparitas Harga (Y) tahun 2015 Secara Gabungan dengan Uji Hipotesis Serempak (Uji F)

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	45.635	2	22.818	3.807	.035 ^b
	Residual	161.831	27	5.994		
	Total	207.467	29			

Uji f untuk menguji variabel secara keseluruhan dimana variabel X_1 dan X_2 memberikan pengaruh terhadap variabel Y secara bersama-sama. Dimana pada uji f ini terdapat perumusan hipotesis yaitu $H_0 : \alpha = 0$ (tidak adanya pengaruh) dan $H_a : \alpha \neq 0$ (adanya pengaruh). Serta adanya *decision rules* yaitu seperti penerimaan H_0 jika $F_{hitung} < F_{tabel}$ dan Penerimaan H_a jika $F_{hitung} >$

F_{tabel} . Data diatas diperoleh dari analisis regresi yang dilakukan penulis, dan dari analisis tersebut diketahui bahwa F_{tabel} adalah 3,35. Dapat diperoleh juga dari hasil analisis yaitu F_{hitung} adalah 3,807. Maka, $F_{hitung} > F_{tabel}$ yaitu $3,807 > 3,35$ itu membuktikan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima. Jadi, ada korelasi berganda kuat dan positif.



Untuk mengetahui pengaruh variabel *Supply Chain Management* (X_1) dan rencana pelayaran nasional (X_2) terhadap disparitas harga (Y) maka kita dapat menggunakan model *summary* seperti pada tabel diatas, maka menurut data tersebut diperoleh bahwa $R = 0,469$ korelasi tinggi.

Untuk mendapatkan kadar kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikat. Nilai ini menyatakan proporsi variasi keseluruhan dalam nilai variabel dependen yang dapat atau diakibatkan oleh hubungan linier dengan nilai variabel independen. $KD = R^2 \times 100 \% = 22\%$, besarnya nilai kontribusi dari pengaruh tersebut. Maka, besarnya pengaruh *supply chain management* dan rencana pelayaran nasional terhadap disparitas harga adalah sebesar 22%.

SIMPULAN

1. Persamaan garis regresi yang diperoleh adalah : $Y = 14,947 + 0,318 X_1 + 0,064 X_2$. Dimana nilai konstanta tersebut adalah sebesar 14,947, dari data variabel *supply chain management* dan variabel rencana pelayaran nasional. Sedangkan nilai koefisien dari variabel *supply chain management* adalah 0,318 bahwa bahwa setiap kenaikan *supply chain management* 1 satuan akan diikuti dengan kenaikan disparitas harga sebesar 0,318 satuan dan demikian pula sebaliknya. Nilai koefisien dari variabel rencana pelayaran nasional adalah 0,064

bahwa setiap kenaikan rencana pelayaran nasional 1 satuan akan diikuti dengan kenaikan disparitas harga sebesar 0,064 satuan dan demikian pula sebaliknya.

2. Berdasarkan hasil uji f untuk menguji variabel secara keseluruhan dimana variabel X_1 dan X_2 memberikan pengaruh terhadap variabel Y secara bersama-sama, maka dari hasil analisis yaitu F_{hitung} adalah 3,807. Maka, $F_{hitung} > F_{tabel}$ yaitu $3,807 > 3,35$ itu membuktikan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima. Jadi, ada korelasi berganda kuat dan positif antara variabel *supply chain management* dan variabel rencana pelayaran nasional terhadap variabel disparitas harga.
3. Berdasarkan hasil analisis korelasi di dapat R yaitu sebesar 0,469 artinya antara variabel X_1 (*supply chain management*) dan variabel X_2 (rencana pelayaran nasional) terhadap variabel Y (disparitas harga) maka tingkat pengaruhnya adalah cukup tinggi. Dari perhitungan koefisien determinasi maka dapat diperoleh besarnya nilai kontribusi dari pengaruh tersebut yaitu $KD = 22\%$. Maka, besarnya pengaruh *supply chain management* dan rencana pelayaran nasional terhadap disparitas harga adalah sebesar 22%.

DAFTAR PUSTAKA

- Chase, R. B., & Jacobs, R. (2001). *Operations Management for Competitive Advantage* (9th ed.). New York: Mc Graw-Hill Companies, Inc.
- Emilia dan Imelia. (2006). *Model Ekonomi Regional, Jurusan Ilmu Ekonomi*.
- Frazelle, E. H. (2002). *Warehousing and Material Handling*. McGraw-Hill.
- Mangara, O. (2010). Analisis Disparitas Pembangunan Antar Wilayah di Indonesia. *Jurnal Manajemen Dan Organisasi*, 7(2).
- Son, D. (2014). Menuju Poros Maritim Dunia, FGD Bappenas, 2014. In *Bappenas*.
- Sugiono. (2015). *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.