

PENGARUH VOLUME KARGO IMPOR TERHADAP TINGKAT *IRREGULARITY* BARANG IMPOR

ANDRI PRIMADI

STMT Trisakti

Jl.IPN No.2 Cipinang Besar Selatan

Jakarta Timur

E-mail:stmt@indosat.net.id

ILZA

STMT Trisakti

Jl.IPN No.2 Cipinang Besar Selatan

Jakarta Timur

E-mail:stmt@indosat.net.id

ABSTRACT

This study is aimed to find out how much influence the import cargo of PT Indonesia Air Asia to the import goods irregularity. The researchers used 2 data collective methods which are field research and library research. Then, the data is analyzed using linearity regression, coefficient correlation, determinant coefficient and hypothesis test. The result showed that there is a low relation between import cargo volume and irregularity based on linearity regression; $Y = 5.220 + 0.001 X$. Coefficient correlation analysis $r = 0.01$ means that there is no correlation between X and Y . The determinant coefficient in 1 % showed that the contribution of cargo volume to the irregularity is 1 % while 99 % is the other factors. The last result is hypothesis test which showed $t \text{ count} < t \text{ table}$ ($0.031 < 1.812$). It means that H_0 is accepted and of course H_a is rejected. The conclusion of the results is that there is a low and negative relation between import cargo volume and the irregularity goods of PT Indonesia Air Asia.

Keywords: *import cargo volume, PT Indonesia Air Asia, Irregularity*

Pendahuluan

Pada era globalisasi, segala kegiatan pengiriman barang dengan pesawat terbang membuat pendistribusian arus barang menjadi semakin cepat serta tepat waktu sehingga mampu meningkatkan frekuensi perdagangan disusul dengan meningkat pula tingkat persaingan dalam dunia pengiriman barang. Oleh karena itu, dibutuhkan adanya suatu alat pengangkutan dengan kapasitas besar serta

Pengaruh Volume Kargo Impor Terhadap Tingkat Irregularity Barang Impor

waktu yang singkat. Bagi dunia perdagangan, pesawat terbang memegang peranan yang sangat penting untuk mengangkut barang-barang yang sifatnya bertepatan dengan *punctuality* sehingga ketepatan waktu menjadi nilai yang utama. Secara umum dapat dikatakan, bahwa pelayanan kargo yang tidak optimal dapat disebabkan oleh beberapa hal, di antaranya jumlah sumber daya manusia belum sebanding dengan pengiriman kargo yang harus ditangani, sumber daya manusia yang kurang responsif juga sangat memungkinkan terjadinya *irregularity cargo*. Oleh sebab itu, dalam usaha meningkatkan kualitas kinerjanya, tentunya, perusahaan harus berkoordinasi dengan perusahaan-perusahaan di dalamnya sehingga tidak terjadi *irregularity*. Apabila koordinasi yang dilakukan pihak manajemen berjalan dengan baik, sudah barang tentu kinerja juga dapat optimal --- arus barang dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan, dan citra perusahaan pun akan meningkat. Dalam penelitian ini, penulis hanya membatasi pada volume kargo impor dan *irregularity* barang impor PT. Indonesia Airasia Denpasar, periode Januari-Desember 2013, dengan metode kualitatif dan kuantitatif, (Sugiyono, 2013) . Selanjutnya data penelitian lapangan dan pustaka, dianalisis dengan menggunakan regresi linier, koefisien korelasi, koefisien penentu dan uji hipotesis (uji korelasi) (Sugiono, 2013)

Hasil dan Pembahasan

A. Analisis Volume Kargo Impor PT. Indonesia Airasia Denpasar 2013

Tabel 1 : Total Volume Kargo Impor 2013

No.	Bulan	Berat Kargo (Kg)	Kenaikan Penurunan	Persentase
1	Januari	48.532	0	0%
2	Februari	37.484	-11.048	-22,7%
3	Maret	49.703	11.589	30,9%
4	April	45.805	-3.268	-6,6%
5	Mei	5.329	-40.476	-88,3%
6	Juni	7.526	2.197	41,23%
7	Juli	5.259	-2.267	-30%
8	Agustus	7.229	1.97	3,75%
9	September	14.792	7.563	104%
10	Oktober	6.645	-8.147	-55%
11	November	2.049	-4.596	-69,1%
12	Desember	11.914	9.865	481%
Total		242.267	- 36.619	389,18%

Sumber : PT.Indonesia Airasia, data sudah

Dari tabel di atas, maka, penulis akan mengolah jumlah tonase untuk dibuat persentase beserta dengan perkembangan tingkat kargonya, yang dimulai dari Februari sampai dengan Desember 2013. Di sini, penulis tidak memulai perhitungan awal dari Januari karena merupakan awal dilakukannya penelitian dan sebagai bulan dasar untuk menganalisis. Selanjutnya, Februari juga merupakan contoh perhitungan bagi bulan selanjutnya. Berikut adalah analisis yang akan penulis buat untuk dijadikan persentase mulai dari Februari sebagai contoh perhitungan persentase untuk bulan-bulan selanjutnya.

A. Persentase Bulan Februari

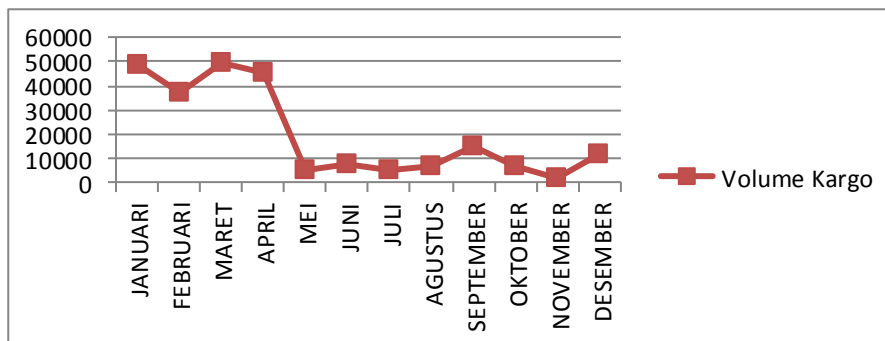
$$\begin{aligned} \text{Persentase} &= \frac{\text{Volume Kargo Februari} - \text{Volume Kargo Januari}}{\text{Volume Kargo Januari}} \times 100\% \\ &= \frac{37.484 - 48.532}{48.532} \times 100\% \\ &= \frac{-11.048}{48.532} \times 100\% \\ \text{Persentase} &= -22,7\% \end{aligned}$$

Pada Februari 2013 volume kargo menjadi 37.484 kg, sedang Januari 2013 volume kargo sebesar 48.532 kg, Sehingga, pada Februari 2013, volume kargo mengalami penurunan sebesar 37.484 kg–48.532 kg = -11.048 kg, atau pada Februari perkembangan volume kargo menjadi turun sebesar 22,7 %. Di sini dapat dilihat penurunan kargo pada Februari karena tingginya impor pada Januari seiring dengan libur tahun baru menjelang 2013 --- sehingga terjadi penumpukan permintaan pada pergantian tahun karena merupakan Hari Libur Internasional. Kemudian, jumlah impor yang meningkat tajam pada Januari, membuat, sebagian masyarakat dan sebagian perusahaan sudah memenuhi pelbagai kebutuhannya. Dengan begitu, maka, jumlah impor pada Februari jadi menurun. Selanjutnya, pada Maret 2013 volume penerimaan kargo sebesar

Pengaruh Volume Kargo Impor Terhadap Tingkat Irregularity Barang Impor

49.073 kg, sedang Februari volume kargo sebesar 37.483 kg, sehingga volume penerimaan kargo pada Maret mengalami kenaikan sebesar $49.073 \text{ kg} - 37.483 \text{ kg} = 11.589 \text{ kg}$ atau sebesar 30,9 %. Sama seperti Januari, terjadinya peningkatan dikarenakan pada Februari terjadi penurunan impor sehingga mengakibatkan konsumen kembali mengimpor barang untuk memenuhi kebutuhannya yang sudah dipakai pada Februari. Pada April volume penerimaan kargo sebesar 45.805 kg, sedang Maret volume penerimaan kargo sebesar 49.073 kg. Volume penerimaan April mengalami penurunan dari bulan Maret sebesar $49.073 \text{ kg} - 45.805 \text{ kg} = -3.268 \text{ kg}$ atau sebesar 6,6%. Pada Mei volume penerimaan kargo sebesar 5.329 kg, sedang April volume kargo sebesar 45.805 kg. Volume penurunan pada Mei sebesar $5.329 \text{ kg} - 45.805 \text{ kg} = -40.476 \text{ kg}$, atau sebesar 88,3 %. Penyebab terjadinya penurunan adalah karena kurs mata uang rupiah yang turun drastis. Akibatnya, jumlah impor menurun akibat harga yang melambung tinggi. Pada Mei 2013, 1 US \$ mendekati Rp. 10.000,00. Pada Juni seiring pemulihan kurs mata uang rupiah yang lebih baik dibanding Mei, maka, volume penerimaan kargo meningkat sebesar 7.526 kg. Sehingga volume penerimaan kargo pada Juni mengalami peningkatan sebesar $7.526 \text{ kg} - 5.329 \text{ kg} = 2.197 \text{ kg}$ atau 41,23 %. Pada Juli volume penerimaan barang sebesar 5.259 kg. Dengan begitu, maka, volume penerimaan pada Juli mengalami penurunan $5.259 \text{ kg} - 7.526 \text{ kg} = -2.267 \text{ kg}$ atau 30 %. Penurunan kali ini juga disebabkan oleh kurs mata uang yakni 1 US \$ mencapai Rp. 10.270,00-Rp. 10.300,00. Pada Agustus, walau nilai rupiah masih melemah, namun tidak mempengaruhi jumlah impor. Volume penerimaan kargo Agustus sebesar 7.229 kg, sehingga mengalami kenaikan dibanding bulan sebelumnya; $7.229 \text{ kg} - 5.259 \text{ kg} = 1.970 \text{ kg}$, atau sebesar 3,75 %. Jumlah volume penerimaan kargo pada September sebesar 14.792 kg, sedang volume penerimaan Agustus sebesar 7.229 kg. Sehingga mengalami kenaikan sebesar $14.792 \text{ kg} - 7.229 \text{ kg} = 7.563 \text{ kg}$, atau sebesar 104 %. Di bulan ini kurs juga terus melemah hingga mencapai Rp. 11.406.00 per 1 US \$. Volume penerimaan barang pada Oktober 6.645 kg, sedang volume pada September sebesar 14.792 kg, sehingga terjadi penurunan sebesar $6.645 \text{ kg} - 14.792 \text{ kg} = -8.147 \text{ kg}$, atau sebesar 55 %. Rupiah semakin anjlok pada November dan berada di level Rp.11.965,00 per 1 US \$. Akibatnya, volume penerimaan pada November hanya sebesar 2.049 kg, sedang pada Oktober sebesar 6.645 kg. Dengan kata lain, penurunan yang terjadi adalah: $2.049 \text{ kg} - 6.645 \text{ kg} = -4.596 \text{ kg}$, atau sebesar 69,1 %.

Volume penerimaan pada Desember sebesar 11.914 kg, sedang volume penerimaan November sebesar 2.049 kg. Dengan begitu, jumlah volume penerimaan Desember mengalami kenaikan sebesar 11.914 kg–2.049 kg = 9.865 kg, atau sebesar 481% --- dan merupakan jumlah kenaikan persentase terbesar dibanding dengan bulan-bulan sebelumnya. Volume penerimaan kargo dari Januari–Desember dapat dilihat pada grafik volume kargo sebagai berikut:



Sumber: PT Indonesia Airasia dan Sudah diolah Oleh Penulis

Gambar.1. Grafik Volume Kargo Impor 2013

Salah satu siklus ekonomi Indonesia adalah dampak dari pelemahan rupiah. Ketika nilai tukar suatu mata uang melemah, maka, yang biasanya terkena dampak paling mencolok adalah harga komoditi impor, baik yang menjadi objek konsumsi maupun alat produksi (bahan baku dan barang modal). Karena harga komoditi impor dipatok dengan mata uang negara asalnya, maka, jika nilai mata uang negara tujuan jatuh, harga komoditi impor pasti akan naik. (sumber : indoprogress.com 2013)

Tabel 2. Total Tingkat *Irregularity* Barang Impor

NO	BULAN	JUMLAH IRREGULARITY	JUMLAH KOLI	KENAIKAN/ PENURUNAN	PERSENTASE
1	JANUARI	NIL	NIL	NIL	NIL
2	FEBRUARI	16 MAWB	113	113	11.3%
3	MARET	7 MAWB	16	-92	-0,83%
4	APRIL	12 MAWB	35	19	1,189%
5	MEI	2 MAWB	22	-13	-0,37%
6	JUNI	2 MAWB	5	-17	-0,77%
7	JULI	NIL	NIL	NIL	NIL
8	AGUSTUS	NIL	NIL	NIL	NIL
9	SEPTEMBER	4 MAWB	8	8	8%
10	OKTOBER	3 MAWB	2	-6	-0,75%
11	NOVEMBER	3 MAWB	17	14	7%
12	DESEMBER	NIL	NIL	NIL	NIL
	TOTAL	49	218 KOLI	31	136,44 %

Sumber : PT Indonesia Airasia, data sudah diolah oleh penulis

B. Analisis Pengaruh Penerimaan Volume Kargo Impor Terhadap Tingkat *Irregularity* Barang Impor PT. Indonesia Airasia Denpasar 2013

Setelah penulis melakukan analisis mengenai volume kargo pada 2013 dan analisis tingkat *irregularity* barang milik PT.Indonesia Airasia, selanjutnya penulis akan melakukan analisis tentang pengaruh tingkat volume penerimaan kargo terhadap tingkat *irregularity* barang dengan tujuan untuk mengetahui pengaruh variabel X (Volume Kargo) terhadap variabel Y (*irregularity* barang), maka, di bawah ini akan digunakan analisis kuantitatif: yaitu analisis yang menggunakan perhitungan statistik dengan metode-metode sebagai berikut :

1. Regresi Linier Sederhana,
2. Koefisien Korelasi,
3. Koefisien Penentu,
4. Uji Hipotesis.

Pada tabel di bawah ini penulis akan menyajikan perhitungan untuk mengetahui tingkat *irregularity* barang terhadap penerimaan volume kargo impor dari Januari–Desember 2013 sebagai berikut:

Tabel 3 Perhitungan variabel X (Volume Kargo Impor) terhadap Variabel Y (Jumlah Irregularity Barang Impor) pada 2013

Bulan	X	Y	X.Y	X ²	Y ²
Januari	48.532	0	0	2.355.355.024	0
Febuari	37.484	113	4.235.692	1.405.050.256	12.769
Maret	49.073	16	785.168	2.408.159.329	256
April	45.805	35	1.603.175	2.098.098.025	1.225
Mei	5.329	22	117.238	28.398.241	484
Juni	7.526	5	37.63	56.640.676	25
Juli	5.259	0	0	27.657.081	0
Agustus	7.229	0	0	52.258.441	0
September	14.792	8	118.336	218.803.264	64
Oktober	6.645	2	13.29	44.156.025	4
November	2.049	17	34.833	4.198.401	289
Desember	11.914	0	0	141.943.396	0
Total	241.637	218	6.945.362	8.840.718.159	15.116

Sumber: PT. Indonesia Airasia Denpasar Sudah diolah Oleh Penulis

$$N = 12$$

$$\Sigma X = 241.637$$

$$\Sigma Y = 218$$

$$\Sigma XY = 6.945.362$$

$$\Sigma X^2 = 8.840.718.159$$

$$\Sigma Y^2 = 15.116$$

$$(\Sigma X)^2 = 58.388.439.769$$

$$(\Sigma Y)^2 = 47.524$$

1. Analisis Regresi Linier Sederhana

Bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara dua variable, yaitu variable bebas (X) dan variable terikat (Y). Di sini, variabel X adalah Jumlah Volume Kargo dan variabel Y adalah Jumlah *Irregularity*. Dengan menggunakan persamaan regresi linier sederhana sebagai berikut :

$$y = a + bx$$

Untuk mencari nilai b dan a penulis menggunakan rumus regresi, yaitu :

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

Nilai b :

$$\begin{aligned} b &= \frac{n \Sigma XY - \Sigma X \Sigma Y}{n \Sigma X^2 - (\Sigma X)^2} \\ &= \frac{(12)(6.945.362) - (241.637)(218)}{(12)(8.840.718.159) - (58.388.439.769)} \\ &= \frac{83.344.344 - 52.676.866}{106.088.617.908 - 58.388.439.769} \\ &= \frac{30.667.478}{47.700.178.139} \end{aligned}$$

$$b = 0,001$$

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

$$a = \frac{(218)(8.840.718.159) - (241.637)(6.945.362)}{(12)(8.840.718.159) - (58.388.439.769)}$$

$$249.020.121.068$$

$$a = \frac{249.020.121.068}{47.700.178.139}$$

$$a = 5,220$$

Maka:

$$Y = a + bX$$

$$Y = 5,220 + 0,001X$$

Jadi, persamaan regresinya adalah $Y = 5,220 + 0,001X$, artinya, jika volume kargo impor meningkat satu kilogram, maka, tingkat jumlah *irregularity* akan meningkat sebesar 0,001 pada konstanta 5,220.

2. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis Koefisien Korelasi merupakan indeks atau bilangan yang digunakan untuk mengukur keeratan (kuat, lemah, atau tidak ada) hubungan antar variabel. Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh jumlah volume penerimaan kargo terhadap jumlah *irregularity*, maka, digunakan analisis Koefisien Korelasi dengan rumus yaitu:

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

$$= \frac{12.(6.945.362) - (241.637)(218)}{\sqrt{((12)(8.840.718.159) - (58.388.439.769)) \cdot ((12)(15.116) - (47.524))}}$$

Pengaruh Volume Kargo Impor Terhadap Tingkat Irregularity Barang Impor

$$= \frac{30.667.478}{\sqrt{(47.700.178.139)} \sqrt{(133.868)}}$$

$$= \frac{30.667.478}{29.237.267.113.906}$$

$$r = 0,01$$

Dengan hasil perhitungan koefisien korelasi di atas nilai $r = 0,01$ yang berarti hubungan antara variabel X (Volume Kargo Impor) terhadap variabel Y (Jumlah *Irregularity* Barang Impor) memiliki korelasi yang sangat rendah. Hal ini dikuatkan dengan pernyataan tabel di bawah ini.

Tabel 4. Pedoman Untuk memberikan Interpretasi Terhadap Koefisien Korelasi

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

Sugiyono (2013:250)

3. Koefisien Penentu (Kp)

Koefisien Penentu untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel volume penerimaan kargo terhadap jumlah *irregularity*, maka, perlu diketahui koefisiennya:

$$\begin{aligned} Kp &= r^2 \times 100\% \\ &= (0,01)^2 \times 100\% \\ &= 0,01 \times 100\% \end{aligned}$$

$$Kp = 1\%$$

Dari koefisien penentu hasilnya sebesar 1 %. Bahwa volume penerimaan kargo terhadap jumlah *irregularity* sebesar 1 % dengan sisa dari penelitian sebesar 99 % yang berasal dari faktor-faktor lainnya. Misalkan, terjadinya kelancaran arus barang impor dan tidak adanya permasalahan *irregularity* barang yang tidak begitu banyak pada kurun waktu tertentu, dan juga jumlah *irregularity* barang yang tidak begitu berpengaruh terhadap pengiriman kargo impor.

4. Uji Hipotesis (t_{hitung} dan t_{tabel})

Untuk mengetahui sejauh mana hubungan volume penerimaan kargo impor terhadap tingkat *irregularity* barang impor dan diduga terdapat hubungan yang sangat kuat dan positif, maka, untuk mengetahui kebenaran analisa korelasi yang dibuat, penulis melakukan pengujian hipotesa dengan menggunakan $\alpha = 0,05$, sebagai berikut:

a. Hipotesis awal

- $H_0 : \rho = 0$, artinya tidak ada pengaruh positif antara variabel X dan variabel Y,
- $H_a : \rho > 0$, artinya ada pengaruh positif antara variabel X dan variabel Y,
- $H_a : \rho < 0$, artinya ada pengaruh yang negatif antara variabel X dan variabel Y,

b. Rumus Uji Hipotesis

$$\begin{aligned} t_{hitung} &= \frac{r \sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} \\ &= \frac{0,01 \sqrt{12-2}}{\sqrt{1-(0,01)^2}} \\ &= \frac{0,01 \sqrt{10}}{\sqrt{1-0,0001}} \\ &= \frac{0,01 \cdot 3,16}{\sqrt{0,99}} \\ &= \frac{0,0316}{0,99} \end{aligned}$$

$$t_{hitung} = 0,031$$

c. Perbandingan t_{hitung} dan t_{tabel}

$$t_{tabel} = (\alpha; dk = n - 2)$$

Taraf nyata $\alpha = 5\%$

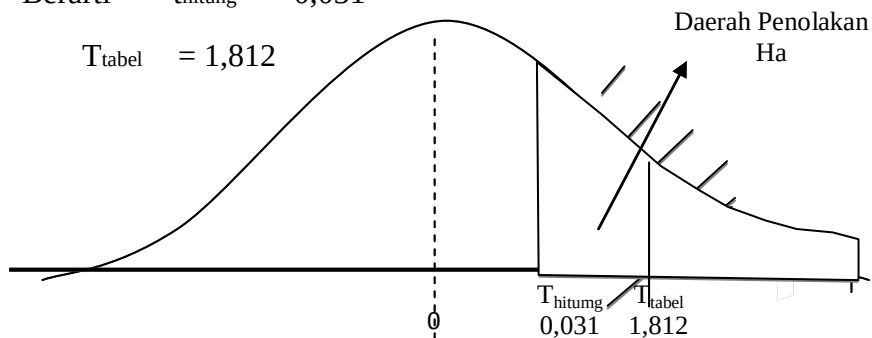
$$t_{tabel} = (\alpha; dk = n - 2)$$

$$t_{tabel} = (0,05; dk = n - 2)$$

$$t_{tabel} = (0,05; dk = 12 - 2 = 10)$$

$$t_{tabel} = 1,812$$

Berarti $t_{hitung} = 0,031$



Gambar 2. Kurva Distribusi Normal

d. Simpulan hasil uji hipotesis

Karena $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($0,031 < 1,812$) keputusannya adalah H_0 diterima, karena $t_{hitung} < t_{tabel}$ yaitu ($0,031 < 1,812$) H_0 diterima, maka H_a ditolak. Artinya adanya hubungan yang sangat rendah antara volume kargo impor terhadap tingkat *irregularity* barang milik PT. Indonesia Airasia.

Simpulan

Perkembangan Volume Kargo Impor, selama rentang 2013 dengan jumlah volume kargo impor PT. Indonesia Airasia Denpasar sebesar 242.268 kg. Total volume tertinggi selama 2013 terjadi pada Maret, yakni sebesar 49.073 kg,

dengan total persentase sebesar 30,9 % dan volume terendah terjadi pada November, yakni sebesar 2.049 kg dengan persentase penurunan sebesar 69% dari bulan sebelumnya. Adapun persentase tertinggi terjadi pada Desember, yakni sebesar 481% dikarenakan jumlah volume November ada pada titik terendah, kemudian pada Desember terjadi peningkatan hingga 9.864 kg. Selanjutnya, naik turunnya volume kargo impor disebabkan oleh beberapa faktor, yakni siklus ekonomi Indonesia yang tak menentu dan sifat konsumtif masyarakat yang berubah-ubah karena dipengaruhi suasana hari besar, seperti Natal, Tahun Baru dan Idul Fitri telah menjadikan adanya rangsangan pertumbuhan impor untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri yang tidak dapat diproduksi sendiri. Selanjutnya, perkembangan jumlah *irregularity* barang impor, jumlah tertinggi *irregularity* barang terjadi pada Februari, tercatat ada 16 MAWB (*master airwaybill*) atau 113 koli dari 575 koli barang yang masuk dalam kategori *irregularity* barang dengan persentase tertinggi sebesar 113%. Kemudian jumlah terendah dalam *irregularity* barang adalah Januari, Juli, Agustus, dan Desember, karena pada bulan-bulan tersebut tidak terjadi *irregularity* barang. Adapun, penyebab terjadinya *irregularity cargo* salah satunya disebabkan oleh *Damage Cargo* yang bisa saja terjadi akibat dari faktor *intern* dan *ekstern*. Faktor *intern* bisa disebabkan oleh penanganan petugas yang ada di bandara yang kurang teliti dalam menangani barang-barang yang sifatnya membutuhkan penanganan khusus, sedang faktor *ekstern* misalnya keadaan cuaca yang tidak menentu menyebabkan barang yang seharusnya tidak membutuhkan penanganan lebih lanjut, namun, karena hujan, maka barang yang ada digudang harus ditutupi dengan plastik. Walau begitu, terkadang, barang yang sudah ditutupi dengan plastik tetap saja bisa rusak. Sementara, pengaruh volume kargo impor terhadap tingkat *irregularity* barang impor, terdapat hubungan yang sangat rendah. Adapun persamaan regresinya adalah $Y = 5,220 + 0,001X$ yang artinya jika volume kargo impor meningkat satu kilogram, maka, tingkat jumlah *irregularity* akan meningkat sebesar 0,0001 pada konstanta 5,220. Besarnya nilai koefisien korelasi adalah mendekati +1 yakni $r = 0,01$, koefisien penentu sebesar 1 % dan sisanya 99 % yang berasal dari faktor-faktor lainnya. Dari hasil pengujian hipotesis, maka, diperoleh nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($0,031 < 1,812$) keputusannya adalah H_0 diterima, karena $t_{hitung} < t_{tabel}$ yaitu ($0,031 < 1,812$) H_0 diterima, maka H_a ditolak.

DAFTAR PUSTAKA

- Hasan Husni; *Kamus Populer Transportasi dan Logistik*, STMT Trisakti, Jakarta, 2010
- I Komang Oko Berata; *Ekspor Impor*, Swadaya Grup, Jakarta, 2014
- John Warman ; *Manajemen Pergudangan*, William Heinemann Ltd, London, 1971
- Muchtarudin Siregar; *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Transportasi*, Fakultas Ekonomi Univeersitas Indonesia, Jakarta, 2012
- Sakti Adji Adisasmita; *Tatanan Bandar Udara Nasional*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2014
- Sugiyono; *Metode Penelitian Bisnis*, Alfabeta, Bandung, 2013
- William J.Stevenson, Sum Chee Chuong; *Manajemen Operasi Perspektif Asia*, Salemba empat, Jakarta, 2014
- Wynd Rizaldy dan Muhammad Rifni, *Manajemen Dasar Penanganan Kargo*, In Media, Jakarta, 2013 <http://indoprogress.com/> /2013