

**PENGARUH KETERSEDIAAN INFRASTRUKTUR TERHADAP AKTIVITAS-
AKTIVITAS LOGISTIK DI KECAMATAN GANTUNG
KABUPATEN BELITUNG TIMUR**

Dedeh Maryani
Fakultas Politik Pemerintahan
Institut Pemerintahan Dalam Negeri
Jalan Ir. Soekarno Km 20 Jatinangor Sumedang
E-mail : dedehmaryani@pps.ipdn.ac.id

Abstract

This study aims to determine: the condition of logistics transportation transportation, logistics activities in meeting the needs of the community and how much influence the availability of transportation has on logistics activities in Gantung District, East Belitung Regency. The method used is a mixed method (mix method), namely sequential exploratory strategy (quality-quantitative interpretation). The results of this study that the availability of infrastructure obtained an average answer score on each item ranging on a scale between 4-5, namely the lowest on item X5 (transportation manager) = 4.16 and the highest on item X3 (vehicle as a tool) = 4.38 with a standard deviation between 0.050 – 0.82. Meanwhile, the lowest logistical activities were at item Y4 (material handling) = 3.98 and the highest was item Y3 (communication in logistics) = 4.40 with standard deviation = 0.532-0.711. The results of the hypothesis test show that there is an influence of Infrastructure on Logistics at a significance level of 0.05. The coefficient of determination (R Square) = 0.784, meaning that Logistics Activities can be explained by Infrastructure Availability = 0.784 (78.4%), the remaining 21.6% is explained by other factors not examined. The regression equation is: $Y = 10.057 + 0.967 X$. $a = 10.057$ means that if there is no adequate infrastructure then the amount of logistics fulfillment is 10.057 and $b = 0.967$, it means that if there is an increase in infrastructure by 1 unit, then logistics will increase by 0.967 units and vice versa.

Keywords : availability of infrastructure, logistical activities, condition, influence

PENDAHULUAN

Pada dasarnya penyelenggaraan pemerintahan bertujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat tersebut, pemerintah diberikan kewenangan melalui fungsi-fungsinya yakni pembangunan, pemberdayaan, pelayanan, pengaturan dan perlindungan. Kriteria kesejahteraan masyarakat tidak saja dilihat dari seberapa banyak pembangunan fisik berhasil dilakukan oleh pemerintah, melainkan juga adalah pemerintah dapat memberikan ketenangan batin (kebahagiaan) bagi masyarakat dengan menjamin segala kebutuhannya dapat terpenuhi dengan baik, yaitu jaminan terhadap ketersediaan segala kebutuhan masyarakat secara baik, tepat waktu dan dengan harga yang terjangkau.

Aktivitas pemerintah dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat dalam hal penyediaan kebutuhan pokok dengan mudah dan harga terjangkau disebut dengan pelayanan logistik. Hal ini disebabkan karena ketersediaan logistik yang memadai pada suatu daerah dapat meningkatkan daya saing daerah tersebut dan juga dapat menciptakan stabilitas suatu daerah atau kawasan. Pemerintah bukanlah pelaku logistik secara langsung, namun menurut Diyah Kusumastuti (Modul 1-UT),

pelayanan logistik kepada masyarakat dapat dilakukan melalui kebijakan (regulasi), informasi, dukungan fasilitas/infrastruktur seperti jalan, transportasi, terminal, pelabuhan, dan pasar. Pemerintah daerah sebagai institusi penyelenggara pemerintahan di daerah memiliki kewajiban dalam memberikan jaminan terhadap penyediaan dan kelancaran arus suplai logistik di daerah. Namun sayangnya, kebijakan melalui regulasi untuk mengatur hal tersebut sejauh ini belum dimiliki oleh pemerintah daerah, demikian juga halnya dengan infrastrukturnya yang masih terbatas, sehingga dapat menghambat pasokan logistik ke suatu daerah. Pada tataran nasional (makro), regulasi tentang manajemen logistik berupa Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Namun demikian Peraturan Presiden tersebut belum diikuti dengan peraturan-peraturan pendukung atau peraturan turunan lainnya. Oleh sebab itu dapat dikatakan bahwa manajemen logistik yang merupakan bagian dari Sistem Logistik Indonesia masih belum tertangani dengan baik. Selama ini seringkali terjadi kelangkaan stok barang berupa bahan pokok dan lain-lain, sekaligus diiringi dengan kenaikan harga-harganya.

Masih pada tataran makro, pasokan logistik ke beberapa daerah di Indonesia masih mengalami banyak kendala. Hal ini dapat dilihat dari hasil survei Indeks Kinerja Logistik (*logistics Performance Index* atau disingkat LPI) yang dilakukan oleh World Bank pada tahun 2018 menempatkan Indonesia pada urutan 46 dari 160 negara yang disurvei dengan skor sebesar 3,15 atau naik sebesar 0,17 point (5,7%) dari tahun 2016 dan 2017 dengan skor 2,98 pada urutan 63. Namun demikian, walaupun peringkat LPI Indonesia mengalami kenaikan, tapi biaya logistik Indonesia masih tetap tinggi. Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Ketua Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) Zaldy Ilham Masita (<http://industri.bisnis.com>). Bahkan, Zaldy menyebutkan biaya logistik Indonesia yang mencapai 23,5% (2017) masih lebih tinggi dibandingkan dengan Thailand, Malaysia, dan Vietnam. Ada enam dimensi yang digunakan dalam penilaian LPI yakni *customs*, *infrastruktur*, *international shipments*, *logistics competence*, *tracking* dan *tracing*, serta *timelines*. Dari enam dimensi tersebut, dimensi-dimensi yang mengalami perbaikan secara positif yakni *international shipments* (meningkat 0,33 poin atau 11,4%), *Infrastruktur* (0,25 poin; 9,4%), dan *Timeliness* (0,21 poin; 6,1%). Selanjutnya, dimensi lain yang berkontribusi positif adalah *Tracking & Tracing* (0,11 poin; 3,4%) dan *Logistics Competence* (0,10 poin; 3,3%). Sementara, dimensi *Customs* mengalami penurunan 0,02 poin atau 0,7% (<http://supplychainindonesia.com>, 2018).

Namun demikian survei LPI tersebut saat ini hanya dilakukan pada tataran makro, sehingga tidak dapat dilakukan penilaian lebih lanjut terhadap kinerja logistik pada tataran mikro atau daerah.

Kabupaten Belitung Timur Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang menjadi lokasi penelitian ini, merupakan salah satu Kabupaten yang menghadapi permasalahan logistik. Apalagi Kabupaten Belitung Timur terdiri dari pulau-pulau yang tersebar dengan jumlah 142 pulau (BPS Kabupaten Belitung Timur, 2017). Akses ke pusat-pusat perekonomian juga jauh, seperti ke Ibu Kota Provinsi Bangka Belitung di Pangkalpinang, Kota Batam, dan Ibu Kota Negara. Akses dari dan ke daerah-daerah tersebut hanya dapat ditempuh dengan transportasi laut dan udara. Dengan kondisi tersebut tentunya dapat menyebabkan suplai logistik menjadi sulit, dan pada akhirnya berdampak terhadap biaya logistik menjadi mahal.

Hal ini menjadi tantangan bagi Pemerintah Kabupaten Belitung Timur dalam mengelola rantai pasok logistik bagi daerahnya, apalagi ditengah-tengah keterbatasan sumber daya alam, sumber daya manusia, sumber finansial, sumber informasi, dan bahkan infrastruktur pendukung suplai logistik. Dari segi sumber daya alam, sebagai contoh yang terkait dengan tanaman pangan. Sebagian besar komoditi hasil pertanian tanaman pangan yang menjadi kebutuhan pokok masyarakat masih didatangkan dari luar daerah. Selain itu, persoalan sumber daya manusia yang terkait langsung dengan pekerjaan-pekerjaan

logistik yang masih harus ditingkatkan, mulai dari pelaku atau pengusaha logistik, pengelola jasa transportasi logistik, pekerja pelabuhan dan bandar udara (Bandara) yang profesional, bahkan termasuk Aparatur Sipil Negara di Kabupaten Belitung Timur yang bekerja pada Organisasi Perangkat Daerah yang terkait dengan pengelolaan logistik, seperti Dinas Perindustrian dan Perdagangan, Dinas Perhubungan, dan lainnya.

Dalam hal sumber daya finansial merupakan kendala umum yang ada pada setiap pemerintah daerah, APBD Kabupaten Belitung Timur tergolong kecil yakni sebesar Rp. 825.827.451.953,67. pada tahun 2018 dan direncanakan naik menjadi Rp. 982 milyar pada tahun 2019. Oleh karenanya pengadaan infrastruktur pendukung logistik seperti bandar udara dan pelabuhan laut memerlukan campur tangan dari pemerintah pusat. Permasalahan lain yang tidak jauh berbeda adalah yang terkait dengan sumber informasi yang merupakan komponen pokok dalam sistem logistik modern, arus barang seimbang atau seiring dengan arus informasi. Kondisi jaringan informasi di Kabupaten Belitung Timur saat ini jika dilihat dari jumlah infrastruktur jaringan (menara) cukup luas jangkauannya, dengan jumlah menara 10 buah dan tersebar di delapan kecamatan.

Infrastruktur penting lain yang terkait dengan logistik adalah Bandar udara, dan pelabuhan, karena melalui dua jalur inilah suplai logistik dari dan ke Kabupaten Belitung Timur masuk. Kabupaten Belitung Timur saat ini tidak memiliki bandara, oleh sebab itu para pengunjung ke Kab Belitung Timur ini yang menggunakan pesawat dilakukan melalui Bandara Hanandjoeddin yang berada di Tanjung Pandan Kabupaten Belitung. Adapun menuju Belitung Timur dilakukan melalui jalan darat. Ada 14 kali jadwal penerbangan setiap harinya untuk rute Jakarta-Belitung yang dilayani empat maskapai, yaitu : Sriwijaya, Batik Air, Lion dan Batavia. Selain dari Jakarta, penerbangan ke Tanjung Pandan juga bisa melalui Pangkal Pinang, Yogyakarta, Semarang, Medan, Batam, Denpasar, dan Palembang. Disisi lain kondisi pelabuhan juga demikian. Kabupaten Belitung Timur saat ini belum memiliki pelabuhan, sehingga pengangkutan barang dan orang dari luar Belitung dilakukan melalui Pelabuhan Tanjung Pandan yang terdapat di Kabupaten Belitung. Adapun pengangkutan menuju Belitung Timur dilakukan melalui jalan darat. Pelabuhan memiliki fasilitas bongkar muat yang masih terbatas, seperti crane atau alat sejenisnya. Demikian halnya juga pendistribusian logistik masyarakat termasuk didalamnya sembilan bahan pokok yang menjadi kebutuhan pokok masyarakat dari ibu kota Kabupaten Belitung Timur ke kecamatan-kecamatan yang ada di Kabupaten Belitung Timur terkendala dengan ketersediaan prasarana dan sarana transportasi yang masih relative terbatas.

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. mengetahui kondisi transportasi pengangkutan logistik di Kabupaten Belitung Timur menuju Kecamatan Gantung Kabupaten Belitung Timur;
2. mengetahui aktivitas-aktivitas logistik untuk memenuhi kebutuhan logistik masyarakat di Kecamatan Gantung Kabupaten Belitung Timur;
3. mengetahui seberapa besar pengaruh ketersediaan transportasi terhadap aktivitas-aktivitas logistik di Kecamatan Gantung Kabupaten Belitung Timur.

Infrastruktur menurut American Publik Works Association (Stone, 1974 Dalam Kodoatie,R.J.,2005), adalah fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi. Jadi infrastruktur merupakan sistem fisik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi.

Infrastruktur publik biasanya dibangun oleh pemerintahan dari hasil uang rakyat yang dikumpulkan melalui pembayaran pajak. Beberapa contoh infrastruktur publik yang dibangun oleh

pemerintah yaitu jalan raya, bandara, stasiun, gorong-gorong, kantor polisi, dan berbagai macam infrastruktur publik lainnya. Infrastruktur yang dikenal selama ini terdiri dari berbagai jenis, yaitu sebagai berikut : Infrastruktur Keras (*Physical Hard Infrastructure*), Infrastruktur Keras Non-Fisik (*Non-Physical Hard Infrastructure*), Infrastruktur Lunak (*Soft Infrastructure*).

Salah satu infrastruktur yang berpengaruh terhadap keberhasilan penyediaan logistik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat adalah transportasi. Transportasi adalah sebagai kegiatan dalam memindahkan penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Demikian juga, bahwa salah satu kunci kelangsungan hidup dan pengembangan dari bisnis dan perdagangan bergantung pada mobilitas geografis, dan pengetahuan sistem transportasi serta pemahamannya. Disamping itu perkembangan teknologi saat ini dan meningkatnya kesadaran akan perhatian terhadap lingkungan, keberlangsungan sistem transportasi juga menjadi perhatian sosial utama. Industri transportasi selalu berubah untuk mengikuti kebutuhan tersebut, itulah mengapa ilmu transportasi menjadi hal yang sangat menarik untuk terus dikembangkan. Unsur-unsur dalam transportasi tersebut adalah sebagai berikut: a. Manusia yang membutuhkan, b. Barang yang dibutuhkan, c. Kendaraan sebagai alat/sarana, d. Jalan dan terminal sebagai prasarana transportasi, e. Organisasi (pengelola transportasi)

Fungsi dan manfaat transportasi diklasifikasikan menjadi beberapa bagian penting. Transportasi memiliki fungsi yang terbagi menjadi dua yaitu melancarkan arus barang dan manusia dan menunjang perkembangan pembangunan (*the promoting sector*). Sedangkan manfaat transportasi menjadi tiga klasifikasi yaitu: a. Manfaat Ekonomi, b. Manfaat Sosial, c. Manfaat Politis. Adapun jenis-jenis transportasi terbagi menjadi tiga yaitu : 1). Transportasi darat, 2). Transportasi air (sungai, danau, laut), 3). Transportasi udara.

Kemudian sistem infrastruktur didefinisikan sebagai fasilitas atau struktur dasar, peralatan, instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat (Grigg, 2000 dalam Kodoatie,R.J.,2005). Dalam hal ini, lingkungan alam merupakan pendukung sistem infrastruktur, dan sistem ekonomi didukung oleh sistem infrastruktur, sistem sosial sebagai obyek dan sasaran didukung oleh sistem ekonomi.

Selanjutnya berbicara konsep logistik yang salah satu kelancaran pendistribusiannya dipengaruhi oleh infrastruktur yang tersedia adalah bagian dari manajemen rantai pasok yang menangani arus barang, arus informasi dan arus uang secara aman, efektif dan efisien mulai dari titik asal sampai dengan titik tujuan melalui serangkaian proses pengadaan, penyimpanan, transportasi, distribusi dan pelayanan pengantaran sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen. Hal ini seiring dengfan yang dikemukakan Donald Bowersox (2002) bahwa. logistik sebagai proses pengelolaan yang strategis terhadap pemindahan dan penyimpanan barang dari supplier kepada perusahaan dan kepada pelanggan. Ciri utama kegiatan logistik adalah keterpaduan berbagai dimensi dan tuntutan terhadap pemindahan (*movement*) dan penyimpanan (*storage*) yang strategis. Dyah Kusumastuti mengungkapkan bahwa Dewan manajemen logistik menggunakan istilah manajemen logistik untuk menjelaskan proses perencanaan, pengimplemen tasian, dan pengendalian terhadap aliran dan penyimpanan yang efektif dan efisien dari barang, jasa dan informasi yang berkaitan dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan konsumen. Adapun Council of Logistiks Management dalam Setijadi (2015) menyatakan manajemen logistik adalah bagian dari proses rantai pasok yang terdiri dari perencanaan, implementasi dan kontrol agar lebih efektif dan efisien terhadap Aliran dan penyimpanan barang, jasa, dan informasi terkait dari titik asal ke titik pemakaian dalam memenuhi pesanan permintaan pelanggan. Selanjutnya Douglas M. Lambert, et all dalam Dyah Kusumastuti menyebutkan aktivitas–aktivitas Logistik, meliputi :

a. Pelayanan pelanggan (*customer service*), b. Peramalan permintaan (*demand forecasting*), c. Komunikasi dalam logistik merupakan kegiatan logistik yang berkomunikasi baik antar proses-proses logistik maupun komunikasi dengan pelanggan, pengambilan keputusan, d. Penanganan material (*material handling*), e. Pemrosesan pesanan (*order processing*), f. Pengemasan (*packaging*), g. Dukungan layanan dan komponen-komponen (*Parts and Service Support*), h. Penentuan lokasi gudang dan pabrik (*plant and warehouse site Selection*), i. Persediaan (*inventory management*), j. Lintas dan transportasi, k. Pengadaan (*procurement*), l. Pengembalian barang, m. Pergudangan dan penyimpanan (*warehousing & storage*), n. Logistik reverse (*Reverse Logistik*).

Salah satu factor yang mempengaruhi kinerja logistik adalah kualitas infrastruktur. Hal ini sebagaimana yang dikemukakan oleh Ziaul Haque Munim and Hans-Joachim Schramm (2018, 1:3).....” *that it is vital for developing countries to continuously improve the quality of port infrastructure as it contributes to better logistiks performance, leading to higher seaborne trade, yielding higher economic growth. However, this association weakens as the developing countries become richer*”. Lebih lanjut Munim and Hans-Joachim Schramm menyatakan, bahwa

“improvement in quality of port infrastructure and logistiks performance would bring the greatest benefits to the economy of a country. The study revealed that the quality of port infrastructure has a significant positive effect on national economy, which is similar to Ferrari et al. (2010), Bottasso et al. (2014), Park and Seo (2016) and others, who observed positive effects of seaports on the economy. Our findings are also similar to those of Deng et al. (2013) as we found no association between seaborne trade (i.e. port demand) and national economy”.

Sebelumnya Memedovic et al (2008). Menyatakan *“The quality of port infrastructure has a positive effect on logistiks performance”*.

Mengacu laporan Badan Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan, Kementerian Perdagangan tentang Kinerja Logistik Indonesia 2016, sistem logistik yang efisien dan berkinerja baik merupakan faktor kunci dari pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Pernyataan ini diperkuat dengan penelitian Popescu dan Sipos (2014) yang mencoba menganalisis hubungan antara kinerja logistik dengan PDB di 28 negara Uni Eropa. Penelitian tersebut dalam analisisnya menggunakan dua indikator, yaitu Logistik Performance Index (LPI) tahun 2007- 2014 dengan data PDB per kapita pada tahun yang bersangkutan. Hal ini diperkuat dengan hasil penelitian yang dikemukakan oleh Grossmann (2008), *“economic growth has shifted to newer economic sectors which require investments into different locational factors, a high quality of life and an attractive, well-function city-core”* (p. 2063). *Hence, before investing millions of dollars in building up or expanding port infrastructure, it is important to understand the extent to which ports impact national or regional economy”*.

Hasil analisis dengan model ekonometri menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang cukup kuat antara LPI dan PDB per kapita di negara-negara Uni Eropa. Negara-negara dengan PDB per kapita yang rendah cenderung mempunyai kinerja logistik yang rendah dan masih memerlukan perbaikan pada aspek pembentuk kinerja logistik dalam LPI.

Selanjutnya pengertian logistik sebagaimana tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas)¹ adalah bagian dari rantai pasok (*supply chain*) yang menangani arus barang, arus informasi dan arus uang melalui proses pengadaan (*procurement*), penyimpanan (*warehousing*), transportasi (*transportation*), distribusi (*distribution*), dan pelayanan pengantaran (*delivery services*) sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah,

¹ “Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas)” (2012), 20.

waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen, secara aman, efektif dan efisien, mulai dari titik asal (*point of origin*) sampai dengan titik tujuan (*point of destination*). Pada dasarnya obyek logistik tidak terbatas pada logistik barang, namun mencakup pula logistik penumpang, logistik bencana, dan logistik militer (pertahanan).

Sedangkan aktivitas pokok logistik meliputi pengadaan, produksi, pergudangan, distribusi, transportasi, dan pengantaran barang yang dilakukan oleh setiap pelaku bisnis dan industri baik pada sektor primer, sekunder maupun tersier dalam rangka menunjang kegiatan operasionalnya.

Dalam Peraturan Presiden tersebut juga dijelaskan bahwa aktivitas logistik melibatkan berbagai pemangku kepentingan yang dapat dikategorikan kedalam lima kelompok, yaitu : 1). **Konsumen**, 2). **Pelaku Logistik** (PL), 3). Penyalur (intermediare). Lebih jauh, Peraturan Presiden tersebut menyebutkan bahwa untuk melakukan aktivitas logistik diperlukan infrastruktur logistik yang terdiri atas simpul logistik (*logistiks node*) dan mata rantai logistik (*logistiks link*) yang berfungsi menggerakkan barang dari titik asal (*point of origin*) ke titik tujuan (*point of destination*). Simpul logistik dapat berupa pelaku logistik, maupun konsumen, sedangkan linklogistik meliputi jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan informasi, dan jaringan keuangan.

.METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode quantitative. Variabel dalam penelitian ini terdiri dari satu variable bebas atau *independent variable* kualitas infrastruktur dan variabel tergantung atau *dependent variable* adalah aktivitas-aktivitas logistik.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh stakeholders yang terlibat dalam kepentingan transportasi untuk mendukung kelancaran aktivitas-aktivitas logistik, yaitu para masyarakat penjual dan pembeli sembako dengan ukuran 8.612 orang. Sedangkan jumlah sampel (n) ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin dan dihasilkan sampel sebanyak 80 orang.

Teknik pengumpulan data adalah melalui penyebaran kuesioner, wawancara, dan telaah dokumen. Kemudian penulis melakukan analisis data dengan menggunakan analisis kualitatif dan kuantitatif serta melakukan uji hipotesis dengan menggunakan regresi dengan memakai spss versi 20.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Analisis Deskriptif

Tabel 1
Statistik Deskriptif untuk Variabel Ketersediaan Infrastruktur

Descriptives

	Descriptive Statistics											
	N Statistic	Range Statistic	Minimum Statistic	Maximum Statistic	Mean Statistic	Std. Error	Std. Deviation Statistic	Variance Statistic	Skewness Statistic	Std. Error	Kurtosis Statistic	Std. Error
x1	80	1	4	5	4.26	.050	.443	.196	1.100	.269	-.810	.532
x2	80	2	3	5	4.28	.064	.573	.328	-.074	.269	-.466	.532
x3	80	2	3	5	4.38	.082	.736	.541	-.728	.269	-.794	.532
x4	80	2	3	5	4.24	.082	.733	.538	-.406	.269	-1.035	.532
x5	80	2	3	5	4.16	.065	.583	.340	-.029	.269	-.173	.532
x6	80	1	4	5	4.28	.050	.449	.202	1.027	.269	-.970	.532
x7	80	2	3	5	4.20	.063	.560	.314	.035	.269	-.133	.532
x8	80	2	3	5	4.19	.057	.506	.256	.313	.269	.293	.532
x9	80	2	3	5	4.16	.063	.561	.315	.038	.269	.001	.532
x10	80	2	3	5	4.26	.056	.497	.247	.446	.269	-.391	.532
x11	80	2	3	5	4.24	.082	.733	.538	-.406	.269	-1.035	.532
x12	80	2	3	5	4.16	.065	.583	.340	-.029	.269	-.173	.532
x13	80	1	4	5	4.28	.050	.449	.202	1.027	.269	-.970	.532
x14	80	2	3	5	4.18	.064	.569	.323	.011	.269	-.099	.532
x15	80	2	3	5	4.19	.057	.506	.256	.313	.269	.293	.532
Valid N (listwise)	80											

Sumber : output SPSS versi 24

Berdasarkan dari table deskriptif diatas diperoleh rata-rata jawaban skor pada masing-masing butir berkisar pada skala antara 4 – 5 yaitu terendah pada butir X5 = 4.16 dan tertinggi pada butir X.3 = 4.38 dengan standar deviasi antara 0.050 – 0.82.

Tabel 2
Statistik Deskriptif Aktivitas-aktivitas Logistik

Descriptives

	Descriptive Statistics											
	N Statistic	Range Statistic	Minimum Statistic	Maximum Statistic	Mean Statistic	Std. Error Std. Error	Std. Deviation Statistic	Variance Statistic	Skewness Statistic	Std. Error Std. Error	Kurtosis Statistic	Std. Error Std. Error
y1	80	2	3	5	4.18	.056	.497	.247	.349	.269	.455	.532
y2	80	2	3	5	4.08	.079	.708	.501	-.107	.269	-.963	.532
y3	80	2	3	5	4.40	.058	.518	.268	.134	.269	-1.354	.532
y4	80	2	3	5	3.98	.080	.711	.506	.036	.269	-.984	.532
y5	80	2	3	5	4.29	.060	.532	.283	.154	.269	-.517	.532
y6	80	1	4	5	4.28	.050	.449	.202	1.027	.269	-.970	.532
y7	80	3	2	5	4.21	.070	.630	.397	-.507	.269	.918	.532
y8	80	2	3	5	4.15	.057	.506	.256	.265	.269	.569	.532
y9	80	2	3	5	4.15	.062	.553	.306	.064	.269	.112	.532
y10	80	2	3	5	4.20	.052	.461	.213	.699	.269	.391	.532
y11	80	2	3	5	4.40	.058	.518	.268	.134	.269	-1.354	.532
y12	80	2	3	5	3.99	.081	.720	.519	.019	.269	-1.038	.532
y13	80	2	3	5	4.30	.060	.537	.289	.111	.269	-.583	.532
y14	80	1	4	5	4.28	.050	.449	.202	1.027	.269	-.970	.532
y15	80	3	2	5	4.21	.070	.630	.397	-.507	.269	.918	.532
y16	80	2	3	5	4.16	.057	.514	.264	.236	.269	.404	.532
y17	80	2	3	5	4.15	.062	.553	.306	.064	.269	.112	.532
Valid N (listwise)	80											

Berdasarkan dari table deskriptif diatas diperoleh rata-rata jawaban skor pada masing-masing butir berkisar pada skala antara 3-4 yaitu terendah pada butir Y3 = 4.40 dan tertinggi pada butir Y4 = 3,98 dengan standar deviasi antara 0.518-0.711.

Analisis Verifikatif

Pengujian Hipotesis

Setelah semua data dinyatakan valid dan reliable, maka penulis melakukan uji hipotesis. Namun sebelumnya penulis melakukan uji klasik dan uji normalitas yang hasilnya adalah sebagai berikut :

Analisis Korelasi Sederhana

Tabel Korelasi Anatar Infrastruktur dengan Logistik
Correlations

	Infrastruktur	Logistik
Infrastruktur	Pearson Correlation 1	.885**
	Sig. (2-tailed)	.000

	N	80	80
Logistik	Pearson Correlation	.885**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	80	80

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

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.885 ^a	.784	.781	2.808

a. Predictors: (Constant), Infrastruktur

b. Dependent Variable: Logistik

Sumber: output SPSS versi 24

Berdasarkan Table 11 dan Tabel 12 diatas diperoleh nilai $r = 0,885$, hubungan antara variable Infrastruktur dengan variable Logistik adalah positif dan sangat kuat, yang berarti jika Infrastruktur meningkat maka Logistik akan meningkat dan sebaliknya.

Analisis Regresi Sederhana

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	10.057	3.661		2.747	.007		
	Infrastruktur	.967	.057	.885	16.815	.000	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Logistik

Sumber: output SPSS versi 24

Berdasarkan table di atas diperoleh nilai konstanta (a) = 10,057 dan nilai koefisien regresi (b) = 0,967. Maka persamaan regresi linear sederhananya adalah:

$$\hat{Y} = 10,057 + 0,967 X$$

Atau $L = 10,057 + 0,967 I$

Keterangan:

L= Aktivitas-aktivitas Logistik

I = Ketersediaan Infrastruktur

Dengan interpretasi:

a = 10,057, dengan arti jika tanpa adanya infrastruktur yang memadai maka besarnya pemenuhan Logistik sebesar 10,057

b = 0,967, dengan arti jika terdapat peningkatan Infrastruktur sebesar 1 satuan, maka Logistik akan meningkat 0,967 satuan dan sebaliknya.

Pengujian Hipotesis

a. Uji Signifikansi Korelasi Sederhana

Correlations

		Infrastruktur	Logistik
Infrastruktur	Pearson Correlation	1	.885**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	80	80
Logistik	Pearson Correlation	.885**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	80	80

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

Sumber: output SPSS versi 24

Dari Tabel 14 diatas dengan pengujian dua arah diperoleh probabilita signifikansi 0,000 lebih kecil daripada tingkat signifikansi (α) = 0,01, maka terdapat korelasi antara variabel Infrastruktur (X) dengan variabel Logistik (Y)

b. Uji Signifikansi Parameter Regresi Linier Sederhana

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	10.057	3.661		2.747	.007		
	Infrastruktur	.967	.057	.885	16.815	.000	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Logistik

Sumber: output SPSS versi 24

Berdasarkan Tabel diatas dalam pengujian hipotesis mengenai koefisien regresi linear sederhana, dimana langkah-langkah pengujian sebagai berikut:

1. Formulasi Hipotesis

Ho : $\beta = 0$ (Tidak terdapat Pengaruh Infrastruktur terhadap Logistik)

Ha : $\beta \neq 0$ (Terdapat Pengaruh Infrastruktur terhadap Logistik)

2. Significance Level ($\alpha = 0,05$)

$$t_{table} = t_{\alpha; df} = t_{\alpha; (n-2)} = t_{0,05; 86} = 1,96$$

3. Kriteria Pengujian, Pengujian 2 arah:

Ho diterima jika : $t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$

Ho ditolak jika : $t_{tabel} > t_{hitung}$ atau $t_{tabel} < t_{hitung}$

4. Perhitungan Statistik berdasar olahan SPSS versi 24

Dari perhitungan statistika hasil olahan SPSS versi 24 diperoleh nilai $t_{hitung} = 11,615$ (lihat Tabel)

5. Kesimpulan:

Karena t table (1,96) lebih kecil dari t hitung(11,615) atau probabilitas signifikansi $0,000 < \alpha$ (0,05) maka H_0 dapat ditolak (H_a diterima) yang berarti terdapat pengaruh Infrastruktur terhadap Logistik pada tingkat signifikansi 0,05

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2229.820	1	2229.820	282.729	.000 ^b
	Residual	615.167	78	7.887		
	Total	2844.987	79			

a. Dependent Variable: Logistik

b. Predictors: (Constant), Infrastruktur

Sumber: output SPSS versi 24

Berdasarkan Tabel uji Anova, diperoleh nilai F hitung 282,729 atau pada probabilitas signifikansi 0,000 lebih kecil dari tingkat signifikansi 0,05 maka terdapat pengaruh variable Infrastruktur terhadap variable Logistik secara simultan.

Koefisien Determinasi

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.885 ^a	.784	.781	2.808

a. Predictors: (Constant), Infrastruktur
b. Dependent Variable: Logistik

Sumber: output SPSS versi 24

Berdasarkan Tabel di atas diperoleh R Square = 0,784, berarti Variabel Aktivitas-aktivitas Logistik dapat dijelaskan oleh Variabel Ketersediaan Infrastruktur sebesar = 0,784 (78,4%), sisanya sebesar 21,6% dapat dijelaskan oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

Kesimpulan

Kondisi ketersediaan infrastruktur untuk pendistribusian sembako menuju Kecamatan Gantung dari Ibu Kota Kabupaten Belitung Timur sudah baik, namun menuju Kabupaten Belitung Timur dari luar daerah sangat tergantung kepada Kabupaten Belitung. Kondisi aktivitas-aktivitas logistik di Kecamatan Gantung Kabupaten Belitung Timur pada Tahun 2018 berada pada kondisi baik, hanya pada waktu menjelang Hari-hari besar Nasional, seperti lebaran, natal dan Tahun baru mengalami keterlambatan dan mengakibatkan harga menjadi melonjak, namun masih bisa diatasi dengan memanfaatkan barang

persediaan yang ada. Aktivitas-aktivitas Logistik dapat dijelaskan oleh Variabel Ketersediaan Infrastruktur sebesar = 0,784 (78,4%), sisanya sebesar 21,6% dapat dijelaskan oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Bottasso A, Conti M, Ferrari C, Merk O, Tei A (2013) The impact of port throughput on local employment: evidence from a panel of European regions. *Transp Policy* 27:32–38

Bowersox, Donald. (2002). *Manajemen Logistik, Integrasi Sistem Manajemen Distribusi Fisik dan Manajemen Manajerial*. Edisi 1. Jakarta: Bumi Aksara.

Chang et al. (2014), Port activity is not dependent on other industry while other industries are more dependent on port activity, South Africa

Deng et al. (2013), Effect of port demand and supply on regional economy. Value added activity has positive effect on regional economy, China

Deng P, Lu S, Xiao H (2013) Evaluation of the relevance measure between ports and regional economy using structural equation modeling. *Transp Policy* 27:123–133

Ferrari et al. (2010), The impact of port depends on the sector being considered. Italy

Ferrari C, Percoco M, Tedeschi A (2010) Ports and local development: evidence from Italy. *Int J Transport Econ* 37(1):9–30

Gripaios and Gripaios (1995), Ports are not big employers of labour and are no longer the inter-related industrial complexes that ports once were, Plymouth, UK

Grossmann, 2008, Perspectives for Hamburg as a port city in the context of a changing global environment. *Geoforum* 39(6):2062–2072

Jung (2011), Effect on production and value added inducement coefficient over 1990–2008. Port-city interface from economic perspective has been weakened during 1990s and 2000s in Korea. South Korea

Kinsey (1981), Impact of Liverpool port on local economy was declining. Firms supplying to port was only dependent for a very small portion of their total revenue, Liverpool, UK

Kusumastuti, Dyah. (2006). *Manajemen Logistik Organisasi Publik*, Bandung, Universitas Terbuka.

R.J, Kodoatie. 2005, *Sumber Daya Air*. 1 ed. Gramedia, Jakarta.

Portugal-Perez A, Wilson JS (2012) Export performance and trade facilitation reform: hard and soft infrastructure. *World Dev* 40(7):1295–1307

Setijadi. (2015). *Manajemen Logistik (makalah)*, Bandung, Supply Chain Indonesia

Shan et al. (2014), Effect on economic growth, consistent with theoretical predictions. Throughput of bigger ports is more significantly associated with local economy than smaller ports, China

Yochum and Agarwal (1987), Some firms would suffer severe economic penalty in absence of port facilities. 3999 primary jobs were created from industries located in Hampton, Port of Hampton, USA

Ziaul Haque Munim and Hans-Joachim Schramm (2018, 1:3), The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade.