



Analisis Perbandingan Sistem Logistik Jakarta dengan Papua

Bintang Arya Mahasyahputra¹, Putri Wulandari², Erika Dian Maharani³,
Arief Hardi Rahman⁴, Siti Sahara⁵

Str Manajemen Pelabuhan dan Logistik Maritim–Fakultas Teknik–Universitas
Negeri Jakarta

Abstract

Received: 26 Juni 2023

Revised: 1 Juli 2023

Accepted: 7 Juli 2023

Indonesia's logistics system still has weaknesses in various regions. Jakarta has a complete infrastructure but long dwelling time and congestion hamper distribution. Meanwhile, Papua is weak in various sectors, ranging from infrastructure, geography and topography, resulting in rising commodity prices due to expensive distribution costs. This research uses a literature study method with related scientific journal standards, logistical data, and several important supporting papers. The results state that Jakarta and Papua have a large inequality. Jakarta still has complete infrastructure, but road congestion and delays in handling goods slow down the process of goods distribution so that MPPT is still not too high. Meanwhile, Papua is limited to geographical infrastructure, and inadequate topography so that for some raw materials it becomes twice as expensive as a result of the high MPPT.

Kata Kunci: *Logistics System, Infrastructure, Distribution*

(*) Corresponding Author: bintangaryamahasyahputra_1511521035@mhs.unj.ac.id

How to Cite: Mahasyahputra, B. A., Wulandari, P., Maharani, E. D., Rahman, A. H., & Sahara, S. (2023). Analisis Perbandingan Sistem Logistik Jakarta dengan Papua. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8173334>

PENDAHULUAN

Transportasi laut memegang peranan penting dalam kelancaran perdagangan. Guna menunjang perdagangan dan lalu-lintas muatan, pelabuhan diciptakan sebagai titik simpul perpindahan muatan barang dimana kapal dapat berlabuh, bersandar, serta melaksanakan kegiatan bongkar muat (Sartono et al., 2020). Transportasi yang baik membantu untuk meningkatkan produktivitas dan menurunkan biaya dalam kegiatan langsung produktif ekonomi (Kundori & Pranyoto, 2023). Infrastruktur mempengaruhi proses produksi, jasa sampai pengembangan wilayah menuju keselarasan pertumbuhan wilayah regional, perdesaan dan perkotaan (P. L. Hadi et al., 2021). Kondisi perencanaan dan pelaksanaan terkait infrastruktur memerlukan pembenahan berbasis kondisi terkini sebagai masukan untuk pembangunan di masa depan (Pambudi et al., 2022). Pembangunan dan perbaikan infrastruktur mengurangi biaya transportasi dan meningkatkan akses ke pasar dan tenaga kerja (Gibbons et al., 2019).

Hal ini, perlu adanya kecepatan dan keakuratan di dunia logistik untuk perputaran barang yang sangat cepat (Johnson Kennedy, 2019). Transportasi menjadi pemeran utama yang sangat dibutuhkan pada kegiatan mobilitas masyarakat DKI Jakarta dalam memenuhi kebutuhan masyarakat (Suryobuwono et al., 2021). Transportasi yang murah dan mudah akan menurunkan harga barang sehingga ongkos produksi atau biaya pengadaan barang yang bersangkutan juga

akan murah (Dwiatmoko, 2018). Ibukota Jakarta telah terdaftar di antara kota-kota paling padat ke-12 di dunia dari sisi tingkat kemacetan lalu lintas (Asperindo, 2018). Perilaku produksi yang tidak sesuai dengan perkembangan kecepatan saat ini dapat menghambat proses pertumbuhan Indonesia secara keseluruhan. Hal ini terletak pada ketidakseimbangan dalam artian jumlah dan jarak-sebaran antara sentra-sentra produksi dengan sentra-sentra konsumsi (Harimurti, 2018).

Aktivitas logistik perkotaan dapat mendukung keberlangsungan perekonomian suatu daerah, namun permasalahan lain yang dapat mengganggu kenyamanan masyarakat kota, seperti kemacetan, kebisingan, dan keadaan lingkungan yang semakin terancam akibat polusi udara (Vikalina et al., 2022). Pada umumnya kota-kota besar di Indonesia mengalami hal yang sama dalam bidang transportasi yaitu kemacetan lalu lintas di jalan raya (Kurniawan, 2018). Di Jakarta sendiri, Tingginya dwelling time di Pelabuhan Tg. Priok sudah lama dialami oleh pemilik barang (Yuliani, 2018). Hal ini berdampak pada proses distribusi barang di Jakarta

Melihat pengaruhnya terhadap distribusi barang, Papua menjadi salah satu wilayah di Indonesia dengan permasalahan distribusi yang kompleks. Di Papua, *supply chain* sangat dipengaruhi oleh aspek transportasi. Pola jaringan transportasi logistik di Provinsi Papua masih memiliki tantangan yang besar. Berbagai faktor penyebabnya diantaranya keterbatasan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi, pola penyebaran penduduk yang terpencar-pencar, kondisi geografi, topografi serta cuaca (Humang, 2018). Masyarakat Papua membutuhkan angkutan udara untuk distribusi bahan pokok dan bahan penting sehingga pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mempunyai program angkutan udara perintis kargo di Wilayah Papua (Yuliana et al., 2019).

Berdasarkan masalah ini, dapat diketahui bahwa pada masing-masing wilayah Indonesia memiliki permasalahan logistik tersendiri sesuai pada kondisi yang ada. Hal ini sesuai pada permasalahan sistem logistik di Jakarta yang terkendala pada masalah lamanya dwelling time yang menciptakan kemacetan akibat dari ledakan antrean truk trailer. Sedangkan sistem logistik Papua memiliki permasalahan kompleks yang menyangkut pola penyebaran penduduk, geografi, topografi serta cuaca. Oleh itu, perbandingan sistem logistik didapat beberapa pertanyaan seperti berikut:

- Seperti apa situasi yang terjadi pada sistem logistic antara Jakarta dengan Papua?
- Bagaimanakah perbandingan sistem logistik yang ada antara Jakarta dengan Papua?

METODE PEMBAHASAN

Tinjauan pustaka dilakukan menggunakan standar terstruktur berbasis jurnal ilmiah penelitian logistic kemaritiman yang terkait pada distribusi komoditas barang di Indonesia. Selain itu, mencari informasi data tentang Margin Perdagangan dan Pengangkutan (MPP) barang bagi mengetahui selisih antara tingkat MPP antara DKI Jakarta dengan Papua. Menekankan informasi utama yang melihat ketimpangan distribusi logistik yang ada. Pencarian berbagai makalah penting tentang sistem logistik di Indonesia yang menjadi titik acuan pergerakan

barang di Provinsi DKI Jakarta dan Papua. Hal ini, diperlukan untuk menjawab identifikasi yang diperoleh dari uji kompetensi yang sudah dilakukan.

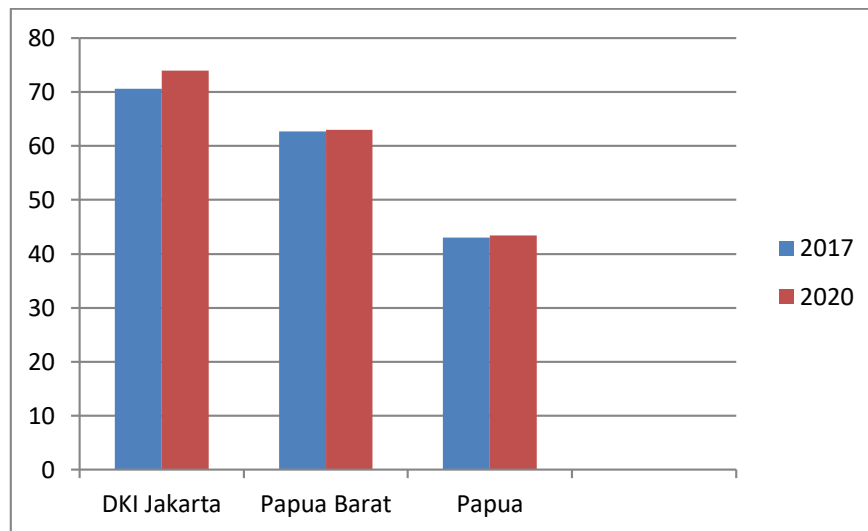
HASIL DAN PEMBAHASAN

Beberapa hal terkait pembahasan seperti persentase data fasilitas dan distribusi komoditas barang antara DKI Jakarta dengan Papua, analisis fenomena sistem logistik Jakarta, dan analisis fenomena sistem logistic Papua.

a. Persentase Data Fasilitas dan Distribusi Komoditas Barang antara DKI Jakarta dengan Papua

Sebaik-baiknya sistem transportasi adalah sistem yang dapat membantu meningkatkan produktivitas dan menurunkan biaya dalam kegiatan langsung produktif ekonomi (Kundori & Pranyoto, 2023). Pembangunan dan perbaikan jalan mengurangi biaya transportasi dan meningkatkan akses ke pasar dan tenaga kerja, yang dapat mendorong integrasi ekonomi, merangsang persaingan, menghasilkan ekonomi aglomerasi dan manfaat ekonomi 'lebih luas' lainnya (Gibbons et al., 2019). Logistik perdagangan melalui infrastruktur jalan dengan kinerja yang sehat membuka akses fisik ke sumber daya dan memungkinkan produsen untuk mengambil keuntungan dan peluang di pasar domestik dan luar negeri (Foo et al., 2020). Hal ini, menunjukkan bahwa infrastruktur menjadi salah satu bagian penting bagi kelancaran distribusi komoditas di Indonesia. Sehingga besaran tarif distribusi barang ditentukan berdasarkan tingkatan jangkauan yang dapat ditempuh serta infrastruktur yang ada.

Studi kasus terkait fasilitas terdapat pada persentase rumah tangga yang memiliki akses yang nyaman menuju fasilitas yang ada. Data pada Badan Pusat Statistik(BPS) menyatakan bahwa persentase rumah tangga yang memiliki akses nyaman ke transportasi umum dengan jangkauan jarak sejauh 0.5 km antara DKI Jakarta dengan Papua. Data BPS menyatakan bahwa persentase rumah tangga yang memiliki akses nyaman ke transportasi umum pada 2017 memiliki persentase sebesar 70.65% untuk di Jakarta, 62.75% untuk Papua Barat, dan 42.99% untuk Papua. Sedangkan pada tahun 2020, Jakarta memiliki persentase akses kenyamanan menuju transportasi umum sebesar 74.02% untuk di Jakarta, 62.99% untuk Papua Barat, dan 43.43% untuk Papua (Badan Pusat Statistik, 2020). Adapun pemaparan lengkap disajikan dalam tabel sebagai berikut:



Tabel 1.1

Persentase rumah tangga yang memiliki akses nyaman(jarak 0,5 km) ke transportasi umum

Hal ini, memberikan suatu fakta bahwa dalam 3 tahun terakhir terdapat perbedaan perkembangan yang signifikan terkait kenyamanan akses menuju transportasi umum yakni sebesar 3.37 peningkatan untuk Jakarta, 0.24 peningkatan untuk Papua Barat, dan 0.44 peningkatan untuk Papua. Sehingga dari sini dapat terlihat bahwa dalam kurun waktu tiga tahun, baik Papua maupun Papua Barat belum bisa menyentuh angka peningkatan 0,50 yang menunjukkan bahwa perkembangan fasilitas dan infrastruktur di daerah tersebut lebih lambat daripada perkembangan yang ada di Jakarta. Walaupun data ini kurang relevan mengingat sudah melewati 3 tahun dari sekarang, namun data ini dapat menjadi pernyataan dasar bahwa kurang meratanya fasilitas dan infrastruktur di Indonesia.

Kurang meratanya fasilitas dan infrastruktur di Indonesia, berdampak pada permasalahan distribusi komoditas. Minimnya fasilitas pendukung seperti tempat sandar, landasan dan jalan akan menghambat proses distribusi barang. Jakarta dan Papua menjadi contoh konkret permasalahan distribusi di Indonesia. Studi kasus permasalahan distribusi dapat dilihat pada proses distribusi perdagangan komoditas minyak goreng Indonesia pada tahun 2021. Menurut BPS, margin perdagangan dan pengangkutan total (MPP_T) pada Jakarta berkisar 17,62%. Sedangkan besaran MPP_T pada Papua memiliki persentase sebesar 37,26% (Badan Pusat Statistik, 2021). Berlawanan dengan komoditas beras, data BPS untuk komoditas beras pada tahun 2022 dengan persentase MPP_T sebesar 22,62% untuk Jakarta dan MPP_T sebesar 21,52% untuk Papua. Namun untuk Papua Barat tetap dengan MPP_T yang tinggi yakni sebesar 26,84% (Badan Pusat Statistik, 2022).

Margin Perdagangan dan Pengangkutan (MPP_T) sendiri merupakan total kenaikan harga dari produsen hingga ke konsumen akhir. Hal ini, memberikan gap bahwa untuk beberapa kasus, MPP total seperti beras di Papua memiliki keunggulan namun untuk Papua Barat memiliki kenaikan MPP yang lebih besar. Sedangkan untuk beberapa komoditas yang tidak bisa diproduksi di Jakarta dan Papua memiliki perbedaan MPP total yang signifikan. Harga distribusi minyak

goreng di Papua dua kali lipat lebih tinggi daripada harga yang ada di Jakarta. Hal ini memberikan kesimpulan bahwa untuk beberapa komoditas memiliki kesulitan dalam mendistribusikan barang ke Papua yang mengakibatkan naiknya harga distribusi. Bahkan untuk beras sendiri, antara Papua dengan Papua Barat memiliki perbedaan lebih dari 5,00%.

b. Urgensi Sistem Logistik terhadap Kelancaran Distribusi

Perkembangan yang sangat cepat telah menjadikan kota-kota di Indonesia sebagai pusat dari kegiatan pembangunan mulai dari komersil, hiburan, sosial dan kemasyarakatan, serta pendidikan (Sahara & Yuliana, 2021). Hal ini berdampak pada laju pertumbuhan logistik yang mengalami kemajuan cukup pesat terlihat pada tumbuh suburnya bidang usaha logistik, antara lain yaitu sektor transportasi, pendistribusian, dan warehousing (Sahara & Jesica, 2022). Perusahaan jasa logistik harus dapat memberikan jasa berkualitas dengan biaya yang lebih murah dan pelayanan yang lebih baik serta dapat memuaskan kebutuhan pelanggan sehingga timbul loyalitas (Ginny, 2019).

Sesuai pada perkembangannya, tidak dapat dipungkiri bahwa sistem logistik di Indonesia masih mengalami problematika maritim pada jarak antarpulau yang terpisahkan oleh perairan. Jarak antarpulau ini memerlukan konektivitas pendukung untuk menunjang stabilitas perekonomian bangsa secara merata (Sahara & Pradana, 2021). Secara global sektor logistik Indonesia belum dapat bersaing dengan negara-negara lainnya yang dikarenakan biaya logistik di Indonesia tergolong mahal (Asperindo, 2018). Hal ini, memberikan pandangan bahwa sistem logistik Indonesia belum sepenuhnya efektif dan efisien. Pembangunan infrastruktur transportasi diarahkan ke pembangunan transportasi multimoda yang dikelola secara profesional, transparan, dan akuntabel berdasarkan Good Corporate Governance (GCG) untuk menghindari inefisiensi dalam proses pelayanan infrastruktur, terutama di pelabuhan (Kundori & Pranyoto, 2023).

Walaupun telah diketahui seberapa pentingnya infrastruktur, terkadang dampak pembangunan jalan masih belum menjadi urgensi yang bahkan tidak banyak diulas dalam berbagai penelitian (Pambudi et al., 2022). Sebagai contoh konkret permasalahan sistem logistik di Indonesia terdapat pada wilayah Papua. Salah satu penyebab terjadinya kesenjangan harga di Papua dikarenakan biaya logistik yang tinggi (Yuliana et al., 2019). Berbanding terbalik pada wilayah Jakarta yang memiliki MPP total 2x dibawah harga MPP total di Papua. Sehingga dapat diketahui bahwa sistem logistik merupakan suatu hal yang sangat urgent bagi pertumbuhan ekonomi. Sistem logistik yang baik akan menekan biaya logistik akibat distribusi sehingga meningkatkan pendapatan yang ada.

c. Analisis Fenomena Sistem Logistik Jakarta dan Papua

Transportasi menjadi pemeran utama yang sangat dibutuhkan pada kegiatan mobilitas masyarakat DKI Jakarta dalam memenuhi kebutuhan masyarakat (Siti Sahara & Sylvira Ananda Azwar, 2020). Perilaku masyarakat dalam melakukan suatu perjalanan merupakan hal yang tidak dapat dihindari sehingga menciptakan kemacetan kota (Suryobuwono et al., 2021). Pada umumnya kota-kota besar di Indonesia mengalami hal yang sama dalam hal kemacetan lalu lintas (Kurniawan, 2018). Hal ini, akan berdampak pada keterlambatan proses distribusi karena proses pengiriman barang sangat bergantung kepada ke-efektifan logistik yang dipilih untuk digunakan (Johnson Kennedy, 2019).

Pentingnya transportasi bagi kelangsungan logistik terlihat bahwa dengan tersedianya transportasi memungkinkan tersedianya barang-barang bagi masyarakat yang didatangkan dari daerah lain dengan biaya yang lebih murah (Dwiatmoko, 2018). Dalam hal ini, pelabuhan menjadi salah satu moda utama yang menjadi sarana distribusi skala besar yang ada di Jakarta. Tetapi, permasalahan dwelling time menjadi salah satu masalah utama. Dwelling time sangat membebani pemilik barang karena selain mengganggu produksi, khususnya yang mengimpor bahan baku, juga mengakibatkan biaya tinggi logistik (Yuliani, 2018).

Beralih pada wilayah dengan problematika logistik yang kompleks yakni Papua. Luas wilayah laut Indonesia yang mencapai 80% daripada daratan membuat kesulitan dalam hal distribusi material untuk industri konstruksi antar pulau (Sholeh & Wibowo, n.d.). Beberapa permukiman warga ini masih terisolasi dan jauh tertinggal. Hal ini menunjukkan bahwa kebutuhan logistik masyarakat perbatasan belum terdistribusi dengan baik (Daturatte et al., 2010). Kesenjangan harga menjadi masalah penting bagi Indonesia karena biaya transportasi dan biaya produksi. Hasil yang didapat bahwa minimnya infrastruktur transportasi baik di laut dan udara menyebabkan tingginya harga yang diterima di Daerah Papua Barat dibandingkan dengan Nasional (Panjaitan et al., 2020). Perlunya pembangunan jalan baru dan pemeliharaan jalan perbatasan yang sudah ada guna mempermudah distribusi dan koneksi logistik (Wisata et al., 2023). Mencari dan menggunakan sarana dan prasarana yang memadai menuju lokasi akan membuat biaya transportasi menjadi lebih optimal (Pramudito, 2013). Disinilah sistem logistik berfungsi untuk memenuhi kebutuhan dengan kualitas logistik yang efektif dan efisien (Jegalus et al., 2019).

Pola jaringan transportasi logistik di Provinsi Papua masih memiliki tantangan yang besar. Berbagai faktor penyebabnya diantaranya keterbatasan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi, pola penyebaran penduduk yang terpencar-pencar, kondisi geografi, topografi serta cuaca. Hal ini berdampak pada melonjaknya harga bahan baku di Papua. Temuan menunjukkan bahwa kesenjangan harga antarprovinsi masih terjadi, terutama di wilayah timur dan barat. Papua adalah provinsi dengan harga cabai merah dan bawang merah tertinggi (Panjaitan et al., 2020).

Pergerakan barang logistik di Papua umumnya melalui 5 pintu utama yaitu Jayapura, Nabire, Timika, Biak dan Merauke. Barang yang masuk melalui Pelabuhan Pomako selanjutnya dibawa melalui akses darat ke Bandara Mozes Kilangin dan kemudian terdistribusi ke wilayah Pegunungan Tengah. Ada 6 rute distribusi utama melalui udara dari Timika ke Pegunungan Tengah yaitu Tigi, Paniai Timur, Homeyo, Ilaga, Keeyam dan Dekai. Dari distrik tersebut kemudian terdistribusi kembali melalui udara ke distrik lain disekitarnya (Humang, 2018).

Namun masing-masing dari jalur tersebut memiliki permasalahan infrastruktur masing-masing. Perlunya pembangunan jalan baru dan pemeliharaan jalan perbatasan yang sudah ada guna mempermudah distribusi dan koneksi logistik di kawasan perbatasan (W. Hadi et al., 2022). Perlunya pembenahan jalur perbatasan yang sering dimanfaatkan masyarakat untuk mengangkut bahan makanan atau hasil perkebunan lokal akan mempercepat distribusi komoditas UMKM dan meningkatkan jalur logistik dan barang kebutuhan pokok. Hal ini

diperlukan demi tercapainya pembangunan berkelanjutan serta upaya pengentasan kemiskinan yang harus terus dilakukan di Papua.

SIMPULAN

Indonesia memiliki sistem logistik yang sama namun dengan permasalahan yang berbeda ditandai dengan perbandingan antara sistem logistik Jakarta dan Papua dalam berbagai sudut pandang. Sehingga dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Jakarta memiliki infrastruktur yang lengkap, namun kepadatan jalan dan keterlambatan penanganan barang memperlambat proses distribusi barang.
2. Papua memiliki keterbatasan infrastruktur, dengan kondisi jalan, geografis, dan topografi yang kurang memadai. Dampaknya berpengaruh terhadap MPP total Papua yang lebih tinggi dari Jakarta sehingga untuk beberapa bahan baku menjadi lebih mahal 2x lipat. Jakarta sehingga untuk beberapa bahan baku menjadi lebih mahal 2x lipat.

Dari sini, diharapkan untuk melakukan pembaharuan sistem logistik secara konteks dan kompleks dengan tujuan agar dapat digunakan dalam berbagai kondisi dan situasi yang ada pada masing-masing wilayah di Indonesia serta pembangunan infrastruktur bagi wilayah yang membutuhkan guna kelancaran proses distribusi barang yang dapat meningkatkan perekonomian.

DAFTAR PUSTAKA

- Asperindo. (2018). E-Commerce Melesat, Pertumbuhan Bisnis Kurir Kian Pesat. *Elogistik*, 17.
- Badan Pusat Statistik. (2020). *Persentase Rumah Tangga yang Memiliki Akses Nyaman (Jarak 0-5 km) ke Transportasi Umum Menurut Provinsi*. Susenas Modul Ketahanan Sosial. <https://www.bps.go.id/indicator/17/2012/1/persentase-rumah-tangga-yang-memiliki-akses-nyaman-jarak-0-5-km-ke-transportasi-umum-menurut-provinsi.html>
- Badan Pusat Statistik. (2021). *Distribusi Perdagangan Komoditas Minyak Goreng Indonesia* (M. Karmiati, L. I. Fadilah, & Suindriyah (eds.)). BPS RI.
- Badan Pusat Statistik. (2022). *Distribusi Perdagangan Komoditas Beras Indonesia* (E. Nuventasari & L. I. Fadilah (eds.)). BPS RI.
- Daturatte, S. R., Jinca, M. Y., & Wunas, S. (2010). Sistem Jaringan Transportasi Logistik Kawasan Perbatasan Provinsi Papua Dengan dengan Papua New Guinea. *Jurnal Transportasi*, 10(3), 193–204.
- Dwiatmoko, H. (2018). Peran Perkeretaapian Dalam Menunjang Sistem Logistik Nasional. *Agustus*, 18(2), 87–96.
- Foo, N., Lean, H. H., & Salim, R. (2020). The impact of China's one belt one road initiative on international trade in the ASEAN region. *North American Journal of Economics and Finance*, 54(61), 1–28. <https://doi.org/10.1016/j.najef.2019.101089>
- Gibbons, S., Lyytikäinen, T., Overman, H. G., & Sanchis-Guarner, R. (2019). New Road Infrastructure: The Effects on Firms. *Econometric Modeling: Macroeconomics EJournal*.

- Ginny, P. L. (2019). Analisis Strategi Bersaing Perusahaan Yang Bergerak Dibidang Logistik Di Jakarta. *Primanomics : Jurnal Ekonomi & Bisnis*, 17(2), 107. <https://doi.org/10.31253/pe.v17i2.172>
- Hadi, P. L., Wasanta, T., & Santosa, W. (2021). Pengaruh Indeks Infrastruktur Jalan Terhadap Indikator Ekonomi Di Indonesia. *Jurnal HPJI*, 7(2), 143–152. <https://doi.org/10.26593/jhpji.v7i2.5058.143-152>
- Hadi, W., Rahmayanti, H., Sahara, S., Ladesi, V. K., Purnomo, A., N, F. A., & Rokhyani, D. (2022). Sosialisasi Pemahaman Blindspot Pada Kendaraan Lalu Lintas Bagi Guru dan Siswa SMP Negeri 1 Karang Bahagia, Desa Karang Bahagia, Kecamatan Karang Bahagia, Kabupaten Bekasi, Provinsi Jawa Barat. *Prosiding Seminar Nasional Pengabdian Kepada Masyarakat (SNPPM)*, 146–153. <http://journal.unj.ac.id/unj/index.php/snppm>
- Harimurti, C. (2018). MODEL PENINGKATAN KINERJA SISTEM LOGISTIK YANG EFEKTIF DAN EFISIEN. *Energies*, 6(1), 1–8.
- Humang, W. (2018). Optimalisasi Jaringan Logistik Udara Di Pegunungan Tengah Provinsi Papua Berdasarkan Analisis ANT Colony System. *Warta Penelitian Perhubungan*, 28(4). <https://doi.org/10.25104/warlit.v28i4.594>
- Jegalus, D., Sirait, R. W., Dodo, D. O., & Kendjam, Y. (2019). *Timorese Journal of Public Health Volume 1 Nomor 2 , Juni Tahun 2019 e-ISSN : 2685-4457 Manajemen Logistik Obat Antiretroviral Dalam Program Penanggulangan HIV / AIDS (Studi Kasus Di RSUD Manggarai , Kabupaten Manggarai , Nusa Tenggara Timur) Timorese J. 1*, 58–69.
- Johnson Kennedy, P. S. (2019). Analisis Tingginya Biaya Logistik Di Indonesia Ditinjau Dari Dwelling Time. *Jurnal Economic Resource*, 1(2), 136–145. <https://doi.org/10.33096/jer.v1i2.161>
- Kundori, K., & Pranyoto. (2023). Implementasi Kebijakan Transportasi Laut dalam Rangka Pengembangan Sistem Logistik Nasional. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 21(1), 52–60. <http://jurnal.amy.ac.id/index.php/MIBJ/article/view/317%0Ahttp://jurnal.amy.ac.id/index.php/MIBJ/article/download/317/237>
- Kurniawan, F. (2018). Implementasi Model Simulasi Sistem Dinamis Terhadap Analisis Kemacetan Lalu Lintas Dikawasan Pintu Masuk Pelabuhan Tanjung Priok. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 20(1), 1. <https://doi.org/10.25104/jptd.v20i1.641>
- Pambudi, A. S., Hidayati, S., & Pramujjo, B. (2022). Analisis Permasalahan Pembangunan Infrastruktur Jalan: Studi Kasus Perencanaan dan Pelaksanaan di Provinsi Papua Barat. *Publisia: Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 7(2), 188–210. <https://doi.org/10.26905/pjiap.v7i2.7645>
- Panjaitan, D. V., Tanti Novianti, Muhammad Fazri, & Sri Retno Wahyu Nugraheni. (2020). Analisis Disparitas Harga dan Korelasi terhadap Dana Desa: Studi Kasus Bawang Merah dan Cabai Merah. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan*, 8(1), 1–19. <https://doi.org/10.29244/jekp.v8i1.29468>
- Pramudito, J. (2013). *TANTANGAN LOGISTIK OPERASI LEPAS PANTAI : STUDI KASUS PADA OPERASI PENGEBORAN MIGAS DI LEPAS PANTAI INDONESIA*. 1–9.
- Sahara, S., & Jesica, R. (2022). Optimalisasi Kegiatan Trucking di PT. Jasa Prima

- Logistik Bulog. *Logistik*, 15(02), 120–134.
- Sahara, S., & Pradana, A. R. (2021). Optimalisasi Penggunaan Forklift Terhadap Kelancaran Proses Bongkar Steel Coil Di Pt. Daisy Mutiara Samudra. *Logistik*, 14(1), 57–68. <https://doi.org/10.21009/logistik.v14i1.20508>
- Sahara, S., & Yuliana, D. (2021). Analisis Tingkat Kepuasan Pelanggan Dalam Penerapan Sistem Boarding Pass Di Gate Keberangkatan Terminal Terpadu Pulo Geban. *Logistik*, 14(1), 44–56. <https://doi.org/10.21009/logistik.v14i1.20507>
- Sartono, Yudho, L., & Prakoso. (2020). Impresi dan Otoritas Pemerintah dalam Mengamankan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Strategi Pertahanan Laut*, 6(3), 231–256. <https://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/SPL/article/download/639/601>
- Sholeh, M. N., & Wibowo, M. A. (n.d.). Mewujudkan Poros Maritim dalam Pembangunan Ekonomi Berbasis Kesejahteraan Rakyat APLIKASI RANTAI PASOK: PENGADAAN MATERIAL KONSTRUKSI ANTA. *APLIKASI RANTAI PASOK: PENGADAAN MATERIAL KONSTRUKSI ANTAR PULAU*, 978–979.
- Siti Sahara, & Sylvira Ananda Azwar. (2020). Pelatihan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Dalam Menekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas Bagi Siswa SMK di Kota Bekasi. *JURPIKAT (Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat)*, 1(3), 303–314. <https://doi.org/10.37339/jurpikat.v1i3.368>
- Suryobuwono, A. A., Raga, P., Nugroho, A., & Tampubolon, I. A. (2021). *Analisis Prioritas Pengembangan Moda Transportasi Umum Di DKI Jakarta*. 1(2), 61–71.
- Vikaliana, R., Raza, E., & Sutandi, S. (2022). Logistik Perkotaan Pintar di Provinsi DKI Jakarta: Sebuah Pendekatan Causal Loop Diagram. *Jurnal Ilmiah Ilmu ...*, 6, 1–10.
- Wisata, D., Lintas, P., & Negara, B. (2023). *koneksi logistik guna membantu pusat-pusat pembangunan ekonomi baru di papua*. 21(1), 127–140.
- Yuliana, D., Subekti, S., Kusumawati, D., Alwi, M., Windrasari, S., Yusmar, T., Janris, T., & Nusiogo, T. (2019). Kajian Angkutan Udara Perintis Kargo Di Propinsi Papua. *Warta Ardhia*, 44(2), 107–122. <https://doi.org/10.25104/wa.v44i2.336.107-122>
- Yuliani, A. (2018). Evaluasi Penurunan Dwelling Time Menjadi Empat Hari Di Pelabuhan Tanjung Priok. *Warta Penelitian Perhubungan*, 28(1), 57. <https://doi.org/10.25104/warlit.v28i1.695>