

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Struktur industri dan perekonomian dunia saat ini telah berubah secara signifikan seiring terjadinya percepatan globalisasi ekonomi, di mana kegiatan produksi dan operasi serta alokasi sumber daya dilakukan dalam lingkup global. Pada saat yang sama, perdagangan dan rantai transportasi global telah terbentuk secara bertahap (Notteboom dan Winkelmanns, 2001).

Industri logistik global telah tumbuh secara signifikan, sementara logistik telah menjadi bagian penting dari sistem ekonomi bisnis dan kegiatan ekonomi global utama dalam beberapa tahun terakhir. Kegiatan logistik mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan produktivitas. Pencapaian tingkat kinerja yang tinggi dalam bidang logistik bersifat penting untuk profitabilitas dan efisiensi ekonomi nasional dan ekonomi global (Brewer *et al.*, 2001).

Jaringan logistik global yang kompetitif adalah tulang punggung dari perdagangan internasional. Meningkatkan kinerja logistik telah menjadi tujuan dari kebijakan pembangunan yang penting dalam beberapa tahun terakhir karena logistik memiliki dampak besar terhadap kegiatan ekonomi. Sayangnya, banyak negara-negara berkembang belum mendapatkan manfaat dari produktivitas dalam modernisasi logistik dan internasionalisasi yang telah dilaksanakan oleh negara maju selama 20 tahun terakhir. Negara-negara berkembang perlu berinvestasi secara maksimal di logistik perdagangan untuk meningkatkan pemulihan dari krisis ekonomi yang terjadi saat ini untuk kemudian muncul dalam posisi yang lebih kuat dan lebih kompetitif (Pupavac dan Golubovic, 2015).

Dalam konteks jaringan logistik global, setiap negara, setiap daerah, bahkan setiap pelabuhan pesisir di dunia hampir menjadi bagian integral dari jaringan tersebut (Slack, 2003). Belakangan, fungsi pelabuhan menjadi semakin penting sebagai simpul dan tulang punggung dari jaringan transportasi,

perdagangan dan logistik (Bichou dan Gray, 2004), karena memegang peranan sangat penting sebagai simpul dalam rantai pasok global (Wang, 2011). Dengan demikian, peran logistik pelabuhan dengan peningkatan lebih lanjut menjadi pelabuhan komersialisasi telah menjadi bagian yang sangat penting dalam pengembangan logistik modern (Iannone 2012). Pelabuhan adalah titik penting untuk kegiatan ekspor dan impor global. Pelabuhan menjadi fokus dari spektrum yang luas dalam kegiatan maritim yang berperan menghasilkan pendapatan, menciptakan kesempatan kerja dan mendorong pertumbuhan ekonomi dari negara maritim (Emenyonu *et al.*, 2016).

Proses globalisasi menuntut efektivitas penggunaan keunggulan kompetitif dari sistem logistik pelabuhan baik di tingkat nasional maupun internasional. Hal ini akan memastikan kestabilan pertumbuhan ekonomi dan daya saing negara dalam jangka panjang (Sujeta dan Navickas, 2014). Hubungan yang logis antara pelabuhan dan perekonomian dapat dilihat sebagai berikut. Jika biaya transportasi di pelabuhan rendah, maka biaya produksi juga rendah, sehingga harga jual barang juga menjadi rendah. Secara berturut-turut hal ini akan meningkatkan keunggulan kompetitif dan perekonomian akan tumbuh dengan cepat (Zaman *et al.*, 2015).

Secara luas diyakini bahwa pelabuhan membentuk hubungan yang penting dalam rantai perdagangan secara keseluruhan (Tongzon dan Heng, 2005). Dalam beberapa tahun terakhir telah terjadi perubahan yang signifikan dalam lingkungan logistik di mana pelabuhan beroperasi, yang saat ini berfokus pada manajemen rantai pasok, jaringan global dan praktik orientasi pelanggan. Selain itu, pelabuhan telah mengadopsi strategi yang berbeda mengenai tingkat dan bentuk integrasi mereka ke dalam rantai pasok, layanan kualitas dan penyediaan kegiatan bernilai tambah (Woo *et al.*, 2011).

Sebagai bagian dari jaringan logistik yang terintegrasi secara global, keberadaan pelabuhan menjadi penting bagi negara maritim, termasuk Indonesia. Indonesia memiliki potensi yang besar di sektor kelautan, di mana sebagian besar

transportasi di Indonesia dilakukan dengan menggunakan transportasi laut (sekitar 88%). Kemampuan pengangkutan barang yang lebih besar (dalam volume) dibandingkan dengan jenis transportasi lain seperti (tanah, dan udara) menyebabkan transportasi laut lebih efisien. Kondisi ini mengindikasikan bahwa upaya untuk meningkatkan kebijakan dan pengelolaan transportasi laut adalah penting untuk meningkatkan kinerja logistik nasional. Dengan demikian, diharapkan bahwa peningkatan kinerja logistik akan dapat menurunkan biaya logistik nasional (Zaman *et al.*, 2015).

Pelabuhan memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam pergerakan barang dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Beberapa pelabuhan pusat dan pelabuhan perintis saat ini telah dibangun. Namun, terdapat ketimpangan biaya logistik antara wilayah Indonesia Barat dan Indonesia Timur di mana biaya logistik di wilayah Indonesia Timur masih mahal dibandingkan dengan wilayah barat. Analisis percaya bahwa konektivitas yang rendah antar pelabuhan di Indonesia timur adalah kendala utama (Zaman *et al.*, 2015).

Rata-rata biaya logistik di Indonesia mencapai 26% dari Produk Domestik Bruto (PDB) (Center of Logistics and Supply Chain Studies, Institut Teknologi Bandung (ITB), Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), Panteia/NEA, STC-Group dan World Bank, 2013), sementara biaya logistik di negara-negara maju dan negara berkembang lainnya hanya sekitar 10%-20% dari PDB (Chairuddin, 2015). Tabel 1 menampilkan tren biaya logistik Indonesia dan persentasenya terhadap PDB.

**Tabel 1.1** PDB dan Biaya Logistik Indonesia

|                             | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| PDB (Triliun Rp)            | 2.295,8 | 2.774,3 | 3.339,2 | 3.950,9 | 4.948,7 | 5.606,2 | 6.436,3 | 7.427,1 | 8.241,9 | 9.048,9 |
| Biaya Logistik (Triliun Rp) | 633,8   | 762,9   | 961,2   | 1.016,6 | 1.238,4 | 1.397,3 | 1.543,8 | 1.829,7 | 2.225,3 | 2.452,7 |
| Persentase (%)              | 27,6%   | 27,5%   | 28,8%   | 25,7%   | 25,0%   | 24,9%   | 24,0%   | 24,6%   | 27,0%   | 27,1%   |

Sumber: Center for Logistics and Supply Chain Studies, Institut Teknologi Bandung (ITB) dan berbagai sumber (2013)

Tabel 1.1 memperlihatkan bahwa kontribusi biaya logistik Indonesia terhadap PDB sangat besar (rata-rata 26,2%). Persentase ini sangat jauh jika dibandingkan dengan persentase biaya logistik terhadap PDB di negara-negara maju seperti Jepang (10,6%), Amerika Serikat (9,9%) dan Singapura (8%) (Center of Logistics and Supply Chain Studies, Institut Teknologi Bandung (ITB), Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), Panteia/NEA, STC-Group dan World Bank, 2013).

Pemerintah Indonesia telah merumuskan kebijakan logistik nasional dengan menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru (*Blueprint*) Pengembangan Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS) sebagai salah satu upaya dalam mendorong peningkatan daya saing nasional dan untuk mendukung pelaksanaan Maperplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dari 2011 hingga 2025. Perpres Nomor 26 Tahun 2012 ini diharapkan menjadi panduan atau pedoman bagi pemangku kepentingan yang relevan (Chairuddin, 2015).

Salah satu aspek yang menjadi fokus pengembangan strategi peningkatan daya saing logistik nasional dalam SISLOGNAS adalah pengembangan pelabuhan. Permasalahan utama pelabuhan di Indonesia saat ini menyangkut 3 (tiga) hal pokok, yaitu belum tersedianya pelabuhan hub internasional, rendahnya produktivitas dan kapasitas pelabuhan, dan belum terintegrasinya manajemen kepelabuhanan (Perpres RI Nomor 26 Tahun 2012). Walaupun saat ini Indonesia memiliki beberapa pelabuhan utama namun belum memiliki pelabuhan hub internasional. Di sisi lain, produktivitas dan kapasitas pelabuhan nasional semakin tidak mampu mengimbangi peningkatan arus barang, baik arus domestik maupun internasional. Beberapa pelabuhan utama, seperti Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, dan Makassar sudah sangat membutuhkan pengembangan kawasan pelabuhan untuk mengantisipasi penanganan arus barang yang semakin meningkat.

Pengurusan pergerakan barang dan dokumen saat ini masih dilakukan berbasis transaksi. Hal ini karena belum adanya pelayanan jasa logistik yang terpadu antara badan pengatur pelabuhan, perusahaan pelabuhan, pengguna jasa pelabuhan, karantina, dan kepabeanan serta pemangku kepentingan terkait yang berorientasi kepada kelancaran arus barang dan kepuasan pelanggan. Selain itu belum ada sistem atau mekanisme kerjasama antara otoritas pengelola pelabuhan dengan kawasan industri yang berorientasi kelancaran arus barang ekspor dan impor untuk keperluan industri (Perpres RI Nomor 26 Tahun 2012).

Indonesia mempunyai dua pelabuhan utama yang dari segi kapasitas (dalam Twenty Foot Equivalent Units/TEUs) telah mampu berperan sebagai pelabuhan hub internasional, yaitu Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta) dan Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya). Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta) bahkan telah ditetapkan sebagai pelabuhan hub internasional melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 901/2016 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN). Dengan adanya penetapan status ini, Pelabuhan Tanjung Priok menggantikan fungsi Pelabuhan Tanjung yang sebelumnya telah ditetapkan sebagai pelabuhan hub internasional. Pengalihan fungsi ini dilakukan karena Pelabuhan Kuala Tanjung dinilai tidak tepat dijadikan sebagai pelabuhan hub internasional dengan alasan biaya transportasi kontainer yang lebih mahal. Selain itu, Pelabuhan Kuala Tanjung dinilai belum siap untuk menjadi pelabuhan hub internasional mengingat Pelabuhan ini masih dalam proses pembangunan.

Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak merupakan dua pelabuhan di Indonesia yang termasuk ke dalam Top 50 Liga Pelabuhan Dunia berdasarkan kapasitas peti kemas (International Association of Ports and Harbors (IAPH), 2015). Pelabuhan Tanjung Priok mempunyai kapasitas 6,5 juta TEUs pada tahun 2014, sementara Pelabuhan Tanjung Perak pada tahun yang sama mempunyai kapasitas 3,1 juta TEUs. Di level ASEAN, kedua pelabuhan tersebut termasuk ke dalam Top 10 Pelabuhan ASEAN. Tabel 1.2 memperlihatkan tren perkembangan kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak pada periode tahun 2010-2014.

**Tabel 1.2** Perkembangan Kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak pada Periode Tahun 2010-2014

| No.                               | Nama Pelabuhan          | Peringkat |       | Kapasitas (1000 TEUs) |         |         |         |         | Tingkat Pertumbuhan (%) |
|-----------------------------------|-------------------------|-----------|-------|-----------------------|---------|---------|---------|---------|-------------------------|
|                                   |                         | Dunia     | ASEAN | 2010                  | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    |                         |
| 1                                 | Pelabuhan Tanjung Priok | 22        | 4     | 4.714                 | 5.649   | 6.200   | 6.590   | 6.504   | 138%                    |
| 2                                 | Pelabuhan Tanjung Perak | 45        | 10    | 3.030                 | 2.643   | 2.849   | 3.001   | 3.106   | 103%                    |
| Total Kapasitas ASEAN             |                         |           |       | 80.751                | 86.696  | 90.810  | 93.572  | 99.659  | 123%                    |
| Bagian dari Total Kapasitas ASEAN |                         |           |       | 9,59%                 | 9,56%   | 9,96%   | 10,25%  | 9,64%   |                         |
| Total Kapasitas Dunia             |                         |           |       | 540.816               | 587.484 | 624.480 | 651.201 | 684.429 | 127%                    |
| Bagian dari Total Kapasitas Dunia |                         |           |       | 1,43%                 | 1,41%   | 1,45%   | 1,47%   | 1,40%   |                         |

Sumber: International Association of Ports and Harbors (2015), data diolah

Berdasarkan Tabel 1.2 diketahui bahwa Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak mengalami peningkatan kapasitas dari tahun 2010-2014 (masing-masing 138% dan 103%). Di level ASEAN, rata-rata persentase kapasitas gabungan dari kedua pelabuhan tersebut terhadap kapasitas total pelabuhan ASEAN mencapai 10%, sementara terhadap kapasitas total pelabuhan dunia sekitar 1,4%.

Kualitas infrastruktur pelabuhan merupakan salah satu faktor yang berkontribusi bagi kinerja pelabuhan. Kualitas mengacu pada standar aset, layanan, proses, perencanaan, staf, pengiriman, dokumentasi, keselamatan, keamanan, manajemen dan kontrol dalam hubungan ke jaringan pelabuhan. Ini mempengaruhi produktivitas, efektivitas dan keandalan operasi pelabuhan (Lam dan Song, 2013). Kualitas telah menjadi perhatian utama bagi para pengirim (*shippers*), dan nilai utama yang saat ini dicari oleh banyak *shippers* telah bergeser dari harga ke kinerja layanan kualitas (Lagoudis *et al.*, 2006). Dari sudut pandang manajemen kualitas total, operasi dan layanan kualitas yang tinggi akan menghasilkan biaya yang lebih rendah bagi pengguna (Braglia dan Petroni, 2000).

Menurut Talley (2007), kinerja pelabuhan dapat diukur dengan menilai efisiensi dan efektivitas teknis, antara lain aktivitas (*throughput*) kargo tahunan, pergerakan kargo maksimum, efisiensi dan produktivitas. Bichou (2007)

melaporkan bahwa beberapa penulis telah menggunakan produktivitas, aktivitas fisik dan efisiensi relatif untuk mengukur kinerja pelabuhan. Sementara itu, banyak penulis lain yang telah menggunakan *throughput* kargo untuk menganalisis model kinerja pelabuhan (Park dan De, 2004).

Selain bergantung pada kualitas dan faktor-faktor terukur lainnya, beberapa sumber daya yang tidak berwujud (*intangible*) juga menjadi penting bagi daya saing dan kinerja pelabuhan. Secara khusus, sumber daya seperti konektivitas pengiriman dan efisiensi operasi dapat meningkatkan keunggulan kompetitif dan kinerja pelabuhan (Cho dan Kim, 2015). Lam dan Song (2013) menganalisis struktur hirarki dari evaluasi kinerja jaringan pelabuhan dengan menggunakan tiga lapisan (*layers*) yang terdiri atas indikator-indikator kinerja: kualitas, ketepatan waktu, biaya, fungsional, informasi dan komunikasi, hubungan, perusahaan pelayaran, pelabuhan lainnya, kepabeanan, koridor transportasi darat, penerus angkutan/penyedia jasa logistik, pelabuhan pedalaman, pengirim/penerima barang, dan kota di mana pelabuhan berada.

Sebagai simpul dalam sistem rantai pasok, kinerja pelabuhan dinilai memiliki dampak langsung terhadap keunggulan kompetitif dari para penggunanya dan mempengaruhi pengembangan ekonomi dari kedua negara asal dan tujuan (Lam dan Yap, 2011). Terkait dengan peranan pelabuhan, Anguibi (2015) menyatakan bahwa pelabuhan memainkan peran penting dalam mempromosikan perekonomian nasional sehubungan dengan fungsinya dalam menghubungkan transportasi laut dan darat untuk pengiriman komoditas dalam jumlah besar dengan biaya yang lebih rendah di seluruh dunia.

Dengan mempertimbangkan bahwa sekitar 80% dari perdagangan internasional berlangsung melalui pelabuhan, partisipasi suatu negara dalam rantai pasok internasional karena tidak hanya tergantung pada kinerja pelabuhan seperti efisiensi prosedur yang terkait dalam pemindahan barang dari dan ke pelabuhan tetapi juga pada seberapa baik pelabuhan terhubung ke negara lain (UNESCAP, 2016). Dalam konteks ini, kinerja pelabuhan akan terkait dengan konektivitas

rantai pasok internasional. Meningkatkan konektivitas menjadi prasyarat untuk memperluas investasi dalam kegiatan rantai pasok internasional seperti fasilitasi perdagangan, perbaikan infrastruktur serta prasarana layanan transportasi terkait (termasuk pelabuhan) dan logistik (Hoekman, 2013).

Adanya hubungan antara konektivitas rantai pasok dan kinerja pelabuhan seperti yang dikemukakan oleh Cho dan Kim (2015), UNESCAP (2016) dan Hoekman (2013) menjadi dasar awal penelitian ini. Oliveira dan Cariou (2011) menyatakan bahwa pelabuhan memainkan peran kunci dalam efisiensi dan efektivitas transportasi serta daya saing yang dan konektivitas suatu negara. Namun, menurut mereka meskipun banyak komoditas ditransitkan melalui pelabuhan, sebagian besar penelitian tentang efisiensi pelabuhan lebih berfokus pada penilaian efisiensi terminal peti kemas. Untuk menganalisis kesenjangan (*gap*) tersebut, mereka menilai efisiensi pelabuhan batubara dan bijih besi 122 pada tahun 2005 dengan menggunakan *Data Envelopment Analysis* (DEA). Hasil studi yang dilakukan di tingkat negara tersebut menunjukkan bahwa sumber utama inefisiensi pada terminal curah berhubungan dengan skala pelabuhan. Studi tersebut juga menunjukkan bahwa efisiensi pelabuhan nasional dapat dicapai dengan jumlah pelabuhan besar yang terbatas atau dengan menggabungkan pelabuhan yang lebih kecil dengan karakteristik komplementer.

Menurut Dutra *et al.* (2015), peran kunci pelabuhan dalam efisiensi dan efektivitas transportasi serta daya saing yang dan konektivitas suatu negara diperluas menjadi penting bagi pengembangan ekonomi negara karena pelabuhan memberikan kontribusi yang signifikan bagi pembangunan infrastruktur publik dan promosi kegiatan industri. Mereka menganalisis peluang penelitian pada area evaluasi kinerja pelabuhan melalui penyelidikan portofolio hasil penelitian terdahulu dengan relevansi ilmiah. Studi ini menyimpulkan bahwa kebanyakan penelitian tentang evaluasi kinerja bertujuan untuk mengukur efisiensi operasional pelabuhan. Di sisi lain, kriteria evaluasi yang digunakan di dalam kebanyakan penelitian tidak menganalisis dan mengevaluasi kinerja semua agen yang berperan di lingkungan pelabuhan. Selain itu, alat evaluasi yang digunakan tidak

menunjukkan bukti di mana dan bagaimana melakukan intervensi untuk memperbaiki kinerja pelabuhan yang diukur. Dengan demikian, tantangan muncul bagi para periset dan juga manajer pelabuhan.

Yang dan Xing-ru (2009) menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi suatu negara yang diukur dengan Produk Domestik Bruto (PDB) sangat dipengaruhi oleh pengembangan jaringan logistik dan rantai pasok baik secara langsung maupun tidak langsung. Mengintegrasikan aktivitas logistik secara organik akan dapat melayani pembangunan ekonomi daerah dan memperbaiki efisiensi kegiatan logistik regional. Pembiayaan pergudangan di dalam jaringan logistik akan meningkatkan daya promosi untuk pengembangan ekonomi regional/nasional. Dari perspektif teori permainan (*game theory*), Yang dan Xing-ru (2009) mengeksplorasi dasar teoritis pembiayaan pergudangan dalam sistem rantai pasok pelabuhan-pelabuhan di daerah pedalaman. Mereka membangun model ekonomi umum untuk meningkatkan keuntungan dari pembiayaan pergudangan. Studi mereka merekomendasikan agar dalam menghadapi situasi yang serius seperti jumlah besar persediaan dan kekurangan modal, perlu digunakan *backlog* persediaan logistik pergudangan untuk memulai pembiayaan bisnis bank umum. Hal ini dapat membantu menghilangkan keadaan sulit seperti kekurangan dana dalam entitas ekonomi.

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis hubungan antara kinerja pelabuhan nasional dan pertumbuhan ekonomi nasional dengan konektivitas rantai pasok nasional berperan sebagai variabel mediasi. Analisis regresi linier digunakan untuk menganalisis pengaruh dari hubungan-hubungan tersebut. Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak dijadikan sebagai studi kasus penelitian dengan asumsi bahwa kedua pelabuhan tersebut merupakan pelabuhan dengan kapasitas terbesar di Indonesia yang termasuk 50 besar pelabuhan dunia dan 10 besar pelabuhan ASEAN sehingga dianggap dapat mewakili pelabuhan lain di Indonesia. Penelitian ini dimaksudkan untuk menguji apakah kinerja pelabuhan utama mempunyai hubungan dengan pertumbuhan ekonomi nasional dengan dimediasi oleh konektivitas rantai pasok.

## 1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, ditemukan bahwa terdapat hubungan antara kinerja pelabuhan dan pertumbuhan ekonomi nasional secara langsung. Namun peneliti menduga terdapat hubungan tidak langsung di antara keduanya, di mana terdapat konektivitas rantai pasok nasional yang berperan sebagai variabel perantara (mediator). Permasalahan penelitian yang dilakukan adalah menentukan bagaimana hubungan antara kinerja pelabuhan dan pertumbuhan ekonomi nasional dengan dan tanpa dimediasi oleh konektivitas rantai pasok nasional?

## 1.3 Tujuan Penelitian

- a. Menganalisis pengaruh kinerja pelabuhan terhadap pertumbuhan ekonomi nasional.
- b. Menganalisis pengaruh kinerja pelabuhan terhadap konektivitas rantai pasok nasional.
- c. Menganalisis pengaruh kinerja pelabuhan terhadap pertumbuhan ekonomi nasional dengan dimediasi oleh konektivitas rantai pasok nasional.

## 1.4 Lingkup Permasalahan

- a. Objek penelitian adalah dua pelabuhan utama di Indonesia yang termasuk ke dalam 50 pelabuhan top dunia dan 10 pelabuhan top ASEAN, yaitu Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak.
- b. Analisis dilakukan untuk periode tahun 2011 sampai 2015.

## 1.5 Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pemahaman dalam penelitian ini, maka sistematika laporan diuraikan sebagai berikut:

### BAB I PENDAHULUAN

Berisi latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan penelitian, lingkup permasalahan, dan sistematika penulisan

### BAB II LANDASAN TEORI

Berisi teori (literatur) dan penelitian terdahulu yang mendukung dan relevan dengan permasalahan penelitian, terutama terkait hubungan

antara kinerja pelabuhan, konektivitas rantai pasok nasional dan pertumbuhan ekonomi nasional

### BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Menguraikan secara sistematis langkah-langkah atau tahapan penelitian yang dilakukan dalam menyelesaikan permasalahan. Metodologi penelitian dimulai dari studi pendahuluan, pengumpulan data, pengolahan data, analisis, dan penutup

### BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Menguraikan analisis yang dilakukan, yaitu pengujian hipotesis untuk menganalisis hubungan antara kinerja pelabuhan, konektivitas rantai pasok nasional dan pertumbuhan ekonomi nasional dengan studi kasus pelabuhan utama di Indonesia. Hasil penelitian kemudian divalidasi untuk mengetahui keabsahan hasil tersebut

### BAB V PENUTUP

Berisikan kesimpulan atas hasil penelitian dan saran-saran yang direkomendasikan oleh peneliti untuk penelitian selanjutnya

