

# Strategi Mengurangi Masalah Keterlambatan Waktu Tiba dan Berangkat KM Umsini dan KM Dobonsolo di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar

*by Arif Fuddin Usman*

---

**Submission date:** 25-Sep-2024 09:11PM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2465149300

**File name:** Jurnal\_Trans\_Laut\_Arif\_Fuddin\_Usman\_1\_TURNITIN.docx (87.96K)

**Word count:** 3725

**Character count:** 22820

# **Strategi Mengurangi Masalah Keterlambatan Waktu Tiba dan Berangkat KM Umsini dan KM Dobonsolo di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar**

16

**Arif Fuiddin Usman**

*Transportasi Laut, Politeknik Maritim AMI Makassar*

16

**St. Retno Ayuningtias**

*Transportasi Laut, Politeknik Maritim AMI Makassar*

**Andi Rustan**

*Bisnis dan Logistik Maritim, Politeknik Maritim AMI Makassar*

16

**Febrian James**

*Transportasi Laut, Politeknik Maritim AMI Makassar*

**Mutmainna Rachman**

*Manajemen Logistik, Politeknik Maritim AMI Makassar*

Alamat: *Sea Transportation Department of Maritime AMI Politechnic,*  
Jl. Nuri Baru No 1, Makassar, 90121, Indonesia.  
Email : *arifusman575@gmail.com*

*The purpose of this research is to determine strategies for addressing the delays in the arrival and departure times of KM Umsini and KM Dobonsolo owned by PT. Pelni (Persero) at the Port of Makassar based on SWOT analysis recommendations. The data processed includes qualitative data on estimated arrival times compared to the actual arrival times of the vessels, as well as estimated departure times compared to the actual departure times. The results show that the average delay in the arrival of KM Dobonsolo is 1 hour and 18 minutes, while the average delay in departure is 2 hours and 5 minutes. The average delay in the arrival of KM Umsini is 3 hours and 8 minutes, and the average delay in departure is 3 hours and 12 minutes. The strategies implemented to improve the factors affecting the punctuality of the vessels' arrival and departure times include the Embarkation/Debarcation Service Process, the Loading/Unloading Process, the Freshwater Bunkering Process, the Fuel Bunkering Process, and the delays in the IT system facilitated by Inapornet in handling Clearance Documents.*

**Keywords:** *Punctuality Arrival, Departure, SWOT, Port*

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui strategi atas keterlambatan waktu kedatangan dan keberangkatan KM Umsini dan KM Dobonsolo milik PT. Pelni (Persero) di Pelabuhan Makassar berdasarkan rekomendasi analisis SWOT. Data yang diolah adalah data kualitatif estimasi waktu kedatangan dengan waktu riil kapal tiba, kemudian estimasi waktu keberangkatan dengan waktu riil kapal berangkat. Hasil penelitian, rata-rata keterlambatan waktu kedatangan KM. Dobonsolo adalah 1 jam 18 menit dan rata-rata keterlambatan waktu keberangkatan adalah 2 jam 5 menit. Rata-rata keterlambatan waktu kedatangan KM. Umsini adalah 3 jam 8 menit dan rata-rata keterlambatan dari

waktu keberangkatan adalah 3 jam 12 menit. Strategi yang dilakukan memperbaiki faktor-faktor yang berpengaruh terhadap ketepatan waktu tiba dan keberangkatan kapal adalah Proses Pelayanan Embarkasi / Debarkasi, Proses Bongkar/Muat Muatan, Proses Bunker Air Tawar, Proses Bunker BBM, dan tersendatnya sistem IT yang disematkan di Inapornet dalam pengurusan *Clearance Document*.

**Kata kunci:** Ketepatan Waktu Tiba, Keberangkatan, SWOT, Pelabuhan.

## LATAR BELAKANG

Indonesia bagian timur merupakan wilayah dari Negara Kesatuan Republik Indonesia yang memiliki banyak pulau. Wilayah ini sangat potensial dalam melakukan perjalanan menggunakan kapal laut. Pilihan menggunakan kapal laut sebagai transportasi yang lebih ekonomis bagi masyarakat menjangkau dari pulau ke pulau lain melalui jalur laut. Untuk itu, pelabuhan mempunyai peran dan fungsi yang penting dalam menunjang aktivitas transportasi laut tersebut (Adris.A.Putra & Djalante, 2011).

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) atau biasa disingkat PT. Pelni (Persero), adalah sebuah badan usaha milik negara Indonesia yang bergerak di bidang pelayaran angkutan penumpang dan barang. Hingga Desember 2022, perusahaan ini mengoperasikan 26 unit kapal penumpang, 53 unit kapal perintis, 8 unit kapal Tol Laut, 4 unit kapal kargo, 1 unit kapal ternak, dan 20 unit kapal rede. Dalam melayani kebutuhan masyarakat akan transportasi laut untuk bagian timur Indonesia, PT. Pelni mengoperasikan kapal sekitar 25 unit kapal dengan berbagai tipe untuk rute ke arah berbagai pulau. Kapal tersebut terhubung dengan memulai perjalanan dari Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta hingga pulau-pulau kecil di Indonesia bagian timur sesuai dengan trayek (Sukwadi, 2014).

PT. Pelni Cabang Makassar sendiri merupakan Cabang A yang mempunyai tingkat arus kapal singgah yang padat sekitar 70 call kapal setiap bulan nya, terdiri dari 14 kapal penumpang, 3 kapal perintis, dan 2 kapal tol laut, serta 9 kapal untuk pelayanan kapal docking, sedangkan Pelabuhan Makassar, juga dikenal sebagai Pelabuhan Soekarno-Hatta, adalah pelabuhan laut di Makassar, Indonesia. Pelabuhan ini memiliki memiliki lalu lintas penumpang tertinggi dan lalu lintas kargo terbesar di Sulawesi.

Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar dikategorikan sebagai pelabuhan kelas utama oleh Pemerintah Indonesia, bersama dengan Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta, Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, dan Pelabuhan Belawan di Medan. Pelabuhan

Makassar diperluas dengan pembangunan Makassar New Port, dengan rancangan kapasitas tambahan sebesar 1,5 juta twenty-foot equivalent unit (TEU) pada tahap pertama. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menyatakan keinginannya untuk menetapkan pelabuhan ini sebagai penghubung untuk seluruh kawasan Indonesia Timur, sebagaimana program poros maritim pemerintahan Joko Widodo. Dengan pertumbuhan arus kapal yang cukup tinggi tersebut, ketetapan waktu tiba dan berangkat kapal PT. Pelni selama sandar di Pelabuhan Soekarno-Hatta apakah sudah sesuai atau masih sering terjadi keterlambatan, atas pertimbangan tersebut penelitian ini dilakukan (Setiawan et al., 2019).

## KAJIAN TEORITIS

Transportasi merupakan salah satu mata rantai yang sangat vital dalam suatu kegiatan perekonomian pada suatu negara. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang maka tidak dapat diharapkan tercapainya perkembangan ekonomi negara tersebut. Tak terkecuali dalam transportasi laut yang menghubungkan satu pelabuhan dengan pelabuhan lainnya di wilayah Indonesia.

Pelabuhan menjadi salah satu pusat kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi (Del Cid et al., 2009).

Upaya dalam meningkatkan kualitas pelayanan terhadap pelanggan merupakan hal wajib bagi perusahaan agar pelanggan (customer) merasa puas dan tetap menggunakan jasa perusahaan tersebut. Pada penelitian ini yang fokus dalam layanan kapal-kapal PT Pelni (Persero), salah satunya menyorot ketetapan waktu tiba dan berangkat kapal, agar kapal tiba dan berangkat sesuai jadwalnya, agar penumpang terlayani dengan baik (Bambang Suryantoro & Yan Kusdyana, 2020).

## METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini merupakan penelitian lapangan secara studi kasus yang menggunakan desain pendekatan deskriptif kualitatif. Penelitian ini mengkaji kegiatan proses pelayanan kapal PT. Pelni (Persero) dengan studi kasus KM Dobonsolo dan KM

Umsini di Pelabuhan Soekarno – Hatta Makassar mulai dari proses sandar kapal di dermaga sampai kapal bertolak ke pelabuhan selanjutnya.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Pelni (Persero) Cabang Makassar beralamat di Jl. Sawerigading No. 14 Kecamatan Ujung Pandang, Kota Makassar, Sulawesi Selatan. Populasi penelitian ini adalah seluruh petugas operasional di PT. Pelayaran Nasional Indonesia Cabang Makassar. Sampel penelitian adalah pembuat emploi dan operator operasional kapal di PT. Pelni Cabang Makassar yang mengurus kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal.

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah metode observasi lapangan, dokumentasi, dan interview. Teknik analisis data yang dilakukan dengan perhitungan nilai keterlambatan waktu tiba dan waktu berangkat kapal. Kemudian untuk strategi mengatasi nilai keterlambatan digunakan metode SWOT.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Efektivitas Waktu Tiba dan Berangkat

Efektivitas waktu tiba dan berangkat kapal PT. Pelni (Persero) selama di pelabuhan Soekarno–Hatta dapat dilihat dengan membandingkan Jadwal KM. Dobonsolo dan KM. Umsini bulan Juli, Agustus, September, Oktober, dan November 2022 dengan realita yang terjadi di lapangan. Rangkuman *Estimated Time Arrival* (ETA) atau Estimasi waktu tiba, *Estimated Time Departure* (ETD) atau estimasi waktu berangkat, dan *Real Time Arrival* (TA), dan *Time Departure* (TD) dari KM. Dobonsolo tersaji dalam tabel 1.1 berikut ini.

Tabel 1.1 Rangkuman *Estimasi dan Real Time* KM. Dobonsolo

NO	BULAN	ETA		ETD		TA		TD		SELISIH WAKTU	
		TANGGAL	JAM	TANGGAL	JAM	TANGGAL	JAM	TANGGAL	JAM	TA	TD
1		05/07/2022	00,01	05/07/2022	03,00	05/07/2022	02,15	05/07/2022	06,15	-2,14	-3,15
2	JULI	15/07/2022	07,00	15/07/2022	09,00	15/07/2022	06,15	15/07/2022	09,20	0,85	-0,20
3		21/07/2022	07,00	21/07/2022	11,00	21/07/2022	11,00	21/07/2022	14,15	-4,00	-3,15
4		31/07/2022	17,00	31/07/2022	19,00	31/07/2022	16,45	31/07/2022	19,10	0,55	-0,10
5		06/08/2022	07,00	06/08/2022	11,00	06/08/2022	08,35	06/08/2022	14,39	-1,35	-3,39
6	AGUST	17/08/2022	03,00	17/08/2022	06,00	17/08/2022	03,00	17/08/2022	06,20	0,00	-0,20
7		23/08/2022	00,01	23/08/2022	03,00	23/08/2022	03,20	23/08/2022	05,30	-3,19	-2,30
8		02/09/2022	16,00	02/09/2022	18,00	02/09/2022	15,20	02/09/2022	18,35	0,80	-0,35
9	SEPT	08/09/2022	06,00	08/09/2022	09,00	08/09/2022	11,10	08/09/2022	13,20	-5,10	-4,20
10		18/09/2022	23,00	19/09/2022	01,00	19/09/2022	02,00	19/09/2022	04,30	21,00	-3,30
11		24/09/2022	13,00	24/09/2022	17,00	24/09/2022	14,25	24/09/2022	17,20	-1,25	-0,20
12		05/10/2022	04,00	05/10/2022	06,00	05/10/2022	07,55	05/10/2022	10,00	-3,55	-4,00
13	OKT	11/10/2022	00,01	11/10/2022	03,00	11/10/2022	03,50	11/10/2022	06,30	-3,49	-3,30
14		21/10/2022	10,00	21/10/2022	13,00	21/10/2022	16,00	21/10/2022	18,30	-6,00	-5,30
15		27/10/2022	04,00	27/10/2022	07,00	27/10/2022	07,25	27/10/2022	10,25	-3,25	-3,25
16		06/11/2022	21,00	06/11/2022	23,00	06/11/2022	23,00	07/11/2022	01,30	-2,00	-1,30

NO	BULAN	ETA	ETA	ETD	ETD	TA	TA	TD	TD	SELISIH WAKTU	SELISIH WAKTU
17	NOV	12/11/2022	15,00	12/11/2022	19,00	12/11/2022	15,25	12/11/2022	19,05	-0,25	-0,05
18		23/11/2022	10,00	23/11/2022	13,00	23/11/2022	11,20	23/11/2022	13,30	-1,20	-0,30
19		29/11/2022	06,00	29/11/2022	10,00	29/11/2022	07,35	29/11/2022	11,00	-1,35	-1,00
TOTAL WAKTU KETERLAMBATAN (TA-ETA) DAN (TD-ETD)										-14,92	-39,04
RATA-RATA WAKTU KETERLAMBATAN										-0,78	-2,05

Dari Tabel 1.1 rata-rata keterlambatan dari waktu kedatangan KM. Dobonsolo adalah 78 menit atau 1 jam 18 menit. Sedangkan rata-rata keterlambatan dari waktu keberangkatan KM. Dobonsolo adalah 2 jam 5 menit. Berikutnya rangkuman *Estimated Time Arrival* (ETA) atau Estimasi waktu tiba, *Estimated Time Departure* (ETD) atau estimasi waktu berangkat, dan *Real Time Arrival* (TA), dan *Time Departure* (TD) dari KM. Umsini tersaji dalam tabel 1.2 berikut ini.

Tabel 1.2 Rangkuman Estimasi dan *Real Time* KM. Umsini

NO	BULAN	ETA		ETD		TA		TD		SELISIH WAKTU	
		TANGGAL	JAM	TANGGAL	JAM	TANGGAL	JAM	TANGGAL	JAM	TA	TD
1	JULI	05/07/2022	10,00	05/07/2022	14,00	05/07/2022	10,45	05/07/2022	16,40	-0,45	-2,40
2		09/07/2022	11,00	09/07/2022	16,00	09/07/2022	13,00	09/07/2022	18,25	-2,00	-2,25
3		19/07/2022	10,00	19/07/2022	14,00	19/07/2022	13,40	19/07/2022	18,50	-3,40	-4,50
4	AGUST	23/07/2022	17,00	23/07/2022	20,00	23/07/2022	21,00	24/07/2022	00,20	-4,00	-4,20
5		02/08/2022	18,00	02/08/2022	23,00	02/08/2022	19,35	03/08/2022	00,40	-1,35	-1,40
6		06/08/2022	18,00	06/08/2022	23,00	06/08/2022	22,55	07/08/2022	05,45	-4,55	-5,45
7		16/08/2022	10,00	16/08/2022	14,00	16/08/2022	15,55	16/08/2022	21,30	-5,55	-7,30
8		20/08/2022	17,00	20/08/2022	21,00	20/08/2022	19,10	20/08/2022	23,55	-2,10	-2,55
9	SEPT	30/08/2022	21,00	30/08/2022	23,59	30/08/2022	20,30	30/08/2022	23,59	0,70	0,00
10		03/09/2022	21,00	03/09/2022	23,59	03/09/2022	19,45	03/09/2022	23,59	1,55	0,00
11		13/09/2022	16,00	13/09/2022	20,00	13/09/2022	18,00	13/09/2022	13,15	-2,00	6,85
12		17/09/2022	17,00	17/09/2022	21,00	17/09/2022	23,00	18/09/2022	02,00	-6,00	-5,00
13	OKT	27/09/2022	10,00	27/09/2022	14,00	27/09/2022	14,10	27/09/2022	18,00	-4,10	-4,00
14		01/10/2022	11,00	01/10/2022	16,00	01/10/2022	15,10	01/10/2022	18,45	-4,10	-2,45
15		11/10/2022	10,00	11/10/2022	14,00	11/10/2022	11,00	11/10/2022	16,00	-1,00	-2,00
16		15/10/2022	11,00	15/10/2022	16,00	15/10/2022	12,50	15/10/2022	17,00	-1,50	-1,00
17		25/10/2022	10,00	25/10/2022	14,00	25/10/2022	10,00	25/10/2022	15,10	0,00	-1,10
18		29/10/2022	11,00	29/10/2022	16,00	29/10/2022	12,30	29/10/2022	16,30	-1,30	-0,30
19	NOV	08/11/2022	10,00	08/11/2022	14,00	08/11/2022	13,20	08/11/2022	18,30	-3,20	-4,30
20		12/11/2022	11,00	12/11/2022	16,00	12/11/2022	21,00	13/11/2022	01,00	-10,00	-9,00
21		22/11/2022	10,00	22/11/2022	14,00	22/11/2022	10,30	22/11/2022	17,40	-0,30	-3,40
22		26/11/2022	11,00	26/11/2022	16,00	26/11/2022	15,45	26/11/2022	20,12	-4,45	-4,12
TOTAL WAKTU KETERLAMBATAN (TA-ETA) DAN (TD-ETD)										-59,10	-59,87
RATA-RATA WAKTU KETERLAMBATAN										-2,68	-2,72

Dari Tabel 1.2 rata-rata keterlambatan dari waktu kedatangan KM. Umsini adalah 3 jam 8 menit. Sedangkan rata-rata keterlambatan dari waktu keberangkatan KM. Umsini adalah 3 jam 12 menit. Dengan itu diperlukannya beberapa perbaikan dengan menggunakan strategi metode SWOT sebagai berikut.

9

## B. Strategi Metode SWOT

Matriks SWOT merupakan kombinasi antara faktor internal yaitu kekuatan dan kelemahan dengan faktor eksternal yaitu peluang dan ancaman sehingga akan membentuk empat alternatif strategi dari kombinasi keduanya yakni strategi S-O (*Strenght*

Opportunities), ST (Strength Threats), WO (Weakness Opportunities) dan WT (Weakness Threats) (Rangkuti 2001). Dapat dilihat matrik SWOT pada tabel 1.3 berikut ini.

**Tabel 1.3 Matriks SWOT**

	<b>Strength (S)</b>	<b>Weakness (W)</b>
<b>Internal Strategy Factor Analysis Summary (IFAS)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jadwal keberangkatan dan kedatangan sudah dirilis 2 minggu sebelumnya;</li> <li>2. Pembelian tiket secara daring dan aplikasi yang memudahkan diakses semua pihak;</li> <li>3. Jangkauan informasi jadwal keberangkatan dan kedatangan seluruh dunia;</li> <li>4. Pelayanan ticketing di Pelabuhan terkoneksi dengan inaportnet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Akurasi kapal tiba dan berangkat tidak tepat seperti yang di jadwal;</li> <li>2. Penumpang masih ada yang gagap teknologi (gaptek) dengan aplikasi PT Pelni;</li> <li>3. Akses inaportnet, sering kali mengalami system error dan kembali manual;</li> <li>4. Masih ada barang yang telat loading saat kapal akan berangkat.</li> </ol>
<b>Eksternal Strategy Factor Analysis Summary (EFAS)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan sosialisasi mengenai aplikasi Pelni mobile ke masyarakat;</li> <li>2. SDM PT Pelni bidang administrasi data terlatih dan terampil dalam Inaportnet;</li> <li>3. Maintenance atau pemeliharaan kapal PT. Pelni (Persero) yang tepat waktu atau rutin;</li> <li>4. Edukasi ke shipper terkait deadline pemasukan barang ke atas kapal.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Usia kapal 30-an tahun ke atas, membuat kapal kerap mengalami gangguan selama pelayaran;</li> <li>2. Kelebihan berat muatan atau over bagasi dari penumpang;</li> <li>3. Buruh angkut barang yang bertindak kasar ke penumpang, berpotensi konflik;</li> <li>4. Proses embarkasi dan debarkasi di pelabuhan kurang mamadai.</li> </ol>
	<b>Opportunities (O)</b>	<b>Threats (T)</b>

### C. Matrik IFAS dan EFAS

Penentuan nilai faktor dalam pembuatan matriks SWOT terdiri dari, *Internal Factor Analysis Summary (IFAS)* dan *Eksternal Factor Analysis Summary (EFAS)* sebagai berikut:

#### 1) Matriks *Internal Factor Analysis Summary (IFAS)*

Ahmad (2020) mengatakan untuk mengetahui secara pasti posisi perusahaan maka pertama kali harus melakukan perhitungan bobot (a) dan rating (b) poin faktor serta jumlah total perkalian bobot dan ranting ( $c = a \times b$ ) pada setiap faktor S-W. Cara pemberian nilai yaitu pemberian rating untuk kekuatan dan peluang mendapatkan peringkat 3 (kuat) atau 4 (sangat kuat). Sedangkan untuk kelemahan dan ancaman mendapatkan peringkat 1 (Sangat lemah) atau 2 (lemah). Berilah setiap faktor tersebut bobot yang berkisaran dari 0,00 (tidak penting) sampai 1,0 (semua penting). Jumlah seluruh bobot harus sama dengan 1,0.

Berdasarkan tabel 1.4 diperoleh total nilai skor berbobot sebesar 3,1. Sebelumnya menurut Rangkuti (2001) jika skor yang didapatkan 1,00 sampai 1,99 maka menunjukkan posisi internal lemah. Skor 2,00 sampai 2,99 menunjukkan rata-rata. Skor 3,00 sampai 4,00 menunjukkan posisi internal kuat. Dari total skor 3,1 tersebut maka, dapat disimpulkan bahwa PT. Pelni (Persero) saat ini berada pada posisi kuat karena kondisi internal perusahaan berada diatas nilai rata-ratanya. Hasil diatas menunjukkan bahwa faktor internal PT. Pelni (Persero) relatif kuat dalam memanfaatkan berbagai macam kekuatan yang dimiliki. Faktor-faktor kekuatan yang dominan bagi perusahaan masing-masing memiliki nilai skor sebesar 0,48. Faktor kekuatan tersebut seperti proses embarkasi dan debarkasi di pelabuhan kurang mamadai serta Jangkauan informasi jadwal keberangkatan dan kedatangan seluruh dunia. Kelemahan utama yang dimiliki PT. Pelni (Persero) dengan nilai skor sebesar 0,42 yaitu Akses inaportnet, sering kali mengalami system error dan kembali manual.

**Tabel 1.4. Matriks Faktor Strategi Internal**

Faktor-Faktor Strategi Internal	Bobot (a)	Rating (b)	Skor (axb)
<b>Kekuatan (Strength)</b>			
Jadwal keberangkatan dan kedatangan sudah dirilis 2 minggu sebelumnya	0.15	4	0.6
Pembelian tiket secara daring dan aplikasi yang memudahkan diakses semua pihak;	0.12	4	0.48
Jangkauan informasi jadwal keberangkatan dan kedatangan seluruh dunia;	0.12	4	0.48
Pelayanan ticketing di Pelabuhan terkoneksi dengan inaportnet.	0.11	4	0.44
Total Kekuatan	0.5		2.0
<b>Kelemahan (W)</b>			
Akurasi kapal tiba dan berangkat tidak tepat seperti jadwal;	0.11	2	0.22
Penumpang masih ada yang gagap teknologi (gaptek) dengan aplikasi PT Pelni;	0.13	2	0.26
Akses inaportnet, sering kali mengalami system error dan kembali manual;	0.14	3	0.42
Masih ada barang yang telat loading saat kapal akan berangkat.	0.12	2	0.24
Total Kelemahan	0.5		1.1
Total	1		3.1

2) Matriks Eksternal Startegy Factor Analysis Summary (EFES)

Sama seperti matriks IFES untuk mengetahui secara pasti posisi perusahaan maka pertama kali harus melakukan perhitungan bobot (a) dan rating (b) poin faktor serta jumlah total perkalian bobot dan ranting (c= axb) pada setiap faktor



O-T. Cara pemberian nilai yaitu pemberian rating untuk kekuatan dan peluang mendapatkan peringkat 3 (kuat) atau 4 (sangat kuat). Sedangkan untuk kelemahan dan ancaman mendapatkan peringkat 1 (Sangat lemah) atau 2 (lemah). Berilah setiap faktor tersebut bobot yang berkisaran dari 0,00 (tidak penting) sampai 1,0 (semua penting). Jumlah seluruh bobot harus sama dengan 1,0 (Ahmad, 2020). Sehingga antara lain terdapat pada tabel 1.5.

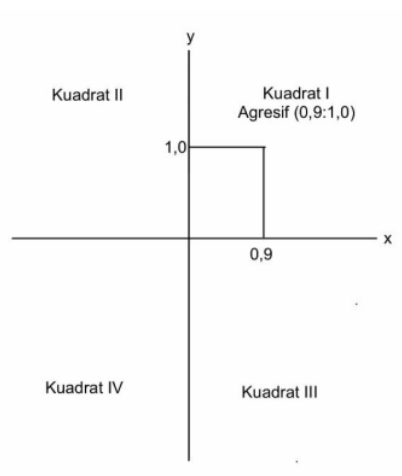
Pada tabel 1.5 jika skor yang didapatkan 1,00 sampai 1,99 maka menunjukkan posisi eksternal lemah. Skor 2,00 sampai 2,99 menunjukkan rata-rata. Skor 3,00 sampai 4,00 menunjukkan posisi internal kuat [10]. Hasil total skor berbobot adalah sebesar 3,0 maka dapat dikatakan bahwa strategi pengembangan usaha PT. Pelni (Persero) sudah mampu mengelola peluang dengan baik. Meskipun begitu PT. Pelni (Persero) masih harus mengantisipasi berbagai macam ancaman dari lingkungan luar perusahaan. Berdasarkan nilai skor diatas sebesar 0,52 maka, SDM PT Pelni bidang administrasi data terlatih dan terampil dalam Inaportnet, *maintenance* atau pemeliharaan kapal PT. Pelni (Persero) yang tepat waktu atau rutin serta Ancaman terbesar yang harus diantisipasi oleh PT. Pelni (Persero) dengan nilai skor 0,26 yaitu usia kapal 30-an tahun ke atas, membuat kapal kerap mengalami gangguan selama pelayaran.

**Tabel 1.5. Matriks Faktor Strategi Eksternal**

Faktor-Faktor Strategi Eksternal	Bobot (a)	Rating (b)	Skor (axb)
<b>Peluang</b>			
Melakukan sosialisasi mengenai aplikasi Pelni mobile ke masyarakat;	0.12	4	0.48
SDM PT Pelni bidang administrasi data terlatih dan terampil dalam Inaportnet;	0.13	4	0.52
Pemeliharaan kapal yang tepat waktu atau rutin;	0.13	4	0.52
Edukasi ke shipper terkait deadline pemasukan barang ke atas kapal.	0.12	4	0.48
Total Peluang	0.5		2.0
<b>Ancaman</b>			
Usia kapal 30-an tahun ke atas, membuat kapal kerap mengalami gangguan selama pelayaran;	0.13	2	0.26
Kelebihan berat muatan atau over bagasi dari penumpang;	0.11	2	0.22
Buruh angkut barang yang bertindak kasar ke penumpang, berpotensi konflik;	0.12	2	0.24
Proses embarkasi dan debarkasi di pelabuhan kurang mamadai.	0.14	2	0.28
Total Ancaman	0.5		1.0
Total	1		3.0

#### D. Analisis Strategi

Selanjutnya, dari hasil analisis Matriks IFAS dan EFAS maka akan ditentukan sumbu (X,Y). Cara menentukan sumbu (X,Y) yaitu mencari nilai Y dengan cara melakukan pengurangan antara jumlah total faktor S dengan total faktor W. Setelah itu cari nilai X dengan cara melakukan pengurangan antara jumlah total faktor O dengan total faktor T (Ahmad,2020). Nilai total dari faktor internal pada PT. Pelni (Persero) sebesar 3,61 didapat dari nilai kekuatan sebesar 2,80 dan nilai kelemahan sebesar 0,8 sedangkan untuk nilai total eksternal pada PT. Pelni (Persero) sebesar 3,20 didapat dari nilai peluang sebesar 2,27 dan nilai ancaman sebesar 0,93. Setelah dilakukan perhitungan maka diketahui hasil dari faktor internal dan faktor eksternal. Tahap menentukan titik koordinat untuk mengetahui posisi strategi pengembangan PT. Pelni (Persero) dilihat dari hasil faktor internal dan faktor eksternal.



**Gambar 1.1. Kuadran SWOT**

- 1) Sumbu horizontal (X) sebagai faktor (internal kekuatan dan kelemahan) didapatkan hasil koordinat  $X = 2,0 - 1,0 = 1,0$ .
- 2) Sumbu vertikal (Y) sebagai faktor (internal peluang dan ancaman) didapatkan hasil koordinat  $Y = 2,0 - 1,1 = 0,9$  Setelah hasil dari sumbu (X,Y) maka akan dibuat kuadran untuk menentukan posisi kuadran perusahaan. Ahmad (2020: 64-65) menjelaskan bahwa terdapat 4 sel kuadran SWOT yang dapat dijelaskan antara lain sebagai berikut:

- 3) <sup>1</sup> Kuadran I (positif, positif) . Posisi ini menandakan sebuah perusahaan yang kuat dan berpeluang. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah agresif, artinya organisasi dalam kondisi prima dan mantap sehingga sangat dimungkinkan untuk terus melakukan ekspansi. memperbesar pertumbuhan dan merai kemajuan secara maksimal.
- 4) Kuadran II (Positif, Negatif). Posisi ini menandakan sebuah organisasi yang kuat namun menghadapi tantangan yang besar. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah diversifikasi strategi, artinya organisasi dalam kondisi mantap namun menghadapi sejumlah tantangan berat sehingga diperkirakan roda organisasi akan mengalami kesulitan untuk terus berputar bila hanya bertumpu pada strategi sebelumnya. Oleh karenanya organisasi disarankan untuk segera memperbanyak ragam strategi taktiknya.
- 5) Kuadran III (Negatif, Positif). Posisi ini menandakan sebuah organisasi yang lemah namun sangat berpeluang. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah ubah strategi artinya organisasi disarankan untuk mengubah strategi sebelumnya. Sebab, strategi yang lama dikhawatirkan sulit untuk dapat menangkap peluang yang ada sekaligus memperbaiki kinerja organisasi.
- 6) Kuadran IV (Negatif, Negatif). Posisi ini menandakan sebuah organisasi yang lemah dan menghadapi tantangan besar. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah strategi bertahan. Artinya, kondisi internal organisasi disarankan untuk menggunakan strategi bertahan, mengendalikan kinerja internal agar tidak semakin terperosok. Strategi ini dipertahankan sambil terus berupaya membanahi diri.

<sup>4</sup> Hasil perhitungan dari koordinat diagram SWOT bernilai positif kedua sumbu tersebut dengan sumbu X didapat nilai dan nilai sumbu Y dengan nilai  $X = 0.9$  dan  $Y = 1,0$ . Hasil kedua nilai tersebut sama-sama positif hal ini menandakan posisi perusahaan PT. Peln (Persero) berada pada posisi kuadran I. Diagram SWOT pada usaha PT. Peln (Persero) dapat dilihat pada gambar 4.

Berdasarkan hasil analisis diagram SWOT dapat diperoleh sumbu X dan Y. Garis lurus pada diagram diatas menunjukkan titik koordinat pada posisi Kuadran I. Kuadran I ialah situasi yang menguntungkan dimana PT. Peln (Persero) memiliki kekuatan dan peluang yang dapat dimanfaatkan sehingga cocok menggunakan strategi SO atau Strength

Opportunities untuk mengembangkan usaha tersebut dan didukung oleh strategi pertumbuhan agresif atau Growth Oriented Strategy.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam ketetapan waktu tiba dan berangkat kapal sangatlah berpengaruh saat pelayanan kapal di pelabuhan baik dari pelayanan sebelum kapal sandar, saat kapal sandar dan saat kapal bertolak ke pelabuhan selanjutnya agar kapal tiba dan berangkat sesuai waktu atau estimasi yang telah di tentukan dan tidak mengalami keterlambatan. Ketepatan waktu tiba dan keberangkatan kapal PT. Pelni (Persero) di Pelabuhan Makassar khususnya KM. Dobonsolo dan KM. Umsini mengalami keterlambatan dengan rata rata waktu keterlambatan selama bulan Juli, Agustus, September, Oktober, dan November 2022 yaitu 6 menit. Dalam mempertahankan penerapan strategi dalam metode SWOT yaitu kekuatan (strengths), kelemahan (weaknesses), peluang (opportunities), dan ancaman (threats) PT. Pelni (Persero) memiliki kekuatan dan peluang yang dapat dimanfaatkan sehingga cocok menggunakan strategi SO atau Strength Opportunities untuk mengembangkan usaha tersebut dan didukung oleh strategi pertumbuhan agresif atau Growth Oriented Startegy.

## DAFTAR REFERENSI

- R. Sukwadi, "Penentuan Prioritas Perbaikan Kualitas Layanan TransJakarta dengan Menggunakan Metode IPA-PGCV," *J. Rekayasa Sist. Ind.*, vol. 4, no. 2, pp. 64–69, 2015.
- B. Suryantoro and Y. Kusdyana, "Analisis Kualitas Pelayanan Publik Pada Politeknik Pelayaran Surabaya," *J. Baruna Horiz.*, vol. 3, no. 2, pp. 223–229, 2020.
- Y. Oktarina and Y. Abdullah, *Komunikasi dalam perspektif teori dan praktik*. Yogyakarta: Deepublish, 2017.
- A. A. Putra and S. Djalante, "Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan," *J. Ilm. Media Eng.*, vol. 6, no. 1, 2016.
- H. Setiawan, A. B. Pane, and E. Lubis, "Strategi Pengembangan Pelabuhan Perikanan Pantai Bajomulyo untuk Meningkatkan Fungsi Pelabuhan Perikanan," *ALBACORE J. Penelit. Perikan. Laut*, vol. 3, no. 1, pp. 59–72, 2019.
- N. Martono, "Metode penelitian kuantitatif," 2019.
- W. Darmalaksana, "Metode Penelitian Kualitatif Studi Pustaka dan Studi Lapangan," *Pre-Print Digit. Libr. UIN Sunan Gunung Djati Bdg.*, 2020.
- E. Lestari and K. R. Suwena, "Analisis SWOT PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk," *Ekuitas J. Pendidik. Ekon.*, vol. 9, no. 2, pp. 240–246, 2021.
- D. N. L. Gaol, A. Muntaha, A. Pi, and S. P. Fuad, "Strategi Pengembangan Fasilitas Pelabuhan di Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Belawan, Provinsi Sumatera Utara," PhD Thesis, Universitas Brawijaya, 2021.

Y. Subaktilah, N. Kuswardani, and S. Yuwanti, "Analisis SWOT: Faktor internal dan eksternal pada pengembangan usaha gula merah tebu (Studi Kasus di UKM Bumi Asih, Kabupaten Bondowoso)," *J. Agroteknologi*, vol. 12, no. 02, pp. 107–115, 2018.

# Strategi Mengurangi Masalah Keterlambatan Waktu Tiba dan Berangkat KM Umsini dan KM Dobonsolo di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar

## ORIGINALITY REPORT

23%

SIMILARITY INDEX

23%

INTERNET SOURCES

10%

PUBLICATIONS

9%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1 [konsultansurabaya.com](http://konsultansurabaya.com) 3%  
Internet Source

2 [ejournal.unaja.ac.id](http://ejournal.unaja.ac.id) 2%  
Internet Source

3 [p2k.stekom.ac.id](http://p2k.stekom.ac.id) 2%  
Internet Source

4 [journal.unibos.ac.id](http://journal.unibos.ac.id) 2%  
Internet Source

5 [idr.uin-antasari.ac.id](http://idr.uin-antasari.ac.id) 2%  
Internet Source

6 [j-innovative.org](http://j-innovative.org) 1%  
Internet Source

7 [www.wikiwand.com](http://www.wikiwand.com) 1%  
Internet Source

8 [repository.ipb.ac.id](http://repository.ipb.ac.id) 1%  
Internet Source

[eprints.unmas.ac.id](http://eprints.unmas.ac.id)

9	Internet Source	1 %
10	<a href="http://repository.stimart-amni.ac.id">repository.stimart-amni.ac.id</a> Internet Source	1 %
11	<a href="http://digilib.uin-suka.ac.id">digilib.uin-suka.ac.id</a> Internet Source	1 %
12	<a href="http://pasca.unila.ac.id">pasca.unila.ac.id</a> Internet Source	1 %
13	<a href="http://vdokumen.com">vdokumen.com</a> Internet Source	1 %
14	<a href="http://pi-logistik.com">pi-logistik.com</a> Internet Source	1 %
15	<a href="http://journals.upi-yai.ac.id">journals.upi-yai.ac.id</a> Internet Source	1 %
16	<a href="http://journal.unhas.ac.id">journal.unhas.ac.id</a> Internet Source	1 %

Exclude quotes  On

Exclude matches  < 1%

Exclude bibliography  On