

ANALISIS STRATEGI LOGISTIK (STUDI KASUS: PELAYANAN PETIKEMAS DI MAKASSAR *NEW PORT*)

Citra Ayu Nisa Sugeng, Ashury dan Habibi Palippui

Departemen Teknik Kelautan, Universitas Hasanuddin

Email: citra.ayunisas@gmail.com

Abstrak

Semakin tingginya permintaan barang, maka semakin tinggi pula arus logistik yang diperlukan. Maka dari itu, peningkatan arus petikemas yang terus meningkat ditengah pertumbuhan penduduk. Permasalahan ini harus ditunjang oleh infrastruktur dan fasilitas dari pelabuhan petikemas itu sendiri, agar memperlancar arus pengirim barang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor logistik internal dan eksternal Makassar *New Port* dengan menggunakan analisis SWOT dan menganalisis strategi logistik dalam pelayanan petikemas di Makassar *New Port*. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah diharapkan dapat memberi informasi mengenai strategi logistik dalam pelayanan petikemas di Makassar *New Port*. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang akan menghasilkan data kuantitatif. Adapun jenis data yang digunakan adalah data primer yang diambil dengan cara mengisi kuesioner dan mewawancarai pihak “operasional lapangan” *shipping line* di Makassar *New Port* yang berkaitan dengan pelayanan kapal dan pelayanan barang untuk pengiriman petikemas. Tempat penelitian ini berlokasi di Makassar *New Port* dan 3 *shipping line* yang ada di Makassar *New Port* yaitu Temas Line, Meratus Line dan SPIL. Teknik analisis data dalam penelitian ini berupa analisis SWOT (*strength, weakness, opportunity, threats*) untuk Makassar *New Port* yang didapatkan dari analisis ketiga *shipping line*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa jadwal kapal sandar di Makassar *New Port* masih memenuhi standar BOR, sehingga tidak terjadinya penumpukan antrian kapal untuk melakukan bongkar dan muat. Makassar *New Port* memiliki fasilitas yang memadai dan kinerja operasional yang baik. Selain karena jadwal kapal sandar yang belum padat, peluang untuk mengajak *shipping line* bergabung pun semakin besar. Berdasarkan analisis SWOT, Makassar *New Port* berada pada posisi kuadran I. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi perusahaan yang baik. Strategi yang diterapkan pada Makassar *New Port* untuk saat ini mendukung kebijakan pertumbuhan progresif yaitu strategi SO (*Strengths Opportunities*).

Kata Kunci: *shipping line, logistik, SWOT*

PENDAHULUAN

PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) berupaya memanfaatkan peluang dalam rangka peningkatan kinerja korporasi. Salah satunya adalah eksekusi pembangunan Makassar *New Port* sebagai gerbang utama percepatan pembangunan Kawasan Timur Indonesia khususnya wilayah Makassar. PT Pelabuhan Indonesia IV menargetkan Makassar *New Port* (MNP) dapat mengakomodir tingkat arus peti kemas dalam jangka panjang hingga tahun 2050. Pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar pada khususnya maupun Indonesia Timur pada umumnya akan memicu peningkatan arus peti kemas maupun barang untuk memenuhi kebutuhan permintaan yang terus meningkat seiring dengan pertumbuhan penduduk. Makassar *New Port* dibangun karena peran Makassar yang sangat strategis sebagai pelabuhan internasional karena dilalui oleh Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II, serta terletak tegak lurus dengan beberapa negara tujuan ekspor hasil pertanian dan tambang dari Indonesia Timur yaitu Tiongkok, Jepang, Hong Kong dan Korea. Sehingga pengembangan pelabuhan Makassar akan sangat penting untuk mendukung dan menstimulasi kegiatan ekspor impor di Kawasan Timur Indonesia dan mengefisienkan biaya ekspor yang selama ini dilakukan melalui Tanjung Priok dan Tanjung Perak. Analisis SWOT digunakan untuk mengetahui faktor internal (kekuatan dan kelemahan) yang dimiliki perusahaan serta faktor eksternal (peluang dan ancaman) yang tengah dihadapi perusahaan [4]. Analisis SWOT adalah analisis yang berguna untuk memperoleh formulasi strategi yang tepat [3]. Analisis SWOT memiliki beberapa kelebihan, diantaranya model analisis ini mampu mendeteksi setiap kelemahan dan kelebihan sebuah institusi sehingga bermanfaat dalam meminimalisasikan dampak atau konsekuensi yang akan terjadi dimasa akan datang. Analisis faktor internal eksternal merupakan metode analisis SWOT yang dapat digunakan untuk mengidentifikasi faktor internal dan eksternal yang ada di lingkungan perusahaan. Selanjutnya dapat diketahui faktor internal dan eksternal dan bagaimana pengaruhnya terhadap perusahaan.



TINJAUAN PUSTAKA

Shipping Line atau *Shipping Company* adalah sebagai pemilik kapal pengangkut petikemas yang akan membawa barang dari eksportir ke importir di luar negeri [5]. Pihak *forwarder* akan menyerahkan barang kepada *shipping company* untuk dimuat dan dikapalkan menuju ke pelabuhan tujuan atau ke perusahaan yang memberikan izin menyewa petikemas atau kapal.

Analisis SWOT adalah sebuah metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*), dan ancaman (*threat*) yang terjadi dalam proyek atau di sebuah usaha bisnis, atau mengevaluasi lini-lini produk sendiri maupun pesaing [3].

Menurut Rachmat, analisis SWOT adalah alat analisis yang ditujukam untuk menggambarkan situasi yang sedang dihadapi atau mungkin akan dihadapi oleh organisasi. Analisis ini didasarkan agar dapat memaksimalkan kekuatan (*strength*) dan peluang (*opportunities*), yang secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*) [2].

Analisis SWOT terdiri dari empat aspek utama, yaitu sebagai berikut [1]:

1. *Strength* (Kekuatan)

Kekuatan atau *strength* adalah sumber daya keterampilan atau keunggulan-keunggulan lain *relative* terhadap pesaing dan kebutuhan pasar yang dilayani oleh perusahaan atau organisasi.

2. *Weakness* (Kelemahan)

Kelemahan atau *weakness* adalah keterbatasan atau kekurangan dalam sumber daya, keterampilan, dan kapabilitas yang secara serius menghambat kinerja efektif perusahaan atau organisasi.

3. *Opportunity* (Peluang)

Peluang atau *opportunity* adalah situasi penting yang menguntungkan dalam lingkungan perusahaan atau organisasi.

4. *Threats* (Ancaman)

Ancaman atau *threats* situasi penting yang tidak menguntungkan dalam lingkungan perusahaan atau organisasi.



Gambar 1 Kuadran SWOT

Adapun penjelasan kuadran SWOT seperti pada Gambar 1 adalah sebagai berikut:

1. Kuadran 1 yaitu merupakan situasi sangat menguntungkan. Perusahaan tersebut memiliki peluang dan kekuatan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif (*growth oriented strategy*).
2. Kuadran 2 yaitu meskipun menghadapi berbagai ancaman, perusahaan ini masih memiliki kekuatan dari segi internal. Strategi yang harus diterapkan adalah yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara strategi diversifikasi (produk/pasar).
3. Kuadran 3 yaitu perusahaan menghadapi peluang pasar yang sangat besar, tetapi dilain pihak, ia menghadapi beberapa kendala/kelemahan internal. Kondisi bisnis pada kuadran 3 ini mirip dengan *question mark* pada BCG matriks. Fokus strategi perusahaan ini adalah meminimalkan masalah-masalah internal perusahaan sehingga dapat merebut peluang pasar yang baik.
4. Kuadran 4 yaitu merupakan situasi yang sangat tidak menguntungkan, perusahaan tersebut menghadapi berbagai ancaman dan kelemahan internal.

METODOLOGI PENELITIAN

Berdasarkan latar belakang di atas, dapat dirumuskan rumusan masalah yaitu bagaimana strategi logistik pelayanan petikemas barang dan kapal di Makassar *New Port*? Lalu tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui analisis permasalahan pelayanan kapal dan barang di Makassar *New Port* dan memberikan rekomendasi mengenai pelayanan petikemas di Makassar *New Port*. Manfaat yang didapatkan dari penelitian ini adalah mengetahui strategi logistik dalam pelayanan petikemas di Makassar *New Port* dan memberikan informasi dan bahan pertimbangan mengenai strategi logistik dalam pelayanan petikemas di Makassar *New Port*.

Penelitian ini dilaksanakan di Kantor Makassar *New Port* dan perusahaan pelayaran yang melakukan kegiatan bongkar dan muat yaitu Meratus *Line*, Temas *Line*, dan SPIL yang berlokasi di Jalan Nusantara, Makassar, Sulawesi Selatan. Adapun Penelitian ini dilaksanakan pada bulan April 2021 sampai dengan Agustus 2021.

Data yang diambil dan dianalisis dari 3 perusahaan pelayaran yang beroperasi di Makassar *New Port* yaitu Temas *Line*, Meratus *Line* dan SPIL berupa pengisian kuesioner pilihan ganda dan beberapa wawancara mengenai layanan logistik di Makassar *New Port*. Responden yang dijadikan subjek amatan dalam penelitian ini adalah pengguna jasa di Makassar *New Port*. Pada tahun 2018, baru terdapat 3 *shipping line* yang beroperasi di Makassar *New Port*, sehingga diambil 10 sampel dari setiap perusahaan *shipping line*. Sampel diambil oleh setiap 10 karyawan di *shipping line* dan 1 wawancara yang diwakili oleh kepala marketing Temas *Line*, kepala operasional oleh SPIL dan kepala operasional dan lapangan oleh Meratus *Line*. Dengan total yaitu 30 responden dari 3 *shipping line*. Kuesioner yang akan disusun dalam penelitian ini berupa pilihan ganda yang sudah dipelajari dengan literatur sebelumnya dan terbagi menjadi 2 bagian. Bagian pertama yaitu pelayanan kapal yang hanya fokus pada saat kapal keluar dan masuk pelabuhan, pengurusan dokumen dan rentang waktu kegiatan kapal sandar. Bagian kedua yaitu pelayanan barang yang hanya fokus pada kegiatan bongkar dan muat, rentang waktu kegiatan, kendala yang dialami pada saat kegiatan berlangsung dan komoditi ekspor impor dari dan ke Sulawesi Selatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

ANALISIS PENGAMBILAN DATA

Responden yang dijadikan dalam subjek penelitian ini adalah tiga perusahaan *shipping line* yang sudah bergabung dengan Makassar *New Port* yaitu Temas *Line*, Meratus *Line*, dan SPIL. Data yang diambil dalam penelitian ini berupa kuesioner pilihan ganda dan 6 pertanyaan wawancara. Sebanyak 10 orang karyawan dari divisi operasional per perusahaan *shipping line* menjadi responden pengisian kuesioner dan 1 orang karyawan untuk melakukan wawancara, total yaitu sebanyak 30 orang responden.

Hasil yang didapat dari wawancara narasumber tiga *shipping line* terkait adalah rute kapal yang dilalui oleh masing-masing *shipping line* memiliki tujuan yang sama yaitu Surabaya dan Jakarta. Tetapi terdapat beberapa perbedaan di pelabuhan transit yang dituju, dapat dilihat pada gambar 4.1. Hasil komoditi yang dikirim ke luar Makassar oleh Temas *Line* adalah beras, jagung semen, pakan ternak, besi tua/rongsokan, terigu dan gula. Lalu hasil komoditi yang dikirim oleh Meratus *Line* berupa 80% hasil pertanian seperti beras, jagung dan palawijaya, lalu besi tua/rongsokan, kertas bekas dan kayu. Lalu hasil komoditi yang paling banyak dikirim oleh SPIL adalah bahan-bahan material dan boga bahari. Untuk hasil komoditi yang dikirim ke dalam Makassar berupa bahan-bahan toko, bahan-bahan material, peralatan rumah tangga, peralatan elektronik, barang setengah jadi, biskuit, makanan ringan dll. Volume petikemas yang dikirim keluar Makassar lebih sedikit dari volume petikemas yang dikirim ke Makassar. Contohnya *shipping line* mengirim 1 petikemas terigu ke Jakarta, lalu dikirim ke Makassar dalam 10 petikemas makanan ringan atau biskuit.

Terdapat 3 hal yang memutuskan Temas *Line* untuk pindah ke Makassar *New Port*, yang pertama adalah terdapat wacana bahwa Pelabuhan petikemas di Makassar akan dipindahkan sepenuhnya ke Makassar *New Port*, maka dari itu, Temas *Line* mencoba untuk *trial* lebih awal di Makassar *New Port*. Yang kedua adalah akses ke Makassar *New Port* lebih dekat dengan depo milik Temas *Line*. Yang ketiga adalah masih sedikit kapal yang sandar di Makassar *New Port*, lalu tidak memprioritaskan kapal asing, dan menggunakan metode *first in first out*, kecuali dalam keadaan darurat. Berbeda dengan Temas *Line*, Meratus *Line* memutuskan pindah ke Makassar *New Port* dikarenakan mengikuti arahan dari PT Pelindo IV untuk memindahkan kegiatan operasional ke Makassar *New Port* dikarenakan sudah padatnya jadwal di Terminal Petikemas Makassar. Lalu jika antrian sandar kapal sedang padat di TPM, maka dialihkan ke Makassar *New Port*. SPIL memutuskan pindah beroperasi ke Makassar *New Port* dikarenakan antrian sandar di TPM sudah padat, maka SPIL membagi wilayah rute kapal untuk sandar, seperti kapal yang menuju Indonesia Timur seperti Papua, melakukan sandar dan bongkar dan muat di Makassar *New Port*, begitupun untuk kapal dengan rute Indonesia Barat, melakukan sandar dan kegiatan bongkar dan muat di TPM.



Rata-rata dimensi kapal terbesar milik *shipping line* yang sandar di Makassar *New Port* adalah 220 meter. Sehubungan dengan rata-rata kapal terbesar yang sandar, kendala yang dialami oleh *Temas Line* dan *Meratus Line* adalah masih terbatasnya dermaga yang tersedia di Makassar *New Port*. Selain itu kendala yang dialami oleh *Temas Line* adalah terkendala peralatan bongkar dan muat seperti *container crane*, RTG, dan *head truck* yang sering bermasalah. Lokasi Makassar *New Port* yang jauh dengan kantor operasional menjadi salah satu kendala *Meratus Line*. Kendala yang dialami oleh SPIL adalah masih terbatasnya kapal pandu dan tunda, lalu belum adanya akses jalan tol yang langsung menuju ke Makassar *New Port* agar truk untuk mengangkut petikemas agar lebih cepat sampai ke Makassar *New Port*. Saran yang dibagikan oleh ketiga *shipping line* menyangkut mengenai perawatan peralatan bongkar dan muat, mempercepat pembangunan dermaga, memaksimalkan pemakaian RTG agar tidak terjadi penumpukan *head truck* di lapangan penumpukan, menambah kapal pandu dan tunda agar tidak ada lagi kapal menunggu antrian kapal keluar, dan akses jalan yang sempit, diharapkan adanya akses jalan tol menuju Makassar *New Port*.

Berdasarkan hasil jawaban dari kuesioner bagian pelayanan kapal, dapat diketahui bahwa proses pelayanan kapal keluar dan kapal masuk sudah sesuai dengan data yang diperoleh dari penyedia jasa yakni Makassar *New Port* dan sesuai dengan yang ketentuan berlaku. Sementara itu waktu tunggu atau *postpone time* adalah sekitar 1-2 jam dan kegiatan yang dilakukan selama waktu tunggu tersebut adalah membersihkan area kapal dan proses pengurusan surat kapal. Sedangkan tarif yang di terapkan terhadap pelayanan kapal sama dengan terminal petikemas lainnya. Dalam hal ini dapat ditarik kesimpulan bahwa pelayanan kapal yang diberikan di Makassar *New Port* sudah bagus dan membuat pengguna jasa yaitu 3 *shipping line* merasa sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Beberapa yang perlu diperbaiki yaitu dapat mempercepat waktu *postpone time* yang sebelumnya yaitu 1-2 jam.

Berdasarkan hasil keseluruhan kuesioner bagian pelayanan barang, diketahui bahwa kapal yang sandar tidak langsung melakukan kegiatan bongkar muat dan biasanya menunggu sekitar 1 jam, hal ini dikarenakan sebelum melakukan kegiatan bongkar muat kapal perlu mengajukan formulir 1A/PPKB ke petugas PPSA. Sementara untuk jadwal kapal tidak sesuai dengan *laydays* hingga menyebabkan terjadinya *exceeds laytime* sekitar 1-5 jam dikarenakan adanya berbagai faktor yakni faktor alam seperti cuaca dan faktor peralatan yang mengalami kerusakan atau tidak dapat digunakan. Adapun jenis komoditi yang di ekspor dari Sulawesi Selatan adalah bahan bangunan sedangkan hasil komoditi yang biasanya di impor adalah bahan material. Sementara untuk waktu tundaan paling lama biasanya dikarenakan menunggu *head truck* yang datang, selain itu terdapat juga *idle time* yang biasanya disebabkan oleh kondisi cuaca. Untuk fasilitas *online* sudah memenuhi kebutuhan dan tarif dari pelayanan barang sama seperti terminal petikemas yang lainnya.

FAKTOR STRATEGI INTERNAL MAKASSAR NEW PORT (IFAS)

Faktor strategi internal merupakan suatu alat yang digunakan untuk menganalisis faktor kekuatan dan kelemahan di suatu perusahaan. Berikut adalah penjabaran mengenai IFAS di Makassar *New Port*:

1. Identifikasi Kekuatan (*strength*)
Makassar *New Port* memiliki kekuatan pada prosedur keluar masuk kapal yang sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku, kapal yang melakukan kegiatan bongkar dan muat sudah sesuai dengan jadwal yang ditentukan dan fasilitas *web access* dan *online system* yang sudah sesuai dengan kebutuhan. Dari data yang dihimpun, jumlah *call* kapal dan bongkar muat petikemas semakin menunjukkan adanya peningkatan dari tahun ke tahun. Hal ini bisa dimanfaatkan untuk menarik *shipping line* lain agar bergabung ke Makassar *New Port*.
2. Identifikasi Kelemahan (*weakness*)
Kelemahan yang dimiliki oleh Makassar *New Port* yaitu masih ada beberapa hal yang menyebabkan terjadinya *excess laytime* sehingga waktu bongkar dan muat tidak sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan, serta waktu menunggu untuk *postpone time* (waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi).
3. Matriks SWOT
Setelah mengidentifikasi faktor-faktor internal perusahaan, yaitu faktor kekuatan dan faktor kelemahan, maka matriks IFAS menggambarkan kondisi internal perusahaan yang terdiri dari kelemahan dan kekuatan yang dihitung berdasarkan bobot dan rating sebagai berikut:

Tabel 1. Faktor Internal Makassar *New Port*

Faktor-faktor strategi internal	Bobot	Rating	Nilai skor
<i>Strengths (S)</i>			
1. Prosedur kapal masuk yang sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku	0,21	3,57	0,76
2. Prosedur kapal keluar yang sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku	0,21	3,63	0,78



Faktor-faktor strategi internal	Bobot	Rating	Nilai skor
3. Telah melayani kegiatan bongkar dan muat pada sesaat setelah kapal sandar	0,18	3,50	0,61
4. Waktu <i>schedule</i> kapal sudah sesuai dengan kesepakatan	0,19	3,53	0,67
5. Fasilitas <i>web access</i> dan <i>online system</i> sudah sesuai	0,21	3,30	0,68
Subtotal	1,00	17,53	3,51
<i>Weaknesses (W)</i>			
1. Hal yang membuat kapal tidak langsung dilayani saat sandar	0,19	3,43	0,66
2. Hal yang membuat terjadinya <i>excess laytime</i>	0,17	3,17	0,54
3. Rentang waktu terjadinya <i>excess laytime</i>	0,24	3,43	0,82
4. Prosedur kapal masuk yang sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku	0,09	3,43	0,30
5. Prosedur kapal keluar yang sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku	0,08	3,17	0,27
6. Rentang waktu terjadinya <i>postpone time</i>	0,23	3,37	0,6
Subtotal	1,00	20,00	3,35
Total			0,16

Sumber: Analisis Data, 2021

Berdasarkan Tabel 1, faktor-faktor strategis internal terdiri dari faktor kelemahan dengan 5 poin dan faktor kekuatan dengan 6 poin. Adapun hasil analisis pada subtotal faktor kekuatan yaitu dengan skor sebesar 3.51 dan subtotal dari faktor kelemahan yaitu sebesar 3.35. Dengan demikian, total faktor strategis internal Makassar New Port yaitu subtotal kekuatan dikurang dengan subtotal kelemahan yaitu 0.16.

FAKTOR STRATEGI EKSTERNAL MAKASSAR NEW PORT (EFAS)

EFAS merupakan suatu alat analisa yang menyajikan kondisi eksternal suatu perusahaan untuk menentukan faktor peluang dan ancaman. Berikut adalah penjabaran mengenai EFAS di Makassar New Port:

1. Identifikasi Peluang (*opportunity*)

Berdasarkan faktor internal yang didapat maka dapat menjadi peluang yang sangat menguntungkan bagi Makassar New Port, seperti muatan yang dikirim dari dan ke Sulawesi Selatan, tarif pelayanan barang dan kapal, kegiatan yang dilakukan kapal saat menunggu proses bongkar dan muat dan rentang waktu pengurusan surat kapal. Dari hasil diatas, dapat dijadikan peluang untuk menarik *shipping line* agar bergabung ke Makassar New Port.

2. Identifikasi Ancaman (*threats*)

Terdapat beberapa ancaman yang didapatkan oleh Makassar New Port yaitu waktu tundaan paling lama, penyebab waktu terbuang sia-sia saat proses bongkar dan muat, waktu menunggu kapal sandar hingga kegiatan bongkar dan muat dan waktu kapal keluar dari pelabuhan. Jika hal tersebut tidak diperbaiki, maka dapat menjadi lebih buruk.

3. Matriks EFAS

Setelah mengidentifikasi faktor-faktor eksternal perusahaan, yaitu faktor peluang dan faktor ancaman, maka langkah selanjutnya adalah mengidentifikasi mengenai matriks EFAS untuk menggambarkan kondisi eksternal perusahaan yang terdiri dari peluang dan ancaman yang dihitung berdasarkan bobot dan rating sebagai berikut:

Tabel 2. Faktor Eksternal Makassar New Port

Faktor-faktor strategi eksternal	Bobot	Rating	Nilai skor
<i>Opportunity (O)</i>			
1. Muatan yang paling banyak di ekspor ke luar Sulawesi Selatan	0,24	3,30	0,81
2. Muatan yang paling banyak di impor ke dalam Sulawesi Selatan	0,18	3,27	0,58
3. Tarif pelayanan barang	0,10	3,33	0,32
4. Tarif pelayanan kapal	0,10	3,53	0,36
5. Hal yang dilakukan kapal saat sudah sandar dan menunggu kegiatan proses bongkar dan muat	0,17	3,17	0,54

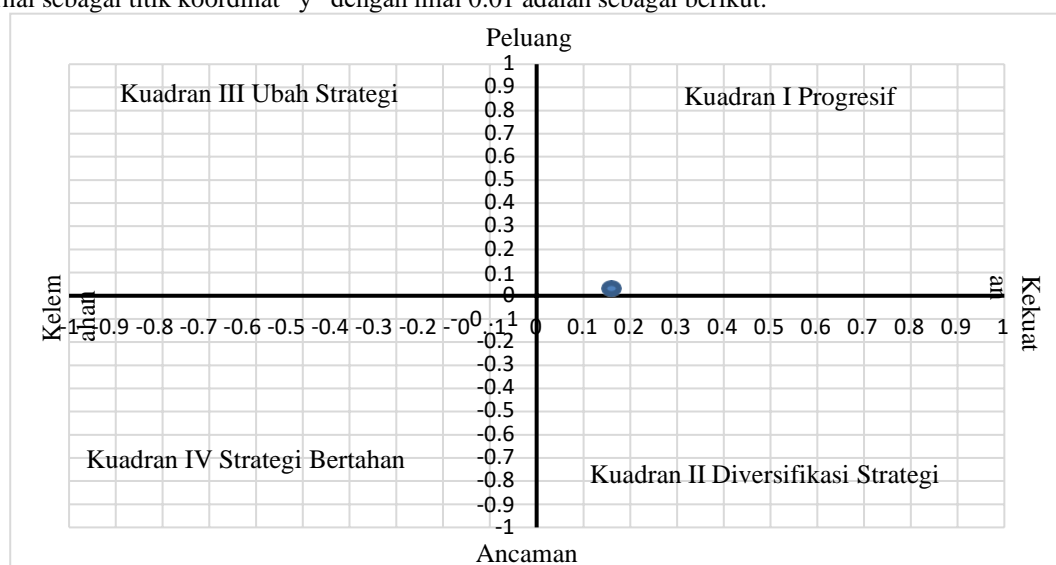
Faktor-faktor strategi eksternal	Bobot	Rating	Nilai skor
6. Rentang waktu pengurusan surat kapal saat hendak sandar sampai ditarik dengan kapal pandu ke dermaga	0,21	3,40	0,72
Subtotal	1,00	20,00	3,32
<i>Threats (T)</i>			
1. Waktu tundaan paling lama	0,26	3,23	0,83
2. Penyebab waktu terbuang secara sia-sia dalam proses kegiatan bongkar dan muat	0,23	3,23	0,74
3. Rentang waktu kapal menunggu dari kapal sandar hingga dilakukan kegiatan bongkar dan muat	0,29	3,23	0,94
4. Rentang waktu kapal dapat keluar dari pelabuhan setelah selesai melakukan kegiatan bongkar dan muat	0,22	3,57	0,79
Subtotal	1,00	13,27	3,31
Total			0,01

Sumber: Analisis Data, 2021

Berdasarkan Tabel 2, faktor-faktor strategis eksternal terdiri dari faktor peluang dengan 6 poin dan faktor ancaman dengan 4 poin. Adapun hasil analisis pada subtotal faktor peluang yaitu dengan skor sebesar 3.32 dan subtotal dari faktor ancaman yaitu sebesar 3.31. Dengan demikian, total faktor strategis internal Makassar *New Port* yaitu subtotal peluang dikurang dengan subtotal ancaman yaitu 0.01.

POSISI MAKASSAR *NEW PORT* DALAM KUADRAN SWOT

Berdasarkan hasil yang didapatkan dari Tabel 1 dan Tabel 2, dapat diketahui bahwa titik koordinat untuk Makassar *New Port* pada kuadran SWOT dengan faktor internal sebagai koordinat “x” yaitu dengan nilai 0.16 dan faktor eksternal sebagai titik koordinat “y” dengan nilai 0.01 adalah sebagai berikut:



Gambar 2 Kuadran SWOT Makassar *New Port*

Dari gambar 2 kuadran SWOT diatas, dapat diketahui bahwa letak Makassar *New Port* berada di kuadran I, kondisi ini merupakan situasi yang menguntungkan dikarenakan memiliki kekuatan dan peluang. Strategi yang harus diterapkan dalam perkembangan Makassar *New Port* yaitu mendukung kebijakan progresif, hal ini menunjukkan bahwa Makassar *New Port* dalam kondisi baik.

Semakin meningkatnya permintaan pengiriman petikemas sangat ditentukan oleh *supply* dan *demand*, baik dari wilayah belakang pelabuhan (*hinterland*) atau wilayah depan pelabuhan (*foreland*). Jadi upaya yang harus dilakukan oleh Makassar *New Port* demi jasa pelayanan petikemas yang semakin baik dan menarik *shipping line* lain agar ikut bergabung dengan Makassar *New Port*.

Dalam melaksanakan mengajak *shipping line* lain selain *Temas Line*, *Meratus Line* dan *SPIL* untuk bergabung,

maka strategi yang diterapkan yaitu harus fokus pada jasa pelayanan kapal dan pelayanan barang, sehingga diharapkan tidak adanya penumpukan antrian sandar kapal di terminal lain dan terbagi secara merata agar perputaran logistik di masyarakat tidak terhambat. Untuk mewujudkan memperlancar arus pengiriman barang, diharapkan tidak adanya hambatan dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan secara bertahap.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada bab sebelumnya mengenai analisis strategi logistik dalam pelayanan petikemas di Makassar *New Port*, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan analisis SWOT, Makassar *New Port* berada pada posisi kuadran I. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi perusahaan yang baik. Strategi yang diterapkan pada Makassar *New Port* untuk saat ini mendukung kebijakan pertumbuhan progresif yaitu strategi SO (*Strengths Opportunities*).
2. Perbaikan pelayanan petikemas yang perlu dilakukan oleh Makassar *New Port* yaitu lebih memperhatikan terhadap peralatan bongkar dan muat, mempercepat penyelesaian dermaga, dan menambah kapal pandu dan tunda. Lalu masih terjadi *postpone time* kurang lebih selama 1-2 jam dan waktu tundaan paling lama terjadi dikarenakan menunggu *head truck* yang datang, selain itu terdapat *idle time* yang biasanya disebabkan oleh kondisi cuaca.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] <http://survepi.blogspot.com> (Diakses pada 6 Oktober 2021, 23:01 WITA)
- [2] Rahmat, A. N. 2017. Pebisnis Logistik Usul Makassar jadi Pelabuhan Pangkal Tol Laut di Timur. <https://sulawesi.bisnis.com/read/20180917/540/839205/pebisnis-logistik-usul-makassar-jadi-pelabuhan-pangkal-di-timur>. (Diakses pada 29 Maret 2021 23.00 WITA)
- [3] Rangkuti, F. 2013. Teknik Membedah Kasus Bisnis Analisis SWOT Cara, Perhitungan Bobot, Rating dan OCAI. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- [4] Siagian, P. S. 2005. Fungsi-fungsi Manajerial. Jakarta: Bumi Aksara
- [5] Wati, A. W. 2018. Peranan Freight Forwarder Dalam Menunjang Aktivitas Ekspor Antar Negara Melalui Jalur Laut dan Udara. Jurnal Ilmiah Mahasiswa Universitas Surabaya Vol. 7 No. 1

