

SWOT ANALISIS FAKTOR DOMINAN KINERJA PROSES *DWELLING TIME* TERMINAL PETIKEMAS

Yesica Dwi AP¹⁾ Yesica Novrita Devi²⁾ Devina Puspita Sari³⁾

¹⁾Manajemen Bisnis, Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

²⁾Manajemen Bisnis, Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

³⁾Manajemen Bisnis, Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

E-mail: yesicadwiap@stident.ppns.ac.id, yesica@ppns.ac.id, devina.puspita@ppns.ac.id

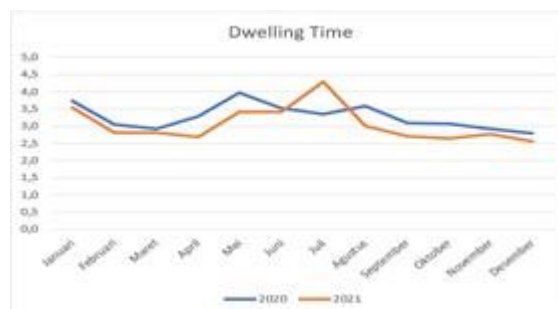
Abstract

This study uses SWOT analysis which is used to improve the operational performance of container terminals. The purpose of this study is to determine the factors causing the decrease in dwelling time value and to find out the most appropriate strategy to overcome dwelling time. The method used in this research is SWOT analysis which is supported by the IFE matrix, EFE matrix, IE matrix and QSPM matrix. The results of this study are 10 internal factors consisting of 5 strengths and 5 weaknesses, then 10 external factors consisting of 5 opportunities and 5 threats. Then it is known that the company's position is in cell 1 which is growing and developing and getting a strategy recommendation for dwelling time improvement.

Keywords: *Dwelling Time, SWOT analysis, matriks QSPM, Port,*

PENDAHULUAN

Dalam menangani dwelling time, ada banyak yang harus diperhatikan. Menurut Rafi & Purwanto, 2016 mengatakan bahwa ada beberapa hal yang perlu dilakukan dalam menangani dwelling time, diantaranya melakukan pengelolaan manajemen pelabuhan yang baik. Menurut Sachra Hangga Aliya dan Suwandi Saputro dalam jurnalnya mengatakan bahwa dwelling time terbagi menjadi 3 tahap, yaitu pre clearance, customs clearance dan post-customs clearance.



Gambar 1.1 Dwelling time Terminal



Seperti yang terjadi di pelabuhan petikemas yang ini, berdasarkan data dwelling time pada tahun 2020 – 2021, menunjukkan bahwa pada tahun 2020 dwelling time pada bulan April ke Mei menunjukkan peningkatan, dari 3,3 hari ke 4 hari. Kemudian mengalami penurunan menjadi 3,5 hari pada bulan Juni. Pada tahun 2021 terjadi peningkatan dan penurunan secara signifikan pada bulan Juni-Juli-Agustus`. Pada bulan Juni 2021 rata rata dwelling time memiliki nilai 3,41 hari dan bulan Juli 2021 memiliki rata rata nilai 4,3 hari. Kemudian pada bulan Agustus 2021 rata rata nilai dwelling time mengalami penurunan menjadi 3 hari. Dwelling time yang ada di salah satu terminal petikemas ini masih tertinggal dibanding dwelling time yang ada di Singapura yaitu 1,5 hari, Hongkong 2 hari serta Australia 3 hari.

Menurut Peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia nomor PM 25 tahun 2017 pasal 2 tentang perubahan atas PM 116 tahun 2016 mengatakan bahwa waktu penumpukan barang di lapangan penumpukan terminal petikemas (lini1) paling lama 3 hari. Untuk tingkat kinerja operasional petikemas diukur dengan perhitungan YOR,BCH,BSH, arus petikemas serta waktu yang dibutuhkan pada setiap jalur.

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yang pertama Faktor-faktor apa sajakah yang ada dalam proses dwelling time, yang kedua Faktor-faktor mana yang paling dominan dalam proses dwelling time, kemudian yang ketiga Usulan strategi apa yang paling tepat pada proses dwelling time di salah satu terminal petikemas ini.

METODE PENELITIAN

Metode yang bisa digunakan adalah QSPM (Quantitative Strategic Planning Matrix). Dalam penggunaan metode QSPM juga menggunakan SWOT analisis yang dapat digunakan untuk mengetahui apa saja kekuatan, kelemahan, kesempatan serta ancaman yang dimiliki oleh pelabuhan serta penentuan strategi yang bisa digunakan. Langkah selanjutnya adalah pembobotan dengan matriks QSPM untuk menilai strategi mana yang memungkinkan untuk dilakukan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Ada 2 faktor yang mempengaruhi dwelling time, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Dibawah ini merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi faktor internal perusahaan dan faktor eksternal perusahaan. Yang pertama berkaitan dengan faktor internal perusahaan.

IFE	
Kekuatan /Strenght	
S1	ketersediaan yang mencukupi terkait sarana dan tempat pemeriksaan
S2	ketersediaan pegawai (TKBM, pegawai terminal pelabuhan) yang mencukupi
S3	kecepatan pihak perusahaan terkait dengan penerbitan larangan dan pembatasan atau laris pada komoditas tertentu contoh: buah-buahan
S4	ketepatan waktu penerbitan sppb (surat persetujuan pengeluaran barang)
S5	kesiapan alat terminal untuk proses pemindahan barang ke area pemeriksaan
Kelemahan/Weakness	
W1	adanya kendala pada alat bongkar muat
W2	adanya kendala SDM saat proses bongkar muat
W3	Waktu peak Time (hari raya, tahun baru)
W4	Ketersediaan Jumlah pegawai bea cukai
W5	kesiapan alat didalam terminal untuk proses delivery

Gambar 1.2 IFE atau *Internal faktor evaluation*

Berdasarkan Gambar 1.2 Faktor internal perusahaan atau IFE (Internal faktor evaluation) yang terdiri dari 5 faktor kekuatan dan 5 faktor kelemahan. Dalam penulisan tabel dibawah ini, untuk kekuatan atau strenght memiliki 5 faktor, dimana dalam setiap faktor dituliskan faktor S1,S2,S3,S4 dan S5 yang berfungsi untuk mempermudah saat memasukan ke dalam tabel SWOT dan melakukan perhitungan QSPM. Selanjutnya dibawah ini merupakan faktor eksternal dari perusahaan.

EFE	
Peluang/Opportunities	
O1	penerapan single submission dan join inspection
O2	Melemahnya nilai tukar rupiah terhadap dollar. Dengan melemahnya nilai tukar rupiah terhadap dollar, perusahaan memiliki peluang untuk meningkatkan pendapatan jasa terminal bongkar/muat yang
O3	Kondisi demografi, terutama faktor kependudukan dan tingkat ekonomi yang baik berpeluang untuk mendukung proses impor
O4	Perkembangan teknologi terkait dengan peralatan didalam pelabuhan yang semakin maju dan berkembang
O5	Perkembangan teknologi terkait dengan proses kepelabuhanan yang bisa dilakukan melalui sitem atau online
Ancaman/Threats	
T1	pihak pemilik barang lamban dalam melakukan pengiriman dokumen dan submit PIB atau pemberitahuan impor barang, dan kelengkapan dokumen pendukung
T2	belum adanya transportasi pengangkut dari pemilik barang
T3	adanya gangguan sistem terkait dengan proses CC dari instansi terkait (Bea Cukai)
T4	kemampuan pemahaman proses administrasi oleh pemilik barang
T5	Customer belum melunasi biaya operasional bongkar muat

Gambar 1.3 EFE atau Eksternal faktor evaluation

setelah mendapatkan faktor internal yang selanjutnya adalah faktor eksternal dimana faktor ini juga didapatkan dari FGD dengan menganalisa faktor faktor eksternal apa saja yang mempengaruhi kegiatan dwelling time.

Dalam menentukan faktor paling dominan dilakukan 2 perhitungan. Yang pertama yaitu menghitung analisa internal dan analisa eksternal. Berikut merupakan hasil perhitungan analisa internal.

IFE		Bobot	Rating	Skor
Kekuatan				
1	ketersediaan yang mencukupi terkait sarana dan tempat pemeriksaan	0,14	4	0,56
2	ketersediaan pegawai (TKBM, pegawai terminal pelabuhan) yang mencukupi	0,13	3	0,40
3	kecepatan pihak perusahaan terkait dengan penerbitan larangan dan pembatasan atau lartas pada komoditas tertentu contoh: buah-buahan	0,15	4	0,61
4	ketepatan waktu penerbitan sppb (surat persetujuan pengeluaran barang)	0,10	4	0,40
5	kesiapan alat terminal untuk proses pemindahan barang ke area pemeriksaan	0,10	4	0,40
Kelemahan				
1	adanya kendala pada alat bongkar muat	0,10	3	0,30
2	adanya kendala SDM saat proses bongkar muat	0,08	1	0,11
3	Waktu peak Time (hari raya, tahun baru)	0,08	2	0,14
4	Ketersediaan Jumlah pegawai bea cukai	0,05	1	0,05
5	kesiapan alat didalam terminal untuk proses delivery	0,08	4	0,31
TOTAL		1	-	3,24

Gambar 1.4 Analisa IFE

Berdasarkan hasil analisa IFE, yang dapat dilihat pada Gambar 1.4, skor tertinggi sekaligus menjadi faktor paling dominan dari faktor kekuatan yaitu kecepatan pihak perusahaan terkait dengan penerbitan larangan dan pembatasan atau lartas pada komoditas tertentu dengan skor 0,61. Artinya perusahaan memiliki kemampuan yang baik dalam proses penerbitan larangan dan pembatasan, sehingga yang harus dilakukan perusahaan adalah mempertahankan atau meningkatkan kembali.

Selanjutnya yaitu faktor kelemahan yaitu kesiapan alat didalam terminal untuk proses delivery dengan skor yang dimiliki 0,31 dan menjadi faktor paling dominan dari sisi kelemahan. Jika melihat hasil persamaan IFE, kesiapan alat mendapatkan skor tertinggi dengan artian bahwa menjadi faktor kelemahan yang harus menjadi perhatian utama. Karena jika perusahaan tidak memiliki kesiapan akan sangat menghambat proses dwelling time. Yang bisa dilakukan perusahaan adalah dengan membuat jadwal pada setiap sesi guna melakukan pemantauan terkait dengan kesiapan peralatan serta melakukan perawatan secara terjadwal dan terstruktur agar tidak menghambat kegiatan operasional dwelling time. Sehingga skor total yang dimiliki IFE adalah 3,24.

Selanjutnya adalah menghitung EFE atau eksternal faktor evaluation. persamaan faktor yang ada pada Gambar 1.5.

EFE		Bobot	Rating	Skor
Peluang				
1	penerapan single submission dan join inspection	0,20	4	0,80
2	Melemahnya nilai tukar rupiah terhadap dollar. Dengan melemahnya nilai tukar rupiah terhadap dollar, perusahaan memiliki peluang untuk meningkatkan pendapatan jasa terminal bongkar/muat yang menggunakan dasar tarif dalam dollar	0,10	2	0,23
3	Kondisi demografi, terutama faktor kependudukan dan tingkat ekonomi yang baik berpeluang untuk mendukung proses impor	0,05	1	0,07
4	Perkembangan teknologi terkait dengan peralatan didalam pelabuhan yang semakin maju dan berkembang	0,20	4	0,80
5	Perkembangan teknologi terkait dengan proses kepelabuhanan yang bisa dilakukan melalui sistem atau online	0,08	4	0,33
Ancaman				
1	pihak pemilik barang lamban dalam melakukan pengiriman dokumen	0,12	4	0,47
2	belum adanya transportasi penarik dari pemilik barang	0,05	3	0,15
3	adanya gangguan sistem terkait dengan proses CC dari instansi terkait	0,05	4	0,2
4	kemampuan pemahaman proses administrasi oleh pemilik barang	0,05	2	0,12
5	customer belum melunasi biaya operasional bongkar muat	0,1	4	0,37
TOTAL		1	-	3,53

Gambar 1.5 Analisa EFE

Berdasarkan hasil Gambar 1.5 terkait analisa EFE, skor tertinggi yaitu 0,80 dimana ada 2 faktor dan kedua faktor ini menjadi faktor paling dominan, yaitu penerapan single submission dan join inspection dan faktor Perkembangan teknologi terkait dengan peralatan didalam pelabuhan yang semakin maju dan berkembang. Selanjutnya yang memiliki nilai sama sejumlah 0,80 yaitu perkembangan teknologi terkait dengan peralatan pelabuhan merupakan salah satu peluang tertinggi yang bisa dilaksanakan. Selanjutnya terkait dengan ancaman yaitu pihak pemilik barang lamban dalam melakukan pengiriman dokumen dan submit PIB atau pemberitahuan impor barang, dan kelengkapan dokumen pendukung dengan skor 0,47 dan menjadi faktor dominan dari sisi ancaman.

Selanjutnya Berdasarkan analisis matrik SWOT, dihasilkan beberapa alternatif strategi untuk mendukung. Strategi yang dihasilkan akan disusun ke dalam matrik QSPM. Dibawah ini merupakan Tabel 1 perhitungan QSPM.

Tabel 1. Hasil matriks QSPM

No	Faktor-faktor utama	Bobot	Alternatif Strategi							
			SO		WO		ST		WT	
			AS	TAS	AS	TAS	AS	TAS	AS	TAS
Kekuatan/Strenght										
1	S1	0,14	4	0,51	2	0,23	2	0,33	3	0,42
2	S2	0,13	2	0,30	3	0,43	3	0,39	4	0,48
3	S3	0,15	4	0,60	2	0,35	4	0,60	2	0,30
4	S4	0,1	3	0,27	4	0,40	4	0,40	3	0,33
5	S5	0,1	4	0,37	4	0,40	4	0,40	4	0,40
Kelemahan/weakness										
1	W1	0,1	2	0,20	4	0,40	1	0,10	4	0,37
2	W2	0,1	4	0,37	4	0,40	1	0,10	4	0,37
3	W3	0,05	4	0,20	4	0,18	2	0,10	3	0,15
4	W4	0,05	1	0,05	3	0,17	1	0,05	2	0,10
5	W5	0,1	3	0,30	4	0,40	3	0,27	4	0,37
Peluang/Opportunities										
1	O1	0,2	3	0,67	3	0,60	1	0,27	4	0,73
2	O2	0,1	1	0,10	1	0,13	3	0,30	1	0,10
3	O3	0,05	1	0,05	1	0,05	2	0,10	2	0,08
4	O4	0,2	4	0,73	2	0,40	1	0,20	3	0,67
5	O5	0,08	3	0,24	3	0,24	4	0,29	4	0,32
Ancaman/Threats										
1	T1	0,12	2	0,20	1	0,12	4	0,48	2	0,24
2	T2	0,05	1	0,05	1	0,05	3	0,15	2	0,10
3	T3	0,05	3	0,13	3	0,13	3	0,15	3	0,13
4	T4	0,05	1	0,05	1	0,07	3	0,17	2	0,10
5	T5	0,1	2	0,20	2	0,20	2	0,17	3	0,30
Jumlah				5,59	2	5,36		5,01	3	6,06

Berdasarkan Tabel 1 merupakan tabel perhitungan rata – rata dari 3 expert judgment. Nilai TAS tertinggi didapat oleh strategi WT dimana memiliki nilai sebesar 6,06.

SIMPULAN

Kesimpulan yang didapat dari penelitian ini dengan judul Analisis dwelling time terhadap kinerja operasional terminal petikemas dengan menggunakan metode SWOT Analisis studi kasus terminal petikemas di Surabaya adalah Yang pertama Faktor yang terdapat dalam dwelling time dengan menggunakan metode SWOT yaitu 10 faktor internal yang terdiri dari 5 faktor kekuatan dan 5 faktor kelemahan yaitu ketersediaan yang mencukupi terkait sarana dan tempat pemeriksaan, ketersediaan pegawai (TKBM, pegawai terminal pelabuhan) yang mencukupi, kecepatan pihak perusahaan terkait dengan penerbitan larangan dan pembatasan atau lartas pada komoditas tertentu contoh: buah-buahan, ketepatan waktu penerbitan sppb (surat persetujuan pengeluaran barang), kesiapan alat terminal untuk proses pemindahan barang ke area pemeriksaan. adanya kendala pada alat bongkar muat, adanya kendala SDM saat proses bongkar muat, Waktu peak Time (hari raya, tahun baru), Ketersediaan Jumlah pegawai bea cukai, kesiapan alat didalam terminal untuk proses delivery. Serta 10 faktor eksternal yang terdiri dari 5 faktor peluang dan 5 faktor ancaman diantaranya penerapan single submission dan join inspectio, Melemahnya nilai tukar rupiah terhadap dollar. Dengan melemahnya nilai tukar rupiah terhadap dollar, perusahaan memiliki peluang untuk meningkatkan pendapatan jasa terminal bongkar/muat yang menggunakan dasar tarif dalam dollar. Kondisi demografi, terutama



faktor kependudukan dan tingkat ekonomi yang baik berpeluang untuk mendukung proses impor, Perkembangan teknologi terkait dengan peralatan didalam pelabuhan yang semakin maju dan berkembang, Perkembangan teknologi terkait dengan proses kepelabuhanan yang bisa dilakukan melalui sistem atau online, pihak pemilik barang lamban dalam melakukan pengiriman dokumen dan submit PIB atau pemberitahuan impor barang, dan kelengkapan dokumen pendukung, belum adanya transportasi pengangkut dari pemilik barang, adanya gangguan sistem terkait dengan proses CC dari instansi terkait (Bea Cukai), kemampuan pemahaman proses administrasi oleh pemilik barang, customer belum melunasi biaya operasional bongkar muat. Selanjutnya Faktor yang paling dominan terhadap dwelling time dari sisi internal yaitu kecepatan pihak perusahaan terkait dengan penerbitan larangan dan pembatasan atau lartas pada komoditas tertentu, ketersediaan yang mencukupi terkait sarana dan tempat pemeriksaan, kelemahan yaitu kesiapan alat didalam terminal untuk proses delivery, kendala pada bongka muat yang memiliki. Kemudian dari sisi eksternal yaitu penerapan single submission dan join inspection dan faktor Perkembangan teknologi terkait dengan peralatan didalam pelabuhan yang semakin maju dan berkembang, pihak pemilik barang lamban dalam melakukan pengiriman dokumen dan submit PIB atau pemberitahuan impor barang, dan kelengkapan dokumen pendukung kemudian Usulan strategi yang paling tepat Berdasarkan hasil matriks QSPM yang membagi 4 strategi (SO,WO,ST,WT) didapat strategi WT yang paling sesuai untuk dilakukan sebagai strategi dalam Adwelling time. Dimana Strategi WT memiliki total nilai 6,06. Dimana strategi tersebut adalah Menambah jumlah SDM disaat peak a time, Memberikan pemahaman kepada pemilik barang terkait dengan sistem yang dimiliki oleh otoritas kepelabuhanan, Mengadakan rapat koordinasi atau evaluasi secara rutin untuk tim IT terkait dengan penggunaan sistem, misalnya jika ada keluhan server, Menjalinkan kerjasama dengan pihak customer guna memastikan penyelesaian pembayaran jasa terhadap otoritas pelabuhan, Selalu memastikan kesiapan alat dengan melakukan pemantauan secara rutin dan dilakukan secara terjadwal.



DAFTAR PUSTAKA

- Anggreani, T.F. (2021). *Faktor - Faktor yang mempengaruhi SWOT; Strategi Pengembangan SDM, Strategi Bisnis dan Strategi MSDM (Suatu kajian studi literatur manajemen sumber daya manusia)*. 619-629. doi:<http://doi.org/10.21933/jemsi.v2i5>
- Arief Witjaksono, M. M. (2016). *Pengelolaan Waktu Endap dan Tingkat Kepadatan Lapangan Penumpukan Peti Kemas di PT Jakarta International Container Terminal*. *Jurnal Manajemen Teknologi*, 15(1), 2016., Vol.15 No.1 , 11-35. doi:<http://dx.doi.org/10.12695/jmt.2016.15.1.2>
- C.Kurniawan, F.R. (2019). *Prediksi Waktu Sandar Kapal di Pelabuhan Batu Ampa, Kota Batam, Provinsi Kepulauan Riau*. *Jurnal Sistem Cerdas*, 119 - 134.
- Forest R. David, Fred R. David. (2017). *Strategic Management A Competitive Advantage Approach, Concepts and Cases* (16 ed.). England: Pearson Education Limited. doi:ISBN 978-0-13-416784-8
- Galavan, R. (2011). *Doing Book Strategy*. NuBooks. Retrieved from <http://oaktreepress.com/>
- Indonesia, P. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 116 Tahun 2016*.
- Muhamad Dian Aryono, Y. P. (2017, Mei 23). *Pengelolaan Tingkat Pemakaian Lapangan Penumpukan dan Tingkat Penggunaan Dermaga di PT Teluk Lamong*. *Jurnal Teknologi Maritim*, 7 - 14. Retrieved from <https://www.researchgate.net/publication/335163693>
- Mujahid, Anas. (2018, oktober 2). *Analisis Strategi Pemasaran Menggunakan Metode Quantitative Strategic*. *Rekayasa Sistem Industri*, 7, 111 - 117. doi:<http://dx.doi.org/10.26593/jrsi.v7i2.2995.111-118>
- Prasaja Ricardianto, A. S. (2018, November). *Integrasi antara Dwelling Time dan Bongkar Muat Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Priok*. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 05, 193-203. doi:<https://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v5i2.237>
- Rangkuti, F. (1997). *ANALISIS SWOT* (22 ed.). (I. JAKARTA, Ed.) Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. Retrieved Juni 2016
- Saaty, T. L. (2012). *Models, Methods, Concepts*. (F. S. Hillier, Ed.) USA: Stanford University, CA, USA. doi:10.1007/978-1-4614-3597-6
- Saputro, S. H. (2020, September). *EVALUASI DWELLING TIME DI TERMINAL PETI KEMAS PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG*. *Jurnal Rekayasa Lingkungan Terbangun Berkelanjutan*, 01(01), 13 -20.