

**RANCANGAN STRATEGI PENYUSUNAN PROSEDUR  
BONGKAR MUAT MENGGUNAKAN ANALISIS SWOT DI  
DAERAH PASAR BERAS TAMBAK SEGARAN KOTA  
SURAKARTA**

**TUGAS AKHIR**



**DIAJUKAN OLEH :**

**ILHAM MUHAMMAD INSANI**

**2002014**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI  
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK**

**2023**

**RANCANGAN STRATEGI PENYUSUNAN PROSEDUR  
BONGKAR MUAT MENGGUNAKAN ANALISIS SWOT DI  
DAERAH PASAR BERAS TAMBAK SEGARAN KOTA  
SURAKARTA**

**TUGAS AKHIR**

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Manajemen Logistik  
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Logistik



**DIAJUKAN OLEH :**

**ILHAM MUHAMMAD INSANI**

**2002014**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI  
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK**

**2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**LAPORAN TUGAS AKHIR**

**RANCANGAN STRATEGI PENYUSUNAN PROSEDUR BONGKAR  
MUAT MENGGUNAKAN ANALISIS SWOT DI DAERAH PASAR BERAS  
TAMBAK SEGARAN KOTA SURAKARTA**

Disusun Oleh:

**ILHAM MUHAMMAD INSANI**

**2002014**

Disetujui untuk diajukan pada  
Seminar Sidang Akhir Laporan Tugas Akhir  
Program Studi Diploma III Manajemen Logistik

Menyetujui

DOSEN PEMBIMBING I

DOSEN PEMBIMBING II

**Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc**

NIP. 19860401 201012 1004

Tanggal : 19 Juli 2023

**Putu Ayu Govika Krisna Dewi, S.E., M.M.**

NIP. 19900823 201902 2003

Tanggal : 21 Juli 2023

Ditetapkan di : Tabanan

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**TUGAS AKHIR**  
**RANCANGAN STRATEGI PENYUSUNAN PROSEDUR BONGKAR**  
**MUAT MENGGUNAKAN ANALISIS SWOT DI DAERAH PASAR BERAS**  
**TAMBAK SEGARAN KOTA SURAKARTA**

Telah dipersiapkan dan disusun oleh :

**ILHAM MUHAMMAD INSANI**

**2002014**

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI**  
**PADA TANGGAL 28 JULI 2023**  
**DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**


**Tim Penguji**

DOSEN PENGUJI 1



**Ahmad Soimun, S.T., M.T.**  
NIP. 19900407 201902 1 001

DOSEN PEMBIMBING 1




**Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc**  
NIP. 19860401 201012 1004

DOSEN PENGUJI 2



**Nengah Widiangga Gautama, S.T., M.T.**  
NIP. 19781209 200912 1 002

DOSEN PEMBIMBING 2



**Putu Ayu Gayika Krisna Dewi, S.E., M.M.**  
NIP. 19900823 201902 2003

Mengetahui,

**KETUA PROGRAM STUDI**

**MLOG**



**Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc**  
NIP. 19860401 201012 1004

## PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya, Ilham Muhammad Insani, Notar. 2002014, menyatakan bahwa Tugas Akhir dengan judul “**RANCANGAN STRATEGI PENYUSUNAN PROSEDUR BONGKAR MUAT MENGGUNAKAN ANALISIS SWOT DI DAERAH PASAR BERAS TAMBAK SEGARAN KOTA SURAKARTA**” merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar Pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini yang telah digunakan sebelumnya untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau keserjanaan maupun sertifikat Akademik di suatu Perguruan Tinggi.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali.

Tabanan, 17 Juli 2023

Penulis,



**Ilham Muhammad Insani**

Notar. 2002014

## KATA PENGANTAR

Segala puji syukur atas rahmat dan karunia Tuhan, yang telah melimpahkan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga Tugas Akhir yang berjudul “**RANCANGAN STRATEGI PENYUSUNAN PROSEDUR BONGKAR MUAT MENGGUNAKAN ANALISIS SWOT DI DAERAH PASAR BERAS TAMBAK SEGARAN KOTA SURAKARTA**” dapat diselesaikan. Dengan segala kerendahan hati dan tepat waktu, pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Orang tua dan Keluarga yang selalu ada untuk mendoakan dan memberikan dukungan pada setiap langkah.
2. Bapak Dr. IR. Efendhi Prih Raharjo, S.T., S.iT., M.T. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali.
3. Bapak Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc. selaku Kepala Prodi D-III Manajemen Logistik sekaligus sebagai dosen pembimbing 1 yang telah membimbing dan memberikan dukungan sehingga saya dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir ini.
4. Ibu Putu Ayu Govika Krisna Dewi, S.E., M.M. selaku dosen pembimbing 2 yang telah membimbing dan memberi dukungan.
5. Dosen-dosen Program Studi D-III Manajemen Logistik yang telah memberikan bimbingan dan masukan selama pendidikan.
6. Bapak Agus Supriyadi selaku pegawai Dishub Kota Surakarta yang telah membantu untuk menyebarkan kuesioner guna memenuhi data penelitian.
7. Seluruh Pegawai Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang telah memberikan data pada penelitian ini, sehingga penelitian dapat diselesaikan.
8. Herliana Febri Audrenata yang telah memberikan support dan menemani sehingga saya dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir ini.

Penulis menyadari Tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan, saran dan masukan sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Semoga bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan bidang Transportasi dan Logistik serta dapat diterapkan untuk membantu pembangunan transportasi dan logistik di Indonesia pada umumnya.

Tabanan, 17 Juli 2023

Penulis,

**Ilham Muhammad Insani**

Notar. 2002014

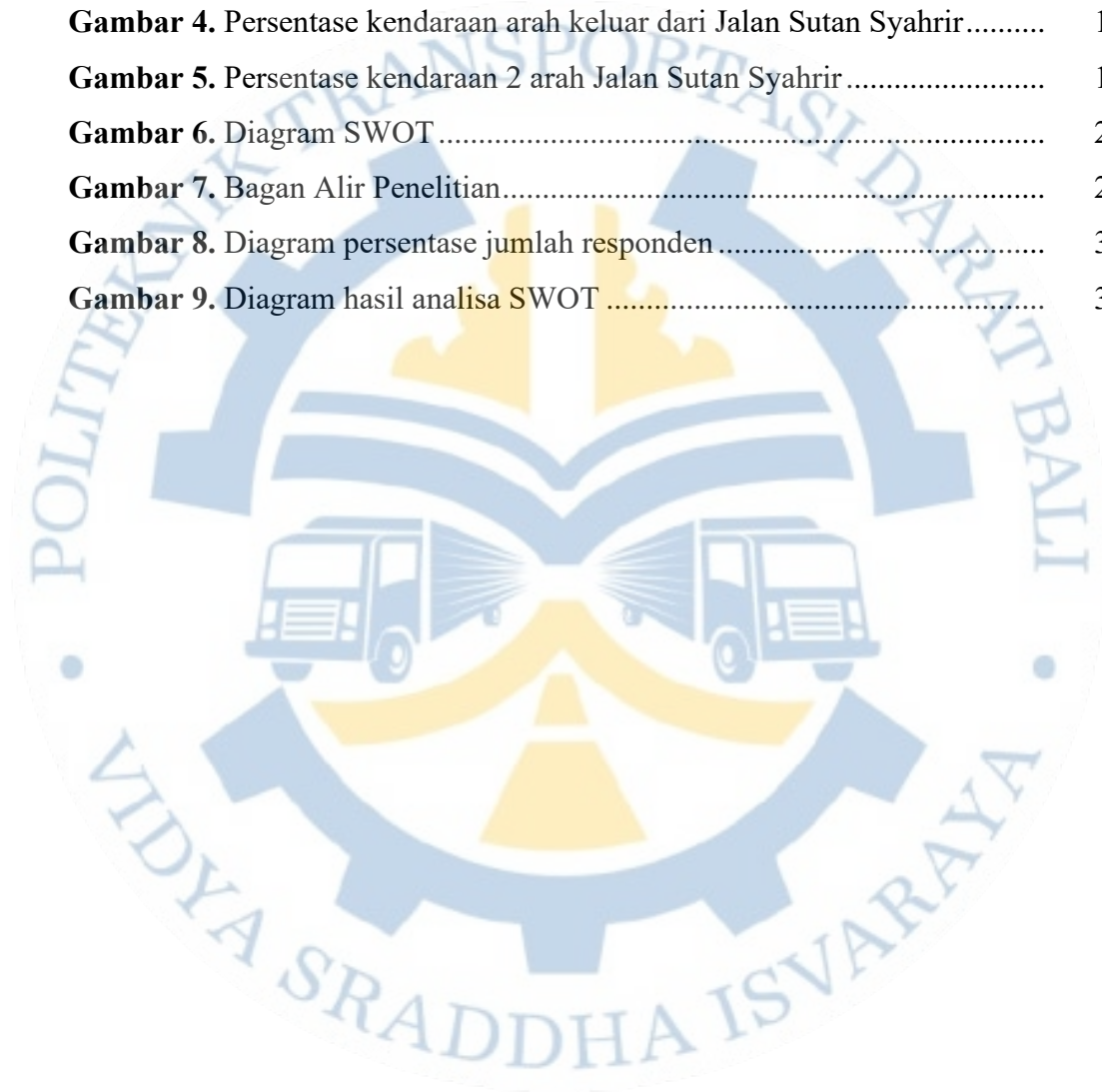
## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	v
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	ix
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	x
<b>INTISARI</b> .....	xi
<b>ABSTRACT</b> .....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan Penelitian .....	3
1.4 Manfaat Penelitian .....	3
1.4.1 Bagi Taruna/i .....	3
1.4.2 Bagi Politeknik Transportasi Darat Bali .....	3
1.4.3 Bagi Pengelola Pasar Beras Tambak Segaran Kota Surakarta .....	3
1.5 Batasan Masalah.....	3
<b>BAB II GAMBARAN UMUM</b> .....	4
2.1 Kondisi Geografis.....	4
2.2 Kondisi Demografis .....	5
2.3 Potensi Daerah.....	6
2.4 Kondisi Wilayah Kajian .....	8
2.4.1 Jalan Sutan Syahrir .....	8
2.4.2 Kondisi Transportasi .....	9
2.4.3 Kendaraan Angkutan Barang.....	11
<b>BAB III TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	13
3.1 Tinjauan Pustaka .....	13
3.1.1 Dinas Perhubungan Kota Surakarta .....	13
3.1.2 Bongkar Muat .....	14
3.1.3 Angkutan Barang .....	16
3.1.4 Standar Operasional Prosedur (SOP).....	17

3.1.5	Analisis SWOT .....	19
3.2	Keaslian Penelitian .....	21
<b>BAB IV METODOLOGI PENELITIAN. ....</b>		<b>22</b>
4.1	Teknik Pengumpulan Data .....	22
4.1.1	Data Primer .....	22
4.1.2	Data Sekunder .....	22
4.2	Uji Validitas .....	23
4.3	Teknik Analisis Data .....	23
4.3.1	<i>IFAS (Internal Factor Analysis Summary)</i> .....	23
4.3.2	<i>EFAS (Eksternal Factor Analysis Summary)</i> .....	24
4.3.3	Matrik SWOT .....	24
4.3.4	Diagram Analisis SWOT .....	26
4.4	Bagan Alir Penelitian .....	27
4.5	Timeline Kegiatan .....	28
<b>BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>		<b>29</b>
5.1	Hasil Observasi Lapangan .....	29
5.2	Hasil Kecakupan Data .....	30
5.3	Uji Validitas Kuesioner .....	32
5.3.1	Uji Validitas Faktor Internal <i>Strength</i> .....	32
5.3.2	Uji Validitas Faktor Internal <i>Weakness</i> .....	33
5.3.3	Uji Validitas Faktor Eksternal <i>Opportunities</i> .....	33
5.3.4	Uji Validitas Faktor Eksternal <i>Threats</i> .....	34
5.4	Hasil Analisis SWOT .....	34
5.4.1	Hasil Analisa Matrik SWOT.....	34
5.4.2	Analisis Faktor Internal ( <i>Internal Factor Analysis Summary</i> ).....	35
5.4.3	Analisis Faktor Eksternal ( <i>Eksternal Factor Analysis Summary</i> )...37	
5.4.4	Diagram SWOT .....	38
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>		<b>39</b>
6.1	Kesimpulan.....	39
6.2	Saran.....	39
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>41</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>		<b>43</b>

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1.</b> Peta wilayah Kota Surakarta.....	5
<b>Gambar 2.</b> Wilayah Jalan Sutan Syahrir tampak dari atas .....	9
<b>Gambar 3.</b> Persentase kendaraan masuk Jalan Sutan Syahrir .....	10
<b>Gambar 4.</b> Persentase kendaraan arah keluar dari Jalan Sutan Syahrir.....	10
<b>Gambar 5.</b> Persentase kendaraan 2 arah Jalan Sutan Syahrir .....	11
<b>Gambar 6.</b> Diagram SWOT .....	26
<b>Gambar 7.</b> Bagan Alir Penelitian.....	27
<b>Gambar 8.</b> Diagram persentase jumlah responden .....	31
<b>Gambar 9.</b> Diagram hasil analisa SWOT .....	38



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 2.1</b> Luas wilayah administrasi setiap kecamatan.....	4
<b>Tabel 2.2</b> Jumlah penduduk berdasarkan kecamatan .....	5
<b>Tabel 2.3</b> Tabel pembagian kawasan ekonomi Kota Surakarta .....	6
<b>Tabel 2.4</b> Geometri Jalan Sutan Syahrir Kota Surakarta.....	8
<b>Tabel 3.1</b> Penelitian terdahulu .....	21
<b>Tabel 4.1</b> Matrik SWOT.....	25
<b>Tabel 4.2</b> <i>Timeline</i> kegiatan .....	28
<b>Tabel 5.1</b> Tabel dokumentasi hasil observasi lapangan .....	29
<b>Tabel 5.2</b> Tabel uji validitas faktor internal <i>strength</i> .....	32
<b>Tabel 5.3</b> Tabel uji validitas faktor internal <i>weakness</i> .....	33
<b>Tabel 5.4</b> Tabel uji validitas faktor eksternal <i>Opportunities</i> .....	33
<b>Tabel 5.5</b> Tabel Uji validitas faktor ksternal <i>threats</i> .....	34
<b>Tabel 5.6</b> Analisis faktor SWOT Tambak Segaran.....	35
<b>Tabel 5.7</b> Tabel penilaian <i>IFAS</i> .....	36
<b>Tabel 5.8</b> Tabel penliaian <i>EFAS</i> .....	37

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1.</b> Kendaraan Angkutan Barang yang masuk Pasar Legi (Belakang)	43
<b>Lampiran 2.</b> Lembar Kuesioner Penelitian .....	50
<b>Lampiran 3.</b> Rancangan SOP Bongkar Muat di Tambak Segaran.....	52



## INTISARI

### **Rancangan Strategi Penyusunan Prosedur Bongkar Muat Menggunakan Analisis SWOT di Daerah Pasar Beras Tambak Segaran Kota Surakarta**

Oleh

ILHAM MUHAMMAD INSANI

2002014

Pasar Beras Tambak Segaran merupakan tempat perdagangan sembako yang terletak di daerah Pasar Legi Kota Surakarta. Dalam kegiatan bongkar muat belum tersedianya prosedur yang sesuai dengan peraturan undang-undang. Pelaksanaan bongkar muat di Tambak Segaran masih menggunakan tenaga fisik manusia dan belum tersedianya alat yang standar. Hal ini menimbulkan permasalahan lalu lintas yaitu kemacetan di Daerah Tambak Segaran, supir kendaraan yang memarkir kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan masukan rancangan strategi prosedur yang bisa dilaksanakan di Tambak Segaran dengan pendekatan kualitatif dengan observasi lapangan dan pendekatan kuantitatif menggunakan metode Analisa SWOT, memetakan variabel faktor kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman ke dalam faktor yaitu Internal (*IFAS*) dan Eksternal (*EFAS*). Dari hasil penelitian didapatkan nilai *Strength* (1,95), *Weakness* (1,92), *Opportunities* (2,36), *Threats* (1,28). Hasil akhir pada penelitian ini menggunakan diagram SWOT dan menghasilkan kurva yang menjorok pada Kuadran I (SO) dengan sumbu  $x = 0,15$  dan sumbu  $y = 0,54$  yang terlihat pada diagram SWOT. Kurva yang ditunjukkan pada diagram SWOT merekomendasikan untuk menggunakan strategi agresif. Strategi agresif tersebut antara lain Penambahan fasilitas kesehatan bagi juru angkut, proses filter di bagian krusial dalam pelaksanaan bongkar muat, dan penambahan petugas sebagai pengecek barang/komoditi.

**Kata kunci :** Tambak Segaran, *IFAS*, *EFAS*, Analisis SWOT

## ABSTRACT

### **Design Strategy for Compilation of Loading and Unloading Procedures Using SWOT Analysis in the Tambak Segaran Rice Market Area, Surakarta City**

By:

ILHAM MUHAMMAD INSANI

2002014

Tambak Segaran Rice Market is a grocery trading place located in the Pasar Legi area of Surakarta City. In loading and unloading activities, there are no procedures under statutory regulations. The implementation of loading and unloading in Tambak Segaran still uses human physical labor and the unavailability of standardized tools. This causes traffic problems, namely congestion in the Segaran Tambak area, and vehicle drivers who park vehicles that are not under the rules.

This study aims to provide input for the design of procedural strategies that can be implemented in Tambak Segaran with a qualitative approach with field observations and a quantitative approach using the SWOT Analysis method, mapping variable strength, weakness, opportunity, and threat factors into factors, namely Internal (IFAS) and External (EFAS). From the research results, the value of Strength (1.95), Weakness (1.92), Opportunities (2.36), and Threats (1.28) was obtained. The final results in this study use a SWOT diagram and produce a curve that juts in Quadrant I (SO) with an  $x - axis = 0.15$  and a  $y - axis = 0.54$  which can be seen in the SWOT diagram. The curve aimed at the SWOT diagram recommends using an aggressive strategy. These aggressive strategies include the addition of health facilities for porters, filter processes in crucial parts of the loading and unloading process, and the addition of officers as goods/commodities checkers.

**Keyword :** Tambak Segaran, *IFAS*, *EFAS*, SWOT Analysis

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Produksi padi di Indonesia tergolong besar di Kawasan Asia, dengan produksi padi yang tinggi ini juga mempengaruhi produksi beras di Indonesia. Beras merupakan makanan pokok bagi Sebagian besar masyarakat Indonesia. Konsumsi beras bagi masyarakat Indonesia semakin meningkat, hal tersebut bisa terjadi karena pertumbuhan penduduk di Indonesia juga meningkat (Badan Pusat Statistik, 2009). Beras merupakan makanan sumber energi yang berisi kandungan karbohidrat cukup tinggi, akan tetapi memiliki kadar protein yang rendah (Ratnawati et al., 2012). Beras dikenal dengan kadar indeks glikemik yang tinggi, sehingga bagi yang mengkonsumsi mendapat indikasi meningkatnya kadar glukosa dalam darah, dengan begitu bagi yang mengkonsumsi beras berkaitan meningkatnya resiko Diabetes Melitus (DM) tipe 2. Namun tidak semua beras memiliki indeks glikemik yang tinggi (Widayati, 2015).

Seperti halnya yang sudah dijelaskan di atas, dengan adanya kebutuhan beras yang tinggi, perlu adanya gudang atau tempat pendistribusian beras itu sendiri, beras yang sudah digiling akan disetorkan ke gudang-gudang atau langsung didistribusikan kepada penjual beras, dengan begitu perlu adanya kegiatan bongkar muatan beras. Proses bongkar muat tidak semua pasti dilakukan di dermaga ataupun kapal. Bongkar muat beras juga tidak selalu menggunakan alat standar seperti *forklift*. Pedagang beras atau pemilik Gudang lebih tertarik untuk melakukan bongkar muatan beras menggunakan jasa manusia dengan cara dipanggul, hal ini dilakukan guna mengurangi pengeluaran untuk membeli alat berat dan dapat memaksimalkan keuntungan. Keuntungan di Tambak Segaran tidak hanya melalui kegiatan perdagangan komoditi sembako saja, namun juga terdapat di berbagai sektor seperti pariwisata dan kuliner, namun lebih ditekankan pada sektor kuliner di Kota Surakarta khususnya di Tambak Segaran.

Kota Surakarta menjadi destinasi kuliner yang tinggi di Jawa Tengah, hal tersebut juga memicu kebutuhan beras yang tinggi di Kota Surakarta. Pusat perbelanjaan khusus beras di Kota Surakarta menjadi pemicu besar kecilnya daya konsumsi beras itu sendiri. Belum adanya sektor khusus gudang beras menjadi salah satu masalah dalam pendistribusian beras di Kota Surakarta, sebab dari tidak adanya gudang beras membuat para penjual beras membuat gudang sendiri guna menimbun stok beras. Kepemilikan gudang secara pribadi ini tidak hanya dimiliki oleh satu pihak atau orang, namun ada beberapa pihak yang membuat gudangnya sendiri untuk menyimpan stok beras. Daerah dimana para penjual beras berkumpul dan membuat gudangnya masing-masing ini berada di Tambak Segaran, Jalan Sutan Syahrir Kota Surakarta.

Keadaan Jalan Sutan Syahrir seperti yang dijelaskan berakibat menimbulkan permasalahan lalu lintas yaitu kemacetan di Daerah Tambak Segaran. Sopir kendaraan yang memarkir kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan adalah penyebabnya. Kegiatan bongkar muat yang tidak sesuai inilah yang menjadi PR khusus bagi Dinas Perhubungan Kota Surakarta dalam fungsi pengawasannya. Kendaraan yang masuk ke Daerah Tambak Segaran ini sesungguhnya sudah diatur pada Peraturan Walikota Surakarta Nomor 22 B Tahun 2018 Tentang Tata Cara Dispensasi Angkutan Barang Melalui Jalan Kota, namun kebutuhan pasokan beras di Tambak Segaran yang tidak sesuai dengan jam yang sudah ditentukan membuat para supir membuat pelanggaran seperti halnya melalui jalan kota di luar jam yang sudah ditentukan, tidak menggunakan surat izin masuk kota yang sudah tersedia di pos-pos portal masuk Daerah Kota Surakarta, tidak menggunakan jalur yang sudah ditentukan.

Dari permasalahan diatas penulis berusaha melakukan penelitian yang berjudul **“RANCANGAN STRATEGI PENYUSUNAN PROSEDUR BONGKAR MUAT MENGGUNAKAN ANALISIS SWOT DI DAERAH PASAR BERAS TAMBAK SEGARAN KOTA SURAKARTA”** yang diharapkan kedepannya dapat menjadi rekomendasi dan usulan untuk menyusun Standar Operasional Prosedur melakukan bongkar muat komoditi beras dan sembako di Daerah Tambak Segaran Kota Surakarta dan menjadi acuan bagi Dinas

Perhubungan Kota Surakarta dalam melakukan pengawasan bongkar muat komoditi beras di Daerah Tambak Segaran Kota Surakarta, supaya dapat mencegah kemungkinan hal-hal yang berdampak negatif bagi masyarakat yang melewati kawasan Tambak Segaran Kota Surakarta.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasar Latar Belakang, dapat diketahui bahwa rumusan masalah yang dapat diteliti adalah bagaimana penerapan strategi prosedur bongkar muat di Tambak Segaran yang sesuai dengan penelitian menggunakan analisis SWOT.

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijelaskan, oleh karena itu peneliti berusaha membuat tujuan penelitian yang sesuai dengan rumusan masalah, yaitu adalah memberikan rumusan strategi prosedur bongkar muat di Tambak Segaran menggunakan analisis SWOT.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Bagi Taruna/i**

Diharapkan Taruna/i dapat menerapkan hasil pembelajaran secara teori ke dalam praktek di lapangan.

### **1.4.2 Bagi Politeknik Transportasi Darat Bali**

Sebagai bahan evaluasi penyusunan kurikulum selanjutnya dalam melaksanakan perkuliahan di lapangan.

### **1.4.3 Bagi Pengelola Pasar Beras Tambak Segaran Kota Surakarta**

Sebagai rancangan awal guna membentuk prosedur bongkar muat di Pasar Beras Tambak Segaran Kota Surakarta.

## **1.5 Batasan Masalah**

1. Penelitian ini difokuskan ke dalam pelaksanaan bongkar muat di Tambak Segaran Kota Surakarta.
2. Analisis yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan metode survei lapangan dengan metode analisis SWOT terhadap pelaksanaan bongkar muat yang terjadi di Tambak Segaran Kota Surakarta.
3. Hasil dari penelitian ini adalah rancangan strategi penyusunan prosedur pelaksanaan bongkar muat di Pasar Beras Tambak Segaran Kota Surakarta.

## BAB II GAMBARAN UMUM

### 2.1 Kondisi Geografis

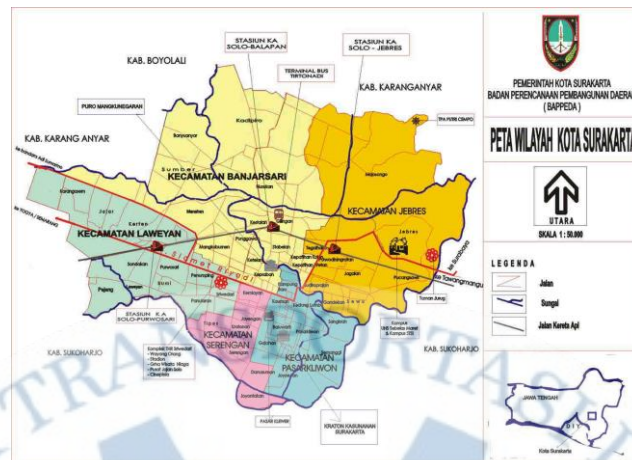
Pada letak geografis Kota Surakarta berada antara 110° 45' 15'' dan 110° 45' 35'' Bujur Timur dan antara 7° 36' 00'' d.an 7° 56' 00'' Lintang Selatan, luas wilayah ±4.404,06 Ha serta pada administratif terbagi dalam 5 wilayah administrasi kecamatan. Berikut adalah Batasan wilayah administratif yang dimiliki oleh Kota Surakarta:

1. Sebelah Utara: Kabupaten Boyolali dan Karanganyar
2. Sebelah Barat: Kabupaten Sukoharjo, Karanganyar, serta Boyolali
3. Sebelah Timur: Kabupaten Karanganyar serta Boyolali
4. Sebelah Selatan: Kabupaten Sukoharjo

Tabel 2.1 Luas wilayah administrasi setiap kecamatan

Kecamatan	Kelurahan	Luas Wilayah
		(Km <sup>2</sup> )
Laweyan	11	8,64
Serengan	7	3,19
Pasar Kliwon	10	4,82
Jebres	11	12,58
Banjarsari	15	14,81
<b>Kota Surakarta</b>	<b>54</b>	<b>44,04</b>

Sumber: Kota Surakarta Dalam Angka, 2021



(Sumber: Pemerintah Kota Surakarta)

**Gambar 1.** Peta wilayah Kota Surakarta

## 2.2 Kondisi Demografis

Penduduk Kota Surakarta yang jumlahnya pada tahun 2020 menurut data dari Kota Surakarta Dalam Angka 2021 sebanyak 552.364 jiwa. Jumlah tersebut penduduk berjenis kelamin laki-laki pada data tersebut lebih rendah dibanding dengan penduduk berjenis kelamin perempuan, jumlah penduduk laki-laki yaitu 257.043 jiwa sedangkan jumlah penduduk perempuan yaitu 265.321 jiwa. Kepadatan penduduk Kota Surakarta pada tahun 2020 sebesar 11.861,13 jiwa/km<sup>2</sup>. Jumlah penduduk yang tinggi disebabkan karena angka kelahiran, migrasi, dan pertumbuhan ekonomi. Angka kepadatan penduduk Kota Surakarta secara terperinci dapat dilihat pada tabel 2.2:

**Tabel 2.2** Jumlah penduduk berdasarkan kecamatan

No	Kecamatan	Jml. Penduduk
1	Laweyan	88.524
2	Serangan	47.778
3	Pasar Kliwon	78.517
4	Jebres	138.775
5	Banjarsari	168.770
<b>Total</b>	<b>Kota Surakarta</b>	<b>522.364</b>

Sumber: Kota Surakarta Dalam Angka, 2021

### 2.3 Potensi Daerah

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta tahun 2006-2026 menjelaskan mengenai gambaran pembagian kawasan ekonomi dari Kota Surakarta. Dapat dilihat pada tabel 2.3 pembagiannya:

**Tabel 2.3** Tabel pembagian kawasan ekonomi Kota Surakarta

Kawasan	Peruntukan	Wilayah
Kawasan Industri Rumah Tangga	Industri rumah tangga mebel	Kecamatan Jebres
	Industri Rumah Tangga pembuatan <i>shuttlecock</i> dan gitar	Kecamatan Pasar Kliwon
	Industri pengolahan tahu dan tempe	Kelurahan Mojosongo-Kecamatan Jebres
	Industri pembuatan sangkar burung	Kelurahan Mojosongo dan Kecamatan Jebres
Kawasan Industri Kreatif	Industri Batik	Kecamatan Pasar Kliwon dan Kecamatan Laweyan
Kawasan Pariwisata	Cagar Budaya, Sejarah, dan Nilai Nilai Tradisional	Kecamatan Laweyan, Kecamatan Banjarsari, Kecamatan Pasar Kliwon
	Wisata belanja Batik	Kecamatan Pasar Kliwon dan Kecamatan Laweyan
	Wisata barang antik	Pasar Antik Triwindu, Kecamatan Banjarsari
	Pariwisata kuliner	Seluruh wilayah kota
Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa, meliputi: Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan, dan Toko Modern	Pasar Tradisional	Kelurahan Kauman, Kelurahan Kemlayan, Kelurahan Semanggi, Kelurahan Sudiroprajan, Kelurahan Nusukan, Kelurahan Danukusuman, Kelurahan Panjang, Kelurahan Purwosari, Kelurahan Karangasem, Kelurahan Manahan, Kelurahan Sriwedari, Kelurahan Ketelan, Kelurahan Keprabon, Kelurahan Mojosongo, dan Kelurahan Pasar Kliwon

Kawasan	Peruntukan	Wilayah
	Pusat perbelanjaan meliputi pengembangan perdagangan skala regional kota	Kelurahan Setabelan-Kecamatan Banjarsari, Kelurahan Danukusuman, Kelurahan Serengan, Kelurahan, Kedunglumbu-Kecamatan Pasar Kliwon, dan Kelurahan Panularan
	perdagangan grosir dan pasar besar	Kecamatan Laweyan
	Pengembangan kawasan perdagangan berbentuk rumah toko	Sepanjang Jalan Protokol
	Toko modern berupa pengembangan pusat perbelanjaan dan toko modern	Wilayah kota yang penempatannya ditetapkan dalam Peraturan Walikota
Kawasan Peruntukan kegiatan sektor infomral	Ruang yang sudah ditetapkan sebagai ruang relokasi dan pengelompokan PKL oleh Pemerintah Daerah	Kawasan I yaitu di Kelurahan Kedung Lumbu, Kelurahan Jayengan, Kelurahan Keratonan dan Kelurahan Sriwedari-Kecamatan Pasar Kliwon
		Kawasan II yaitu Kelurahan Purwosari-Kecamatan Laweyan
		Kawasan V yaitu Kelurahan Jebres dan Kelurahan Purwondingratan-Kecamatan Jebres
		Kawasan VI yaitu kelurahan Manahan, Kelurahan Kepatihan Kulon, Kelurahan Nusukan-Kecamatan Banjarsari
	Ruang sekitar pusat perdagangan disediakan oleh pemilik pusat perdagangan sebagai bentuk dari <i>coorporate Social Responsibility</i> (CSR)	
Ruang tempat penyelenggaraan acara Pemerintah Daerah dan/atau pihak swasta sebagai pasar malam ( <i>night market</i> )	Jalan Diponegoro dan Jalan Gatot Subroto	

Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta tahun 2011-2031

Salah satu industri khas Solo yaitu Industri Batik. Pusat kerajinan Batik serta perdagangan batik di Solo yaitu berada di Laweyan dan Kauman. Pasar Klewer dan beberapa pasar batik tradisional di Solo menjadi pusat perdagangan batik di Indonesia. Selain dari pusat perdagangan batik, Solo juga memiliki pasar barang antik yang menjadi tujuan para wisatawan. Segi bisnis di Kota Surakarta terpusat di sepanjang Jalan Slamet Riyadi. Sejumlah hotel, bank, pusat perbelanjaan, restoran internasional, hingga tempat hiburan dan wisata terpusat di sepanjang Jalan Slamet Riyadi.

## 2.4 Kondisi Wilayah Kajian

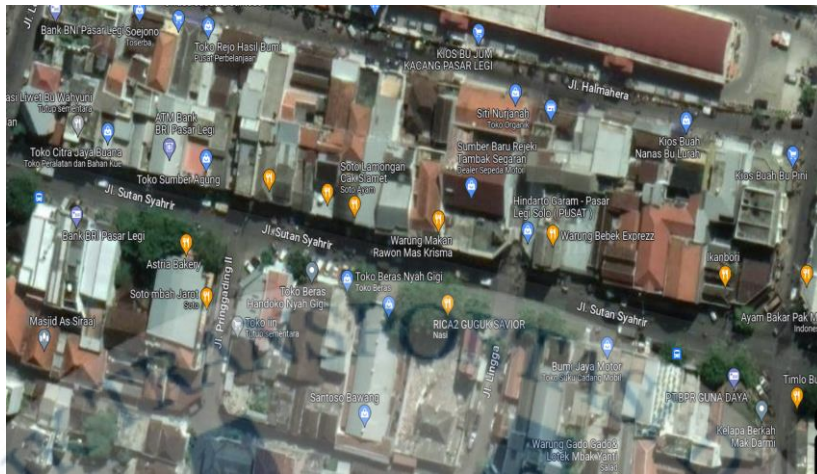
### 2.4.1 Jalan Sutan Syahrir

Daerah Tambak Segaran berada di Jalan Sutan Syahrir Kota Surakarta. Daerah ini berada di sebelah selatan dari Pasar Legi Kota Surakarta. Berikut rincian data geometrik dari Jalan Sutan Syahrir Kota Surakarta pada tabel 2.4:

**Tabel 2.4** Geometri Jalan Sutan Syahrir Kota Surakarta

Panjang jalan	201m	
Lebar jalan	14 m	
Lebar jalur	Kiri	7 m
	Kanan	7 m
Lebar jalur efektif	Kiri	7 m
	Kanan	7 m
Lebar per Lajur	Kiri	7 m
	Kanan	7 m
Trottoar	Kiri	1,5 m
	Kanan	1,5 m
Bahu Jalan	Kiri	0,8 m
	Kanan	0,8 m
Drainase	Kiri	0,8 m
	Kanan	Tidak ada
Median	Ada/Tidak	Tidak ada
Rambu	Jumlah	8
	Kondisi	Baik
Jenis perkerasan	Aspal	
PJU	10	
Kondisi jalan	Baik	
Kondisi marka	Buruk	
Tata Guna Lahan	Komersil	
Hambatan samping	Tinggi	
Parkir	Ada	
Fasilitas Pesepeda	Tidak ada	

Sumber: Tim PKL Kota Surakarta 2023



(Sumber: Google maps)

**Gambar 2.** Wilayah Jalan Sutan Syahrir tampak dari atas

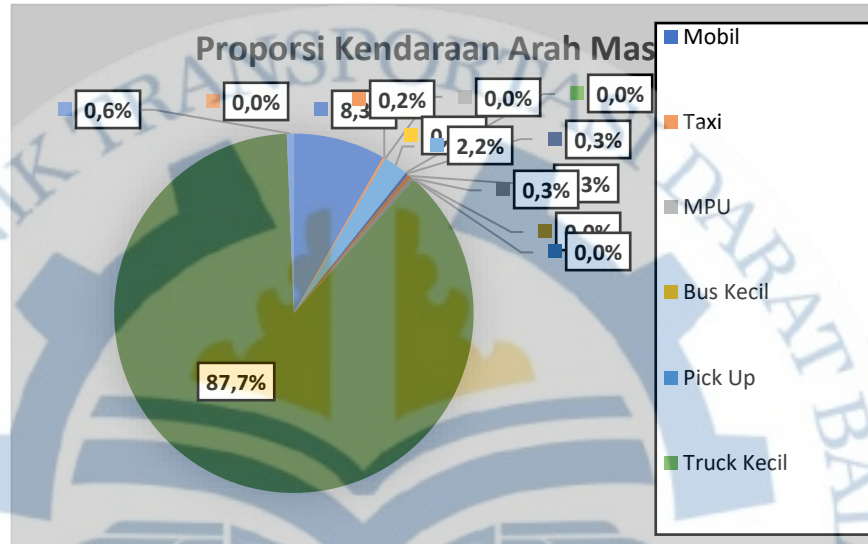
Lokasi Penelitian yang dilakukan adalah tempat untuk mendapatkan data primer penelitian merupakan tempat pelaksanaan perdagangan bahan pokok konsumsi rumah tangga. Lokasi ini berdekatan dengan pasar induk yaitu Pasar Legi. Kondisi wilayah ruang yang tidak memungkinkan untuk membuka toko di Pasar Legi menjadi salah satu alasan untuk beberapa pedagang membuka tempat berdagangnya di daerah ini. Daerah ini dilintasi ruas jalan padat, dimana terdapat jalan Sutan Syahrir yang merupakan Jalan Kota/Kabupaten dengan klasifikasi status jalan kota, fungsinya yaitu sebagai jalan kolektor, serta tipe jalan 2/2 UD.

#### 2.4.2 Kondisi Transportasi

Kondisi transportasi ini menggambarkan bagaimana keadaan transportasi yang melintasi Jalan Sutan Syahrir Kota Surakarta. Transportasi disini mencakup kendaraan umum yang termasuk di dalamnya kendaraan pribadi, angkutan umum serta angkutan barang, sedangkan berikutnya menjelaskan jumlah kendaraan angkutan barang yang melakukan bongkar muat di Jalan Sutan Syahrir (Tambak Segaran Kota Surakarta). Berikut penjelasannya:

1. Proporsi Kendaraan Arah Masuk Ke Jalan Sutan Syahrir

Arah masuk ke Tambak segaran menunjukkan total kendaraan pada satu harinya adalah 10.567 kendaraan, dengan rincian sebagai berikut:

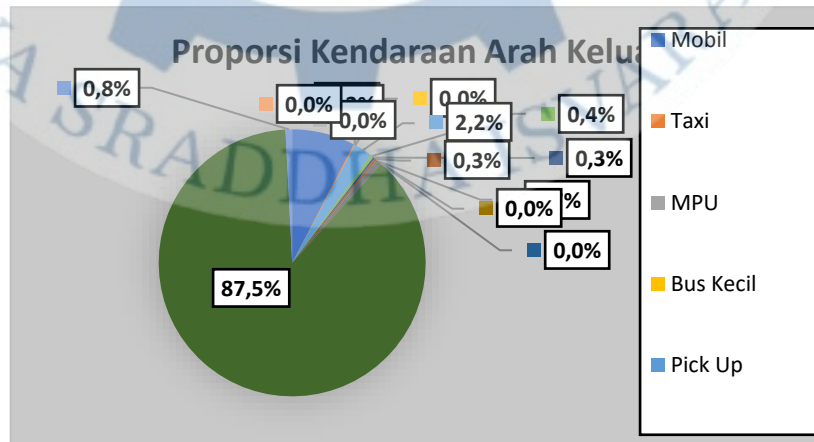


(Sumber: Tim PKL Kota Surakarta 2023)

**Gambar 3.** Persentase kendaraan masuk Jalan Sutan Syahrir

2. Proporsi Kendaraan Arah Keluar dari Jalan Sutan Syahrir

Arah keluar dari Tambak segaran menunjukkan total kendaraan pada satu harinya adalah 9.949 kendaraan, dengan rincian sebagai berikut:

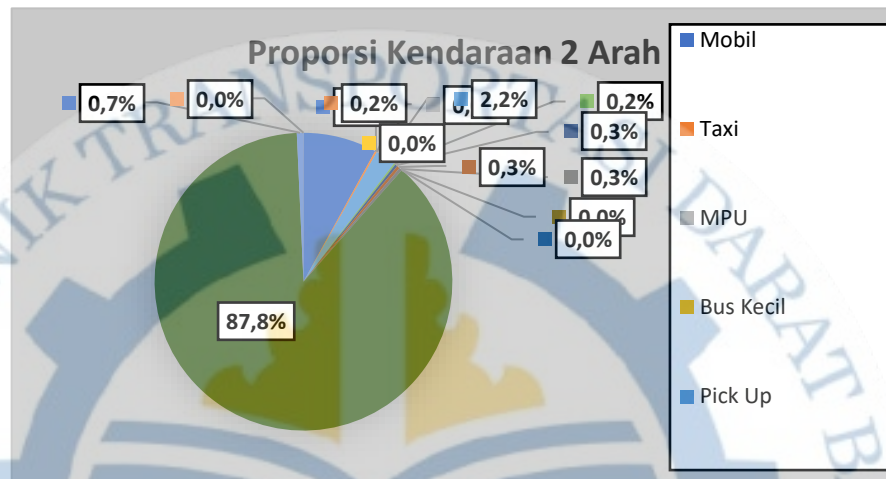


(Sumber: Tim PKL Kota Surakarta 2023)

**Gambar 4.** Persentase kendaraan arah keluar dari Jalan Sutan Syahrir

### 3. Proporsi Kendaraan 2 Arah di Jalan Sutan Syahrir

Kendaraan yang keluar masuk Tambak segaran menunjukkan total kendaraan pada satu harinya adalah 20.484 kendaraan, dengan rincian sebagai berikut:



(Sumber: Tim PKL Kota Surakarta 2023)

**Gambar 5.** Persentase kendaraan 2 arah Jalan Sutan Syahrir

Dari data pada gambar 3, 4, dan 5 diatas dapat dilihat bahwa jumlah kendaraan yang melewati Jalan Sutan Syahrir cukup padat. Dari jenis kendaraan yang melewati Jalan Sutan Syahrir, sepeda motor mendominasi persentase kendaraan yang melewati Jalan Sutan Syahrir itu sendiri.

#### 2.4.3 Kendaraan Angkutan Barang

Kendaraan angkutan barang merupakan subjek utama dalam penelitian ini. Angkutan barang adalah pelaku pelaksanaan bongkar muat di daerah Tambak Segaran Kota Surakarta. Hal ini harus diketahui jumlah dari kendaraan angkutan barang yang melaksanakan kegiatan di daerah Tambak Segaran. Jumlah ini diketahui oleh peneliti dengan menggunakan data dari Dinas Perhubungan Kota Surakarta dengan wujud excel, dimana di dalamnya terdapat data dari kendaraan angkutan barang yang masuk daerah Kota Surakarta, oleh peneliti data tersebut disortir sehingga akan diketahui berapa jumlah kendaraan angkutan barang yang melakukan kegiatan di Tambak Segaran Kota Surakarta. Data ini diperoleh oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta dengan data izin masuk kota melalui aplikasi

Si Djaka, aplikasi ini bertujuan supaya memudahkan driver angkutan barang guna melakukan perizinan masuk Kota Surakarta, mereka tidak harus berhenti ke pos jaga yang ada di batas kota dan mengantri petugas membuat izin masuk kota, serta memudahkan pihak Dinas Perhubungan Kota Surakarta dalam mendata kendaraan yang melakukan kegiatan di Kota Surakarta sudah menggunakan izin masuk kota atau belum. Tahun 2023 periode bulan Januari-Februari 2023 terdapat 1.150 kendaraan yang melakukan kegiatan di daerah Tambak Segaran Kota Surakarta, data dari Si Djaka ini terlampir pada lampiran 1.



## **BAB III**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **3.1 Tinjauan Pustaka**

##### **3.1.1 Dinas Perhubungan Kota Surakarta**

Organisasi LLAJR sudah berdiri sejak era penjajahan Belanda, waktu itu organisasi pengelola lalu lintas dianggap cukup memadai karena keadaan yang tidak serumit sekarang ini. Organisasi LLAJR dulunya dalam Bahasa Jerman disebut Departement Van Verkeer on Waterstaat. Organisasi ini melakukan pekerjaannya mengenai Undang-Undang Lalu Lintas Jalan Raya yang pada waktu itu disebut *Wig Verkeer Ordonantie*. Tahun 1950 bidang pekerjaan dan organisasi LLAJR dibentuk dan secara langsung berada di bawah Menteri Perhubungan dengan nama Bagian Lalu Lintas Jalan dan Sungai, seiring berjalannya waktu sekarang disebut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Sejak terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958 tentang Penyerahan Urusan Lalu Lintas kepada Daerah Tingkat I, organisasi LLAJR selain secara teknis berada di bawah Departemen Perhubungan juga di bawah naungan Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, serta secara operasional di bawah Departemen Dalam Negeri.

Era Orde Baru telah diterbitkan Undang-Undang No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Diterbitkannya peraturan perundangan yang baru, dengan otomatis peraturan yang sudah berjalan tidak berlaku lagi. Berdasarkan Undang-undang No.22 Tahun 2009, penetapan sarana dan arah kebijakan sistem lalu lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah tersebut. Penyelenggaraan Lalu lintas dan Angkutan Jalan untuk kegiatan pelayanan langsung terhadap masyarakat dilaksanakan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat. Jawa Tengah diterbitkan Peraturan Daerah Tingkat I Jawa Tengah Nomor 6 Tahun 1986 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Cabang Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Provinsi Daerah Tingkat I Jawa Tengah. Ketika Otonomi Daerah terselenggara,

maka Pemerintah mengeluarkan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2001 tentang struktur Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah Kota Surakarta, termasuk didalamnya mengganti Dinas LLAJR menjadi Dinas LLAJ yang berlokasi di Jalan Menteri Supeno No.7 Surakarta. Tahun 2008 Dinas LLAJ Kota Surakarta mendapati perubahan menjadi Dinas Perhubungan Kota Surakarta. Hal ini berdasarkan Peraturan Walikota Surakarta No.14 Tahun 2008 tentang penjabaran Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

### 3.1.2 Bongkar Muat

Bongkar muat barang adalah suatu kegiatan yang selalu dilakukan ketika pengiriman barang ke suatu tempat, kegiatan ini diperlukan guna distribusi barang dapat berjalan dengan lancar dan tanpa kendala yang dapat menghambat. Terminal Petikemas merupakan tempat yang memproses kegiatan pengumpulan petikemas dari pelabuhan lain guna dilanjutkan proses pengirimannya ke tujuan atau pelabuhan lainnya, lalu pada terminal petikemas seminimal mungkin harus terdapat fasilitas seperti tambatan, dermaga, lapangan penumpukan dan peralatan yang memadai untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas (Nadiya Lifa Ningrum, 2019). Menurut Sasono (2012), kegiatan bongkar muat di dermaga yaitu suatu kegiatan dengan proses membongkar barang-barang impor dan barang-barang antar pulau atau intersuler dari atas kapal dengan menggunakan alat-alat seperti *crane* dan *sling* kapal dan/atau ke daratan terdekat di samping kapal yang biasanya disebut dermaga. Selanjutnya dari dermaga dengan menggunakan alat pengangkut barang seperti *lori*, *forklift* atau kereta dorong lalu dimasukkan dan ditata ke gudang terdekat yang digunakan oleh administrator pelabuhan.

Pelaksanaan bongkar muat tidak selalu harus berada di kawasan pelabuhan, pada PM No. 60 Tahun 2019 dijelaskan bahwa terdapat 2 (dua) klasifikasi barang yang dapat dilaksanakan bongka muat, yaitu barang umum dan barang khusus, di dalamnya juga diatur dalam pelaksanaan bongkar muat. Pada pasal 8 PM No. 60 Tahun 2019, pelaksanaan bongkar muat barang umum harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Dilakukan pada tempat yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran, serta ketertiban lalu lintas dan masyarakat sekitarnya.

- b. Pemuatan Barang Umum dalam ruangan kendaraan pengangkutannya harus ditutup dengan bahan yang tidak mudah rusak dan diikat dengan kuat.
- c. Berat muatan tidak melebihi daya yang diangkut.
- d. Tinggi muatan tidak melebihi tinggi bak muatan tertutup.
- e. Tata cara penempatan dan pengikatan muatan barang di mobil barang harus disusun dengan baik.

Pelaksanaan ketentuan yang berbeda dalam pelaksanaan bongkar muat barang berbahaya atau khusus, pada Pasal 16 di Peraturan yang sama dijelaskan bahwa pelaksanaan bongkar muat barang berbahaya atau klasifikasi khusus pada kendaraan mobil barang harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Menggunakan alat bongkar muat yang memenuhi persyaratan.
- b. Memiliki peralatan pengaman darurat yang memenuhi persyaratan.
- c. Dilakukan pada tempat yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran serta ketertiban lalu lintas dan masyarakat di sekitarnya.
- d. Menghentikan kegiatan jika dalam pelaksanaan terdapat kemasan atau wadah yang rusak.
- e. Diawasi oleh pengawas yang memiliki kualifikasi.

Terdapat dua teknis pelaksanaan bongkar muat, yaitu bongkar muat secara langsung dan secara tidak langsung, Menurut Pratama et al., (2017), berikut perbedaannya:

1. Secara langsung

Secara langsung disini biasanya disebut “*truck lossing*”, dimana pemuatan atau pembongkaran dari kendaraan truk langsung ke *vessel* atau sebaliknya. Cara ini perlu adanya izin khusus dikarenakan ada suatu komponen seperti pembayaran Ongkos Pelabuhan Pemuatan/Ongkos Pelabuhan Tujuan.

2. Secara tidak langsung

Secara tidak langsung ini yaitu kegiatan bongkar muat dari kapal ke dermaga, lalu dari dermaga dikirimkan ke gudang transit, kegiatan ini meliputi penyusunan dan penyimpanan barang dari gudang transit, lalu selanjutnya kegiatan *delivery* kepada penerima barang atau yang bersangkutan.

### 3.1.3 Angkutan Barang

Angkutan barang umum merupakan kendaraan yang difungsikan untuk mengangkut berbagai jenis muatan barang yang sifatnya memiliki karakteristik umum. Menurut Iswanto (2016), peralatan yang dipergunakan dalam bongkar muat ditentukan melalui barang apa yang dibongkar dan seperti apa kondisi barang tersebut ketika proses pembongkaran. Menurut PM No. 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan pada pasal 1 ayat 1 dijelaskan bahwa Angkutan barang merupakan perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Menurut PM No. 60 Tahun 2019 pada pasal 2 ayat 1 adalah Angkutan barang dengan menggunakan kendaraan bermotor harus menggunakan Mobil Barang. Adapun pada pasal yang sama ayat 2, Mobil barang sebagaimana dimaksud pada pasal 1 yaitu:

- a. Mobil bak bermuatan terbuka
- b. Mobil bak muatan tertutup
- c. Mobil tangki
- d. Mobil penarik

Angkutan barang untuk barang yang tidak berbahaya berupa barang curah sebagaimana diatur pada Pasal 19 PM No. 60 Tahun 2019 mempunyai kriteria sebagai berikut:

- a. Menggunakan mobil barang sesuai dengan spesifikasi dan peruntukannya.
- b. Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan.
- c. Tersedianya fasilitas bongkar muat
- d. Batas kecepatan kendaraan paling tinggi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- e. Memarkir kendaraan di tempat yang ditetapkan dan terpisah dari parkir kendaraan angkutan barang.
- f. Memiliki tanda khusus.

Pengangkutan barang tidak berbahaya berupa barang curah sebagaimana Pasal 21 PM No. 60 Tahun 2019 harus memenuhi persyaratan yang meliputi sebagai berikut:

- a. Menggunakan fasilitas bongkar muat yang memenuhi persyaratan.
- b. Memiliki penutup bak muatan dan peralatan pengaman darurat yang memenuhi persyaratan.
- c. Melakukan bongkar muat pada tempat yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran serta ketertiban lalu lintas dan masyarakat sekitar.
- d. Menempatkan barang dalam ruang muatan mobil barang sesuai dengan daya angkut yang tercantum dalam bukti lulus uji dan disusun dengan baik sehingga beban dapat terdistribusi secara proporsional pada sumbu mobil barang.
- e. Dilaksanakan oleh awak kendaraan.

#### 3.1.4 Standar Operasional Prosedur (SOP)

Menurut Sailendra (2015), Standar Operasional Prosedur adalah sebuah panduan yang dalam tujuannya memastikan pekerjaan dan kegiatan operasional organisasi atau perusahaan supaya berjalan lancar. Setiap perusahaan atau organisasi tentunya terdapat visi dan misi yang bertujuan supaya terpenuhinya cita-cita atau target dari perusahaan atau organisasi tersebut, oleh karena itu dalam pelaksanaannya sebuah perusahaan atau organisasi perlu adanya alat untuk mendorong seluruh anggotanya untuk melaksanakan visi dan misi tersebut. Supaya semua anggota bergerak sesuai dengan titik yang sama, yaitu visi dan misinya, maka perlu adanya aturan, prosedur, dan sistem yang disusun dengan jelas, lengkap, dan rapi, dari hal tersebutlah fungsi SOP dapat bekerja (Fajar Nur'Aini, 2016).

Tujuan pembentukan SOP adalah sebagai penjelasan rincian atau standar tetap mengenai aktivitas pekerjaan yang sama walaupun berbeda waktunya dan diselenggarakan dalam suatu organisasi. Tujuan dari pembuatan SOP menurut Fajar Nur'Aini (2016) adalah sebagai berikut:

- a. Konsistensi  
SOP dibuat supaya setiap pegawai/petugas/pelaksana dapat mengetahui standar yang ditetapkan.

b. Kejelasan Tugas

SOP dibuat supaya setiap pegawai/petugas/pelaksana dapat mengetahui kejelasan peran dan fungsi dari setiap posisi dalam organisasi.

c. Kejelasan Alur

SOP berfungsi memperjelas alur tugas, wewenang dan tanggungjawab dari setiap masing-masing pegawai/petugas/pelaksana terkait.

d. Melindungi Organisasi

SOP dibuat dengan tujuan sebagai pelindung organisasi atau unit kerja, serta petugas atau pelaksana dari tindakan yang tidak sesuai ketentuan yang berdampak buruk bagi organisasi yang berjalan.

e. Meminimalisir Kesalahan

Kegiatan dalam kejelasan alur, tugas, tanggungjawab dan wewenang, sehingga dari pegawai/petugas/pelaksana dapat menghindari dan meminimalisir kesalahan, keraguan dan duplikasi dalam pelaksanaan kegiatan.

f. Efisiensi

Pembentukan SOP didasari dengan supaya kegiatan/pekerjaan dapat lebih efisien.

g. Penyelesaian Masalah

SOP berisikan dengan aturan dan batasan tertentu, dalam hal ini SOP sebagai landasan supaya setiap pegawai bisa melaksanakan kegiatan sesuai dengan koridor, yaitu patuh pada aturan dan batasan sesuai SOP

h. Batasan Pertahanan

Adanya SOP yang baku membuat pihak peneliti atau pihak dari luar organisasi wajib melewati beberapa prosedur, dengan hal ini mereka tidak bisa langsung menuju bagian departemen atau pangkat tertentu.

Pentingnya penggunaan SOP dalam suatu instansi/organisasi membuat adanya beberapa manfaat dan keuntungan yang diperoleh ketika SOP dibuat. Hal tersebut dapat terjadi ketika dalam pelaksanaannya SOP berlaku sesuai dengan ketentuan yang tepat. Ketika SOP dilaksanakan sesuai dengan ketentuan, maka instansi/organisasi akan mendapat manfaat dari penerapan SOP tersebut. Menurut

Fajar Nur'Aini (2016) ada beberapa manfaat yang diterima ketika SOP dijalankan sesuai dengan ketentuan, sebagai berikut:

a. Kejelasan Prosedur

SOP dapat bermanfaat bagi kita ketika pemberian penjelasan mengenai prosedur kegiatan.

b. Efisiensi Waktu ketika Training Karyawan

Pemberian SOP dapat memberikan pegawai ketika melaksanakan kegiatan penghematan waktu dan tenaga ketika training pegawai.

c. Standarisasi Kegiatan

Adanya SOP dapat memberikan manfaat bagi instansi/organisasi dalam penyamarataan seluruh kegiatan yang dilakukan berbagai pihak.

d. Memudahkan Evaluasi

Setelah penerapan standarisasi kegiatan, para atasan dapat dengan mudah instansi/organisasi untuk melakukan evaluasi dan penilaian.

e. Mempertahankan Kualitas

SOP dapat membantu instansi/organisasi dalam mengontrol kualitas instansi/organisasi supaya dapat dipertahankan.

f. Peningkatan Kemandirian Karyawan

Pemberlakuan SOP dapat membantu pegawai untuk menjadi probadi yang lebih baik dan tidak bergantung pada intervensi instansi/organisasi.

g. Informasi Kompetensi dan Cara Peningkatannya

SOP dapat memberikan informasi terkait kualifikasi kompetensi yang harus dikuasai pegawai dalam pelaksanaan kegiatan.

### 3.1.5 Analisis SWOT

Analisis SWOT memiliki kesinambungan dengan analisis. Pendekatan SWOT ini umumnya sudah ada sejak zaman peperangan maupun era industri 1.0, hanya saja bentuknya yang lebih sederhana, pendekatan ini dulu dilakukan guna Menyusun strategi dalam peperangan guna mengalahkan musuh, hingga penyusunan strategi dalam rangka bersaing dalam urusan bisnis melalui konsep kemenangan atau *cooperation* dan *competition*.

SWOT adalah singkatan dari lingkungan internal *Strength* dan *Weakness* serta lingkungan eksternal *Opportunities* dan *Threats* yang dihadapi. Analisis SWOT bertujuan dalam mengidentifikasi pemaksimalan kekuatan dan peluang, namun juga dapat mengurangi atau meminimalisir kelemahan dan ancaman (Fofid, 2019). Menurut Rangkuti (2008), analisis SWOT adalah suatu pengidentifikasian faktor-faktor strategis secara sistematis dalam merumuskan strategi.



### 3.2 Keaslian Penelitian

**Tabel 3.1** Penelitian terdahulu

<b>Penulis</b>	<b>Judul</b>	<b>Analisis Pembahasan</b>	<b>Output</b>
Willem Tobias Fofid (2019)	Strategi Pengembangan Pelayaran Perintis Dengan Analisa SWOT menuju Penguatan Program TOL Laut dan Indonesia sebagai Poros Maritim	Membahas mengenai Kondisi Dermaga dan Kinerja Fasilitas Pelabuhan serta faktor-faktor yang ada dalam dalam Pelabuhan perintis	Menyajikan data kinerja pelayaran Pelabuhan Jayapura dan menghasilkan Strategi SO menggunakan Analisis SWOT
Nadiya Lifa Ningrum dan Doni Hadi Irawan (2018)	Strategi Peningkatan Produktivitas Bongkar Muat dalam Kegiatan Ekspor Impor sebagai upaya Perluasan Ruang Lingkup Pemasaran di PT. Mustika Alam Lestari Tahun 2018	Membahas mengenai produktivitas bongkar muat dan dampaknya bagi PT. Mustika Alam Lestari Tahun 2018	Menyajikan kesimpulan mengenai kekurangan PT. Mustika Alam Lestari dalam fasilitas untuk pelaksanaan ekspor dan impor di perusahaan tersebut
Muhammad Idris, Muji Setyono, Fadel Muhammad, Ariono Putra Trisna (2021)	Analisa SWOT dalam Meningkatkan Efektivitas Keamanan Terminal Penumpang Pelabuhan Sorong	Membahas mengenai permasalahan keamanan di Pelabuhan Terminal Penumpang Sorong dan bagaimana metode Analisa SWOT dapat membantu meningkatkan efektivitas keamanan Pelabuhan Terminal Penumpang Sorong	Menyajikan data berupa strategi yang paling dominan dan memiliki pengaruh dalam tingkat penanganan yang lebih diutamakan daripada strategi yang lain yaitu strategi ST