

**EVALUASI SISTEM MONITORING DALAM PENGAWASAN  
KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG  
EMAS**

**TUGAS AKHIR**



**DISUSUN OLEH :**

**I PUTU AGUS KEVIN ANDIKA PUTRA**  
**2002011**

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

**2023**

**EVALUASI SISTEM MONITORING DALAM PENGAWASAN  
KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG  
EMAS**

**TUGAS AKHIR**

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian

Program Studi Diploma III Manajemen Logistik

Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Logistik



**DISUSUN OLEH:**

**I PUTU AGUS KEVIN ANDIKA PUTRA**

**2001011**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN LOGISTIK**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

**2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN  
TUGAS AKHIR**

**EVALUASI SISTEM MONITORING DALAM PENGAWASAN KEGIATAN  
BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG EMAS**

Disusun Oleh:

**I PUTU AGUS KEVIN ANDIKA PUTRA**

**2002011**

Disetujui untuk diajukan pada

Sidang Akhir Tugas Akhir

Program Studi Diploma III Manajemen Logistik

Menyetujui

DOSEN PEMBIMBING I

DOSEN PEMBIMBING II

**Ahmad Soimun, S.T., M.T**

NIP. 19900407 201902 1 001

Tanggal : 24 Juli 2023

**Hendra Yuda Novianto. S.E. MAP.**

NIP. 19771105 201012 1 001

Tanggal : 24 Juli 2023

Ditetapkan di: Tabanan

## HALAMAN PENGESAHAN

### TUGAS AKHIR



#### EVALUASI SISTEM MONITORING DALAM PENGAWASAN KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG EMAS

Telah dipersiapkan dan disusun oleh :

**I PUTU AGUS KEVIN ANDIKA PUTRA**  
2002011

**TELAH DIPERHATIKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI  
PADA TANGGAL 27 JULI 2023  
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

**Tim Penguji**

 <b><u>Putu Ayu Govika Krisna Dewi, S.E., M.M.</u></b> NIP. 199008232019022003	 <b><u>Ahmad Soimun, S.T., M.T</u></b> NIP. 19900407 201902 1 001
<b><u>Tertib Sinulingga, A.TD., M.M.Tr</u></b> NIP.19690404 199203 1 001	<b><u>Hendra Yuda Novianto. S.E. MAP</u></b> NIP. 19771105 201012 1 001

Mengetahui,

**Ketua Program Studi D-III Manajemen Logistik**

**Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T, M.Sc**  
NIP. 19860401 201012 1 004

## PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya, I Putu Agus Kevin Andika Putra, Notar: 2002011, menyatakan bahwa Tugas Akhir dengan judul **“Evaluasi Sistem Monitoring Dalam Pengawasan Kegiatan Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Emas”** merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Tugas Akhir ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri sepanjang pengetahuan saya dan juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Tugas Akhir ini yang telah digunakan sebelumnya oleh untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau Kesarjanaan 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, 24 Juni 2023

Penulis,

I Putu Agus Kevin Andika Putra  
2002011

## KATA PENGANTAR

Puja dan puji syukur kehadirat Tuhan yang Maha Esa atas limpahan Rahmat dan karunia-Nya, Tugas Akhir ini dapat penulis selesaikan dengan judul : **EVALUASI SISTEM MONITORING DALAM PENGAWASAN KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG EMAS**. Tugas akhir ini diajukan dalam rangka menyelesaikan masa belajarnya dan memperoleh gelar Ahli Madya pada Program Studi Diploma III Manajemen Logistik Politeknik Transportasi Darat Bali. Adapun keberhasilan di dalam penyusunan Tugas Akhir ini, tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan serta bimbingan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini, penulis mengucapkan rasa hirmat dan terimakasih kepada :

1. Bapak Dr. Ir. Efendhi Prihharjo, S.T, S.SiT, M.T, selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali.
2. Bapak Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc., selaku Ketua Program Studi D-III Manajemen Logistik.
3. Bapak Rusdi Effendi, S.Sos., M.M.Tr., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhan.
4. Bapak Ahmad Soimun, S.T, M.T, selaku Dosen Pembimbing I (satu), terimakasih atas bimbingan, arahan dan saran yang diberikan.
5. Bapak Hendra Yuda Novianto. S.E. MAP., selaku Dosen Pembimbing II (dua), terimakasih atas bimbingan, arahan dan saran yang diberikan.
6. Kedua Orang Tua (Bapak dan Ibu) serta keluarga yang penulis sayangi yang telah memberikan doa, serta dukungan baik moral dan material.
7. Seluruh sahabat-sahabat yang selama ini turut serta membantu dan memberikan semangat selama proses penyusunan Tugas Akhir ini.

Penulis menyadari sepenuhnya keterbatasan penulis, demikian juga Tugas Akhir ini masih jauh dari kesempurnaan, sehingga segala kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan penulis guna kesempurnaan Tugas Akhir ini.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati, penulis berharap semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat dan berguna bagi aktifitas akademik dan pengembangan ilmu logistik khususnya. Atas perhatian dan kerjasamanya penulis ucapkan terimakasih.

Tabanan, 24 Juni 2023

Penulis,

**I Putu Agus Kevin Andika Putra**  
**2002011**

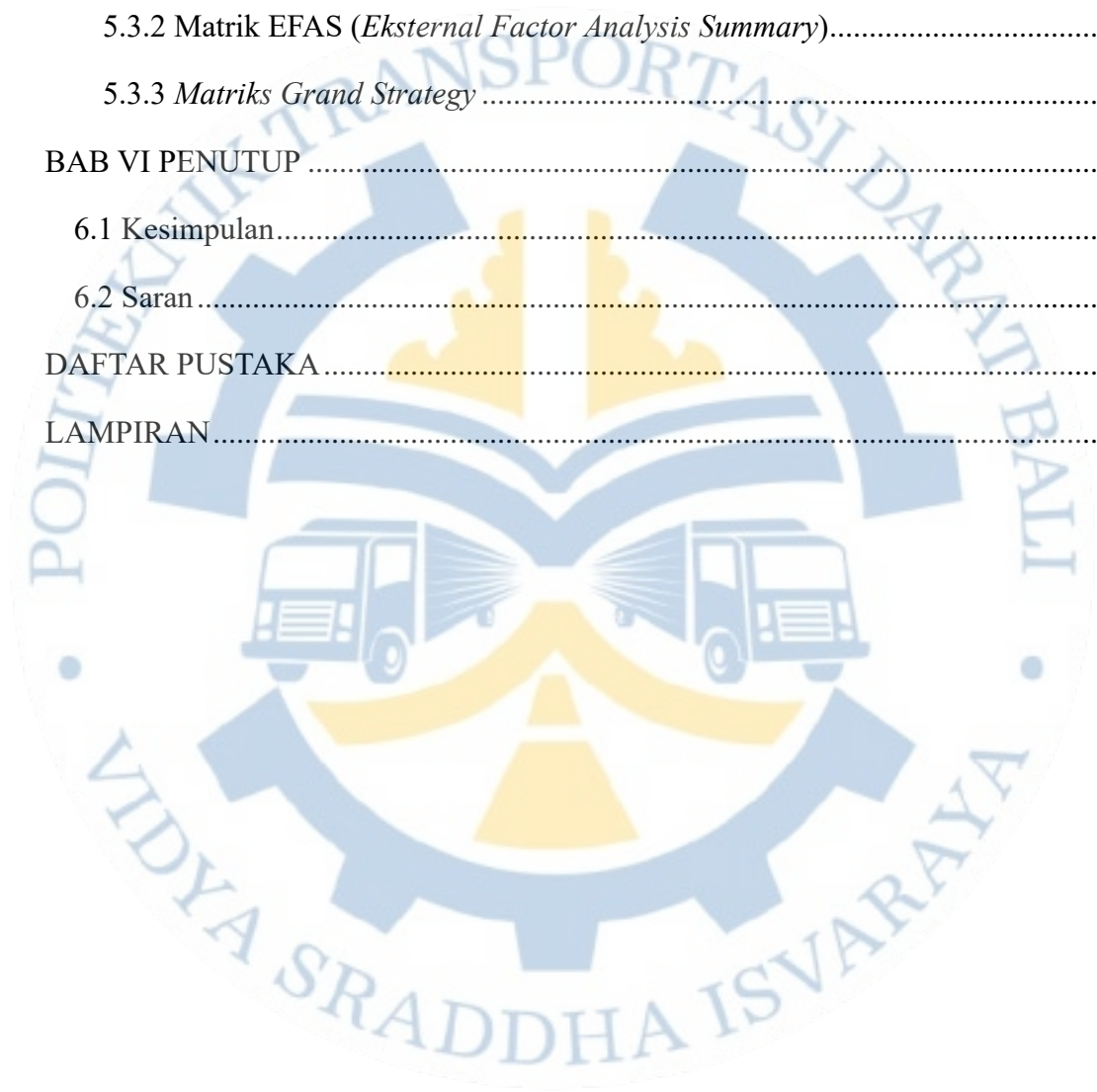


## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
INTI SARI.....	xiii
<i>ABSTRACT</i> .....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan Penelitian.....	4
1.4 Manfaat Penelitian.....	4
1.5 Batasan Masalah.....	5
1.6 Kondisi Wilayah/Objek.....	5
BAB II GAMBARAN UMUM.....	6
2.1 Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.....	6
2.2 Terminal Peti Kemas Semarang.....	8
2.3 Sistem Monitoring Tenaga Kerja Bongkar Muat (SIMON TKBM).....	10
BAB III TINJAUAN PUSTAKA.....	11
3.1 Tinjauan Pustaka.....	11
3.1.1 Pelabuhan.....	11

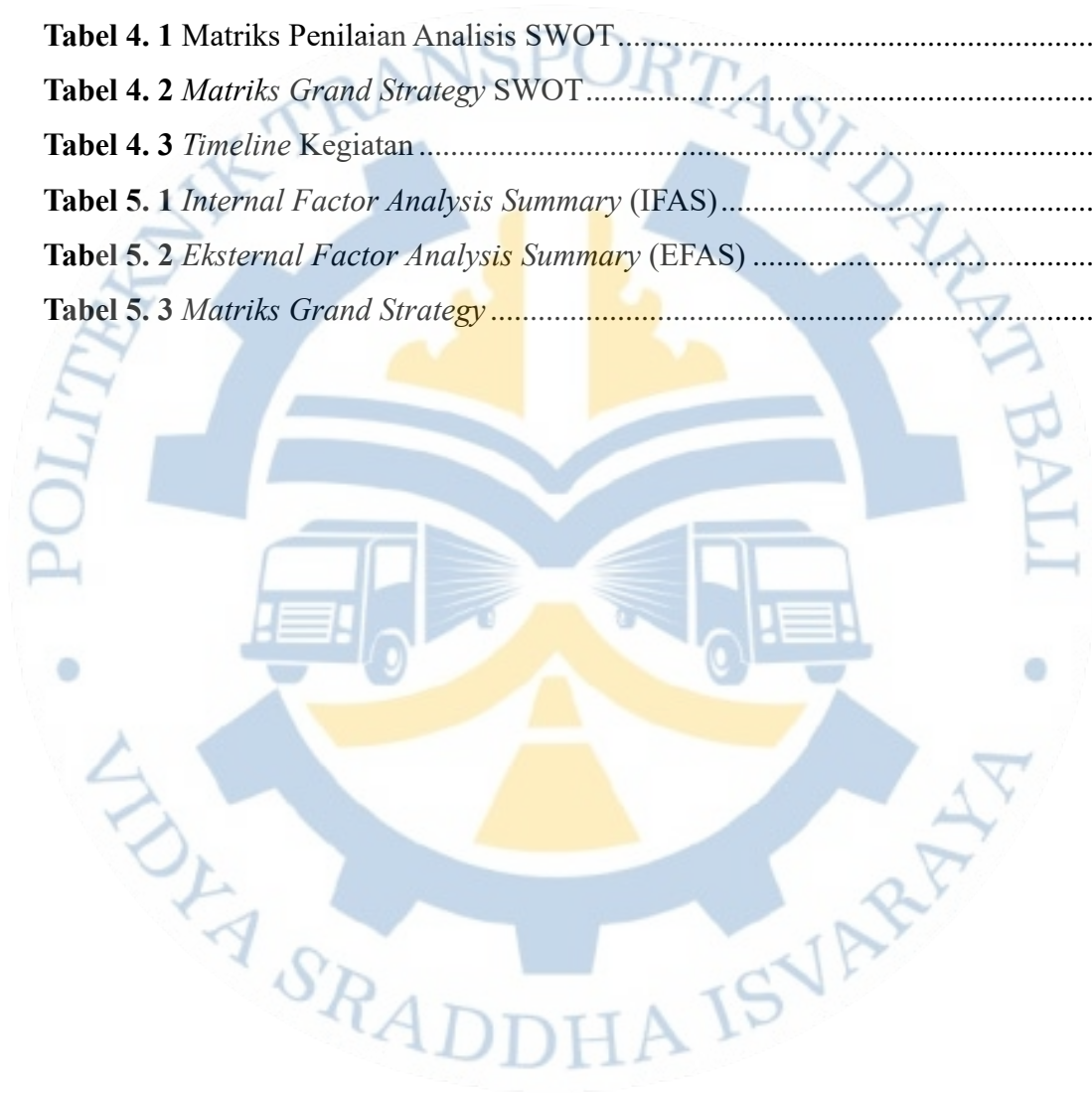
3.1.2 Terminal Peti Kemas.....	11
3.1.3 Bongkar Muat .....	13
3.1.4 Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).....	15
3.1.5 Manajemen Strategis.....	17
3.1.6 Analisis SWOT .....	17
3.2 Penelitian Terdahulu.....	20
<b>BAB IV METODE PENELITIAN .....</b>	<b>22</b>
4.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data .....	22
4.1.1 Validitas .....	23
4.2 Metode Analisis Data .....	24
4.2.1 Variabel SWOT.....	24
4.2.2 Tabel Matriks Penilaian Analisis SWOT .....	25
4.2.3 Diagram Analisis SWOT .....	26
4.2.4 <i>Matriks Grand Strategy</i> SWOT.....	26
4.3 Bagan Alir Penelitian.....	28
4.4 <i>Timeline</i> Kegiatan.....	29
<b>BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>30</b>
5.1 Penerapan SIMON TKBM .....	30
5.2 Identitas Responden .....	33
5.2.1 Jenis Kelamin.....	33
5.2.2 Umur .....	34
5.2.3 Pendidikan Terakhir .....	35
5.2.4 Pekerjaan.....	35

5.2.5 Pengalaman Bekerja .....	36
5.3 Analisis SWOT .....	37
5.3.1 <i>Internal Factor Analysis Summary</i> (IFAS) .....	37
5.3.2 Matrik EFAS ( <i>Eksternal Factor Analysis Summary</i> ).....	40
5.3.3 <i>Matriks Grand Strategy</i> .....	43
BAB VI PENUTUP .....	47
6.1 Kesimpulan.....	47
6.2 Saran .....	49
DAFTAR PUSTAKA .....	50
LAMPIRAN .....	52



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 3. 1</b> Analisis SWOT .....	19
<b>Tabel 3. 2</b> Penelitian Terdahulu .....	20
<b>Tabel 4. 1</b> Matriks Penilaian Analisis SWOT.....	25
<b>Tabel 4. 2</b> <i>Matriks Grand Strategy</i> SWOT.....	27
<b>Tabel 4. 3</b> <i>Timeline</i> Kegiatan.....	29
<b>Tabel 5. 1</b> <i>Internal Factor Analysis Summary</i> (IFAS).....	38
<b>Tabel 5. 2</b> <i>Eksternal Factor Analysis Summary</i> (EFAS) .....	40
<b>Tabel 5. 3</b> <i>Matriks Grand Strategy</i> .....	43

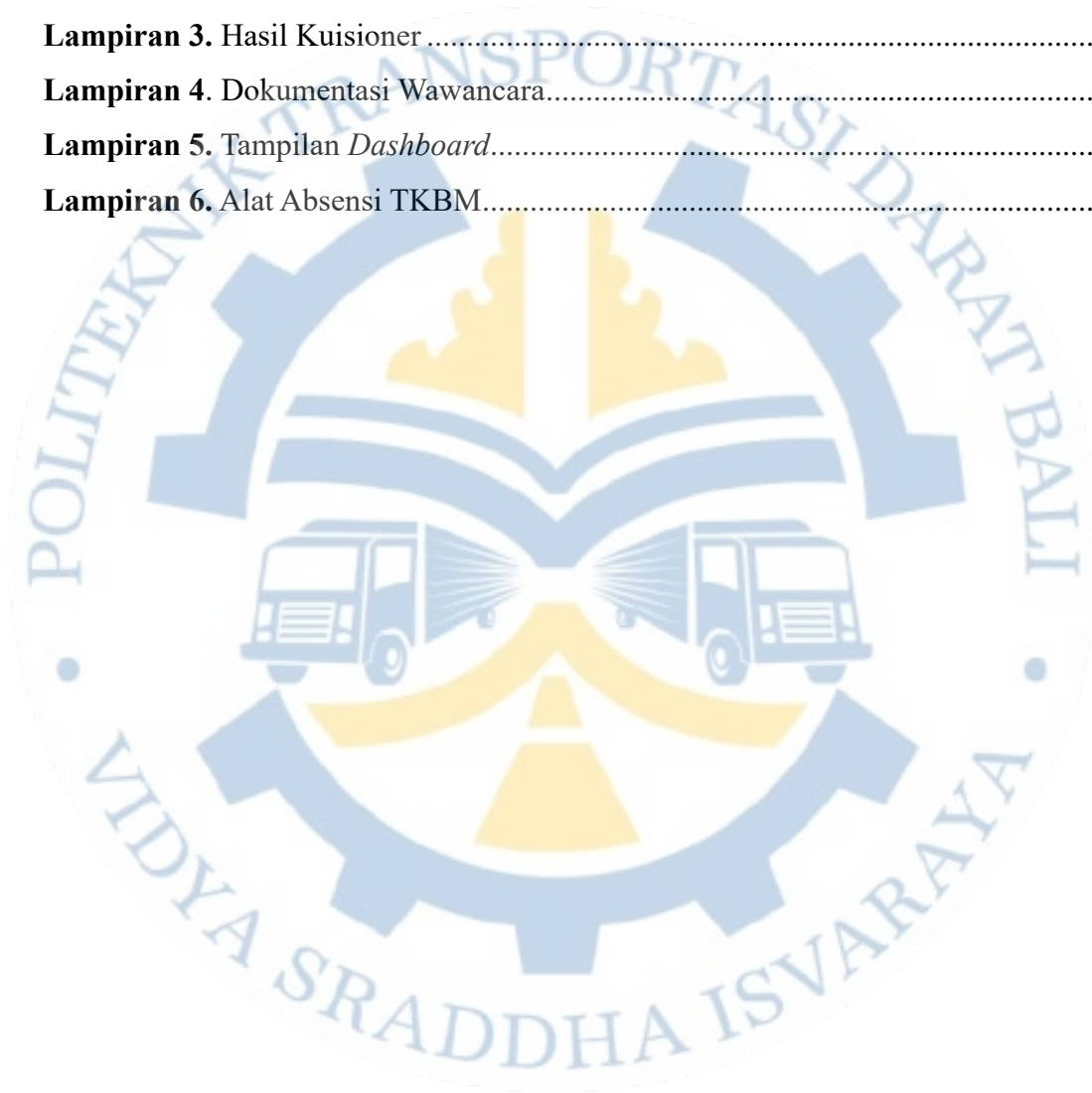


## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1.</b> Kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang .....	5
<b>Gambar 2.</b> Diagram SWOT .....	26
<b>Gambar 3.</b> Bagan Alir Penelitian .....	28
<b>Gambar 4.</b> Contoh Kartu Tanda Anggota Koperasi .....	31
<b>Gambar 5.</b> Contoh <i>Tap in</i> dan <i>Tap out</i> .....	32
<b>Gambar 6.</b> Proses SPK TKBM .....	32
<b>Gambar 7.</b> Diagram Jenis Kelamin Responden .....	34
<b>Gambar 8.</b> Diagram Umur Responden .....	34
<b>Gambar 9.</b> Diagram Pendidikan Terakhir Responden .....	35
<b>Gambar 10.</b> Diagram Pekerjaan Responden .....	36
<b>Gambar 11.</b> Diagram Pengalaman Bekerja Responden .....	37
<b>Gambar 12.</b> Diagram kartesius analisis SWOT .....	42

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1.</b> Daftar Pertanyaan .....	52
<b>Lampiran 2.</b> Daftar Kuisisioner .....	53
<b>Lampiran 3.</b> Hasil Kuisisioner .....	55
<b>Lampiran 4.</b> Dokumentasi Wawancara.....	67
<b>Lampiran 5.</b> Tampilan <i>Dashboard</i> .....	68
<b>Lampiran 6.</b> Alat Absensi TKBM.....	69



## INTI SARI

### Evaluasi Sistem Monitoring Dalam Pengawasan Kegiatan Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Emas

Oleh

I Putu Agus Kevin Andika Putra

2002011

SIMON TKBM merupakan layanan berbasis online melalui web aplikasi untuk pelaksanaan pelayanan penyediaan TKBM oleh koperasi TKBM. Aplikasi SIMON TKBM digunakan untuk monitoring kehadiran dan produktivitas TKBM yang terintegrasi dengan sistem *inaportnet*. Penerapan SIMON TKBM khususnya pada Pelabuhan Tanjung Emas belum sepenuhnya berjalan dengan lancar dan optimal. Hal ini dikarenakan SIMON TKBM merupakan sistem yang masih baru dan harus banyak mendapatkan evaluasi, usul dan saran agar bisa menjadi lebih optimal dalam penerapannya. Penelitian ini bertujuan untuk mengoptimalkan SIMON TKBM di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dengan memberikan evaluasi dan strategi terbaik. Metodologi yang digunakan pada penelitian ini ialah deskriptif kuantitatif. pengambilan data dilakukan dengan wawancara dan kuisisioner yang akan diimplementasikan menggunakan analisis SWOT. Dalam melakukan Analisis SWOT bertujuan untuk mengetahui kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang dimiliki dalam penerapan SIMON TKBM. Hasil pada penelitian ini didapatkan sumbu x dengan rata-rata 1,71 sedangkan sumbu y dengan rata-rata 1,82. Dari hasil tersebut dapat dibuat kurva dan mendapatkan titik temu pada Kuadran I (Pertumbuhan) dimana yang berarti mendukung dalam penerapan SIMON TKBM agar memaksimalkan kekuatan dan peluang yang dimiliki untuk terus berkembang dan maju untuk pengoptimalan penerapan SIMON TKBM. Hasil dari penelitian ini nantinya berupa strategi terbaik yang bisa digunakan dalam penerapan SIMON TKBM agar kedepannya SIMON TKBM lebih optimal dalam penerapannya.

**Kata kunci:** Terminal Peti Kemas, SWOT, Pengawasan

## **ABSTRACT**

### ***Evaluation of the Monitoring System in Supervision of Loading and Unloading Activities at the Port of Tanjung Emas***

By

I Putu Agus Kevin Andika Putra

2002011

*SIMON TKBM is an online-based service through a web application for the implementation of TKBM provision services by TKBM cooperatives. The SIMON TKBM application is used to monitor TKBM attendance and productivity and is integrated with the inaportnet system. The application of SIMON TKBM, especially at Tanjung Emas Port, has not been fully running smoothly and optimally. This is because SIMON TKBM is a new system and must receive a lot of evaluations and suggestions so that it can be more optimal in its application. This study aims to optimize SIMON TKBM at Tanjung Emas Port, Semarang, by providing the best evaluation and strategy. The methodology used in this research is descriptive-quantitative. Data collection is done through interviews and questionnaires, which will be implemented using a SWOT analysis. In carrying out a SWOT analysis, it aims to determine the strengths, weaknesses, opportunities, and threats that are inherent in the application of SIMON TKBM. The results in this study obtained an x-axis with an average of 1.71 and an y-axis with an average of 1.82. From these results, a curve can be drawn and a meeting point can be found in Quadrant I (Growth), which means supporting the application of SIMON TKBM in order to maximize the strengths and opportunities it has to continue to develop and advance to optimize the application of SIMON TKBM. The results of this research will be in the form of the best strategy that can be used in implementing SIMON TKBM so that, in the future, SIMON TKBM will be more optimal in its application.*

**Keyword:** *Container Terminal, SWOT, Supervision*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan yang masih memerlukan sarana transportasi untuk terjaganya rantai logistic (*supply chain logistic*) tetap berjalan sebagaimana mestinya. Pada negara yang terdiri dari beribu-ribu pulau, transportasi melalui jalur laut jelas lebih unggul dibandingkan moda transportasi lainnya, hal itu dikarena transportasi laut memiliki daya angkut dalam jumlah yang lebih besar. Berkembang dan majunya sebuah negara bisa dilihat dari kegiatan dalam pelabuhan. Pelabuhan menjadi pintu utama untuk memasuki suatu daerah tertentu dan guna menghubungkan antar daerah dari suatu kepulauan hingga suatu negara (Tommy Arif Nugroho, 2020).

Dalam Undang-Undang Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Pelabuhan adalah lokasi yang terdiri atas bagian perairan dan atau daratan dengan batas-batas pada wilayah tertentu. Pelabuhan sebagai tempat kegiatan pada instansi pemerintah dan kegiatan usaha yang difungsikan sebagai lokasi naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, tempat kapal untuk bersandar berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang memiliki fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran yang lengkap dan aktivitas-aktivitas penunjang pelabuhan serta sebagai tempat terjadinya perpindahan antara transportasi intra dan antarmoda.

Menuru Benny Agus Setiono, 2011, transportasi adalah sarana yang dibutuhkan dan sangat penting untuk menyangga perekonomian pada suatu daerah dalam menawarkan layanan atau jasa terhadap volume arus penumpang maupun barang. Transportasi sebagai suatu alat yang bertujuan untuk memberikan layanan pengangkutan dari dan sampai ke tempat tujuan dengan nyaman, aman dan tentunya cepat serta dengan harga yang terbilang murah. Meskipun pelabuhan memiliki peran

yang penting dalam pertumbuhan perekonomian nasional, namun di Indonesia hingga kini belum mempunyai suatu sistem untuk pelabuhan yang memiliki kinerja yang berkualitas, terutama terhadap kegiatan bongkar muat. Agar kinerja pelabuhan khususnya dalam kegiatan bongkar muat lebih efektif, maka diperlukan pengawasan dan pengelolaan yang baik. Bentuk pengawasan dan pengelolaan pelabuhan secara umum berfungsi dalam kegiatan kepelabuhan seperti mengurus jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal, kegiatan naik turun penumpang, perawatan fasilitas dan infrastruktur pelabuhan dan kegiatan bongkar muat barang seperti peti kemas, *bulk* (curah), ataupun *dangerous goods* (barang berbahaya).

Salah satu kegiatan yang sangat penting dan menjadi fokus utama di dalam kompleksitas kegiatan pelabuhan adalah bongkar muat barang. Perusahaan bongkar muat, yang memiliki status badan hukum berdasarkan SK Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2014, bertanggung jawab penuh terhadap pengiriman barang dari dan ke kapal. Mereka memiliki hak dan kewajiban dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat menggunakan angkutan laut, serta bertanggung jawab terhadap fasilitas yang digunakan dan keselamatan barang serta tenaga kerja bongkar muat (TKBM), beserta perusahaannya juga harus mempunyai peralatan dan menaati penggunaan perlengkapan yang sesuai standar yang telah diatur untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang (Martono & Tjahjono, 2011).

Pada kegiatan di pelabuhan khususnya kegiatan bongkar muat tentunya diperlukan tenaga kerja yang handal dan kompeten. Salah satunya TKBM yang bertugas untuk membantu kegiatan bongkar muat barang yang berlangsung di pelabuhan. Tetapi di beberapa pelabuhan di Indonesia masih banyak mengalami permasalahan terhadap TKBM, dimana masih banyaknya kecurangan-kecurangan yang terjadi dari tenaga kerja ini seperti, tidak disiplin terhadap waktu dengan datang terlambat, kompetensi pekerja yang tidak sesuai dengan apa yang dikerjakan dan pekerjaan yang digantikan oleh orang lain. Tentunya jika hal ini tidak diatasi dan diabaikan secara terus menerus akan menghasilkan ataupun menciptakan dampak yang

merugikan dan menjadi sumber resiko terhadap kejadian yang tidak diinginkan dalam kegiatan kepelabuhan.

Pada era globalisasi saat ini mempengaruhi seluruh aspek terhadap perkembangan teknologi terutama teknologi terhadap kegiatan pembongkaran ataupun pemuatan barang yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Berkelanjutan pada tiap tahunnya telah terus diadakan pembaharuan sistem terutama untuk mengawasi tenaga kerja yang kerja di area pelabuhan, salah satu sistem yang terbaru yang diluncurkan adalah Sistem Monitoring Tenaga Kerja Bongkar Muat (SIMON TKBM) yang terdapat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Sistem Monitoring ini berfungsi dalam pelaksanaan pengawasan TKBM dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat dengan mengimplementasikan teknologi informasi, memuat database TKBM yang tersentralisasi agar dapat memantau kegiatan TKBM, dan juga mempermudah pihak perusahaan bongkar muat untuk mengurus administrasi pekerja bongkar muat seperti melakukan pendaftaran anggota, menerbitkan Surat Perintah Kerja (SPK), dan absensi bagi TKBM. Maka dari itu diharapkan dengan adanya SIMON TKBM mampu meningkatkan keamanan dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat, meningkatkan kelancaran arus barang dan meningkatkan performa validasi tenaga kerja.

Pada Pelabuhan Tanjung Emas khususnya penerapan SIMON TKBM belum sepenuhnya berjalan dengan lancar dan optimal. Hal ini dikarenakan SIMON TKBM merupakan sistem yang masih baru dan harus banyak mendapatkan evaluasi, usul dan saran agar bisa menjadi lebih optimal dalam penerapannya. Dalam hal ini adapun faktor-faktor yang diperhatikan untuk mengoptimalkan penerapan SIMON TKBM seperti adanya peluang, ancaman, kekuatan serta kelemahan yang dimiliki, maka dari itu analisis SWOT adalah analisis yang tepat dalam mengevaluasi penerapan SIMON TKBM. Dimana kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman ialah faktor yang dinamis didalam SWOT (*Strenght, Waekness, Opportunity and Threat*) yang dimana SWOT

dapat menggambarkan kemampuan perusahaan dalam pengoptimalan situasi yang dihadapi dalam usaha pencapaian tujuan. (Ngurah et al., 2017)

Melalui penjelasan diatas, maka penulis tertarik membahas mengenai bagaimana evaluasi dari berbagai pihak yang terkait terhadap tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dalam melakukan kegiatan pemuatan maupun pembongkaran barang di pelabuhan. Maka penulis tertarik mengambil judul **EVALUASI SISTEM MONITORING DALAM PENGAWASAN KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG EMAS**. Dimana diharapkan dapat memberikan usul dan saran dalam evaluasi tersebut, agar dapat kedepannya SIMON TKBM bisa berjalan lebih efektif lagi dalam penerapannya.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana penerapan SIMON TKBM dalam kegiatan bongkar muat?
2. Apakah kekuatan, kelemahan, ancaman dan peluang SIMON TKBM?
3. Bagaimana strategi terbaik dalam penerapan SIMON TKBM?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui penerapan SIMON TKBM dalam kegiatan bongkar muat.
2. Untuk mengetahui kekuatan, kelemahan, ancaman dan peluang SIMON TKBM.
3. Untuk mengetahui strategi terbaik dalam penerapan SIMON TKBM.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

1. Bagi Instansi

Penelitian yang dilakukan ini harapannya dapat menambah wawasan dan pengetahuan dalam pengembangan ilmu logistik di Indonesia terutama dalam pengembangan SIMON TKBM dalam kegiatan bongkar muat.

2. Bagi Politeknik Transportasi Darat Bali

Sebagai bahan pengaplikasian ilmu mata kuliah dalam kurikulum.

### 3. Bagi Taruna/i

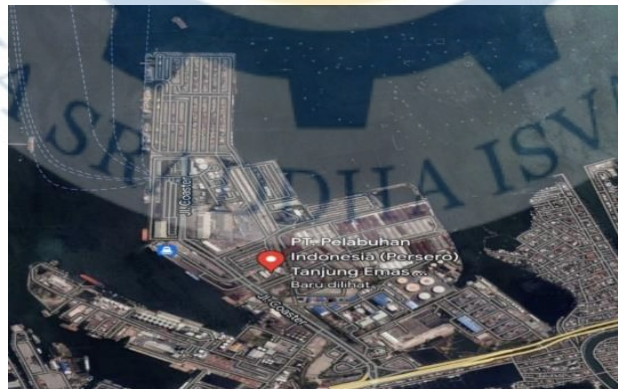
Sebagai pegangan dalam meningkatkan kemampuan dan keterampilan atas teori yang telah didapatkan selama perkuliahan.

## 1.5 Batasan Masalah

1. Penelitian ini hanya dilakukan pada lingkup SIMON TKBM pada Terminal Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Penelitian ini hanya membahas tentang evaluasi penerapan dan pengawasan SIMON TKBM dalam kegiatan bongkar muat.
3. Penelitian ini hanya menggunakan data yang diperoleh dari perusahaan serta data yang dikumpulkan dengan melakukan wawancara pada pihak terkait seperti, Operator SIMON TKBM, Koperasi TKBM dan KSOP.

## 1.6 Kondisi Wilayah/Objek

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terletak di wilayah yang berada di bawah pengelolaan langsung oleh PT Pelindo III Kota Semarang. Secara geografis, pelabuhan ini terletak di pantai Utara Jawa Tengah, tepatnya pada koordinat  $6^{\circ} 56' - 7^{\circ} 10'$  Lintang Selatan dan  $110^{\circ} 25'$  Bujur Timur. Lokasi penelitian objek seperti ditunjukkan pada gambar 1.



*Sumber: maps.google.co.id*

**Gambar 1.** Kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

## BAB II

### GAMBARAN UMUM

#### 2.1 Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang merupakan salah satu pelabuhan yang menjadi pintu ekspor dan impor untuk Indonesia. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang merupakan pelabuhan yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero). Pelabuhan ini berlokasi di tepi utara Kota Semarang (Buana Hadiana & Hermanto, 2020). Pelabuhan Tanjung Emas ini merupakan salah satu unit pelaksanaan Teknis yang berada dibawah naungan Direktorat Jenedral Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Perkembangan sistem transportasi yang semakin maju memungkinkannya saat ini dunia perkapalan terpaksa mengikutinya perkembangan jaman. Itulah yang membuat semua bagian perusahaan yang berpartisipasi melakukan yang terbaik untuk memberikan layanan yang terbaik untuk kelancaran bongkar muat kapal di pelabuhan. Pelabuhan bentuk yang titik *transhipment* sirkuit barang dari kendaraan dari perairan menuju darat selalu disediakan. Potensi itu dapat diimbangi dari segi logistik berupa fasilitas maupun infrastruktur untuk kapal dan yang berkaitan dengan penyediaan layanan untuk kapal atau bisa dimaknai menjadi tempat yang mencakup negara melalui batasan tertentu serta perniagaan digunakan. *Docking* kapal, *transhipment* penumpang dan barang dilengkapi dengan fasilitas serta kegiatan keamanan kapal yang mendukung kegiatan di pelabuhan serta lokasi untuk transfer intra dan antar moda angkutan.

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terdapat di dalam wilayah Semarang Utara dan menjadi suatu wilayah yang menunjang segala bentuk perniagaan ekspor dan impor. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang menjadi tempat untuk ekspor dan impor yang mencakup komoditas seperti: mebel, benang, papan kayu, makanan dan minuman serta hasil dari budi daya perkebunan kopi.

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang mempunyai dermaga dengan jalur ekspedisi yang harus mempertimbangkan aspek oseanografi (aliran, naik turun perairan, frekuensi, serta udara perairan), dan apabila tidak ada penunjang sesuai dengan penanggulangan aspek oseanografi tentu akan berdampak pada percepatan proses sedimentasi pada arah ekspedisi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang (Aji Aditya Perwira, 2013). Akselerasi proses sedimentasi dalam arah ekspedisi kerap kali disebabkan oleh konfigurasi keseimbangan wilayah tepi perairan.

Meningkatnya kedatangan kapal dengan ukuran besar yang membawa hasil perniagaan, sehingga dermaga semakin sibuk dengan kapal internasional yang membawa peti kemas. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa kedalaman cekungan pelabuhan berpengaruh besar terhadap alokasi kapal perniagaan terutama pada wilayah Jawa Tengah.

Kebutuhan untuk memindahkan penumpang dan barang beriringan dengan perkembangan perekonomian dunia. Sarana transportasi perairan tetap menjadi pusat utama dikarenakan lebih ekonomis serta memiliki daya tampung muatan lebih besar. Pelabuhan Tanjung Emas, merupakan dermaga yang *fundamental* di Indonesia. Disisi lain alokasi dermaga turut mengalami berbagai halangan, sehingga harus dilakukan penelitian terhadap akselerasi serta sarana di Pelabuhan Tanjung Emas.

Namun dalam hal ini, Pelabuhan Tanjung Emas juga mengalami kerusakan lingkungan yang menimbulkan wilayah di sekitar sering terjadi banjir atau rob yang disebabkan karena adanya pasang naik dari laut di sekitar wilayah Pelabuhan Tanjung Emas. Permasalahan yang menimbulkan banjir rob di wilayah Semarang terus mengalami revitalisasi demi meminimalisir adanya banjir rob. Hingga saat ini belum ada strategi yang spesifik dalam menyelesaikan masalah banjir rob di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Dampak dari banjir rob menimbulkan wilayah tersebut mengalami penurunan deletasi tanah sehingga kapasitas air terus meningkat. Perhitungan potensi kerugian

akibat banjir rob, perubahan cuaca serta penyusutan lapisan tanah membutuhkan kebijakan yang berbeda. Data kalkulasi menghasilkan pertimbangan persiapan penanggulangan banjir rob daerah alokasi pada dermaga Tanjung Emas.

## 2.2 Terminal Peti Kemas Semarang

Terminal merupakan elemen primer untuk menangani kapal serta melakukan operasi rombak kapasitas komoditas. Terminal Peti Kemas Semarang mempunyai lima terminal primer sebagai peti kemas impor dan ekspor. Setiap terminal memiliki peralatan rombak kapasitas yang utuh, dengan demikian aktivitas rombak kapasitas peti kemas mampu dilakukan secara tepat. Kelayakan dermaga meliputi kelayakan terminal pada dermaga dalam melakukan aktivitas rombak kapasitas pada kapal..

Cakupan sarana yang diperlukan untuk melakukan operasi rombak kapasitas dicocokkan terhadap spesifikasi dari komoditas, sampul komoditas yang ditanggulangi serta spesifikasi kapal yang dikendalikan. Terminal memberikan berbagai bentuk pengendalian terhadap perusahaan ekspedisi yang menjadi pengelola kapal serta produsen maupun konsumen. Pengendalian yang disuguhkan terutama terdiri dari aktivitas rombak kapasitas, pengumpulan serta penyimpanan komoditas di tempat penyimpanan maupun perakitan komoditas peti kemas di *stock yard*, penerimaan komoditas untuk diangkut serta penyerahan komoditas sesudah dirombak pada kapal.

Ketersediaan terminal peti kemas berperan dalam aspek perniagaan serta industri terutama pada wilayah Jawa Tengah dinilai berpengaruh, terutama Semarang *Container Terminal* yaitu terminal yang dapat menanggulangi bongkar muat peti kemas ekspor impor serta *transshipment* (Djambek Nanda Putri,2017, pp. hal. 119-132). Dengan demikian Terminal Peti Kemas Semarang memiliki instrumen serta akses peti kemas dapat mengetahui hal yang diperlukan pasar. Perniagaan menjadi aspek ekonomi yang mencakup pendapatan pada komoditas, serta keperluan bahan mentah serta produk instan melalui luar wilayah negara.

Pesatnya kemajuan digital di dunia telah memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan di banyak bidang termasuk sektor industri. Pengangkutan barang ke suatu tujuan telah dipraktikkan sejak lama dan dengan perkembangan industri serta cara pengangkutan barang juga berkembang. Dimulai dengan pelayaran dataran lalu meluas pada arah perairan serta daratan. Metode pengepakan komoditas mengalami kemajuan dengan menggunakan peti kemas yang mampu diangkut pada kalkulasi yang besar serta terjamin.

Perniagaan pada berbagai wilayah negara melalui kapal muatan peti kemas meningkat pesat setiap hari. Suatu negara bersaing dalam pengembangan terminal peti kemas, integritas yang maju, layanan kalkulasi variabel cakup, memaksimalkan akses terminal serta daya guna SDM yang terikat. Aspek yang menjadi penunjang perkembangan terhadap kelancaran arah peti kemas mempunyai *aksesibilitas* pada suatu dermaga.

Kegiatan pelayaran menangani perolehan komoditas terhadap terminal peti kemas dan memakai truk pengantar peti kemas serta mengantarkannya pada lokasi yang dituju sesuai kebijakan yang berlaku sehingga tidak mengganggu keberlangsungan aktivitas rombak kapasitas komoditas. Pada aspek fisik, komoditas yang diberi sampul dalam peti kemas mempunyai taraf integritas yang tinggi, sehingga kapasitas yang tersedia terlindungi.

Disisi lain rombak kapasitas kapal mampu menjaga kargo mengalami guncangan yang diakibatkan oleh akumulasi pada ruang karg. Aktivitas pemesanan kontrol adalah menyusun aktivitas terhadap pengaturan kalkulasi armada pengiriman yang menuju ke terminal agar tidak mengganggu efektivitas kegiatan rombak kapasitas kapal. Kunjungan armada pengiriman pada Terminal Peti Kemas Semarang dan menuju lokasi terminal sekaligus bersinggungan pada kegiatan pasokan kargo kapal.

### **2.3 Sistem Monitoring Tenaga Kerja Bongkar Muat (SIMON TKBM)**

SIMON TKBM adalah program kerja PT. Pelindo dalam bentuk penerapan dari Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (STRANAS PK). Selain itu SIMON TKBM juga merupakan perkembangan digital dalam pendataan data serta pengawasan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan. Dimana SIMON TKBM bertujuan untuk melakukan pengawasan terhadap TKBM baik yang berkegiatan di Pelabuhan dengan mengandalkan teknologi informasi SIMON TKBM, menampung database TKBM tersentralisasi yang mampu mengawasi TKBM yang keluar masuk di sekitaran pelabuhan.

SIMON TKBM ini bertujuan untuk mengawasi TKBM dalam melakukan aktivitas di pelabuhan, dimana hal tersebut sangat berpengaruh pada kegiatan di pelabuhan seperti, mampu meningkatkan kelancaran arus barang, kegiatan bongkar muat menjadi lebih aman, meningkatkan performansi validasi TKBM, meningkatkan produktifitas bongkar muat dan memudahkan melakukan registrasi TKBM.

## **BAB III**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **3.1 Tinjauan Pustaka**

##### **3.1.1 Pelabuhan**

Istilah "pelabuhan" memiliki dua makna yang terkait, yaitu "bandar" (*harbour*) dan "pelabuhan". Kedua istilah ini seringkali disalahartikan sehingga banyak orang menganggap keduanya memiliki arti yang mirip. Padahal, sebenarnya keduanya memiliki arti yang berbeda. "Bandar" (*harbour*) merujuk pada suatu tempat di perairan yang aman dari gelombang dan angin, yang digunakan sebagai tempat kapal berlabuh. Sementara itu, "pelabuhan" merujuk pada sebuah kawasan perairan yang dilengkapi dengan berbagai bangunan yang diperlukan untuk perlindungan dan perawatan, seperti *jetty* dan *breakwater*. Pelabuhan juga berfungsi sebagai tempat singgah kapal untuk melakukan aktivitas seperti pengisian bahan bakar atau perbaikan (Triatmodjo, 2009).

Pelabuhan adalah suatu kawasan yang memiliki fasilitas guna terlindung dari gelombang, dimana difasilitasi oleh terminal laut seperti Dermaga sebagai tempat untuk kapal bisa bersandar untuk melakukan proses bongkar muat barang atau penumpang, *transito* atau lebih dikenal dengan gudang laut dan tempat kapan membongkar muatannya, serta gudang yang digunakan untuk melakukan penyimpanan barang untuk menunggu waktu pengiriman ke daerah atau lokasi yang dituju. Maka dari penjelasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa Pelabuhan adalah *harbour* (bandara) yang ditunjang dengan berbagai infrastruktur untuk melayani penumpang dan barang seperti Dermaga, tambatan, dengan segala fasilitasnya (Triatmodjo, 2009).

##### **3.1.2 Terminal Peti Kemas**

Menurut Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 1987 mengenai Terminal Peti Kemas, Terminal Peti Kemas merujuk pada suatu kawasan atau lokasi di daratan yang memiliki batas-batas yang jelas. Kawasan tersebut

dilengkapi dengan fasilitas dan infrastruktur transportasi barang yang khusus digunakan untuk kegiatan ekspor dan impor melalui pengemasan khusus..

Pengiriman barang menggunakan peti kemas (*container*) telah menjadi metode yang umum dalam kegiatan logistik, dan setiap tahunnya volume pengiriman tersebut terus meningkat. Dalam pengangkutan barang menggunakan peti kemas, barang-barang dapat dikumpulkan dalam satu wadah yang bertujuan untuk mempermudah proses bongkar muat yang dapat dilakukan secara mekanis. Tujuan dari penggunaan peti kemas ini adalah untuk mengurangi waktu yang dibutuhkan dalam proses bongkar muat serta meningkatkan kapasitas muatan yang dapat diangkut (Triatmodjo, 2009).

#### A. Fasilitas Terminal Peti Kemas

Menurut Triatmodjo, (2009) , Adapun fasilitas-fasilitas yang tersedia pada Terminal Peti Kemas seperti:

1. *Container Yard*

Lapangan yang berada di Kawasan yang berada pada pelabuhan yang bertujuan sebagai tempat konsolidasi, penyimpanan atau penumpukkan peti kemas atau barang dimuat dan dibongkar.

2. Dermaga

Bangunan yang ada di Pelabuhan yang difungsikan guna menambakan dan merapatkan kapal yang akan melakukan proses *lift-on lift of* (lo-lo) atau bongkar muat barang.

3. *Apron*

Suatu ruang atau halaman yang berada di permukaan dermaga yang terbentang dari sisi muka dermaga sampai gudang laut atau lapangan penumpukan terbuka.

4. *Container Freight Station (CFS)*

Lapangan atau infrastruktur yang diapkan untuk barang-barang yang diangkut secara LCL. Dimana LCL (*Less Container Load*) menyatakan barang tidak sepenuhnya dimuat oleh *container*. Yang dimana dalam

satu *container*. memiliki beragam barang yang dimiliki oleh pemilik yang berbeda atau pemiliknya lebih dari 1 perusahaan atau lebih dari 1 orang.

#### 5. Menara Pengawas

Fungsi menara pengawas adalah untuk melakukan pengawasan dan pengaturan kegiatan di seluruh area terminal, baik itu secara keseluruhan maupun hanya beberapa bagian tertentu.

#### 6. Bengkel Pemeliharaan

Suatu lokasi yang digunakan untuk proses reparasi peti kemas sehingga siap digunakan. Apabila terdapat peti kemas yang rusak maka akan dilakukan perbaikan sehingga peti kemas siap dipakai kembali. Umumnya bengkel pemeliharaan ini di dekatkan dengan lapangan peti kemas.

#### 7. Fasilitas Lain

Fasilitas lain biasanya seperti perkantoran, tempat parkir, dan lain sebagainya yang dimana bertujuan untuk menunjang kegiatan di terminal.

### 3.1.3 Bongkar Muat

Bongkar muat adalah sebuah kegiatan yang terlibat dalam proses pengiriman barang. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal, dijelaskan bahwa kegiatan usaha bongkar muat barang melibatkan proses bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan kegiatannya meliputi:

#### 1. *Stevedoring*

Kegiatan atau proses dalam melakukan pembongkaran barang dari kapal ke tongkang, dermaga, atau truk, serta melakukan pemuatan barang dari tongkang, dermaga, atau truk ke dalam kapal, di mana barang-barang tersebut diatur

secara tertib di dalam palka kapal dan menggunakan derek kapal atau derek darat.

2. *Cargodoring*

Kegiatan atau proses untuk melepaskan barang-barang dari jala-jala, jaring, atau tali (*ex tackle*) di dermaga, serta mengangkutnya dari dermaga ke gudang atau area penumpukan barang (*container yard*) atau sebaliknya.

3. *Receiving*

Kegiatan atau proses penerimaan, pemindahan serta pengangkutan barang dari area penyimpanan atau tumpukan di gudang atau lapangan peti kemas, kemudian mengatur agar barang-barang tersebut tersusun dengan rapi di kendaraan di lapangan penumpukan atau pintu gudang atau sebaliknya.

Dalam melakukan operasi bongkar muat barang, diperlukan sebuah perusahaan yang didirikan untuk memfasilitasi dan mempermudah proses bongkar muat di pelabuhan dengan persyaratan izin usaha. Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, perusahaan tersebut harus menggunakan peralatan bongkar muat yang telah disetujui dan mempekerjakan tenaga kerja khusus untuk melakukan tugas bongkar muat di pelabuhan. Alat-alat bongkar muat yang digunakan harus memenuhi persyaratan operasional yang sesuai dan menjamin keamanan kerja. Selain itu, tenaga kerja bongkar muat juga harus mempunyai kompetensi di bidang bongkar muat yang terbukti melalui sertifikat yang dimilikinya. Dimana persyaratan teknis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (3) huruf b paling sedikit memiliki peralatan bongkar muat berupa:

1. *Wire Net*
2. *Ship-Side net*
3. *Pallet*
4. *Rope net*
5. *Rope sling*
6. *Forklift*

### 3.1.4 Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 yang mengatur penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat dari dan ke kapal, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) merujuk pada semua individu atau pekerja yang telah mendaftar atau terdaftar di pelabuhan yang melakukan tugas bongkar muat di pelabuhan tersebut.

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) merupakan bentuk ketenagakerjaan yang tercantum di dermaga yang dilaksanakan pada tanggung jawab rombak kapasitas pada dermaga tersebut. Para pekerja bongkar muat juga memiliki organisasi yang disebut serikat pekerja atau pekerja TKBM, merupakan organisasi yang didirikan untuk para pekerja bongkar muat atau pekerja di dalam dan di luar perusahaan serta bersifat bebas, terbuka dan mandiri. Tanggung jawab yang demokratis dan bertanggung jawab atas perjuangan, pembelaan dan perlindungan hak serta kepentingan pekerja. Pada dasarnya pekerjaan bongkar muat mencakup dasar utama tidak ditentukan pada sumber pengelolaan SDM dermaga pada umumnya, dikarenakan kegunaan dermaga cenderung lebih spesifik dalam bidang bongkar muat barang.

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) berperan penting pada pelaksanaan aktivitas bongkar muat dari kapal menuju dermaga, cakupan deskripsi mengenai departemen sumber daya manusia (SDM) berperan sangat penting dalam semua kegiatan di pelabuhan (Zatayu & Priyono, 2018). Hakikatnya pekerjaan bongkar muat menjadi aspek yang selalu berkaitan terhadap daya guna SDM dermaga pada umumnya, kegunaan serta peranannya pada dermaga cenderung khusus dalam bidang bongkar muat barang dan disebut pekerjaan bongkar muat.

#### A. Tugas TKBM

##### 1. General Cargo

- a. *Commander Operator*
- b. Memasang/melepas pengait di atas kapal

- c. Mengarahkan cargo di atas kapal
  - d. Memasang/melepas pengait di atas truk
2. Curah Cair (*Truck Lossing*)
  - a. Menyalurkan curah cair dari *stragger* ke truck tangka
  - b. Pengawasan B/M selama proses penyaluran curah cair melalui *stragger*
3. Curah Cair (*Ducting*)
  - a. Bongkar/pasang pipa *rubber hose*
  - b. Pengawasan B/M selama proses *ducting* berlangsung
4. Curah kering (*Silo*)
  - a. Bongkar/pasang pipa *rubber hose* dari ke *elbow silo*
  - b. Pengawasan B/M selama proses *ducting* berlangsung
5. Curah Kering (*Truck Lossing*)
  - a. *Operator Hopper* diatas truk
  - b. *Commander Operator*
  - c. Mengumpulkan bongkaran ke arah tengah palka
  - d. *Cleaning* curang kering di dinding dan dasar palka kapal
6. Petikemas nilam
  - a. Melakukan pemasangan/pelepasan Lasing petikemas
  - b. Mengkaitkan/melepas sling di *twist lock* petikemas
  - c. Memasang/melepas sepatu petikemas
7. Petikemas Konvensional
  - a. Melakukan pelepasan lasing petikemas
  - b. Mengoperasikan *Ship Crane* untuk kegiatan handling petikemas
  - c. Memberikan komando kepada *operator ship crane*
  - d. Mengkaitkan/melepas sling di *Twist Lock* petikemas
  - e. Memasang/melepas sepatu petikemas

### 3.1.5 Manajemen Strategis

Manajemen strategis merupakan beberapa hasil perencanaan, keputusan dan kemudian tindakan yang didasarkan pada beberapa diskusi atau pertimbangan baik dari lingkungan internal maupun eksternal guna mencapai tujuan dari perusahaan atau organisasi tersebut dengan jangka waktu yang cukup lama atau panjang. Ada pun tujuan jangka panjang tersebut menyangkut keuntungan dan keunggulan *kompetitif*, agar bisa bertahan ditengah persaingan yang begitu ketat.

Secara mendasar manajemen strategis memiliki perbedaan dengan manajemen umum, khususnya dalam hal fokus yang ditujukan untuk menghadapi perubahan lingkungan dan merespon harapan peningkatan kinerja organisasi atau perusahaan. (Andika, 2021).

Karakteristik dari manajemen strategis antara lain:

1. Bersifat dinamis
2. Berorientasi masa depan
3. Bersifat jangka panjang
4. Perlu adanya dorongan oleh unsur-unsur pada manajemen tingkat puncak
5. Senantiasa harus mendapat support atau motivasi dalam pelaksanaan ekonomi oleh sumber daya yang tersedia

### 3.1.6 Analisis SWOT

Analisis SWOT merupakan suatu metode analisis dari pihak yang berasal dari internal maupun eksternal yang menilai 4 faktor yang krusial berupa kelemahan, kekautan, peluang serta ancaman guna mengevaluasu suatu kegiatan, masalah, bisnis ataupun proyek pada suatu organisasi (Dewi Kurniasih, 2021). Pada sumber internal menelaah terkait kompen kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*), sementara sumber eksternal menelaah komponen peluang (*oppurtunity*) dan ancaman (*threat*).

Selanjutnya menurut Ngurah (2017) faktor-faktor terkait dalam analisis SWOT dapat dibedakan menjadi 4 yaitu:

1. Kekuatan (*Strength*)

Keadaan dalam suatu organisasi yang bertindak sebagai kelebihan atau nilai tambah yang memiliki pengaruh positif untuk organisasi.

2. Kelemahan (*Weakness*)

Kekurangan atau limitasi yang masih terdapat dalam suatu organisasi, umumnya dapat dilihat dari bagian sarana dan prasarana, sehingga diperlukan beberapa keputusan oleh pihak manajerial guna menihilkan kelemahan yang dimiliki.

3. Peluang (*Oppurtunities*)

Suatu keadaan kepemilikan kesempatan-kesempatan baik untuk mengembangkan atau memperluas jaringan dari organisasi. Tentunya setelah menganalisis adanya peluang yang dimiliki kembali lagi kepada organisasi untuk memanfaatkan peluang-peluang tersebut.

4. Ancaman (*Threat*)

Tantangan atau ancaman disini merupakan oposisi dari adanya peluang (*oppurtunities*). Ancaman-ancaman ini harus dimitigasi risiko-risikonya dikarenakan dapat menimbulkan kerugian bagi organisasi, oleh karena itu harus diantisipasi dengan cara yang tepat.

Adapun dua pendekatan dalam analisis SWOT dapat dilakukan dengan pendekatan kuantitatif maupun kualitatif, pada penelitian ini menggunakan pendekatan SWOT kualitatif.

- a. Pendekatan kualitatif matriks SWOT

Dalam penerapannya terdapat 8 (delapan) kotak dibentuk menjadi tabel, yang mana menjelaskan antara sumber internal dan eksternal guna nantinya akan digabungkan masing-masing komponen dari keduanya sehingga menghasilkan 4 (empat) titik temu antara komponen-komponen tersebut, missal komponen kekuatan bertemu dengan peluang yang menghasilkan *Comparative Advantages*, komponen kekuatan dengan ancaman

menghasilkan *Mobilization*, komponen kelemahan dengan peluang menghasilkan *Investment/Divestment*, serta terakhir komponen kelemahan dan ancaman yang menghasilkan *Damage Control*. Berikut dibawah ini merupakan contoh tabel 3.1 dari Matrik SWOT dengan pendekatan Kualitatif.

**Tabel 3. 1** Analisis SWOT

<b>Eksternal</b>	<i>Oppurtunity</i>	<i>Threat</i>
<b>Internal</b>		
<i>Strength</i>	<i>Comparative Advantages</i>	<i>Mobilization</i>
<i>Weakness</i>	<i>Investment/ Divestment</i>	<i>Damage Control</i>

Sumber: (Nguhah et al., 2017)

Menurut Nguhah, 2017, adapun penjelasan atau keterangan tabel diatas sebagai berikut:

1. *Comparative Advantages*

Pertemuan antara *strength* dan *oppurtunity* yang menandakan bahwa perkembangan dari suatu organisasi dapat berlangsung secara cepat.

2. *Mobilization*

Pertemuan antara *strength* dan *threats* sebagai penanda bahwa wajib dilakukan usaha mobilisasi dari sumber daya pada organisasi. Adanya mobilisasi mampu meringankan suatu ancaman atau bahkan mengubahnya menjadi suatu peluang.

3. *Divestment/Investment*

Pertemuan antara *weakness* dan *oppurtunity* yang menunjukkan suatu pilihan pada situasi yang kurang jelas. Disini peluang yang ada cukup meyakinkan namun tidak dapat digunakan karena terbatasnya kekuatan, sehingga

memunculkan dua pilihan keputusan yakni melepas peluang atau memaksakan peluang tersebut (investasi).

#### 4. *Damage Control*

Pertemuan antara *weakness* dan *threat* sebagai tanda bahwa keputusan yang diambil akan berdampak besar bagi organisasi sehingga diharapkan pengambilan keputusan (*decision making*) yang tepat dan sesuai agar tidak memperburuk dari kondisi yang telah diprediksikan.

### 3.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan penelitian yang mempunyai fungsi untuk melakukan perbandingan penelitian dengan penelitian yang sudah ada. Adapun penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian ini dapat dilihat pada tabel 3.2.

**Tabel 3. 2** Penelitian Terdahulu

Penulis	Judul	Analisis Pembahasan	Output
Murbayani, (2014)	Evaluasi Pengawasan Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Makassar	Berbicara mengenai pengawasan yang dilakukan oleh Bidang Lala dan Kepelabuhan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar terhadap proses bongkar muat barang. Bidang Lala dan Kepelabuhan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar bertanggung jawab dalam melakukan pengawasan terhadap proses bongkar muat barang.	Menyadari dan mengenali bagaimana situasi pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat barang yang dijalankan oleh Bidang Lala dan Kepelabuhan Kantor Administrator Pelabuhan Makassar.

<p>Anna Yuliana, Bambang Argo Wibowo, Aristi Dian P. F(2018)</p>	<p>Analisis Kinerja Pengawasan Perikanan Dalam Penerapan Monitoring, <i>Controlling</i>, and <i>Surveillance</i> (Studi Kasus di Pangkalan PSDKP Jakarta)</p>	<p>Melakukan observasi dan analisis terhadap kinerja pengawasan perikanan dalam penerapan evaluasi, pemantauan, pengendalian, dan pengawasan menggunakan metode analisis SWOT.</p>	<p>Memperoleh pemahaman dan pengetahuan tentang performa pengawas perikanan dalam memberikan layanan publik yang disediakan, serta merencanakan strategi pengembangan untuk meningkatkan pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan dalam rangka menerapkan sistem pemantauan, pengendalian, dan pengawasan (MCS) di Pangkalan PSDKP Jakarta.</p>
<p>Shinta Mardiana Dewi, Lucky Fathurohim Saputro (2019)</p>	<p>Fungsi Pengawasan Aktifitas Bongkar Muat Kontainer Pada PT Prima Nur Panurjwan Jakarta</p>	<p>Bagaimana pengelolaan fungsi pengawasan yang diterapkan dalam proses bongkar muat kontainer di PT Prima Nur Panurjwan, dengan tujuan untuk mengurangi waktu terbuang (<i>idle time</i>)</p>	<p>Dengan meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan proses bongkar muat kontainer, dapat meminimalkan atau menghilangkan waktu yang tidak dimanfaatkan (<i>idle time</i>).</p>