

DAFTAR PUSTAKA

- Andries, Fredrick Reginald. 2007. *Perumusan Strategi Pemasaran Berdasarkan Analisis SWOT (Studi Kasus Pada PT Waringin Puspanusa Lestari Jakarta)*. Skripsi. Tidak Diterbitkan. Fakultas Ekonomi. Universitas Sanata Dharma: Yogyakarta
- David, Fred R. 2011. *Strategic Management, Buku 1. Edisi 12*. Jakarta: Salemba Empat
- Duakajui, Debby, Abd. Rahman Kadir, dan H. Jusni. 2017. Formulasi Strategi Makassar New Port Dan Pelabuhan Bitung Sebagai Internasional Hub Port. *Jurnal Bisnis Manajemen dan Informatika*. 14(1): 81-83
- Fajar, Setiawan. 2019. *Analisis Faktor yang Mempengaruhi Pengembangan Pelabuhan*. Skripsi. Tidak Diterbitkan. Bidang Transportasi. Universitas Maritim AMNI: Semarang
- Freddy, Rangkuti. 2009. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT. Gramedia
- Hunger, J. David dan Wheelen, Thomas L. (2003). *Manajemen Strategis*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar. 2017. *Kajian Evaluasi Pelayanan Tol Laut di Pelabuhan Makassar*. Makassar: PT Danureksa Saran Cipta
- Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18DJPL11 tanggal 15 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan,
- Keputusan Menteri Nomor KM 53.Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional
- Keputusan Menteri Nomor KM 48 Tahun 2020 tentang Rencana Induk Pelabuhan Makassar Provinsi Sulawesi Selatan
- Kotler dan Keller. 2009. *Manajemen Pemasaran. Jilid I. Edisi ke 13*. Jakarta: Erlangga
- Lasse, DE. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: PT_RajaGrafindo Persada
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang

- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang
Kepelabuhan
- Plangiten, Ribka,. Sisca V. Pandey, dan Lucia G. J. Lalamentik. 2019. Evaluasi
Kinerja Operasional Pelabuhan ASDP Indonesia Ferry Bitung. *Jurnal Sipil
Statik*. 7(02): 267
- Rangkuti, Freddy. 2004. *Manajemen Persediaan Aplikasi di Bidang Bisnis*.
Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Rangkuti, Freddy. 2009. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta:
PT. Gramedia
- Margono, 2004, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Nirmala. 2017. *Meningkatkan Daya Saing di Sektor Pelabuhan*. [https://business-
law.binus.ac.id/2017/03/31/meningkatkan-daya-saing-di-sektor-pelabuhan/](https://business-law.binus.ac.id/2017/03/31/meningkatkan-daya-saing-di-sektor-pelabuhan/)
(diakses pada 31 Januari 2017)
- Saleh, Chairul Imam. 2013. *Analisis Strategi Pengembangan Pelabuhan-
pelabuhan Utama Pada Koridor Sulawesi*. Skripsi. Tidak Diterbitkan.
Fakultas Teknik. Universitas Hasanuddin, Makassar
- Solihin, Ismail. 2012. *Manajemen Strategik*. Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono, 2001. *Metode Penelitian*, Bandung: CV Alfa Beta
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif,
dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Taufiqurokhman. 2016. *Manajemen Strategik*. Jakarta: Universitas Prof. Dr.
Moestopo Beragama
- Triatmodjo, Bambang. 2009. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset
- Uyur, Andris Soma, Abdul Rahman Kadir, dan Nuraeni Kadir. 2021. *Strategic
Development Of Makassar New Port Through SWOT Analysis, Boston
Consulting Group And General Electric. Hasanuddin Journal of Applied
Business and Entrepreneurship (HJABE)*. 4(1): 14
- Yunus, Eddy. 2016. *Manajemen Strategis*. Yogyakarta: CV ANDI OFFSET

**L
A
M
P
I
R
A
N**

Lembar Kuesioner

Yth. Bapak/Ibu

Perkenalkan, saya Fanny Diets, mahasiswa program Sarjana Strata Satu (S1) Departemen Teknik Kelautan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, saat ini sedang melakukan penelitian dalam rangka menyelesaikan Skripsi saya di Universitas Hasanuddin.

Adapun judul skripsi ini adalah “Analisis Strategi Terhadap Pengembangan Makassar *New Port* Menjadi *International Hub Port*”. Untuk dapat menyelesaikan skripsi tersebut, saya membutuhkan bantuan Bapak/Ibu dengan melengkapi Kuesioner yang saya lampirkan berikut ini.

Atas kerjasama dan bantuan Bapak/Ibu sekalian, saya mengucapkan terima kasih.

Petunjuk pengisian:

1. Rating (Tingkat Pengaruh)

Pada bagian ini, Bapak/Ibu diminta untuk mengisi kolom rating untuk masing-masing variabel dengan memberikan skala mulai dan “4” (sangat kuat) apabila isu yang disampaikan sangat relevan terhadap Makassar *New Port* dapat menjadi Pelabuhan Hub Internasional sampai dengan “1” (kekuatan dibawah rata-rata) apabila isu yang disampaikan sangat tidak relevan dengan kondisi saat ini

2. Bobot (Tingkat Kepentingan)

Pada bagian ini, Bapak/Ibu diminta untuk mengisi kolom bobot dengan pilihan “SP” (sangat penting) apabila isu yang disampaikan sangat penting sampai dengan “TP” (tidak penting) apabila isu yang disampaikan tidak penting terhadap pengembangan Makassar *New Port* saat ini.

Keterangan	
Rating (Tingkat Pengaruh)	Bobot (Tingkat Kepentingan)
4 = Sangat kuat	SP = Sangat penting
3= Kekuatan diatas rata-rata	P = Penting
2= Kekuatan rata-rata	R = Ragu-ragu
1= Kekuatan dibawah rata-rata	TP = Tidak penting

Tabel 1.
Faktor-faktor Strategis Kekuatan

Kode	Item Pernyataan	Bobot				Rating				Skor
		SP	P	R	TP	4	3	2	1	
S1	Lokasi pelabuhan sangat strategis									
S2	Potensi pengembangan Pelabuhan yang didukung oleh pemerintah									
S3	Telah melayani alih muat (<i>transhipment</i>) petikemas nasional dan internasional									
S4	Kegiatan pembangunan Pelabuhan sebagai IHP telah dimulai									
S5	Fasilitas infrastruktur dan suprastruktur yang mendukung kegiatan operasional di MNP									

Tabel 2.
Faktor-faktor Strategis Kelemahan

Kode	Item Pernyataan	Bobot				Rating				Skor
		SP	P	R	TP	4	3	2	1	
W1	Biaya besar dan waktu yang cukup lama untuk pengembangan Pelabuhan									
W2	Kegiatan promosi dan pemasaran yang dilakukan masih sangat kecil									
W3	Ketergantungan terhadap vendor peralatan dan teknologi informasi yang cukup tinggi									
W4	Kesenjangan dalam hal keterampilan, karena tidak adanya keseimbangan antara kemajuan teknologi dan sumber daya manusia									
W5	Arus petikemas masih terbilang kecil									

Tabel 3.
Faktor-faktor Strategis Peluang

Kode	Item Pernyataan	Bobot				Rating				Skor
		SP	P	R	TP	4	3	2	1	
O1	Peran pemerintah daerah yang sangat mendukung terlaksananya IHP									
O2	Memiliki konektivitas pelabuhan laut dengan Kawasan Industri/Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)									
O3	Dukungan perusahaan pelayaran terhadap terwujudnya IHP									
O4	Potensi untuk memperluas pangsa pasar dan kegiatan dengan cara melakukan kerjasama dengan pihak lain									
O5	Memiliki posisi strategis rute domestik dan internasional									

Tabel 4.
Faktor-faktor Strategis Ancaman

Kode	Item Pernyataan	Bobot				Rating				Skor
		SP	P	R	TP	4	3	2	1	
T1	Kapasitas Regulasi pemerintah terhadap pengelolaan pelabuhan yang bisa berubah setiap saat									
T2	Persaingan yang sangat ketat dengan berbagai IHP di negara lain, khususnya negara tetangga yang lebih unggul dari berbagai aspek dibandingkan dengan MNP									
T3	Adanya konflik kepentingan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah terkait pengelolaan pelabuhan									
T4	Tuntutan dari para <i>stakeholder</i> untuk terus meningkatkan kinerja pelayanan dengan biaya yang semakin murah									
T5	Rentan terhadap perubahan teknologi transportasi laut yang sangat cepat perubahannya									

Hasil Rekap Kuesioner “ Faktor Internal Kekuatan” Makassar *New Port*

Responden	S1			S2			S3			S4			S5		
	bobot	rating	total	bobot	rating	total	bobot	rating	Total	bobot	rating	total	bobot	rating	total
R1	0,11	4	0,46	0,11	4	0,46	0,09	1	0,09	0,09	3	0,26	0,11	4	0,46
R2	0,11	4	0,44	0,11	4	0,44	0,08	2	0,17	0,11	3	0,33	0,11	4	0,44
R3	0,12	4	0,47	0,12	4	0,47	0,09	2	0,18	0,12	4	0,47	0,09	4	0,35
R4	0,11	4	0,44	0,11	4	0,44	0,11	4	0,44	0,08	3	0,25	0,11	3	0,33
R5	0,11	3	0,33	0,11	3	0,33	0,08	2	0,17	0,08	3	0,25	0,11	4	0,44
R6	0,09	3	0,26	0,12	3	0,35	0,09	2	0,18	0,09	2	0,18	0,12	3	0,35
R7	0,12	3	0,35	0,09	2	0,18	0,09	2	0,18	0,09	3	0,26	0,12	3	0,35
R8	0,12	4	0,47	0,09	3	0,26	0,09	2	0,18	0,09	3	0,26	0,12	4	0,47
R9	0,10	3	0,29	0,13	3	0,39	0,10	2	0,19	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29
R10	0,13	3	0,38	0,13	3	0,38	0,09	2	0,19	0,09	2	0,19	0,13	3	0,38
R11	0,12	3	0,36	0,12	3	0,36	0,09	2	0,18	0,09	2	0,18	0,12	4	0,48
R12	0,12	3	0,35	0,12	3	0,35	0,09	2	0,18	0,09	3	0,26	0,12	3	0,35
R13	0,11	4	0,46	0,11	4	0,46	0,09	2	0,17	0,11	3	0,34	0,11	3	0,34
R14	0,12	4	0,47	0,12	3	0,35	0,12	2	0,24	0,12	3	0,35	0,12	4	0,47
R15	0,11	4	0,42	0,11	3	0,32	0,11	3	0,32	0,11	3	0,32	0,11	4	0,42

Sumber: Analisis Data, 2021

Hasil Rekap Kuesioner “ Faktor Internal Kelemahan” Makassar *New Port*

Responden	W1			W2			W3			W4			W5		
	bobot	rating	total	bobot	rating	total	bobot	rating	Total	bobot	rating	total	bobot	rating	total
R1	0,11	4	0,46	0,09	2	0,17	0,09	2	0,17	0,11	2	0,23	0,09	2	0,17
R2	0,11	2	0,22	0,08	3	0,25	0,08	3	0,25	0,11	3	0,33	0,08	4	0,33
R3	0,12	3	0,35	0,09	3	0,26	0,09	3	0,26	0,09	4	0,35	0,09	3	0,26
R4	0,11	3	0,33	0,08	3	0,25	0,08	2	0,17	0,11	3	0,33	0,08	3	0,25
R5	0,11	3	0,33	0,08	2	0,17	0,11	3	0,33	0,11	3	0,33	0,08	3	0,25
R6	0,12	3	0,35	0,09	2	0,18	0,09	3	0,26	0,12	2	0,24	0,09	3	0,26
R7	0,12	3	0,35	0,09	3	0,26	0,09	3	0,26	0,12	2	0,24	0,09	2	0,18
R8	0,12	3	0,35	0,09	2	0,18	0,12	3	0,35	0,12	3	0,35	0,06	2	0,12
R9	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29	0,10	2	0,19	0,10	2	0,19	0,10	3	0,29
R10	0,09	3	0,28	0,09	3	0,28	0,09	2	0,19	0,09	3	0,28	0,06	2	0,13
R11	0,09	3	0,27	0,09	3	0,27	0,09	2	0,18	0,09	2	0,18	0,09	2	0,18
R12	0,12	3	0,35	0,09	2	0,18	0,09	2	0,18	0,09	2	0,18	0,09	2	0,18
R13	0,09	3	0,26	0,09	2	0,17	0,09	2	0,17	0,11	2	0,23	0,09	2	0,17
R14	0,09	2	0,18	0,06	2	0,12	0,09	2	0,18	0,09	2	0,18	0,09	2	0,18
R15	0,11	3	0,32	0,08	2	0,16	0,11	2	0,21	0,11	3	0,32	0,08	2	0,16

Sumber: Analisis Data, 2021

Hasil Rekap Kuesioner “ Faktor Eksternal Peluang” Makassar *New Port*

Responden	O1			O2			O3			O4			O5		
	bobot	rating	total	bobot	rating	total	bobot	rating	total	bobot	rating	total	bobot	rating	total
R1	0,12	3	0,35	0,09	3	0,26	0,12	3	0,35	0,12	3	0,35	0,12	3	0,35
R2	0,09	3	0,26	0,09	3	0,26	0,12	3	0,35	0,12	3	0,35	0,12	3	0,35
R3	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29	0,13	3	0,39	0,10	3	0,29
R4	0,13	3	0,40	0,10	2	0,20	0,10	3	0,30	0,10	2	0,20	0,10	3	0,30
R5	0,11	3	0,34	0,09	3	0,26	0,09	3	0,26	0,09	3	0,26	0,11	3	0,34
R6	0,13	3	0,38	0,09	3	0,28	0,09	3	0,28	0,09	2	0,19	0,09	3	0,28
R7	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29	0,13	2	0,26	0,10	3	0,29
R8	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29	0,13	3	0,39	0,10	3	0,29
R9	0,11	3	0,32	0,11	3	0,32	0,11	2	0,21	0,11	3	0,32	0,11	3	0,32
R10	0,11	3	0,34	0,11	3	0,34	0,11	3	0,34	0,09	3	0,26	0,11	3	0,32
R11	0,12	3	0,36	0,09	3	0,27	0,12	3	0,36	0,09	3	0,27	0,09	3	0,27
R12	0,12	3	0,36	0,09	3	0,27	0,09	3	0,27	0,09	2	0,18	0,12	3	0,36
R13	0,12	3	0,35	0,09	3	0,26	0,12	3	0,35	0,09	3	0,26	0,09	3	0,26
R14	0,11	3	0,32	0,08	3	0,24	0,11	3	0,32	0,11	3	0,32	0,11	3	0,32
R15	0,11	3	0,34	0,09	3	0,26	0,11	3	0,34	0,09	3	0,26	0,11	3	0,34

Sumber: Analisis Data, 2021

Hasil Rekap Kuesioner “ Faktor Eksternal Ancaman” Makassar *New Port*

Responden	T1			T2			T3			T4			T5		
	bobot	rating	total	bobot	rating	total	bobot	rating	total	bobot	rating	total	bobot	rating	total
R1	0,09	3	0,26	0,09	3	0,26	0,09	2	0,18	0,06	2	0,12	0,12	2	0,24
R2	0,09	2	0,18	0,09	3	0,26	0,12	2	0,24	0,09	3	0,26	0,09	3	0,26
R3	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29	0,10	2	0,19	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29
R4	0,10	3	0,30	0,10	3	0,30	0,07	2	0,13	0,10	2	0,20	0,10	3	0,30
R5	0,09	3	0,26	0,11	3	0,34	0,11	2	0,23	0,09	3	0,26	0,11	3	0,34
R6	0,09	3	0,28	0,09	3	0,28	0,09	2	0,19	0,09	2	0,19	0,13	2	0,25
R7	0,13	3	0,39	0,10	3	0,29	0,06	2	0,13	0,10	2	0,19	0,10	3	0,29
R8	0,13	2	0,26	0,10	3	0,29	0,06	2	0,13	0,10	3	0,29	0,10	3	0,29
R9	0,11	3	0,32	0,08	3	0,24	0,11	2	0,21	0,08	3	0,24	0,11	3	0,32
R10	0,11	3	0,34	0,09	2	0,17	0,09	2	0,17	0,09	3	0,26	0,09	3	0,26
R11	0,12	3	0,36	0,09	3	0,27	0,09	2	0,18	0,09	3	0,27	0,09	3	0,27
R12	0,09	3	0,27	0,09	3	0,27	0,09	2	0,18	0,09	3	0,27	0,12	3	0,36
R13	0,09	3	0,26	0,09	2	0,18	0,12	2	0,24	0,09	3	0,26	0,12	3	0,35
R14	0,11	3	0,32	0,08	3	0,24	0,11	2	0,22	0,08	3	0,24	0,11	3	0,32
R15	0,11	3	0,34	0,09	3	0,26	0,09	2	0,17	0,09	3	0,26	0,11	3	0,34

Sumber: Analisis Data, 2021

Lembar Wawancara

1. Program apa saja dilakukan PT Pelindo IV terkait strategi dalam implementasi pelayanan jasa bongkar muat petikemas di Makassar *New Port*?
2. Bagaimana target tertentu yang ingin dicapai pada kinerja operasional di Makassar *New Port*?
3. Apakah ada standar kinerja operasional pada indikator kinerja pelayanan pelabuhan?
4. Apakah semua indikator kinerja pelayanan kepelabuhanan telah memenuhi standar ?
5. Bagaimana pengaruh dari trend produktivitas?
6. Apakah jumlah karyawan yang ada sekarang sudah dianggap cukup dan produktif?
7. Terkait hierarki peran dan fungsi pelabuhan, bagaimana hierarki peran dan fungsi Makassar *New Port*?
8. Bagaimana kebijakan yang dilakukan Makassar *New Port* dalam meningkatkan performa kinerja pelayanan jasa kepelabuhanan?
9. Apakah ada kendala dalam meningkatkan performa kinerja pelayanan jasa kepelabuhanan?
10. Bagaimana harapan ke depannya terkait pengembangan Makassar *New Port* di masa yang akan datang?

Hasil Wawancara



*Wawancara Deputy General Manager of Operation and Commercial
Makassar New Port, 27 April 2021*

Hasil wawancara bersama Bapak Deputy General Manager of Operation and Commercial mengungkapkan bahwa berbicara mengenai pengembangan, pengembangan merupakan wewenang dari kantor pusat PELINDO, dan Makassar *New Port* adalah cabang yang sebagai eksekusi untuk kegiatan operasional bagaimana pelayanan Makassar *New Port* terhadap pengguna jasa bisa cepat, tepat waktu dan *safety*. Untuk pengembangan Makassar *New Port* saat ini dapat dilihat pada masterplan tahap-tahapan pengembangan Makassar *New Port* pada infrastruktur dan suprastruktur. Dalam target kinerja operasional, dalam pelayanannya, 25 BCH (*Box Crane/Hour*) dan 37 BSH (*Box Ship/Hour*) dan semua melampaui target. Dalam meningkatkan strategi ditentukan oleh banyak

faktor. Untuk jasa kepelabuhan, ada standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, seperti untuk kinerja bongkar muat dengan standar BOR dan YOR sebesar 70%, dan semuanya juga telah memenuhi bahkan melampaui standar. Kalau semakin padat kegiatan bongkar muat, maka berpengaruh pada kinerja pelayanan operasional maka perlulah pengembangan infrastruktur dan suprastruktur seperti yang dulunya dari TPM (Terminal Petikemas Makassar), sekarang dikembangkan pembangunan di Makassar *New Port*. Performa pekerja juga baik dan aktif sehingga kegiatan dapat berjalan dengan baik dan lancar. Terkait Hierarki Makassar *New Port* sebagai Pelabuhan Hub Internasional, masih ada beberapa yang belum memenuhi seperti jumlah angkutan petikemas yang masih sangat rendah, tingkat persen trafik petikemas hanya berkisar 4-6% saja namun disisi lain untuk infrastruktur dan suprastruktur di Makassar *New Port* telah memenuhi, lokasinya pun juga strategis. Upaya meningkatkan performa kinerja pelayanan jasa kepelabuhan ditinjau dari pengadaan fasilitas juga sumber daya manusianya yang itulah fasilitas dalam tahap pembangunan dan untuk performa karyawan, ada kegiatan pelatihan. Untuk saat ini, Makassar *New Port* belum mengalami kendala dikarenakan fasilitas yang memadai dan kinerja operasionalnya juga baik. Harapan kedepan dalam pengembangan Makassar *New Port*, dapat bersaing dengan pelabuhan lain misal seperti Pelabuhan di Kawasan Barat yaitu Pelabuhan Kuala Tanjung. Meningkatkan industri di Makassar agar dapat mengeksport produk-produk lokal, potensi apa yang dimiliki di Kawasan Makassar ini agar dapat dipasarkan keluar dan masih banyak lagi yang harus dikaji dalam pengembangan ini. Selain itu juga bagaimana meningkatkan “*personality*” sumber daya manusia (SDM) dalam performa bekerja yang berintegritas, bersinergitas, profesional dan inovatif.