

WORKING PAPER PKSPL-IPB

**PUSAT KAJIAN SUMBERDAYA PESISIR DAN LAUTAN
INSTITUT PERTANIAN BOGOR
Center for Coastal and Marine Resources Studies
Bogor Agricultural University**

ALTERNATIF STRATEGI PENGEMBANGAN PELABUHAN KUALA TANJUNG – SUMATERA UTARA

Oleh:

Amril Syahputra Rangkuti
Budhi Hascaryo Iskandar
Kirbandoko



**BOGOR
2018**

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL.....	v
1 PENDAHULUAN	1
2 TUJUAN STUDI	2
3 METODE STUDI	2
4 PROFIL WILAYAH STUDI	4
5 HASIL DAN PEMBAHASAN	6
6 SIMPULAN DAN SARAN	11
6.1 Simpulan.....	11
6.2 Saran.....	11
DAFTAR PUSTAKA	12
LAMPIRAN	14

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Matriks SWOT	4
Tabel 2.	Matriks Analisis SWOT	8
Tabel 3.	Pembobotan Nilai Faktor-Faktor Analisis SWOT	9

ALTERNATIF STRATEGI PENGEMBANGAN PELABUHAN KUALA TANJUNG – SUMATERA UTARA

Amril Syahputra Rangkuti¹, Budhi Hascaryo Iskandar², dan Kirbandoko³

1 PENDAHULUAN

Pelabuhan merupakan pintu utama untuk aliran barang baik ekspor maupun impor mempunyai peran penting dan strategis Pelabuhan Kuala Tanjung terbuka untuk perdagangan luar negeri serta sekaligus merupakan pelabuhan antar pulau yang menghubungkan pulau-pulau dengan pelabuhan sekitarnya, namun tidak terdapat pelayanan dan aktivitas naik turun penumpang.

Menurut Bichou, (2013), Perencanaan pelabuhan adalah area di mana beberapa topik yang terkait dengan investasi pelabuhan, kapasitas desain, operasi, strategi, dan kebijakan yang ditangani secara bersamaan. Menawarkan kesempatan untuk menerapkan metode dan teknik dari berpotongan disiplin seperti teknik, ekonomi, manajemen bisnis, geografi dan studi lingkungan. Hal ini juga dapat dengan aktivitas pelabuhan dengan baik yang terletak di daerah perairan dan pedalaman sistem transportasi serta dengan logistik yang lebih luas dan rantai pasokan sistem. Tujuan inti dari perencanaan pelabuhan adalah untuk mencari keseimbangan antara kekurangan kapasitas dan over-kapasitas pada tingkat biaya, harga dan layanan yang memadai yang dapat melibatkan keputusan yang berkaitan dengan produktivitas operasional dan optimalisasi keberlanjutan, dan berbagai kebijakan dan faktor sosial. (*Port Planing and Developing*, 2013)

Beberapa kajian menunjukkan bahwa 20 tahun mendatang aliran peti kemas di Indonesia akan meningkat secara dramatis dari 8,8 juta TEUs pada tahun 2009 diperkirakan akan menjadi 30 juta TEUs pada tahun 2020 dan 48 juta TEUs pada 2030, namun pada sisi lain wilayah hinterland Pelabuhan Kuala Tanjung didominasi Perkebunan Sawit yang meliputi Asahan, Simalungun, Labuhan Batu, dan wilayah sekitarnya dimana pada tahun 2009 mencapai 1.291.080 ton dengan pertumbuhan 5% per tahun. Dengan pengembangan SeiMangke sebagai Kawasan Industri diharapkan akan memberikan dampak yang signifikan bagi perkembangan Pelabuhan Kuala Tanjung, dikarenakan dengan pengembangan SeiMangke diharapkan dapat meningkatkan potensi throughput Pelabuhan Kuala Tanjung.

¹ Peneliti Bid. Pengembangan dan Pendampingan Masyarakat, PKSPL-IPB

² Dosen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, FPIK-IPB

³ Dosen Sekolah Bisnis, IPB

Pelabuhan Kuala Tanjung berbatasan secara langsung dengan Selat Malaka, dan memiliki akses yang mudah dengan Singapura dan Malaysia. Ini menjadi salah satu potensi yang terdapat di Pelabuhan Kuala Tanjung, sehingga disebut layak oleh RIP Kuala Tanjung untuk dikembangkan menjadi pelabuhan ekspor impor internasional. Berdasarkan kebijakan pemerintah yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 20 Tahun 2012 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Kuala Tanjung maka Pelabuhan Kuala Tanjung merupakan jenis pelabuhan Hub Port yang diharapkan dapat bersaing dengan pelabuhan hub port lainnya seperti Tanjung Pelepas Malaysia dan Port of Singapur. Sebagai pelabuhan Hub Port Internasional maka pelabuhan Kuala Tanjung akan dikembangkan menjadi pelabuhan kontainer yang diharapkan dapat bersaing dengan pelabuhan kontainer yang sudah ada seperti Pelabuhan Penang, Pelabuhan Port Klang, Pelabuhan Tanjung Pelepas, Pelabuhan Singapore yang saat ini mendominasi pasar kontainer di dunia.

Sementara kondisi eksisting pelabuhan Kuala Tanjung saat ini merupakan pelabuhan yang memiliki potensi Hinterland-nya, pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung diarahkan kepada pengembangan terminal curah cair dan curah kering serta fasilitas pendukungnya. Industri Kelapa Sawit (dalam bentuk CPO, Kernel maupun PKO) merupakan industri strategis, terutama di wilayah Provinsi Sumatera Utara dan sekitarnya termasuk Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam (NAD) dan Provinsi Riau. Perkembangan industri kelapa sawit ini juga menuntut perkembangan sarana, akomodasi dan transportasi produk, dari pusat produksi menuju pusat distribusi yang dapat dijadikan peluang untuk mengembangkan pelabuhan Kuala Tanjung pada tahap awal.

2 TUJUAN STUDI

Penggunaan metode Strength, Weakneses, Opportunity dan Threat (SWOT) yang dikombinasikan dengan *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dan pemanfaatan program *Geografis Information System* (GIS) untuk pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung menjadi pelabuhan kontainer skala Internasional.

3 METODE STUDI

Penelitian ini menggunakan metode Strength, Weakneses, Opportunity dan Threat yang disingkat dengan SWOT. Metode SWOT dalam penggunaannya akan menggunakan pendekatan Analisis Eksternal (EFE) dan Analisis Internal (IFE). Selanjutnya hasil SWOT tersebut dikombinasikan dengan *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Pada kondisi lain dalam membuat alternatif lay out menggunakan proses *Geografis Information System* (GIS)

Intenal Factor Evaluation (IFE Matriks) merupakan langkah terakhir dalam melakukan audit manajemen strategi internal. IFE Matriks menyediakan informasi penting bagi perumusan strategi. Alat perumusan strategi ini meringkas dan

mengevaluasi kekuatan dan kelemahan utama dalam area-area utama bisnis dan juga menjadi landasan dalam mengevaluasi dan mengidentifikasi hubungan antara area tersebut. Area yang dapat dikembangkan merupakan area yang telah diidentifikasi faktor-faktor penting dalam melakukan analisis tersebut.

External Factor Evaluation (EFE) menurut David (2012) adalah salah satu alat untuk mengevaluasi kondisi ekonomi, sosial budaya, demografi lingkungan, politik, pemerintahan, aspek legal, perkembangan teknologi dan aspek kompetitif lainnya. Analisis eksternal ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor eksternal kunci yang menjadi peluang dan ancaman dalam merumuskan strategi pengembangan.

Matriks SWOT merupakan alat yang dipakai untuk menyusun faktor-faktor strategis perusahaan yang dapat menggambarkan peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi perusahaan sehingga dapat dilakukan penyesuaian terhadap kekuatan dan kelemahan yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Matriks SWOT merupakan *matching tool* yang penting untuk membantu para manajer mengembangkan empat tipe strategi, yaitu :

a. Strategi SO (*Strength-Opportunity*)

Strategi ini menggunakan kekuatan internal perusahaan dalam meraih peluang yang ada di luar perusahaan. Jika perusahaan memiliki banyak kelemahan, maka perusahaan harus mengatasi kelemahan itu agar menjadi kuat. Sedangkan, jika perusahaan menghadapi banyak ancaman, perusahaan harus berusaha menghindarinya dan berkonsentrasi pada peluang yang ada.

b. Strategi WO (*Weakness-Opportunity*).

Strategi ini bertujuan memperkecil kelemahan internal perusahaan dengan memanfaatkan peluang eksternal. Perusahaan menghadapi kesulitan untuk memanfaatkan peluang karena adanya kelemahan internal. Alternatif untuk mengatasi masalah kesenjangan teknologi ini adalah mengadakan suatu kerja sama dengan perusahaan lain yang lebih kompeten.

c. Strategi ST (*Strength-Threat*).

Strategi ini bertujuan untuk menghindari dampak ancaman eksternal.

d. Strategi WT (*Weakness-Threat*).

Strategi ini bertujuan untuk bertahan dengan cara mengurangi kelemahan internal serta menghindari ancaman. Perusahaan yang dihadapkan pada sejumlah kelemahan internal dan ancaman eksternal berada dalam posisi yang berbahaya.

David (2010), menjelaskan delapan langkah dalam membuat matriks SWOT, yaitu:

Tabel 1. Matriks SWOT

Analisis Internal	Kekuatan (Strength-S) 1 2 3 Dsb	Kelemahan (<i>Weakness-W</i>) 1 2 3 Dsb
Analisis Eksternal	Strategi S-O	Strategi W-O
Peluang (<i>Opportunity- O</i>) 1 2 3 Dsb	<i>Memanfaatkan kekuatan untuk menarik keuntungan dari peluang</i>	<i>Memperbaiki kelemahan dengan mengambil keuntungan dari peluang</i>
Ancaman (<i>Threats-T</i>) 1 2 3 Dsb	Strategi S-T	Strategi W-T
	<i>Menggunakan kekuatan untuk menghindari ancaman</i>	<i>Mengurangi kelemahan serta menghindari ancaman</i>

Sumber : David (2010)

4 PROFIL WILAYAH STUDI

Pelabuhan Kuala Tanjung terletak di Pantai Timur Provinsi Sumatera Utara dan secara administratif berada di Kabupaten Batu Bara dengan letak geografis pada posisi 030 22' 30" LU dan 990 26' 00" BT. Beroperasi sejak tahun 1981 dan dibangun sebagai pelabuhan penunjang untuk kegiatan Pabrik PT. INALUM.

Pelabuhan Kuala Tanjung terbuka untuk perdagangan luar negeri serta sekaligus merupakan pelabuhan antar pulau yang menghubungkan pulau-pulau dengan pelabuhan sekitarnya, namun tidak terdapat pelayanan dan aktivitas naik turun penumpang. Dari posisi geografis, letaknya sangat strategis karena berhadapan langsung dengan Selat Malaka dan berpotensi sebagai pelabuhan penunjang bagi Pelabuhan Belawan terutama untuk komoditi curah dikarenakan tingkat kepadatan trafik yang sangat tinggi di Pelabuhan Belawan dan sebagai pelabuhan penunjang bagi rencana Kawasan Industri Sei Mangke yang diarahkan sebagai Kawasan Ekonomi Khusus.

Wilayah hinterland Pelabuhan Kuala Tanjung didominasi perkebunan sawit yang meliputi Asahan, Simalungun, Labuhan Batu, dan wilayah sekitarnya di mana pada tahun 2009 mencapai 1.291.080 ton dengan pertumbuhan 5% per tahun. Dengan pengembangan Sei Mangke sebagai Kawasan Industri diharapkan akan memberikan dampak yang signifikan bagi perkembangan Pelabuhan Kuala Tanjung, dikarenakan dengan pengembangan Sei Mangke diharapkan dapat meningkatkan potensi throughput Pelabuhan Kuala Tanjung.

Terkait serta mengantisipasi perubahan lingkungan disesuaikan dengan perkembangan kebijakan di daerah serta nasional. Penetapan pelabuhan kuala tanjung sebagai pelabuhan nasional sebagaimana Peraturan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Nomor 3 Tahun 2012 tentang Panduan Umum Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur; 14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2012 tentang Rencana Induk Pelabuhan Kuala Tanjung; 15. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PP 72/2/28-99 Tahun 1999 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Laut; 16. Berbagai konvensi internasional yang diterbitkan oleh International Maritime Organization (IMO) dan beberapa peraturan pelaksanaan yang relevan. 17. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 414 tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana telah diubah oleh Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 725 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 414 tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.

Pelabuhan Kuala Tanjung memiliki posisi yang sangat strategis karena terletak pada jalur pelayaran dunia. Dengan berada pada jalur pelayaran internasional (terletak di Selat Malaka), maka terbuka peluang untuk menjadi salah satu pelabuhan andalan. Dengan kondisi hinterland yang cukup menunjang di mana perusahaan-perusahaan skala besar seperti PT. INALUM dan PT. Multimas Nabati Asahan serta perusahaan lainnya berdiri. Dengan komoditi yang paling dominan adalah CPO dan turunannya sehingga Pelabuhan Kuala Tanjung dapat menjadi pelabuhan alternatif selain Pelabuhan Belawan untuk pengiriman hasil dari industri yang berada di Kabupaten Batubara dan sekitarnya ke seluruh Indonesia maupun untuk ekspor.

Peresmian Kawasan Industri Sei Mangke PT. PN III (Persero) yang berlokasi di Kabupaten Simalungun, akan memberi peluang diversifikasi di bidang logistik, hal ini membuat kebutuhan jasa moda transportasi untuk distribusi barang baik ekspor impor maupun antar pulau melalui pelabuhan akan meningkat. Sehingga pada Tahun 2010 PTPN III melakukan kerja sama dengan Pelabuhan Kuala Tanjung dan PT. Kereta Api Indonesia untuk melaksanakan pengembangan bersama dengan pengembangan jalur kereta api dari Kawasan Industri Sei Mangke ke Pelabuhan Kuala Tanjung, direncanakan pengembangannya pada tahun 2011 dan saat ini masih dilakukan pembahasan.

Pelabuhan Kuala Tanjung diharapkan dapat menjadi salah satu pelabuhan andalan serta mampu memberi nilai tambah bagi pertumbuhan ekonomi sehingga daerah hinterland-nya berkembang lebih pesat lagi di masa yang akan datang.

Terkait potensi demand, potensi demand pada Pelabuhan Kuala Tanjung sangat bergantung kepada tingkat kompetitif (*competitiveness*) dari Pelabuhan Kuala Tanjung ini terhadap pelabuhan-pelabuhan lain di sekitarnya. Dalam pergerakan peti kemas internasional, pelabuhan-pelabuhan yang akan terpengaruh oleh

pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung antara lain adalah: Pelabuhan Penang , Pelabuhan Port Klang, Pelabuhan Tanjung Pelepas, Pelabuhan Singapore

berdasarkan rencana induk pelabuhan nasional (RIPN) Kuala Tanjung ada 3 jenis terminal yang menjadi peruntukan kegiatan pelabuhan tersebut. Tiga jenis terminal tersebut adalah terminal curah kering, curah cair dan kontainer.

5 HASIL DAN PEMBAHASAN

Identifikasi Faktor Internal dan Eksternal

Analisis pada faktor internal dan eksternal dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor dari dalam pelabuhan baik yang menjadi kekuatan atau kelemahan dari pelabuhan kuala tajung. Terdapat total 10 faktor internal yang terdiri dari 5 sebagai kekuatan (strength) dan 5 sebagai kelemahan (weaknesses) :

a. Kekuatan

- 1) Letak geografis strategis dijalur perdagangan dunia (selat malaka)
- 2) Wilayah interland pelabuhan dalam kawasan KEK Sei Mangke pertumbuhan industri 5%/ tahun.
- 3) Pelabuhan Kuala Tanjung masuk dalam program nasional master plan percepatan, perluasan dan pembangunan ekonomi Indonesia (MP3EI) Wilayah Barat
- 4) Pelabuhan Kuala Tanjung masukke dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN)
- 5) Perairan pelabuhan memiliki kedalaman 20 LWS

b. Kelemahan

- 1) Lamanya pembangunan infrastruktur (2012-2018)
- 2) Alokasi dana yang belum tercukupi mencapai + Rp 37,8 T
- 3) Tingkat koordinasi instansi pemerintah (pusat dan daerah) masih terbatas
- 4) Akses jalan yang belum menggunakan jalan nasional
- 5) Penggunaan teknologi operasional pelabuhan yang belum optimal.

Analisis terhadap faktor eksternal terdiri dari Peluang Peluang (*Opportunity- O*) dan Ancaman. Peluang adalah kondisi di luar pelabuhan yang apa bila dapat direspon dengan baik oleh pelabuhan maka akan dapat meningkatkan pengembangan pelabuhan kuala tanjung kedepannya. Ancaman adalah kondisi diluar perusahaan yang bersifat negatif dan apabila tidak diantisipasi oleh pelabuhan maka akan dapat melemahkan pelabuhan tersebut.

c. Peluang

- 1) Adanya kawasan industri sei mangke di sekitar lokasi pelabuhan
- 2) Jalur Pergangan dunia dengan jumlah petikemas yang lewat 51 jt TEU's
- 3) Pelabuhan Kuala Tanjung dapat menjadi international hub port di wilayah barat Indonesia dengan pengembangan mencapai 25 jt TEU's
- 4) Pelabuhan Kuala Tanjung menjadi pendukung pelabuhan sebelumnya (Belawan dan Dumai)
- 5) Dapat menurunkan biaya logistik kawasan.

d. Ancaman

- 1) Pelabuhan pesaing di selat malaka (Singapura dan Malaysia) yang menyerap pasar 80 %
- 2) Cina berkeinginan membuka jalur baru pelayaran dunia
- 3) Pertumbuhan industri di indonesia hanya 5 % per tahun
- 4) Penurunan produksi daerah interland karena konfersi lahan perkebunana
- 5) Ketidak pastian hukum dan investasi

Setelah dilakukan identifikasi terhadap faktor internal dan eksternal data lalu dikelompokkan dan di analisis menjadi faktor-faktor SWOT ke dalam matriks SWOT. Matriks SWOT adalah langkah yang harus dilakukan untuk merumuskan strategi yang akan dilakukan dalam pengembangan pelabuhan tersebut. Matriks analisis SWOT tersebut terdapat pada **Tabel 2** di bawah ini.

Tabel 2. Matriks Analisis SWOT

<p>Analisis Internal</p>	<p>Kekuatan (<i>Strength-S</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Letak geografis strategis dijalur perdagangan dunia (selat malaka) 2. Wilayah <i>interland</i> pelabuhan dalam kawasan KEK Sei Mangke pertumbuhan industri 5%/ tahun 3. Pelabuhan Kuala Tanjung masuk dalam program nasional <i>master plan</i> percepatan, perluasan dan pembangunan ekonomi Indonesia (MP3EI) Wilayah Barat 4. Pelabuhan Kuala Tanjung masukke dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) 5. Perairan pelabuhan memiliki kedalaman 20 LWS 	<p>Kelemahan (<i>Weakness-W</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lamanya pembangunan infrastruktur (2012-2018) 2. Alokasi dana yang belum tercukupi mencapai ± Rp 37,8 T 3. Tingkat koordinasi instansi pemerintah (pusat dan daerah) masih terbatas 4. Akses jalan yang belum menggunakan jalan nasional 5. Penggunaan teknologi operasional pelabuhan yang belum optimal.
<p>Analisis Eksternal</p> <p>Peluang (<i>Opportunity- O</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adanya kawasan industri sei mangke di sekitar lokasi pelabuhan 2. Jalur Pergangan dunia dengan jumlah petikemas yang lewat 51 jt TEU's 3. Pelabuhan Kuala Tanjung dapat menjadi <i>international hub port</i> di wilayah barat Indonesia dengan pengembangan mencapai 25 jt TEU's 4. Pelabuhan Kuala Tanjung menjadi pendukung pelabuhan 	<p>Strategi S-O</p> <p>Mengoptimalkan letak Pelabuhan Kuala Tanjung yang stategis dan kedalaman perairan untuk mengambil pasar perairan dunia dan menjadi <i>internasional hub port</i>. (s1,s3, s4-o1,o2,o3,o5)</p>	<p>Strategi W-O</p> <p>Mendorong pemrintah untuk menyediakan kebutuhan infrastuktur dalam rangka memanfaatkan potensi pelabuhan kuala tanjung dan penurunan biaya logistik (w1,w2,w3,w5-o1,o3,o4,o5)</p>

sebelumnya (Belawan dan Dumai) 5. Dapat menurunkan biaya logistik kawasan (estimasi 10%)		
Ancaman (<i>Threats-T</i>) 1. Pelabuhan pesaing di selat malaka (Singapura dan Malaysia) yang menyerap pasar 80 % 2. Cina berkeinginan membuka jalur baru pelayaran dunia 3. Pertumbuhan industri di Indonesia hanya 5 % per tahun 4. Penurunan produksi daerah <i>interland</i> karena konfersi lahan perkebunana 5. Ketidak pastian hukum dan investasi	Strategi S-T Menguatkan Posisi strategis pelabuhan kuala tanjung dantidak ikut mendukung pembukaan jalur baru pelayaran dunia (s1,s5,-t1,t2,t3)	Strategi W-T Mangambil pasar yang ada diselat malaka dengan meelakukan pelayanan pelabuhan yang lebih baik dari pelabuhan lainnya di selat malaka (w1,w2,w3,-t1,t2,t5)

Setelah melakukan analisis SWOT maka faktor-faktor internal dan eksternal tersebut dapat di lakukan pembobotan atau penelian. Penelian ini dilakukan untuk melihat faktor yang paling penting. Faktor paling penting ini dapt dijadikan startegi prioritas dalam pengembangan pelabuhan tersebut. Pada **Tabel 3** dibawah ini terdapat pembobotan atau penilan dari faktor-faktor yang terdapat pada analisis SWOT ini .

Tabel 3. Pembobotan Nilai Faktor-Faktor Analisis SWOT

SWOT	ANALISIS LINGKUNGAN	Bobot	Rat	Skor
	INTERNAL			
Kekua tan (S)	Letak geografis strategis dijalur perdagangan dunia (selat malaka)	0,8860	4	3,54
	Wilayah <i>interland</i> pelabuhan dalam kawasan KEK Sei Mangke dengan pertumbuhan industru 5%/ tahun	0,0886	3	0,27
	Pelabuhan Kuala Tanjung masuk dalam program nasional <i>master plan</i> percepatan, perluasan dan pembangunan ekonomi Indonesia (MP3EI) Wilayah Barat	0,0246	2	0,05
	Pelabuhan Kuala Tanjung masukkedalamRencanaIndukPelabuhanNasional (RIPN)	0,0008	2	0,00
	Perairan pelabuhan memiliki kedalaman 20 LWS	0,0000	2	0,00
	Jumlah		1,00	

SWOT	ANALISIS LINGKUNGAN	Bobot	Rat	Skor
Kelemahan (W)	Lamanya pembangunan infrastruktur (2012-2018)	0,0886	2	0,18
	Alokasi dana yang belum tercukupi mencapai \pm Rp 37,8 T	0,8860	2	1,77
	Tingkat koordinasi instansi pemerintah (pusat dan daerah) masih terbatas	0,0246	2	0,05
	Akses jalan yang belum menggunakan jalan nasional	0,0000	4	0,00
	Penggunaan teknologi operasional pelabuhan yang belum optimal	0,0008	3	0,00
	Jumlah	1,00		2,00
	EKSTERNAL			
Peluang (O)	Adanya kawasan industri sei mangke di sekitar lokasi pelabuhan	0,0886	2	0,18
	Jalur Perdagangan dunia dengan jumlah petikemas yang lewat 51 jt TEU's	0,8860	2	1,77
	Pelabuhan Kuala Tanjung dapat menjadi <i>international hub port</i> di wilayah barat Indonesia dengan pengembangan mencapai 25 jt TEU's	0,0246	2	0,05
	Pelabuhan Kuala Tanjung menjadi pendukung pelabuhan sebelumnya (Belawan dan Dumai)	0,0000	4	0,00
	Dapat menurunkan biaya logistik nasional hingga 10%	0,0008	3	0,00
	Jumlah	1,00		2,00
Ancaman (T)	Pelabuhan pesaing di selat malaka (Singapura dan Malaysia) yang menyerap pasar 80 %	0,8860	1	0,89
	Cina berkeinginan membuka jalur baru pelayaran dunia	0,0886	2	0,18
	Pertumbuhan industri di indonesia hanya 5 % per tahun	0,0008	3	0,00
	Penurunan produksi daerah <i>interland karena</i> konfersi lahan perkebunana	0,0000	2	0,00
	ketidak pastian hukum dan infenstasi	0,0246	3	0,07
	Jumlah	0,98		1,07

Berdasarkan hasil analisis SWOT dan pembobotan nilai faktor-faktor strategi yang direkomendasikan pada strategi SO adalah Mengoptimalkan letak Pelabuhan Kuala Tanjung yang strategis dan kedalaman perairan untuk mengambil pasar perairan dunia dan menjadi internasional hub port. Strategi yang di rekomendasikan untuk strategi W-O adalah Mendorong pemerintah untuk menyediakan kebutuhan infrastuktur dalam rangka memanfaatkan potensi pelabuhan kuala tanjung dan penurunan biaya logistic. Strategi yang di rekomendasikan untuk S-T adalah Memperkuat Posisi strategis pelabuhan kuala tanjung dan tidak ikut mendukung pembukaan jalur baru pelayaran dunia. Strategi untuk W-T adalah Mengambil pasar yang ada di selat malaka dengan melakukan pelayanan pelabuhan yang lebih baik dari pelabuhan lainnya di selat malaka.

Sedangkan berdasarkan penilaian terhadap faktor internal dan eksternal berdasarkan penilaian tertinggi adalah

Kekuatan (S) : Letak geografis strategis di jalur perdagangan dunia (selat malaka)
Kelemahan (W) : Alokasi dana yang belum tercukupi mencapai + Rp 37,8 T

- Peluang (W) : Jalur Perdagangan dunia dengan jumlah petikemas yang lewat 51 jt TEU's
- Ancaman (T) : Pelabuhan pesaing di selat malaka (Singapura dan Malaysia) yang menyerap pasar 80 %

6 SIMPULAN DAN SARAN

6.1 Simpulan

- 1) Berdasarkan hasil penelitian SWOT terdapat 10 faktor internal yang terdiri dari 5 faktor kekuatan dan 5 faktor kelemahan. Faktor eksternal jufa terdapt 10 faktor yang terdiri dari 5 faktor peluang dan 5 faktor ancaman.
- 2) Bedasarkan pembobotan nilai maka strategi S-O menjadi strategi prioritas yang harus dilakukan dalam pengembangan pelabuhan kuala tanjung.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini pemerintah dan pihak terkait dapat mengambil strategi yang dapat dijadikan acuan untuk pengambilan kebijakan. Dalam penelitian ini data yang diambil merupakan data prokasi, hal ini disebabkan karena kondisi pelabuhan yang belum beroperasi namun telah selesai pembangunan sehingga pada dapat dikembangkan penelitian lanjutan dengan menggunakan data yang lebih akurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhiyakso Tettuko Wiwengku.2012.Evaluasi Lokasi Pengembangan PelabuhanTanjung Perak,JURNAL TEKNIK ITS Vol. 1, (Sept, 2012) ISSN: 2301-9271, Jurusan Teknik Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS).
- Afrillita N. 2013. Analisis SWOT dalam menentukan strategi pemasaran sepeda motor pada PT. Samekarindo Indah di Samarindah. E journal AdministrasiBisnis. 1(1): 56-70.
- David FR, 2012. Manajemen Stategis Ed.ke -12 Jakarta (ID), Salemba, Jakarta.
- David ME, Forest RD, Fred RD 2009. The Quantitative Stategic Planning Matrix (QSPM) applied to retail computer store.
- Djohar, Saptono. 2008. Teknik Perencanaan Strategik: Bahan Kuliah. Bogor (ID): Program Pasca Sarjana Manajemen dan Bisnis Institut Pertanian Bogor.
- Nazir M, 1999. Metode Penelitian, Ed ke -4 Jakarta (ID). PT Ghalia Indoensia
- Pemerintah RI. 2008. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849). Jakarta (ID): Pemerintah RI.
- Lasse DA . 2011. Manajemen Kepelabuhanan, Devisi Buku Perguruan Tinggi, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan, 2012. Rencana Induk Pelabuhan Kuala Tanjung, Jakarta.
- Khalid Bicaou, 2013, Port Operations, Planning and Logistics, Informa Law, Roudlatge, New York, USA
- Jori George Kherel Kastanya. 2013. PERENCANAAN PENGEMBANGAN PELABUHAN LAUT SERUI DI KOTA SERUI PAPUA, Jurnal Sipil Statik Vol.1 No.4, Maret 2013 (233-239) ISSN: 2337-6732
- Oktavina R. 2009. Model manajemen strategis evaluasi kinerja usaha mikro dan kecil makanan ringan. Jurnal Ekonomi Bisnis. 2(14): 88-98.
- Rangkuti F. 2001. Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis. Jakarta (ID): PT. Gramedia Pustaka Utama
- Sotiono, BA. 2010. Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelabuhan, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan 1(1);39-60
- Suhartini. 2012. Analisis SWOT dalam menentikan strategi pemasaran pada perusahaan. MATRIK. 7(2):1-7.

- Tseng MM, Qin Hai M, Su CJ, 1999. Mapping customers' services experience for operations improvement. *Business Process Management Journal*. 5(1): 50-59.
- Wibowo W. 2009. Analisis internal & eksternal; (IE) matrik dalam strategi pengembangan objek wana wisata Grajagan. *Jurnal ekonomi bisnis*. 14 2(2): 161-170.

LAMPIRAN

Lampiran 1 ; Perhitungan Pembobotan Analisis SWOT

FAKTOR INTERNAL

Kekuatan (<i>Strength-S</i>)	LETAK GOGRAFIS	WILAYAH INTERLAND	MASTERPLAN (MP3EI)	RIPN	KEDALAMAN PERAIRAN	NILAI DINORMALISASI	BOBOT
LETAK GOGRAFIS	1	2	3	4	5	24,00	0,8860
WILAYAH INTERLAND	1/2	1	2	3	4	2,40	0,0886
MASTERPLAN (MP3EI)	1/3	1/2	1	4	5	0,67	0,0246
RIPN	1/4	1/3	1/4	1	5	0,02	0,0008
KEDALAMAN PERAIRAN	1/5	1/4	1/5	1/5	1	0,00	0,0000
						27,09	1,0000
Kelemahan (<i>Weakness-W</i>)	PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR	ALOKASI DANA BESAR	KOORDINASI INSTANSI	AKSES JALAN BURUK	TEKNOLOGI OPERSIONAL	NILAI DINORMALISASI	BOBOT
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR	1	1/2	2	4	3	2,40	0,0886
ALOKASI DANA BESAR	2	1	3	5	4	24,00	0,8860
KOORDINASI INSTANSI	1/2	1/3	1	5	4	0,67	0,0246
AKSES JALAN BURUK	1/4	1/5	1/5	1	1/5	0,00	0,0000
TEKNOLOGI OPERSIONAL	1/3	1/4	1/4	5	1	0,02	0,0008
						27,09	1,0000

FAKTOR EKSTERNAL

<i>Peluang (Opportunity- O)</i>	KAWASAN KEK SEI MANGKE	JALUR PERDAGANGAN DUNIA	INTERNASIONAL HUB PORT	PENDUKUNG PELABUHAN EKSTISTING	PENURUNAN BIAYA LOGISTIK	NILAI DINORMALISASI	BOBOT
KAWASAN KEK SEI MANGKE	1	1/3	1/2	4	5	0,67	0,0246
JALUR PERDAGANGAN DUNIA	3	1	2	4	5	24,00	0,8860
INTERNASIONAL HUB PORT	2	1/2	1	3	4	2,40	0,0886
PENDUKUNG PELABUHAN EKSTISTING	1/4	1/4	1/3	1	5	0,02	0,0008
PENURUNAN BIAYA LOGISTIK	1/5	1/5	1/4	1/5	1	0,00	0,0000
						27,09	1,0000

<i>Ancaman (Threats-T)</i>	PELABUHAN PESAING DI SELAT MALAKA	JALUR PELAYARAN BARU	INVESTASI KECIL	KONFERSI LAHAN	KETIDAK PASTIAN HUKUM DAN INVESTASI	NILAI DINORMALISASI	BOBOT
PELABUHAN PESAING DI SELAT MALAKA	1	2	4	5	3	24,00	0,8860
JALUR PELAYARAN BARU	1/2	1	3	4	2	2,40	0,0886
INVESTASI KECIL	1/4	1/3	1	5	1/4	0,02	0,0008
KONFERSI LAHAN	1/5	1/4	1/5	1	1/5	0,00	0,0000
KETIDAK PASTIAN HUKUM DAN INVESTASI	1/3	1/2	4	5	1	0,67	0,0246
						27,09	1,0000