

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**EFEKTIFITAS JALUR LINTASAN PELAYARAN
MELALUI *PUBLIC SERVICE OBLIGATION* KEPADA
PT.PELNI (Persero)**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

FILDZAH IBAH THOYYBAH

NRP: 14.8161 / K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2018

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : Fildzah Ibah Thoyybah
NRP : 14.8161/K
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan
Judul : Efektifitas Jalur Lintasan Pelayaran Melalui *Public Service Obligation (PSO)* Pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia

Jakarta, Juli 2018

Pembimbing I

Pembimbing II

Drs. Sugiyanto, MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19620715 198411 1 001

M. Yusuf, SE., MM
Pembina Tk, I (IV/a)
NIP. 19591212 198403 1 007

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK

April Gunawan Malau, SSi, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19620715 198411 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Fildzah Ibah Thooybah
NRP : 14.8161/K
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan
Judul : Efektifitas Jalur Lintasan Pelayaran Melalui *Public Service Obligation (PSO)* Pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia

Penguji I

Penguji III

Dr. Ir Desamen Simatupang, SE.,MM.
Pembina (IV/c)
NIP. 1958 1229 199303 1 001

Roma Dormawaty, S. SiT., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK

April Gunawan Malau, S.Si., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720413 199803 1 005

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh Pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2018.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di Kementerian Perhubungan . Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah :

“EFEKTIFITAS JALUR LINTASAN PELAYARAN MELALUI *PUBLIC SERVICE OBLIGATION* KEPADA PT.PELNI (Persero)”

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Ibuku Tercinta Nani Sumarni yang berjuang keras selalu mendoakan tanpa henti siang dan malam serta memberikan kasih sayang yang berlimpah kepada penulis untuk mampu bertahan sampai sekarang ini. Ayahku Terkasih Alm. Haroen Oesman yang selalu menjadi motivasi sampai saat ini.
2. juga kakak tersayang ku A.Faisal Syahroni, A.Sani Isnaeni, Akmad Yani Ridzani, Ahadi Tammimi Rajabbi yang senantiasa memberikan semangat, dan bantuan dikala penulis membutuhkan motivasi serta bantuan doa kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

3. Bapak Capt. Sahattua P. Simatupang,MM.,MH. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Bapak April Gunawan Malau, SSi,MM. selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan kepelabuhanan, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
5. Bapak Larsen Barasa, SE,MMTr. selaku sekertasis jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
6. Bapak Drs. Sugiyanto,MM. selaku Dosen Pembimbing Materi, yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran dalam membimbing dan memberikan penulis petunjuk dalam pengerjaan skripsi ini.
7. Bapak M.Yusuf,SE.MM. selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
8. Teman-teman Angkatan LVII Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, terima kasih atas suka-duka selama ini, khususnya KALK VIII OP, terima kasih untuk cerita indah nya (*nice to be parts of you*).
9. Sahabatku Novita Subekti Astuti , Ruth Anjani Puteri, Karlina Novianti Wardani yang telah saling memberi semangat dalam suka dan duka.
10. Teman-teman taruniku angkatan LVII yang selalu menghibur
11. Seluruh penghuni dormitory O102 (Tetew crew) membantu memberi semangat tanpa kenal lelah setiap malam.
12. Para Senior dan Junior yang telah memberikan semangat dan bantuan masukan kepada Penulis.
13. Juniorku Yafina dan Renanda yang senantiasa membantu menyemangati penulis dalam menyelesaikan skripsi.
14. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan Praktek Kerja Nyata baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi, serta data-data yang diperoleh masih terdapat banyak kekurangan karena keterbatasan pengetahuan yang Penulis miliki. Oleh karena itu dengan penuh kesadaran dan kerendahan hati penulis mengharapkan saran-saran dan kritikan-kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, Juli 2018

Penulis

FILDZAH IBAH THOYYBAH
NRP. 14.8161/K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR BAGAN	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	2
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat Penulisan.....	3
F. Sistematika Penulisan	4

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	6
B. Kerangka Pemikiran	14

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu Dan Tempat Penelitian	15
B. Metode Pendekatan Dan Teknik Pengumpulan Data.....	15
C. Subjek Penelitian	18
D. Teknik Analisis Data	18

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	21
B. Analisis Data	39
C. Alternatif Pemecahan Masalah	52
D. Evaluasi Pemecahan Masalah	52
E. Pemecahan Masalah yang di Pilih.....	53

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	54
B. Saran	55

LAMPIRAN

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Cabang-Cabang PT. Pelayaran Niaga Indonesia (Persero).....	29
Gambar 4.2 Wilayah Operasi Jaringan Trayek Nusantara Penumpang PT.Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)	30
Gambar 4.3 Diagram Kurva hasil analisis SWOT PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)	51

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1	Kapal-Kapal yang Dioperasikan PT.Pelayaran Niaga Indonesia..... 24
Tabel 4.2	Armada PT.Pelayaran Nasional Indonesia Tahun 2016 yang Mendapatkan(PSO) 25
Tabel 4.3	Jaringan Trayek PT.Pelayaran Nasional Indonesia Tahun 2016 26
Tabel 4.4	Realisasi Armada PT.Pelayaran Nasional Indonesia Tahun 2015/2016 31
Tabel 4.5	Data Besaran PSO Yang Telah Dianggarkan Oleh Pemerintah Kepada PT.Pelayaran Nasional Indonesia 32
Tabel 4.6	Data Sarana PT.Pelayaran Nasional Indonesia Cabang Batam 38
Tabel 4.7	Data Biaya Operasi KM.Gunung Dempo (April-Juni 2016) 34
Tabel 4.8	Data Tarif Pelayanan Jasa Labuh 39
Tabel 4.9	Data Tarif Pelayanan Jasa Tambat 37
Tabel 4.10	Data Tarif Pelayanan Jasa Pandu 37
Tabel 4.11	Data Tarif Jasa Pelayanan Jasa Tunda 38
Tabel 4.12	Perbandingan Jumlah Keberangkatan Penumpang Angkutan Pelayaran Dalam Negeri Di Pelabuhan Tanjung Perak dan Penerbangan Domestik di Bandara Juanda 49
Tabel 4.13	Analisis Strength, Weakness, Opportunities, Threat, (SWOT) Indikasi Faktor Internal dan Eksternal 39
Tabel 4.14	Formulasi Strategi SWOT 43
Table 4.15	Data Score Rating Analisi SWOT..... 46
Table 4.16	Data Kekuatan Dan Kelemahan Yang Terdapat pada PT Pelayaran Nasional Indonesia..... 48
Table 4.17	Data Peluang Dan Ancaman Yang Terdapat pada PT Pelayaran Nasional Indonesia 50

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran	14

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Nilai Efektifitas Penyerapan PSO dari 24 Kapal pada Tahun 2016
- Lampiran 2 Perbandingan Jumlah Keberangkatan Penumpang Angkutan Pelayaran
Presntase Penyerapan PSO Tahun 2016
- Lampiran 3 Unsur Biaya Pelayanan Penumpang Tahun 2016
- Lampiran 4 Kapasitas Angkut Kelas Ekonomi Tiap Kapal Tahun 2016
- Lampiran 5 Jumlah ABK Tiap Kapal Tahun 2016

DAFTAR PUSTAKA

<http://emiranas.blogspot.com/2015/04> di kutip dari internet pada tanggal 6 April 2015.

Dirgahayu, Arwinas. *Petunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan*. Jakarta:
PT(Persero) Pelabuhan Indonesia II. 1999.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta. PT. Gramedia Pustaka Utama. 2008.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2002 tentang pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat Dari dan Ke kapal Pasal 1.

Peraturan Menteri Perhubungan KM. 11 Tahun 2007

Simanjuntak, Payaman J. *Manajemen dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta : Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. 2005.

Sudjatmiko, F. D. C. *Sistem Sngkuatan Petikemas*. Jakarta : YP. Janiku Pustaka. 2012.

Sudjadmiko, F. D. C. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta : YP. Janiku Pustaka. 1995.

Suyono, R. P. *Shipping Pengangkutan Expor Impor melalui Laut (Edisi keempat)*. Jakarta: PPM. 2007.

Swastha, Basu. *Pengantar bisnis moderen*. Yogyakarta: Liberty. 2007.

Umar, Husseyn. *Peraturan Angkutan Laut*. Jakarta: PT. Dian Rakyat. 1992.

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

Oleh :

FILDZAH IBAH THOYYBAH

NRP: 14.8161 / K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2018

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Salah satu tujuan akhir dalam pengembangan ekonomi suatu negara adalah mengutamakan kesejahteraan rakyat. Perwujudan dari tujuan ini merupakan tuntutan mendasar yang selalu disuarakan rakyat didalam berbagai masa pemerintahan. Kesejahteraan rakyat hanya akan tercapai bila stabilitas atas berbagai kebutuhan hidup rakyat dapat terjaga serta kemampuan rakyat dalam memenuhi kebutuhan tersebut dapat meningkat dari waktu ke waktu. Percepatan pembangunan infrastruktur yang merupakan tekad pemerintah adalah salah satu langkah merealisasikan pertumbuhan ekonomi yang diharapkan.

Kesenjangan infrasturktur perlu segera dijembatani meningkat ketersediaan infrastruktur menentukan tingkat daya saing, disamping menjadi barometer keberhasilan dalam melayani kebutuhan masyarakat. Kesenjangan infrastruktur tersebut pasca krisis dirasakan semakin mengawatirkan. Bukan hanya dari sisi kapasitas dan jangkauan, tetapi juga dari sisi keamanan serta kualitas pelayanan. Keterbatasan pendanaan, kesulitan dalam penentuan prioritas pembangunan, serta belum pulihnya iklim investasi telah membuat banyak layanan infrastruktur menjadi seadanya. Karena itu kewajiban Pelayanan umum (*Public Service Obligation/PSO*) bagi penyediaan infrastruktur, terutama di daerah terpencil di daerah yang tidak *quick yielding*, serta di daerah dimana operator masih merugi, menjadi semakin penting untuk diperhatikan oleh pembuat kebijakan.

Sebagai Negara kepulauan, transportasi laut sangat berperan penting dalam menunjang pembangunan ekonomi. Namun permasalahan PSO pada sub sektor transportasi laut cukup serius. Kompensasi yang diberikan pemerintah setiap tahun melalui APBN ditjen Hubla “On Top” untuk membiayai penyelenggaraan pelayanan umum bidang angkutan laut penumpang kelas ekonomi, yang besarnya diambil dari selisih pendapatan berdasarkan tarif yang ditetapkan pemerintah dengan biaya pokok penjualan. Biaya pokok penjualan adalah semua biaya yang seharusnya dibebankan untuk penyelenggaraan pelayanan umum angkutan kelas ekonomi ditambah keuntungan dan pajak penghasilan. Besaran PSO yang diterima PT. PELNI dirasakan tidak tepat guna dan kurang efektif karena seringkali PSO yang diterima belum dipergunakan untuk meningkatkan pelayanan angkutan penumpang melainkan untuk tujuan pelayanan lainnya. Oleh karena itu diperlukan pembahasan yang mendalam mengenai hubungan peningkatan pelayanan kapal penumpang dengan pemberian PSO kepada PT. PELNI, sehingga akan diketahui betapa eratnya hubungan tersebut dan dapat dijadikan bahan pengembalian keputusan para pembuat kebijakan sektor transportasi untuk mengembalikan penggunaan PSO sesuai tujuan dasarnya yaitu meningkatkan pelayanan kapal penumpang khususnya di terutama di daerah terpencil, di daerah yang tidak quick yielding, serta di daerah operator masih merugi.

Untuk mengetahui efektifitas jalur pelayaran melalui PSO kepada PT. PELNI perlu dilakukan suatu kegiatan yang akan mengevaluasi efektifitas jalur pelayaran kapal penerima PSO dalam mendorong perkembangan ekonomi wilayah-wilayah yang dilaluinya. Maka penulis tertarik menjadikan objek penelitian dengan topik :

“ Efektifitas Jalur Lintasan Pelayaran Melalui *Public Service Obligation* pada PT Pelayaran Nasional Indonesia (persero)

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang penulis uraikan di atas, penulis mengidentifikasi masalah, yaitu pada:

1. Besaran PSO yang di terima PT Pelayaran Nasional Indonesia dirasakan tidak tepat guna dan kurang efektif.
2. efektivitas dan efisiensi pelaksanaan PSO di bidang angkutan kapal penumpang kelas ekonomi belum terlihat.
3. Pelaksanaan PSO di bidang angkutan kapal penumpang kelas ekonomi tersebut masih belum sesuai dengan tujuan awal pemberian PSO.

C. BATASAN MASALAH

1. Pembatasan dari masalah yang akan di bahas oleh penulis, di fokuskan pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia sebagai penerima PSO masih kurang efektif dalam melayani masyarakat pengguna angkutan laut.

D. PERUMUSAN MASALAH

PT. PELINI menghadapi berbagai masalah internal maupun eksternal. Dalam hal ini merupakan bagian penting bagi perusahaan dalam mengembangkan pelayanan dan untuk meraih keuntungan. Sehingga permasalahan dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana efektivitas dan efisiensi pelaksanaan PSO di bidang angkutan kapal penumpang kelas ekonomi?
2. Seberapa besar PSO yang di terima PT Pelayaran Nasional Indonesia?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Sedangkan tujuan penelitian merupakan pencarian jawaban dari rumusan permasalahan diatas. Tujuan Penelitian ini adalah:

1. Tujuan
 - a. Untuk mengetahui tingkat efektifitas jalur lintasan yang dilalui kapal penerima PSO dalam mendorong perkembangan ekonomi wilayah yang di lalui kapal-kapal tersebut.
 - b. Menjelaskan penyebab-penyebab yang mempengaruhi efektif dan efisien atau tidaknya pelaksanaan PSO tersebut
 - c. Mengevaluasi tingkat efektifitas dan efisiensi pelaksanaan PSO dengan pendekatan evaluasi formal dalam moda transportasi pelayaran dapat bersaing dengan moda transportasi penerbangan

2. Manfaat penelitian

a. Teoritis

Bagi perusahaan yaitu untuk membantu memberikan masukan dalam penanganan efektifitas jalur lintasan pelayaran melalui public service obligation pada PT PELNI (persero).

b. Praktisi

Menambah pengetahuan dan wawasan pembaca mengenai berbagai masalah yang di hadapi berkaitan dengan langkah-langkah meningkatkan efektifitas jalur lintasan pelayaran melalui public service obligation pada PT PELNI (persero).

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Sebagai upaya untuk memudahkan pembaca dalam memahami skripsi maka di buat sistematika materi berdasarkan bab yang di organisir sebagai suatu kesatuan yang utuh. Sehubungan dengan pemikiran ini maka penulisan skripsi terdiri dari 5 (lima) bab, dimana bab yang satu dan bab yang lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan di dukung pula dengan lampiran – lampiran. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi disusun sebagai berikut :

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini di dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran serta diteliti secara hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau

kesimpulan sementara yang di peroleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulisan menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian di lakukan, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus, penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini, penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V PENUTUP

Dalam bab penutup ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi sasaran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam pembuatan skripsi ini penulis menggunakan beberapa referensi untuk mengambil dan memilih teori-teori sebagai sarana penunjang untuk memudahkan dalam memahami skripsi

1. Pengertian Efektifitas

pengertian efektivitas menurut Schemerhon John R. Jr. (1986:35) adalah sebagai berikut “ Efektivitas adalah pencapaian target output yang diukur dengan cara membandingkan output anggaran atau seharusnya (OA) dengan output realisasi atau sesungguhnya (OS), jika $(OA) > (OS)$ disebut efektif ”.

Menurut Drs. H. Sadili Samsudin, M.M.,M.Pd dalam bukunya Manajemen Sumber Daya Manusia “Cetakan Ketiga, September, 2010”, Efektif adalah suatu keadaan dalam memilih cara dan peralatan yang digunakan dengan tepat sehingga tujuan yang diinginkan dapat dicapai dengan hasil yang memuaskan. Kemudian efektivitas menurut McLeod yang dikutip oleh Azhar Susanto dalam bukunya yang berjudul Sistem Informasi Manajemen mengatakan bahwa : “Efektivitas artinya informasi harus sesuai dengan kebutuhan pemakai dalam mendukung suatu proses bisnis, termasuk harus disajikan dalam waktu yang tepat sehingga dapat dipahami, konsisten dengan format sebelumnya, isinya sesuai dengan kebutuhan saat ini dan lengkap atau sesuai dengan kebutuhan dan ketentun” (Mc Leod dalam Susanto, 2007:41)

Menurut Prasetyo Budi Saksono (1984) adalah “Efektivitas adalah seberapa besar tingkat kelekatan output yang dicapai dengan output yang diharapkan dari sejumlah input “.

Sehingga menurut Fielding et. al. (1985) efektivitas pelayanan adalah rasio output terhadap konsumsi, sedangkan efektivitas biaya adalah rasio input terhadap konsumsi. Efektivitas merupakan suatu ukuran yang memberikan gambaran seberapa jauh target dapat dicapai. Pengertian efektivitas ini lebih berorientasi kepada keluaran sedangkan masalah penggunaan masukan kurang menjadi perhatian utama. Apabila efisiensi dikaitkan dengan efektivitas maka walaupun terjadi peningkatan efektivitas belum tentu efisien meningkat (Sedarmayanti, 2009: 59). Dari diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa suatu hal dapat dikatakan efektif apabila hal tersebut sesuai dengan yang dikehendaki. Artinya, pencapaian hal yang dimaksud merupakan pencapaian tujuan dilakukan tindakan-tindakan untuk mencapai hal tersebut. efektivitas dapat diartikan sebagai suatu proses pencapaian suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Suatu usaha atau kegiatan dapat dikatakan efektif apabila usaha atau kegiatan tersebut telah mencapai tujuannya. Apabila tujuan yang dimaksud adalah tujuan suatu instansi maka proses pencapaian tujuan tersebut merupakan keberhasilan dalam melaksanakan program atau kegiatan menurut wewenang, tugas dan fungsi instansi tersebut.

2. Pengertian Jalur/ alur

Kamus besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa Edisi Keempat (2008 : 561)

Mejelaskan bahwa :

- a. Pengertian jalur adalah kolom yg lurus garis lebar setrip lebar yang mempunyai ruang di antara dua garis pada permukaan yg luas;
- b. jalur di laut yang dapat dilalui kapal;

Menurut Stareiner, 2005, bahwa: Jalur merupakan perluasan dari regresi liner berganda, dan yang memungkinkan analisis model-model yang lebih kompleks.

3. Pengertian Lintasan

“Lintasan adalah gerakan melintas; jalan yang dilintasi atau dilalui; tempat penyebrangan; pelintasan;” (Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa Edisi Keempat 2008 : 833)

4. Pengertian pelayaran

Menurut Undang-undang No. 17 tahun 2008 “pelayaran adalah satu kesatuan system yg terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim.”

5. Pengertian PSO

Kebanyakan masyarakat hanya mengenal kata subsidi. Meskipun PSO merupakan bagian dari subsidi tetapi ada perbedaan baik pengertian maupun mekanisme penyaluran dan kepada siapa PSO diberikan. Untuk meringankan beban masyarakat, pemerintah mengeluarkan kebijakan subsidi. Setiap tahun pemerintah menanggung beban subsidi yang cenderung meningkat. Salah satu subsidi yang cenderung meningkat setiap tahunnya adalah subsidi/bantuan dalam rangka penugasan (Kewajiban Pelayanan Publik / Public Services Obligation / PSO). PSO adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh negara akibat disparitas/perbedaan harga pokok penjualan BUMN/swasta dengan harga atas produk/jasa tertentu yang ditetapkan oleh Pemerintah agar pelayanan produk/jasa tetap terjamin dan terjangkau oleh sebagian besar masyarakat (publik).

Ada perbedaan pengertian antara PSO dan subsidi. Walaupun PSO yang dikenal dalam APBN merupakan bagian dari belanja subsidi. Subsidi adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh negara akibat disparitas/perbedaan harga pasar dengan harga atas produk/jasa tertentu yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat kelas ekonomi menengah kebawah.

Dasar hukum PSO adalah Undang-Undang Nomor 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara Pasal 66 ayat 1. Menurut Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tersebut, pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan kegiatan BUMN. Apabila penugasan tersebut menurut kajian secara finansial tidak visibel, pemerintah harus memberikan kompensasi atas semua biaya yang telah dikeluarkan oleh BUMN tersebut termasuk margin yang diharapkan. Dalam hal ini, terdapat intervensi politik dalam penetapan harga.

Pemberian subsidi dalam rangka penugasan pelayanan umum yang sesuai dengan UU BUMN baru diberikan sejak tahun 2004. Adapun BUMN yang diberikan tugas PSO adalah BUMN-BUMN yang bergerak di bidang transportasi dan komunikasi, seperti PT Kereta Api (Persero) untuk tugas layanan jasa angkutan kereta api kelas ekonomi, PT Pos Indonesia (Persero) untuk tugas layanan jasa pos pada kantor cabang luar kota dan daerah terpencil, PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) untuk tugas layanan jasa angkutan laut kelas ekonomi, dan PT TVRI (Persero) antara lain untuk program penyiaran publik.

Public Service Obligation adalah Pelayanan Publik yang mempunyai dasar hukum:

- a. Undang-Undang Nomor 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara Pasal 66 ayat 1. PSO adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh negara akibat disparitas/perbedaan harga pokok penjualan BUMN/swasta dengan harga atas produk/jasa tertentu yang ditetapkan oleh Pemerintah agar pelayanan produk/jasa tetap terjamin dan terjangkau oleh sebagian besar masyarakat (publik)
- b. Peraturan Menteri No. 42 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut Untuk Penumpang Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2015.

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut Untuk penumpang Kelas Ekonomi adalah kewajiban pelayanan public angkutan laut untuk penumpang kelas ekonomi sebagaimana diatur oleh Menteri Perhubungan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, yang pengelolaannya di tugaskan kepada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (persero) yang sekarang menjadi perusahaan Perseroan (persero) PT. Pelayaran Nasional Indonesia sebagai pelaksana Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut (Public service Obligation/PSO)

- c. Undang-undang No 17 tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 No 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No 4286);

- d. Undang-undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran;
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah di ubah dengan Peraturan Meneteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013;
- f. Peraturan Meneteri Keuangan Nomor 256/PMK.05/2010 tentang Tata Cara Penyimpanan dan Pencairan Dana Cadangan;
- g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2014 tentang Tarif Batas Atas Angkutan Penumpang Laut Dalam Negeri Kelas Ekonomi; Kewajiban Pelayanan Umum (PSO) Bidang Angkutan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan laut Dalam Negeri adalah Kewajiban melaksanakan angkutan penumpang kelas ekonomi angkutan laut keseluruh pelosok tanah air dengan tarif yang ditetapkan Pemerintah, sehingga memungkinkan masyarakat dapat bepergian dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kapal laut.

Kompensasi PSO adalah kewajiban pemerintah untuk membiayai penyelenggaraan penugasan pelayanan umum bidang angkutan laut penumpang kelas ekonomi dengan nilai sebesar selisih antara pendapatan yang diperoleh berdasarkan tarif yang ditetapkan pemerintah dengan biaya pokok penjualan pelayanan umum bidang angkutan penumpang kelas ekonomi angkutan laut dalam negeri. Biaya pokok penjualan pelayanan umum angkutan penumpang kelas ekonomi angkutan laut dalam negeri adalah semua biaya yang seharusnya dibebankan untuk penyelenggaraan pelayanan umum angkutan laut penumpang kelas ekonomi ditambah keuntungan dan pajak penghasilan.

6. Pengertian Transportasi dan Interaksi antar wilayah

Menurut Morlok (2005): mengemukakan bahwa akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dihantarkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum.

Menurut (Schipper, 2002): Transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu sistem, Karena tanpa transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik

Menurut (Coley, 1994): Dalam menyelenggarakan kehidupannya, manusia mempergunakan ruang tempat tinggal yang disebut permukiman yang terbentuk dari unsur-unsur *working, opportunities, circulation, housing, reaction, and other living facilities*.

Unsur circulation adalah jaringan transportasi dan komunikasi yang ada dalam permukiman. System transportasi dan komunikasi meliputi system internal dan eksternal. Jenis yang pertama membahas system jaringan yang ada dalam kesatuan permukiman itu sendiri. Jenis yang kedua membahas keadaan kualitas dan kuantitas jaringan yang menghubungkan permukiman satu dengan permukiman lainnya di dalam satu kesatuan permukiman.

Perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan (*network*) dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan, yang merupakan bagian dari system transportasi.

Menurut Hurst (1974) dalam Rustiadi, dkk (2011) mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolak ukur dalam interaksi keuangan antar wilayah dan sangat penting, peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya, system transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda. Transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga

7. Permintaan Jasa Transportasi

Menurut Morlok (1992), permintaan atas peningkatan jasa pengangkutan (transportasi) merupakan permintaan urunan (derived demand) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa yang lain. Pada dasarnya atas jasa transportasi diturunkan dari:

- a. Kebutuhan seseorang untuk berpindah dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya: bekerja, berbelanja, sekolah dan lain sebagainya)
- b. Permintaan akan komoditi tertentu agar tersedia tempat yang diinginkan

Faktor-faktor penting yang mempengaruhi jumlah perjalanan dari suatu tempat ke tempat tertentu antara lain:

- a. Jenis kegiatan yang dapat dilakukan di tempat tujuan
- b. Biaya untuk mencapai tempat tujuan asal penumpang
- c. Karakteristik alat transportasi yang tersedia dari tempat asal ke tempat tujuan.

Karakteristik perjalanan bila ditinjau secara spasial ada empat macam yaitu:

- a. Bersifat menyebarkan dari jumlah kecil tempat asal ketempat asal ke berbagai tempat tujuan yang lebih luas
- b. Bersifat mengumpulkan dari tempat asal yang luas ke suatu tempat tujuan yang lebih sempit.
- c. Bersifat perpindahan dari suatu titik ke titik lainnya.
- d. Bersifat perpindahan dari suatu area ke area lainnya.

8. Karakteristik Pelayanan Transportasi

Menurut Menheim (1979) Karakteristik pelayanan pengangkutan merupakan atribut dari system transportasi yang dapat mempengaruhi keputusan konsumen seperti melakukan pergerakan/perjalanan. Secara masing-masing konsumen yang berbeda akan mempertimbangkan atribut pelayanan yang berbeda pula, yang mencerminkan perbedaan dalam karakteristik social dan ekonomi. memberikan beberapa atribut pelayanan untuk jasa transportasi, sebagai berikut:

- a. Waktu
 - Waktu perjalanan total
 - Waktu yang dihabiskan pada tempat perpindahan
 - Frekuensi pelayanan

- Jadwal waktu kedatangan/ keberangkatan
- b. Biaya/Ongkos
 - Biaya transportasi langsung (seperti: Bahan Bakar, dan sebagainya)
 - Biaya operasi langsung lainnya (seperti pemuatan)
 - Biaya tak langsung (seperti: perawatan, asuransi)
- c. Keamanan
 - Probabilitas kerusakan pada barang
 - Probabilitas kecelakaan
- d. Kenyamanan pengguna jasa
 - Jarak perjalanan
 - Jumlah ketersediaan kendaraan
 - Kesenangan fisik (temperature, kebersiha, kualitas perjalanan)
 - Kesenangan Psikologi (status, kebebasan)
 - Kesenangan yang lain (penanganan bagasi, tiket, pelayanan makanan)
 - Kesenangan perjalanan

9. Sistem Perangkutan

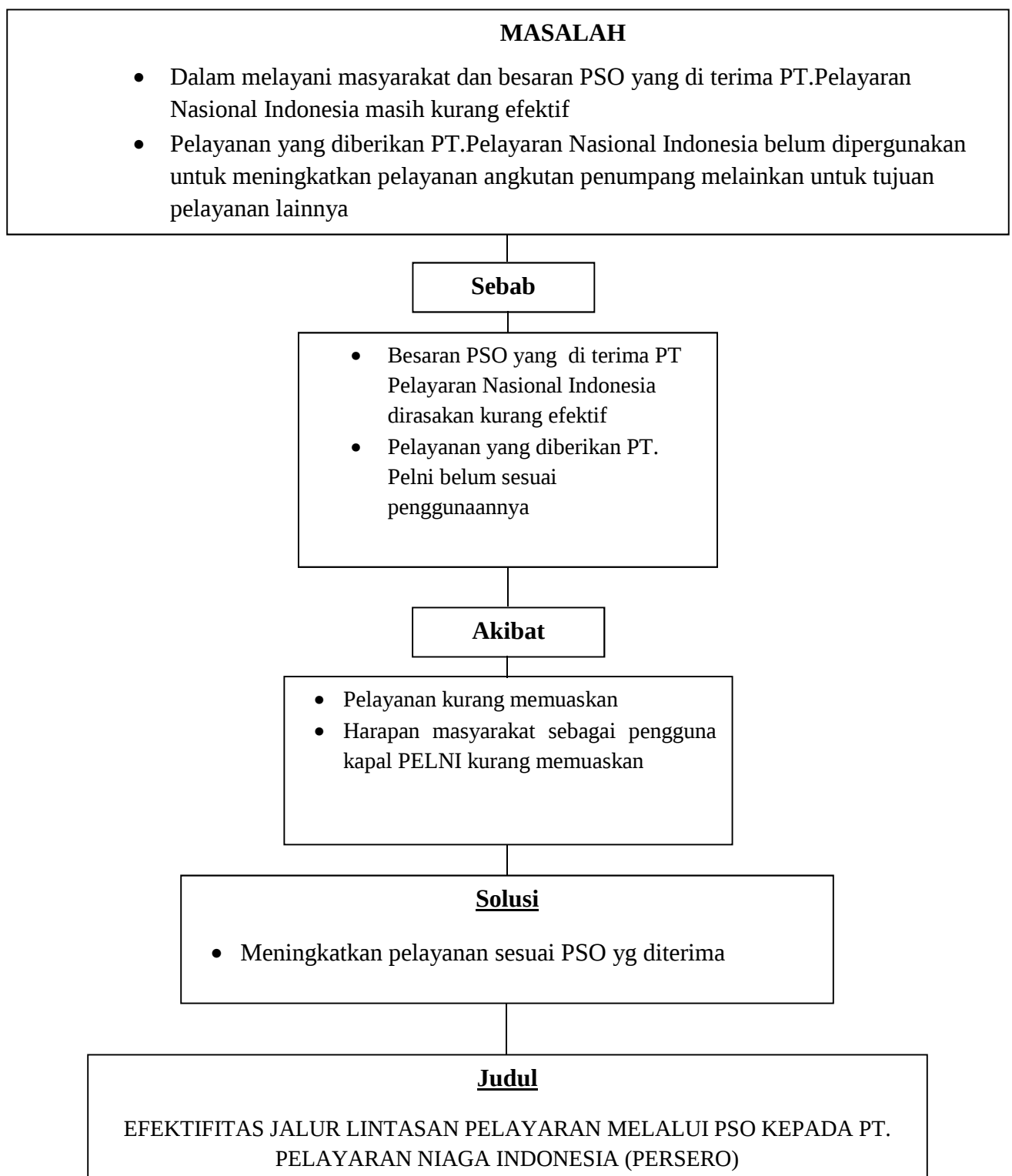
Menurut (Salim, 1993) Sistem perangkutan erat hubungannya dengan masyarakat umum (pemakasi jasa transportasi), bahkan dapat dikatakan sebagai bagian integral dari masyarakat, dengan demikian system perangkutan akan mempunyai peranan penting bagi seluruh kehidupan masyarakat.

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu Negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bias mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Pada pembahasan skripsi ini secara sistematis akan dibahas tahapan kegiatan dalam penelitian. Untuk lebih jelasnya, urutan kegiatan secara skematis dapat dilihat pada gambar berikut:

Bagan 2.1.



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan Analisis Pelaksanaan Efektifitas Jalur Lintas Pelayaran Melalui PSO pada PT.Pelni (Persero) Di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut Dalam Negeri pada saat menjalankan Praktik Darat (PRADA) Laut selama 5 (Lima) bulan terhitung mulai bulan 20 Febuari 2017- 20 Juni 2017.

2. Tempat Penelitian

Adapun tempat penelitian tersebut adalah sebagai berikut:

Nama Instansi	: Kementerian Perhubungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut
Alamat Instansi	: Jl.Merdeka Barat No.8 Jakarta- 10110
Telepon	: (021) 3844492
Fax	: (021) 2811786

B. METODE PENDAKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Pada penyusunan skripsi ini penulis menggunakan metode pendekatan deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (prespektif subjek) lebih di tonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemadu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta dilapangan.

Data yang penulis gunakan berasal dari data premier dan data sekunder :

a. Data premier

Yaitu data yang diperoleh langsung dari objek penelitian yang dikumpulkan dengan cara melakukan observasi.

b. Data sekunder

Yaitu data langsung yang diperoleh dengan cara mempelajari buku-buku dan referensi yang berhubungan dengan permasalahan yang ada di dalam skripsi ini, sehingga di peroleh beberapa pengertian secara teori maupun pengalaman dilapangan.

Berdasarkan pengalaman maupun pengamatan agar pemecahan masalah di dalam skripsi ini dapat dilakukan dengan baik dan sistematis serta untuk lebih memudahkan pembahasan masalah yang telah diuraikan pada latar belakang, maka penulis menggunakan beberapa metode pendekatan masalah yang dianggap sesuai dengan masalah di dalam skripsi ini. Berikut ini adalah beberapa metode pendekatan yang digunakan peneliti dalam melakukan penelitian yang meliputi :

a. Studi Kasus

Metode pendekatan studi kasus adalah suatu metode pendekatan dengan mempelajari masalah-masalah yang sedang dihadapi. Artinya, masalah-masalah yang ada dipelajari terlebih dahulu dengan mengacu kepada prosedur kerja atau dokumen-dokumen yang dapat membantu dalam pemecahan masalah yang sedang dialami peneliti.

Selama penulis melakukan praktek darat di Kementerian Perhubungan penulis melakukan pendekatan pemecahan masalah-masalah apa saja yang mungkin terjadi dan bagaimana cara pemecahan terhadap masalah tersebut.

b. Mengatasi Masalah

Metode pendekatan dengan cara problem solving adalah lanjutan dari pendekatan studi kasus yang telah dilakukan terlebih dahulu oleh peneliti yang mana telah dijelaskan diatas, sehingga problem solving adalah suatu proses menemukan masalah dan memecahkan berdasarkan data dan informasi yang akurat, sehingga dapat diambil kesimpulan yang tepat.

c. Deskriptif Kualitatif

Pendekatan deskriptif kualitatif adalah suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena pada masalah yang terjadi. Pada pendekatan ini, peneliti membuat suatu gambaran kompleks, meneliti kata-kata, laporan terinci dari pandangan responden, dan melakukan studi pada situasi yang alami.

Prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Penelitian kualitatif digunakan jika masalah belum jelas, untuk mengetahui makna yang tersembunyi, untuk memahami masalah, untuk mengembangkan teori dan untuk memastikan kebenaran data.

2. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data pada penelitian ini, penulis menggunakan metode sebagai berikut:

a. Riset Lapangan (*Field Research*)

Metode penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan secara langsung dari objek penelitian. Dalam memperoleh data tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa observasi. Observasi adalah pengumpulan data informasi berdasarkan pengamatan langsung oleh penulis yang dilakukan selama melaksanakan praktek darat (pada di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut).

b. Riset Kepustakaan (*Library Research*)

Yaitu teknik pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan informasi dan landasan teori yang digunakan sebagai dasar untuk menganalisis permasalahan dengan menggunakan sumber tulis seperti literature, jurnal ilmiah, serta materi kuliah di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) yang berkaitan dengan permasalahan dan penelitian skripsi ini guna memudahkan penulis dalam penyusunan.

c. Studi Pustaka

Pengumpulan data dengan cara membaca dan mengintip dari buku-buku referensi-referensi yang dapat dijadikan masukan atau pertimbangan atau perbandingan mengenai apa yang dilihat dari teori yang ada.

C. SUBJEK PENELITIAN

subjek penelitian adalah pihak-pihak yang dijadikan sebagai sampel dalam sebuah penelitian. Subjek penelitian juga membahas karakteristik subjek yang digunakan dalam penelitian termasuk penjelasan mengenai populasi, sampel, dan teknik sampling yang digunakan. Peran subjek penelitian adalah memberikan tanggapan dan informasi terkait data yang dibutuhkan oleh peneliti serta memberikan masukan kepada peneliti baik secara langsung maupun tidak langsung.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan subjek dokumen Public Service Obligation Kepada PT.PELNI (Persero) di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut. Dimana dengan studi kasus penulis memusatkan perhatian pada satu objek dalam hal ini tentang Public Service Obligation Kepada PT.PELNI (Persero) di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, yang diangkat sebagai sebuah kasus untuk dikaji secara mendalam sehingga mampu menghasilkan suatu hasil penelitian yang bermanfaat.

Data yang digunakan penulis dalam studi kasus didapat dari semua pihak yang bersangkutan baik melalui observasi. Data yang diperoleh dari berbagai cara itu hakikatnya untuk saling melengkapi, sehingga pada akhirnya mendapatkan hasil penelitian yang objektif dan bermanfaat.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penulisan skripsi ini teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis SWOT (Strength, Weakness, Opportunity, Threat). Menurut Freddy Rangkyut (2046:18) : “Analisis SWOT yaitu identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan Kekuatan (Strengths) dan Peluang (Opportunities), namun secara bersamaan dapat meminimalkan Kelemahan (Weaknesses) dan Ancaman

(Threats)”. Proses pengambilan keputusan strategis selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan dan strategis dan kebijakan perusahaan.

Keterangan :

1. Strength

Kekuatan adalah situasi internal organisasi yang berupa kompetensi atau sumber daya yang dimiliki organisasi yang dapat digunakan sebagai alternative untuk menangani peluang ancaman.

2. Weakness

Kelemahan adalah situasi internal suatu organisasi dimana kompetensi atau sumber daya yang dimiliki organisasi sulit digunakan untuk mengganggu keselamatan dan ancaman.

3. Opportunity

Peluang adalah situasi eksternal organisasi yang berpotensi menguntungkan. Organisasi yang berada dalam suatu industri yang sama secara umum akan merasa diuntungkan bila dihadapkan dalam kondisi tersebut.

4. Threats

Ancaman adalah suatu keadaan eksternal yang berpotensi menimbulkan kesulitan. Organisasi-organisasi yang berada dalam suatu industri yang sama secara umum akan merasa dirugikan atau terancam apabila dihadapkan dalam kondisi eksternal tersebut.

Analisis SWOT (*Strength, Weakness, Opportunities, dan Threat*)

Faktor Internal

a. Strength (Kekuatan)

- PT. Pelayaran Nasional Indonesia mempunyai kapal sendiri yang laik laut.
- PT. Pelayaran Nasional Indonesia adalah perusahaan yang didirikan oleh Negara atau Daerah.

- PT.Pelayaran Nasional Indonesia mempunyai trayek atau jalur pelayaran yang sudah jelas dan sudah ditetapkan oleh pemerintah sesuai SK jaringan trayek yang telah ditentukan.

b. Weakness (Kelemahan)

- Pelayarannya hanya terbatas terhadap PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau hanya menunggu jadwal dari PT. Pelayaran Nasional Indonesia.
- Biaya yang ditetapkan masih dianggap mahal untuk masyarakat kelas ekonomi yang tinggal di daerah terpencil.
- Jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal belum memenuhi kebutuhan masyarakat.
- Lamanya waktu keberangkatan dan kedatangan kapal.

Faktor Eksternal

a. Opportunities (Peluang)

- PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Dapat meningkatkan minat masyarakat dengan ide-ide terbaru.
- PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Bisa menjangkau ke wilayah plosok dengan biaya yang terjangkau.

b. Threat (Ancaman)

- Beralihnya minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi angkutan udara.
- PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) mengalami penurunan terhadap laba yang diperoleh.
- Meningkatnya daya saing dengan perusahaan swasta.

BAB V

KESIMPULAN & SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa mengenai Efektifitas jalur lintasan pelayaran melalui *public service obligation* pada PT Pelayaran Nasional Indonesia (persero) diperoleh kesimpulan bahwa:

- a. Berdasarkan analisis perhitungan efektifitas PSO pada angkutan penumpang kapal PT.PELNI, masih ditemukan kapal yang menerima PSO dalam operasionalnya bernilai negatif.
- b. Secara umum pergerakan angkutan kapal terus meningkat seiring meningkatnya kebutuhan masyarakat yang ada. Peningkatan tersebut sangat baik adanya peningkatan tersebut harus dibarengi dengan pelayanan kapal yang beroperasi saat ini.
- c. Bila membandingkan antara jumlah penumpang angkutan pelayaran dalam negeri di pelabuhan dan jumlah penumpang angkutan penerbangan domestik, terlihat jumlah penumpang angkutan pelayaran dalam negeri jauh lebih rendah dibandingkan jumlah penumpang angkutan penerbangan domestik. Hal ini menunjukkan sebagian besar masyarakat lebih memilih angkutan penerbangan dibandingkan angkutan pelayaran.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut diatas, penulis mengemukakan saran-saran yang dapat dijadikan pertimbangan bagi PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero).

Adapun saran-saran yang diajukan oleh penulis antara lain :

1. Terhadap PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) :

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, disarankan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Adanya nilai efektifitas PSO pada sebagian kapal yang masih negatif, maka perlu menjadi perhatian. Untuk menghilangkan hasil negatif dari pemberian PSO maka harus ditingkatkan jumlah anggaran untuk kapal-kapal yang masih negatif. Sedangkan kapal yang memiliki hasil positif, maka layak untuk dipertahankan dan semakin ditingkatkan.
- b. Pada dasarnya kebutuhan masyarakat terhadap semua moda transportasi semakin meningkat termasuk angkutan pelayaran. Oleh karena itu perlu ditingkatkan lagi khususnya dari aspek pelayanan dan juga aspek lainnya yang terkait. penerbangan maka perusahaan perlu mempertimbangkan untuk mengatasi hal tersebut dan sebaiknya perlu melakukan pengkajian/penelitian khusus terkait penanganan kedua hal tersebut.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Tinjauan Pustaka Instansi

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut merupakan sebuah direktorat yang ada di naungan instansi pemerintahan yaitu Kementerian Perhubungan Di bagian Kasubdit Angkutan Laut Dalam Negeri adalah bagian yang mengatur tentang angkutan laut dalam negeri. Kasubdit Angkutan Laut Dalam Negeri juga mengatur trayek kapal di Indonesia. Kementerian Perhubungan adalah instansi pemerintahan yang beralamat di Jl. Medan Merdeka Barat No. 8 Jakarta – 10110. Penulis melakukan penelitian pada instansi pemerintah Kementerian Perhubungan di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut Berikut data Instansi :

Nama Instansi	: Kementerian Perhubungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut
Alamat Instansi	: Jl. Medan Merdeka Barat No. 8 Jakarta – 10110
Telepon	: 021- 3844492
Faximile	: 021- 3811786

a. Struktur Organisasi

Struktur organisasi adalah struktur yang menggambarkan wewenang, tugas dan tanggungjawab masing-masing bidang/bagian yang berkenaan dengan aktivitas para pejabatnya berdasarkan tanggungjawabnya masing-masing.

Adapun wewenang, tugas dan tanggungjawab yang penulis bahas berikut ini meliputi antara lain wewenang, tugas dan tanggungjawab.

Adapun tugas dan fungsi organisasi sebagai berikut:

1) Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Direktur yang mengetahui segala pengurusan Ditlala

2) Subbagian Tata Usaha

Bagian yang mengatur karyawan yang ada di Ditlala serta bagian bagian nya dalam mengerjakan penyelesaian dokumen

3) Subdirektorat Angkutan Laut Dalam Negeri (Subdit 1)

Bagian yang mengatur lingkup perizinan dokumen angkutan laut dalam negeri serta mengatur trayek trayek di Indonesia dalam pelayaran angkutan laut dalam negeri dan bagian yang mengatur tentang adanya PSO kepada PT. PELNI. Di bagian ini terbagi 2 seksi yaitu :

- a) Seksi Penyusunan Jaringan dan Penempatan Kapal Liner
- b) Seksi Tramper dan Pelayaran Rakyat

4) Subdirektorat Angkutan Laut Luar Negeri (Subdit 2)

Bagian yang mengatur lingkup perizinan kapal yang ingin memasuki perairan di Indonesia serta dengan muatan yang ada pada kapal luar negeri. Di bagian ini terbagi 2 seksi yaitu :

- a) Seksi Amerika, Eropa dan Afrika
- b) Seksi Asia, Pasifik dan Australia

5) Subdirektorat Angkutan Laut Khusus dan penunjang Angkutan Laut (Subdit 3)

Bagian yang mengatur lingkup perizinan angkutan laut khusus seperti terminal khusus, pelabuhan khusus yang mengatur beroperasinya penunjang angkutan laut seperti PBM yang ada di Indonesia.

Di bagian ini terbagi 2 seksi yaitu :

- a) Seksi pertambangan, Pariwisata dan Tenaga Kerja

b) Seksi Aneka Industri dan Penunjang Angkutan Laut

6) Subdirektorat Pengembangan Usaha Angkutan Laut (Subdit 4)

Bagian yang mengatur lingkup perizinan perusahaan angkutan laut yang ingin membuat SIUPAL, kantor cabang, spek kapal untuk pengembangan usaha angkutan laut. Di bagian ini terbagi 2 seksi yaitu:

a) Seksi Analisa Kebutuhan dan Bimbingan Armada

b) Seksi Bimbingan Usaha dan Tarif Angkutan Laut

7) Subdirektorat Pengembangan Sistem dan Informasi Angkutan Laut (Subdit 5)

Bagian yang mengatur tentang system dan informasi di lingkup angkutan laut. Di bagian ini terbagi 2 seksi yaitu :

a) Seksi Pengolahan Data dan Informasi Angkutan Laut

b) Seksi Evaluasi Angkutan Laut

1. Data Umum PELNI

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) / PT. PELNI (Persero) adalah perusahaan pelayaran nasional yang menyediakan jasa transportasi laut, meliputi jasa angkutan penumpang, dan muatan barang antar pulau. Saat ini PT. PELNI (Persero) mengoperasikan 30 (tiga puluh) kapal dengan berbagai tipe hingga saat ini, sebagaimana disajikan pada Tabel 4.1. Sedangkan kapal yang mendapatkan PSO ada 26 armada (lihat Tabel 4.2). Adapun trayek yang dilayari oleh masing-masing kapal yang mendapatkan PSO tersebut ditunjukkan oleh Tabel 4.3. PT. PELNI (Persero) dalam melaksanakan tanggung jawabnya tidak hanya terbatas melayani rute komersial, tetapi juga melayani pelayaran dengan rute pulau-pulau kecil terluar. Saat ini kapal Peln menyinggahi 95 pelabuhan kapal penumpang dan lebih dari 300 pelabuhan kapal perintis dengan 46 kantor cabang dan dilayani di 400 travel agen yang tersebar di seluruh Indonesia.

Tabel 4.1. Kapal-Kapal yang Dioperasikan PT. PELNI

No.	Nama Kapal	Tahun	Tipe
Tipe Caraka Jaya Niaga			
1	KM. Caraka Jaya Niaga III-4	1988	<i>Cargo Carrier</i>
2	KM. Caraka Jaya Niaga III-22	1986	<i>Cargo Carrier</i>
3	KM. Caraka Jaya Niaga III-32	1993	<i>Cargo Carrier</i>
Tipe Pax 500			
4	KM. Pangrango	1996	<i>Passenger Carrier</i>
5	KM. Sangiang	1998	<i>Passenger Carrier</i>
6	KM. Wilis	1999	<i>Passenger Carrier</i>
Tipe Pax 1000			
7	KM. Kelimutu	1985	<i>Passenger Carrier</i>
8	KM. Lawit	1986	<i>Passenger Carrier</i>
9	KM. Tatamailau	1990	<i>Passenger Carrier</i>
10	KM. Sirimau	1990	<i>Passenger Carrier</i>
11	KM. Awu	1991	<i>Passenger Carrier</i>
12	KM. Leuser	1993	<i>Passenger Carrier</i>
13	KM. Binaiya	1994	<i>Passenger Carrier</i>
14	KM. Bukit Raya	1994	<i>Passenger Carrier</i>
15	KM. Tilong Kabila	1994	<i>Passenger Carrier</i>
Tipe Pax 2000			
16	KM. Umsini	1985	<i>Passenger Carrier</i>
17	KM. Tidar	1988	<i>Passenger Carrier</i>
18	KM. Bukit Siguntang	1996	<i>Passenger Carrier</i>
19	KM. Lambelu	1996	<i>Passenger Carrier</i>
20	KM. Sinabung	1997	<i>Passenger Carrier</i>
21	KM. Kelud	1998	<i>Passenger Carrier</i>
22	KM. Dorolonda	2000	<i>Passenger Carrier</i>
23	KM. Nggapulu	2001	<i>Passenger Carrier</i>
24	KM. Gunung Dempo	2008	<i>Passenger Carrier</i>
Tipe Pax 3000			
25	KM. Labobar	2004	<i>Passenger Carrier</i>
Tipe Ro-Ro			

No.	Nama Kapal	Tahun	Tipe
26	KM. Dobonsolo	1992	<i>Ro-Ro/Passenger</i>
27	KM. Ciremai	1992	<i>Ro-Ro/Passenger</i>
28	KM. Ganda Dewata	1978	<i>Ro-Ro/Passenger</i>
29	KM. Egon	1991	<i>Ro-Ro/Passenger</i>
Tipe <i>High Speed Vessel</i>			
30	KFC Jet Liner	1996	<i>Passenger Carrier</i>

Sumber: PELNI, 2016

2. Data Armada Yang Mendapatkan PSO

Melihat data tersebut, dapat dilihat bahwa terdapat 26 Armada PT.PELNI di Tahun 2016 yang mendapatkan (PSO).

Tabel 4.2. Armada PT. PELNI Tahun 2016 Yang Mendapatkan (PSO)

NO	NAMA KAPAL
1	KM. KELUD
2	KM. TIDAR
3	KM. UMSINI
4	KM. BUKIT SIGUNTANG
5	KM. DOROLONDA
6	KM. LABOBAR
7	KM. LAMBELU
8	KM. SINABUNG
9	KM. NGAPULU
10	KM. KELIMUTU
11	KM. LAWIT
12	KM. TATAMAILAU
13	KM. SIRIMAU
14	KM. AWU
15	KM. LEUSER
16	KM. BINAIYA
17	KM. BUKIT RAYA
18	KM. TILONGKABILA
19	KM. PANGRANGO
20	KM. SANGIANG
21	KM. WILIS
22	KM. GUNUNG DEMPO
23	KM. DOBONSOLO
24	KM. CIREMAI

25	JET LINER
26.	KM. EGON

Data Jaringan Trayek PT.PELNI 2016 Yang Mendapatkan (PSO)

Data tersebut dapat dilihat bahwa, terdapat 26 jaringan Trayek yang mendapatkan PSO Tahun 2016.

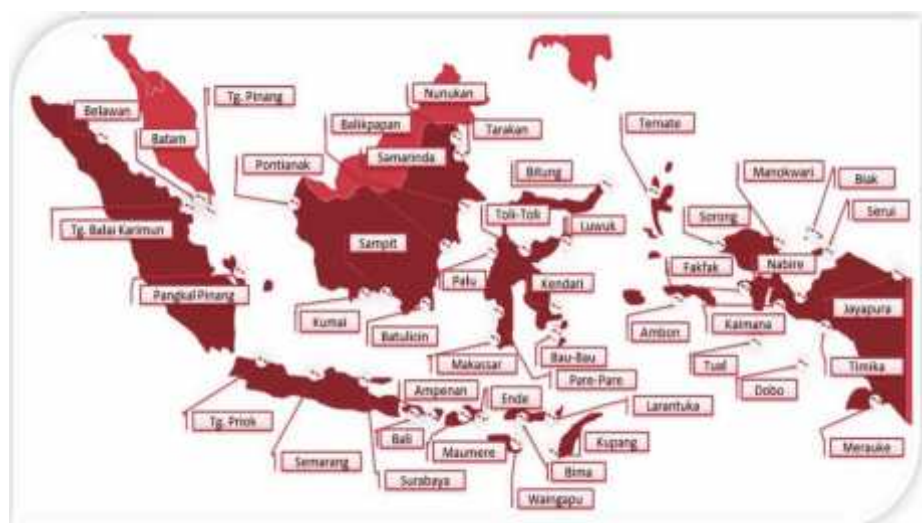
Tabel 4.3. Jaringan Trayek PT. PELNI Tahun 2016

NO	NAMA KAPAL	JARINGAN TRAYEK
1	KM. KELUD	Tanjung Priok - 521- Batam - 45 - Tg.Balai – 344 - Belawan – 344 - Tg.Balai - 45 - Batam - 521- Tanjung Priok
2	KM. TIDAR	Tanjung Priok - 396 - Surabaya - 458 - Makassar - 243 - Bau-Bau -407- Ambon -132- Banda – 197 - Tual – 109 - Dobo – 145 - Kaimana -182 - Fak-Fak - 182- Kaimana -145- Dobo - 109- Tual -197- Banda -132 - Ambon – 407 - Bau-Bau – 243 - Makassar – 458 - Surabaya -396 - Tanjung Priok
3	KM. UMSINI	Kijang -498- Tanjung Priok -396- Surabaya -458- Makassar - 296- Maumere -81- Larantuka -32- Loweleba -120- Kupang - 120- Loweleba -32- Larantuka -81- Maumere -296- Makassar -458- Surabaya -396- Tanjung Priok -498- Kijang
4	KM. BUKIT SIGUNTANG	Makassar -128- Pare-Pare -250- Balikpapan -388- Tarakan - 91- Nunukan -432- Balikpapan -250- Pare-Pare 128- Makassar -288- Maumere -97- Loweleba -120- Kupang -120- Loweleba -97- Maumere -288- Makassar -128- Pare-Pare -250- Balikpapan -388- Tarakan -91- Nunukan -432- Balikpapan - 250- Pare-Pare -128- Makassar
5	KM. DOROLONDA	Kijang -498- Tanjung Priok -396- Surabaya -458- Makassar - 243- Bau-Bau -393- Namlea -82- Ambon -323- Ternate -146- Bitung -146- Ternate -323- Ambon -82- Namlea -393- Bau-Bau -243- Makassar -458- Surabaya -396- Tanjung Priok - 498- Kijang
6	KM. DOBONSOLO	Tg.Priok -396- Surabaya -458-Makassar -243- Bau-bau -407- Ambon -345- Sorong -360- Serui -310- Jayapura -310- Serui - 360-Sorong -345- Ambon -407- Bau-bau -243- Makassar - 458- Surabaya -396- Tg.Priok
7	KM.CIREMAI	Tg.Priok -396-Surabaya -458- Makassar -243- Bau-bau -634- Sorong -220-Manokwari -140- Biak -310-Jayapura -310-Biak- 140-Manokwari -220- Sorong -634- Bau-bau -243- Makassar - 458– Surabaya -396- Tg.Priok
8	KM. LABOBAR	Surabaya -485- Balikpapan -188-Pantoloan -159- Toli-Toli - 260-Amurang -95- Bitung -146-Ternate -306- Sorong -220- Manokwari -169- Nabire -100- Serui -310- Jayapura -310- Serui -100- Nabire -169- Manokwari -220- Sorong -306-

NO	NAMA KAPAL	JARINGAN TRAYEK
		Ternate -146-Bitung -95- Amurang -195- Buol -225- Pantoloan -188- Balikpapan -485- Surabaya
9	KM.LAMBELU	Bau-Bau -243- Makassar -128- Pare-Pare -250- Balikpapan -188- Pantoloan -292- Tarakan -91- Nunukan -432- Balikpapan -250- Pare-Pare -128- Makassar -288- Maumere -81- Larantuka -81- Maumere -288- Makassar -128- Pare-Pare -250- Balikpapan -388- Tarakan -91- Nunukan -255- Toli-Toli -295- Balikpapan -250- Pare-Pare -128- Makassar -243- Bau-Bau
10	KM. GUNUNG DEMPO	Tg.Priok -396- Surabaya -458- Makassar -868- Sorong -220- Manokwari -120- Wasior -127-Nabire -395- Jayapura -395- Nabire -127- Wasior -120-Manokwari -220- Sorong -868- Makassar -458- Surabaya -396-Tg.Priok
11	KM. SINABUNG	Surabaya -458- Makassar -243-Bau-Bau-330- Banggai-231- Bitung -146- Ternate -153- Bacan -263-Sorong -220- Manokwari -140- Biak-310-Jayapura-310-Biak- 140- Manokwari -220- Sorong -263- Bacan-153 – Ternate-146 – Bitung – 231- Banggai – 330 – Bau-Bau – 243- Makassar – 458 – Surabaya
12	KM. NGGAPULU	Surabaya -599- Maumere -81-Larantuka -120- Kupang -120- Lewoleba -410- Ambon -289- Fak-Fak -200- Sorong -220- Manokwari-120 – Wasior - 127 – Nabire – 127 –Wasior – 120- Manokwari – 220 – Sorong – 200 – Fak-Fak – 289 – Ambon –410– Lewoleba –120– Kupang –120– Larantuka – 81– Maumere –599– Surabaya
13	KM. KELIMUTU	Surabaya -293- Sampit -293 Surabaya -289 – Kumai -265 – 326-Semarang – 326-Sampit-326 – Semarang -72- Karimun Jawa -72- Semarang -265- Kumai -289– Surabaya
14	KM. LAWIT	Rute A: Pontianak – 230- Tg.Pandan –197- Tg.Priok -197 - Tg.Pandan – 230 - Pontianak – 467 – Semarang – 467- Pontianak – 547 – Surabaya – 547 - Pontianak Rute B: Pontianak – 230- Tg.Pandan –197- Tg.Priok – 325- Blinyu – 170 – Kijang – 160 – Letung – 50 – Tarempa – 130 – Natuna - 47 – Midai – 95 – Serasan – 95 - Midai – 47 – Natuna – 130 – Tarempa – 50 – Letung – 160 – Kijang – 170 – Blinyu – 325 – Tg.Priok – 197 – Tg.Pandan – 230 - Pontianak
15	KM. TATAMAILAU	Rute A : Bitung -225- Morotai -308- Sorong -200- Fak-Fak -182- Kaimana -215- Timika -110- Agats -380- Merauke -380 - Agats -110- Timika -215- Kaimana -182- Fak-Fak -200- Sorong –308- Morotai -225- Bitung Rute B :

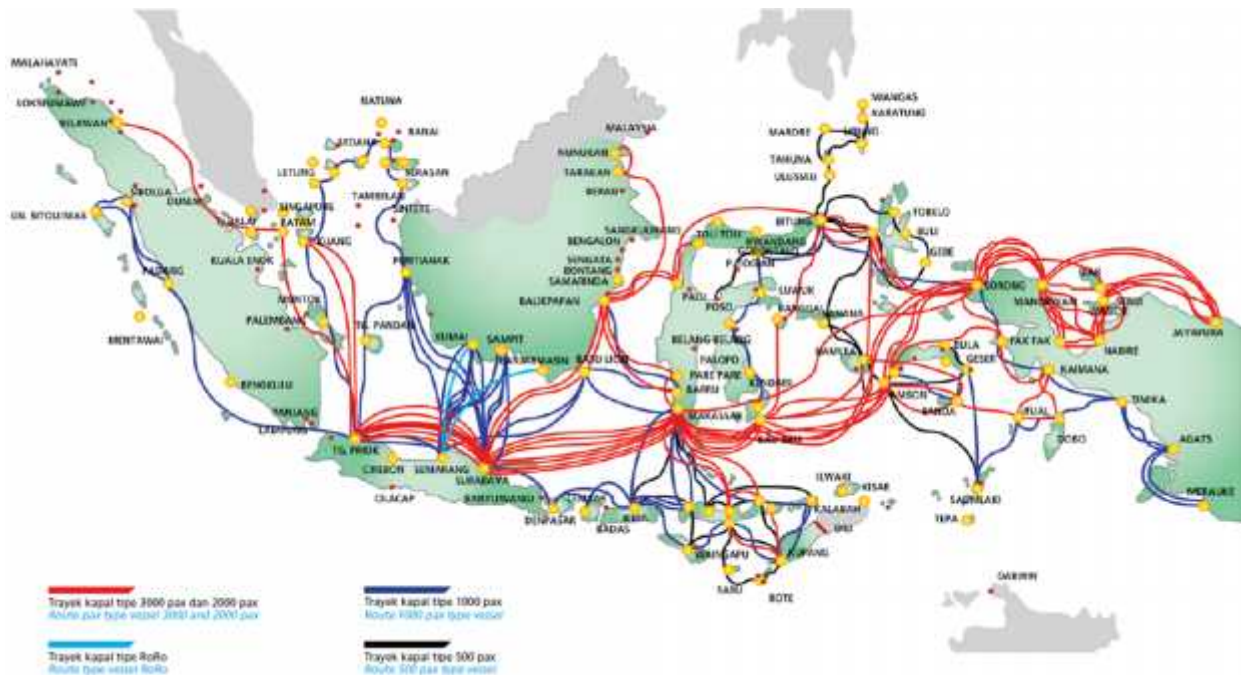
NO	NAMA KAPAL	JARINGAN TRAYEK
		Bitung -150- Tidore -85- Bacan (Babang) -263- Sorong -200- Fak-Fak -182- Kaimana -138- Tual -230- Timika -110- Agats -380- Merauke -380- Agats -110- Timika -230- Tual - 138- Kaimana -182- Fak-Fak -200- Sorong -263- Bacan (Babang) -224- Bitung
16	KM. SIRIMAU	Surabaya -293- Sampit -293- Surabaya -333- Batulicin -235- Makassar -210- Bima -83- Labuanbajo -220- Larantuka -120- Kupang -137- Kalabahi -450- Saumlaki -207 -Tual -109 -Dobo -182-Timika -110 -Agats -380- Merauke -380- Agats -110- Timika -182- Dobo -109- Tual -207- Saumlaki -450- Kalabahi -137- Kupang -120- Larantuka -220- Labuanbajo -83-Bima -210- Makassar -235- Batulicin-333- Surabaya
17	KM. AWU	Surabaya -289- Kumai -289- Surabaya -295- Benoa -250- Bima -150- Waingapu -98- Ende -105- Sabu -80- Rote -52- Kupang -120- Larantuka -108- Kalabahi 137- Kupang -52- Rote -80- Sabu -105- Ende -98- Waingapu -150- Bima -250- Benoa -295- Surabaya
18	KM. LEUSER	Surabaya -295- Benoa -250- Bima -210- Makassar -243- Bau-bau -86- Wanci -283- Ambon -75- Amahai -95- Banda -300- Saumlaki -126- Larat -136-Tual -109- Dobo -182- Timika -110- Agats -380- Merauke -380- Agats -110- Timika -182- Dobo -109- Tual -136- Larat -126- Saumlaki -300- Banda -95- Amahai -75-Ambon -283- Wanci -86- Bau-bau -243- Makassar -210- Bima -250 -Benoa -295- Surabaya
19	KM. BINAIYA	Semarang -326- Sampit -326- Semarang -446- Batulicin -261- Pare-Pare (Awerange) -300- Bontang -300- Pare-Pare (Awerange) -128- Makassar-210-Bima -83- Labuanbajo- 210- Makassar -235- BatuLicin -446-Semarang
20	KM. BUKIT RAYA	Tanjung Priok -325- Blinyu -170- Kijang -160- Letung -50- Tarempa -130- Natuna -47- Midai -95- Serasan -181- Pontianak -574 -Surabaya -574- Pontianak -181- Serasan -95- Midai -47- Natuna -130- Tarempa -50- Letung -160- Kijang -170- Blinyu -325- Tanjung Priok
21	KM. TILONGKABILA	Benoa -54- Lembar -202- Bima -83- Labuanbajo -210- Makassar -243- Bau-Bau -41- Raha -72- Kendari -188- Kolonedale -126- Luwuk -142- Gorontalo -172- Bitung -172- Gorontalo -142- Luwuk - 126- Kolonedale -188- Kendari -72- Raha -41- Bau-Bau -243- Makassar -210- Labuanbajo -83- Bima -202- Lembar -54- Benoa
22	KM. PANGRANGO	Ambon -384- Saumlaki -110- Tepa -115- Moa -42- Kisar -42- Moa -115- Tepa -110- Saumlaki-384- Ambon -194- Geser -65-Bula -65- Geser -194- Ambon-105- Namrole -105- Ambon
23	KM. SANGIANG	Rute A :
		Bitung -85- Kahikitang -60- Tahuna -99- Lirung -65- Karatung -60- Miangas -60- Karatung -65- Lirung -99- Tahuna -60- Kahikitang -85- Bitung -172- Gorontalo -

NO	NAMA KAPAL	JARINGAN TRAYEK
		92- Togian -92- Poso -92- Togian -92- Gorontalo -172- Bitung -146- Ternate -204-Sanana -110- Namlea -82- Ambon -82- Namlea -110- Sanana -204- Ternate - 146- Bitung
		Rute B :
		Bitung -85- Kahikitang -60- Tahuna -73- Marore -91- Lirung - 65- Karatung -60- Miangas -60- Karatung -65- Lirung - 91- Marore -73- Tahuna -60- Kahikitang -85- Bitung -231- Tobelo -115- Buli -92- Gebe -222- Ternate -146- Bitung -146- Ternate -204-Sanana -110- Namlea -82- Ambon -82- Namlea -110- Sanana -204- Ternate -146- Bitung
24	KM. WILIS	Kupang -52- Rote -52- Kupang -115- Sabu -115- Kupang 137- Kalabahi-137- Kupang -146- Ende -98- Waingapu - 104- Labuanbajo -83- Bima -110- Badas -150- Bena -150- Badas -110- Bima -83-Labuanbajo -104- Waingapu -98- - Ende -146- Kupang
25	KM. EGON	Rute A
		Surabaya-477-Labuanbajo-110-Marapokot-250-Makassar- 250-Marapokot-110-Labuanbajo-477-Surabaya
		Rute B :
		Surabaya-225-Lembar-320-Waingapu-98-Ende-98-Waingapu- 320-Lembar-225-Surabaya
26	KFC JET LINER	Bajoe-81-Kolaka-135-Bau-Bau-86-Wanci-86-Bau-Bau-135- Kolaka-81-Bajoe-81-Kolaka-135-Bau-Bau-86-Wanci-86-Bau- Bau-135-Kolaka-81-Bajoe



Sumber: PELNI, 2016

Gambar 4.1. Cabang-Cabang PT. PELNI



Sumber: PELNI, 2016

Gambar 4.2. Wilayah Operasi Jaringan Trayek Nusantara Penumpang PT. PELNI (Persero)

3. Data Kinerja perkapalan PELNI

Berikut ini adalah uraian kinerja perkapalan PELNI yang merupakan gabungan antara kinerja kapal penumpang dan kapal barang berdasarkan Laporan Tahunan 2016 PT. PELNI (Persero).

a. Penghasilan Perkapalan

Realisasi penghasilan perkapalan pada tahun 2016 mencapai sebesar Rp 2,571,386 juta atau 88,84% dari anggaran sebesar Rp 2,894,482 juta, bila dibandingkan realisasi tahun 2015 sebesar Rp 2,160,636 juta, mengalami peningkatan sebesar Rp 410,750 juta atau 19,01%.

b. Biaya Usaha Kapal Perkapalan

Jumlah realisasi biaya Tahun 2016 sebesar Rp 2,460,317 juta atau 92,11% dari anggaran sebesar Rp 2,671,102 juta, bila dibandingkan realisasi sampai dengan tahun 2015 sebesar Rp 2,332,157 juta, mengalami peningkatan sebesar Rp 128,160 juta atau 5,50%.

c. Laba/Rugi Usaha Perkapalan

Realisasi Usaha Perkapalan Tahun 2016 memperoleh laba sebesar Rp 111,069 juta atau 49,7% dari anggaran laba sebesar Rp 223,380 juta, bila dibandingkan dengan realisasi Tahun 2015 yang rugi sebesar Rp 171,521 juta, mengalami peningkatan sebesar Rp 282,590 juta.

d. Kinerja Kapal Penumpang

1) Alat Produksi

Pengoperasian alat produksi kapal penumpang tahun 2016 sebanyak 27 unit.

Realisasi Armada PT. PELNI Tahun 2016 Yang Mendapatkan (PSO)

Tabel 4.4

Kapal Penumpang (Unit)	Realisasi 2015	2016	
		Anggaran	Realisasi
Type 3000	1	1	1
Type 2000	12	11	11
Type 1000	9	9	9
Type 500	3	3	3
Type Roro	3	4	3
Type Ferry	-	4	-
Jumlah	28	32	27

Pada tahun 2015 tidak terealisasi pengoperasian 2 unit kapal RoRo dan 4 unit kapal ferry. Disamping itu rencana penjualan KM Ganda Dewata belum terealisasi.

2) Produksi

Jumlah angkutan penumpang yang dilayani dalam tahun 2016 sebanyak 4,452,407 penumpang atau 102,88% dari anggaran sebanyak 4,327,895 penumpang, bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2015 sebanyak 4,673,866 penumpang, maka terdapat penurunan sebanyak 221,459 penumpang atau 4,74%.

- Muatan barang yang diangkut dalam tahun 2016 sebanyak 56,809 T/M3 atau 15,13% dari anggaran sebanyak 375,418 T/M3, bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2015 sebanyak 324,822 T/M3 terdapat penurunan sebanyak 268,013 T/M3 atau 82,51%.
- Muatan kendaraan yang diangkut dalam tahun 2016 sebanyak 16,088 unit atau 39,29% dari target anggaran sebanyak 40,947 unit, bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2015 sebanyak 16,445 unit, terdapat penurunan sebanyak 357 unit atau 2,17%.
- Muatan kontainer yang diangkut dalam tahun 2016 sebanyak 12,640 Teus atau 119,85% dari target anggaran sebanyak 10,564 Teus, bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2015 sebanyak 10,432 Teus, atau terdapat peningkatan sebanyak 2,208 Teus atau 21,17%.

Adapun besaran PSO yang telah dianggarkan oleh Pemerintah kepada PT. PELNI sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 4.5.

Data Besaran PSO Yang Telah Dianggarkan Oleh Pemerintah Kepada PT.PELNI pada Tabel 4.5.

TAHUN	ANGGARAN	REALISASI
2007	650 MILYAR	650 MILYAR
2008	850 MILYAR	790,52 MILYAR
2009	600 MILYAR	600 MILYAR

2010	600 MILYAR	600 MILYAR
2011	872 MILYAR	860,45 MILYAR
2012	897 MILYAR	897 MILYAR
2013	726 MILYAR	726 MILYAR
2014	872 MILYAR	872 MILYAR
2015	1,607 TRILIUN	1,607 TRILIUN
2016	1.786 TRILIUN	744,60 MILYAR

Kapal PELNI yang dioperasikan oleh PELNI Cabang Batam hanya satu yaitu KM Kelud. Untuk lebih jelasnya lihat uraian tabel-tabel berikut ini.

Data Sarana PELNI Cabang Batam

Tabel 4.6.

Kapal	Uraian	Satuan	Jumlah
KM. Kelud	Daya Tampung (Penumpang dan ABK)		
	Kelas I	orang	144
	Kelas II	orang	364
	Kelas III	orang	594
	Kelas Ekonomi	orang	804
	Total	orang	1906
	Crew	orang	157
	Total	orang	603
	Spesifikasi Teknis Kapal		
	Panjang seluruh (LOA)	meter	146,50
	Panjang antara garis tegak (LBP)		130,00
	Lebar (BREATH)		23,40
	Bobot mati (DWT)	ton	3.175,00
	Isi kotor (GT)		1.466,00
	Isi bersih (NT)		4.400,00

	Draft sarat	meter	5,90
	Sarat minimum		4,35
	Sarat maksimum		5,90
	Tinggi s/d geladak 4		10,80
	Tinggi s/d geladak 5		13,40
	Kecepatan	knot	22,40

Data Biaya Operasional KM. Gunung Dempo (April - Juni 2016)

Tabel 4.7.

No.	Uraian	April	Mei	Juni
1	Biaya Bahan bakar			
	a. Biaya Bunker			
	b. Biaya Transportasi BBM			
	c. Biaya Minyak Pelumas	5.580.000		
	Jumlah Biaya Bahan bakar	5.580.000		
2	Biaya Jasa Kepelabuhanan :			
	a. Jasa Labuh	1.261.530	1.261.530	1.261.530
		1.261.530	1.261.530	1.261.530
		1.261.530	1.261.530	1.261.530
		1.261.530		1.261.530
	b. Jasa Tambat	525.638	525.638	420.510
		420.510	420.510	420.510
		420.510	841.020	420.510
		420.510		
	c. Jasa Pandu	1.054.952	1.054.952	1.054.952
		1.054.952	1.054.952	1.054.952
		1.054.952	1.054.952	1.054.952
		1.054.952		
	d. Jasa Tunda	5.685.180	4.548.144	6.401.245
		5.685.180	5.685.180	6.401.245
		5.685.180	4.548.144	6.401.245
		5.685.180		

No.	Uraian	April	Mei	Juni
	e. Jasa Rambu	3.504.250	3.504.250	3.504.250
	f. Jasa VTS	200.000	200.000	400.000
		200.000	400.000	400.000
	f. Jasa Lain-Lain Kepelabuhanan	6.000	6.000	6.000
		6.000	6.000	6.000
		6.000	6.000	6.000
		6.000	6.000	6.000
		6.000	6.000	6.000
		6.000	6.000	6.000
		6.000		
		6.000		
	Jumlah Biaya Jasa Kepelabuhanan	37.722.066	27.658.332	33.016.491
3	Biaya Penumpang			
	a. Beban Air Tawar Pnp	10.080.000	6.000.000	10.620.000
		5.580.000	6.690.000	10.110.000
		12.270.000	9.810.000	10.740.000
		10.920.000		
	b. Biaya Kesehatan Penumpang	200.000	100.000	200.000
		200.000	200.000	200.000
	c. Beban Embarkasi/Debarkasi	200.000	200.000	200.000
		200.000	200.000	200.000
		200.000	200.000	200.000
		200.000		200.000
				200.000
	d. Beban Pengamanan	375.000	375.000	375.000
		375.000	375.000	375.000
		375.000	275.000	375.000
		375.000		375.000
				375.000
	E . Beban Kebersihan	1.800.000	900.000	2.250.000
		1.800.000		3.600.000
	f. Beban Sweeping	800.000	600.000	800.000
	Jumlah Biaya Penumpang	45.950.000	25.925.000	34.745.000

No.	Uraian	April	Mei	Juni
	TOTAL BIAYA OPERASIONAL	89.252.066	53.583.332	67.761.491
	TOTAL PENDAPATAN	822.994.500	423.730.500	1.024.466.000

Data Surabaya

Berdasarkan Peraturan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (PT. PELINDO III) Nomor PER.46/PU.03/P.III-2015 tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak ditetapkan antara lain sebagai berikut:

1. Tarif pelayanan jasa labuh
2. Tarif pelayanan jasa tambat
3. Tarif pelayanan jasa pandu
4. Tarif pelayanan jasa tunda

Keempat jenis tarif tersebut diuraikan pada Tabel berikut.

Data Tarif Pelayanan Jasa Labuh

Tabel 4.8.

NO	URAIAN	SATUAN	TARIF	
			(Rp)	(US\$)
1	Kapal Angkutan Laut Luar Negeri			
	a. Berbendera Asing	GT/Kunjungan		0,100
	b. Berbendera Indonesia	GT/Kunjungan		0,100
2	Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri			
	a. Berbendera Asing	GT/Kunjungan		0,100
	b. Berbendera Indonesia	GT/Kunjungan	112	

Keterangan:

- Tidak termasuk PPN 10%
- Nilai tagihan pelayanan jasa kapal angkutan laut dalam negeri termasuk pelayanan rakyat, per nota tagihan minimal sebesar Rp. 50.000
- Nilai tagihan pelayanan jasa kapal angkutan laut luar negeri per nota tagihan minimal sebesar US\$. 10.00

Sumber: Peraturan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor PER.46/PU.03/P.III-2015 tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak

Data Tarif Pelayanan Jasa Tambat

Tabel 4.9.

NO	URAIAN	SATUAN	TARIF	
			(Rp)	(US\$)
1	Dermaga Beton	GT/Etmal	116	0,131
2	Breasting Dolphin	GT/Etmal	58	0,065
3	Pinggiran	GT/Etmal	41	0,046

Keterangan:

- Tidak termasuk PPN 10%
- Nilai tagihan pelayanan jasa kapal angkutan laut dalam negeri termasuk pelayanan rakyat, per nota tagihan minimal sebesar Rp. 50.000
- Nilai tagihan pelayanan jasa kapal angkutan laut luar negeri per nota tagihan minimal sebesar US\$. 10.00

Sumber: Peraturan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor PER.46/PU.03/P.III-2015 tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak

Data Tarif Pelayanan Jasa Pandu

Tabel 4.10.

NO	URAIAN	TARIF			
		TETAP (Kapal/Gerakan)		VARIABEL (GT/Kapal/Gerakan)	
		(Rp)	(US\$)	(Rp)	(US\$)
1	Kapal Angkutan Laut Luar Negeri				
	a. Berbendera Asing		102		0,03
	b. Berbendera Indonesia		102		0,03
2	Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri				
	a. Berbendera Asing		102		0,03
	b. Berbendera Indonesia	225.000		45	

Keterangan:

- Tidak termasuk PPN 10%
- Nilai tagihan pelayanan jasa kapal angkutan laut dalam negeri termasuk pelayanan rakyat, per nota tagihan minimal sebesar Rp. 50.000
- Nilai tagihan pelayanan jasa kapal angkutan laut luar negeri per nota tagihan

minimal sebesar US\$. 10.00

Sumber: Peraturan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor PER.46/PU.03/P.III-2015 tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak

Data Tarif Pelayanan Jasa Tunda

Tabel 4.11.

NO	URAIAN	TARIF (US\$)	
		TETAP (Kapal/Jam)	VARIABEL (GT/Kapal/Jam)
1	Luar Negeri		
	a. 0 s/d 3.500 GT	187	0,005
	b. 3.501 s/d 8.000 GT	460	0,005
	c. 8.001 s/d 14.000 GT	696	0,005
	d. 14.001 s/d 18.000 GT	936	0,005
	e. 18.001 s/d 26.000 GT	1.498	0,005
	f. 26.001 s/d 40.000 GT	1.605	0,005
	g. 40.001 s/d 75.000 GT	1.766	0,005
	h. 75.001 GT keatas	2.001	0,005
2	Dalam Negeri		
	a. 0 s/d 3.500 GT	670.500	Rp 30
	b. 3.501 s/d 8.000 GT	958.367	Rp 30
	c. 8.001 s/d 14.000 GT	1.443.149	Rp 30
	d. 14.001 s/d 18.000 GT	2.043.824	Rp 30
	e. 18.001 s/d 26.000 GT	2.850.000	Rp 30
	f. 26.001 s/d 40.000 GT	3.300.000	Rp 30
	g. 40.001 s/d 75.000 GT	3.750.000	Rp 30
	h. 75.001 GT keatas	4.500.000	Rp 30

Keterangan:

- Tidak termasuk PPN 10%
- Nilai tagihan pelayanan jasa kapal angkutan laut dalam negeri termasuk pelayanan rakyat, per nota tagihan minimal sebesar Rp. 50.000
- Nilai tagihan pelayanan jasa kapal angkutan laut luar negeri per nota tagihan minimal sebesar US\$. 10.00

Sumber: Peraturan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor PER.46/PU.03/P.III-2015 tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak.

Perbandingan Jumlah Keberangkatan Penumpang Angkutan Pelayaran Dalam Negeri Di Pelabuhan Tanjung Perak dan Penerbangan Domestik di Bandara Juanda
Tabel 4.12.

Tahun	Jumlah Keberangkatan Penumpang di Pelabuhan/Bandara	
	Tanjung Perak	Juanda
2006	492018	3552187
2007	558966	3571074
2008	583310	3539582
2009	465810	4305927
2010	466948	5044724
2011	506871	5710269
2012	432302	6749476
2013	299786	7264393
2014	347436	6987700
2015	321120	6857696
2016	331123	7298765

INTERNAL	
STRENGTH (KEKUATAN) = S	WEAKNESS (KELEMAHAN) = W
PT. Pelayaran Nasional Indonesia mempunyai kapal sendiri yang laik laut	Pelayarannya hanya terbatas terhadap PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau hanya menunggu jadwal dari PT. Pelayaran Nasional Indonesia.
PT. Pelayaran Nasional Indonesia adalah perusahaan yang di kelola oleh Negara atau Daerah	Biaya yang di tetapkan masih di anggap mahal untuk masyarakat kelas ekonomi yang tinggal di daerah terpencil.
PT.Pelayaran Nasional Indonesia mempunyai trayek atau jalur pelayaran yang sudah jelas dan sudah di tetapkan oleh pemerintah sesuai SK jaringan trayek yang telah di tentukan	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal belum memenuhi kebutuhan masyarakat.
PT. Pelayaran Nasional Indonesia tidak dapat mengalami bangkrut	Lamanya waktu keberangkatan dan kedatangan kapal
EKSTERNAL	
OPPORTUNITIES (PELUANG) = O	THREAT (ANCAMAN) = A
PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Dapat meningkatkan minat masyarakat dengan ide-ide terbaru.	Beralihnya minat masyarakat untuk menggunakan moda angkutan udara.
PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Bisa menjangkau ke wilayah plosok dengan biaya yang terjangkau	PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) mengalami penurunan terhadap laba yang didapatkan.
PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Dapat meningkatkan minat masyarakat dalam moda angkutan laut.	Meningkatnya daya saing terhadap perusahaan swasta.

Perbandingan Jumlah Keberangkatan Penumpang Angkutan Pelayaran Dalam Negeri dan Angkutan Penerbangan Domestik

Bila membandingkan antara jumlah keberangkatan penumpang angkutan pelayaran dalam negeri di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan jumlah keberangkatan penumpang angkutan penerbangan domestik di bandara Juanda Surabaya, maka akan terlihat sebagaimana ditunjukkan pada Tabel.

B. ANALISIS DATA

Untuk uraian pembahasan tentang penggunaan teknik analisis Strength, Weakness, Oppurtunities, Threat (SWOT) sebagai teknik analisis perinciannya adalah :

Analisis Strength, Weakness, Opportunities, Threat, (SWOT)

Indikasi Faktor Internal dan Eksternal

Tabel 4.13.

a. Identifikasi Faktor Internal

Berdasarkan data yang ditemukan, faktor internal yang merupakan kekuatan dan kelemahan, yaitu :

1) Kekuatan (*strengths*)

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) mempunyai kapal sendiri, yang laik laut untuk melakukan kegiatan pelayaran di wilayah Indonesia.

PT. Pelayaran Nasional Indonesia merupakan perusahaan pelayaran Persero yang mempunyai 26 kapal milik sendiri yang sudah mendapatkan *Public Service Obligation* (PSO).

- a) PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) adalah perusahaan yang di kelola oleh Negara atau Daerah dengan tujuan mencari keuntungan dan memberi pelayanan kepada umum.
- b) PT.Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) mempunyai trayek atau jalur pelayaran yang sudah jelas dan sudah di tetapkan oleh pemerintah sesuai SK jaringan trayek yang telah di tentukan. Dengan di tetapkannya SK jaringan Trayek oleh pemerintah PT.Pelayaran Nasional Indonesia dapat melakukan pelayaran sesuai jadwal atau trayek ke berbagai wilayah terpencil yang berada di Indonesia sehingga, mempermudah proses pengiriman barang logistik, naik turunnya penumpang dengan moda angkutan laut yang ada di nusantara.
- c) PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) tidak dapat mengalami bangkrut karna modal pendiriannya berasal sebagian atau seluruhnya dari kekayaan negara yang dipisahkan berupa saham-saham. Karena, PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) bukan perusahaan swasta yang sewaktu-waktu dapat mengalami kebangkrutan.

2) Kelemahan (*weakness*)

- a) Pelayarannya hanya terbatas terhadap PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau hanya menunggu jadwal dari PT. Pelayaran Nasional Indonesia. Dengan terbatasnya jadwal kedatangan dan keberangkatan

kapal sehingga masyarakat yang ingin menggunakan pelayanan PT. Pelayaran Nasional Indonesia harus menunggu beberapa hari untuk kedatangan dan keberangkatan kapal.

- b) Biaya yang ditetapkan masih dianggap mahal untuk masyarakat kelas ekonomi yang tinggal di daerah terpencil.
- c) Minat masyarakat dalam moda angkutan laut mengalami penurunan dikarenakan sudah banyak beralih menggunakan pesawat untuk pergi ke daerah dan harga pesawat terbang yang murah menjadi salah satu faktor utama selain itu, rute dan jadwal penerbangan semakin bertambah menambah.
- d) Lamanya waktu keberangkatan dan kedatangan kapal PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) sehingga membuat masyarakat terlalu lama menunggu dan beralihnya minat masyarakat dengan moda angkutan laut.

b. Identifikasi Faktor Eksternal

Berdasarkan data yang ada ditemukan, faktor eksternal yang merupakan peluang dan ancaman, yaitu sebagai berikut :

- 1) Peluang (*Opportunity*)
 - a) PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) dapat meningkatkan minat masyarakat dengan ide-ide terbaru. Seperti, menambah rute dan jadwal pelayaran serta menurunkan harga sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Sehingga dapat meningkatkan minat masyarakat dalam moda angkutan laut.
 - b) PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Bisa menjangkau ke wilayah plosok dengan biaya yang terjangkau sehingga dapat meningkatkan minat masyarakat dengan beralih ke moda angkutan laut.
 - c) PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Dapat meningkatkan minat masyarakat dalam moda angkutan laut. Dengan cara menambah rute dan jadwal, menambah armada atau kapal

sehingga dapat bersaing dengan perusahaan moda angkutan udara.

1) Ancaman (*Threat*)

- a) Beralihnya minat masyarakat untuk menggunakan moda angkutan udara sehingga PT. Pelayaran Nasional Indonesia mengalami kerugian.
- b) PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) mengalami penurunan terhadap laba yang didapatkan sehingga perusahaan moda angkutan udara lebih meningkat keuntungannya. Hal ini merupakan suatu ketakutan bagi perusahaan, ancaman ini dapat menimbulkan kerugian bagi perusahaan. PT. Pelayaran Nasional Indonesia perlu meningkatkan pelayanan menjadi lebih baik lagi sehingga pengguna jasa moda angkutan laut tidak berpindah kepada perusahaan swasta atau perusahaan penerbangan lainnya.
- c) Meningkatnya daya saing terhadap perusahaan swasta dari sekian banyak perusahaan pelayaran ada beberapa perusahaan yang lebih baik dari perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia, maka dari itu perlunya meningkatkan kualitas perusahaan agar tidak kalah saing dengan perusahaan yang lain.

Tabel 4.14.

Formulasi Strategi SWOT

FAKTOR INTERNAL FAKTOR EKSTERNAL	KEKUATAN (S)	KELEMAHAN (W)
	1. PT. Pelayaran Nasional Indonesia mempunyai kapal sendiri yang laik laut 2. PT. Pelayaran Nasional Indonesia adalah perusahaan yang di kelola oleh Negara atau Daerah	1. Pelayarannya hanya terbatas terhadap PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau hanya menunggu jadwal dari PT. Pelayaran Nasional

		Indonesia. 2. Lamanya waktu keberangkatan dan kedatangan kapal
PELUANG (O)	STRATEGI S-O	STRATEGI W-O
1. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Dapat meningkatkan minat masyarakat dengan ide-ide terbaru. 2. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Bisa menjangkau ke wilayah plosok dengan biaya yang terjangkau	1. Memanfaatkan kapal sendiri yang laik laut untuk meningkatkan minat masyarakat dengan mencetuskan ide-ide terbaru. 2. Memanfaatkan PT.Pelni sebagai perusahaan Persero untuk menjangkau ke wilayah plosok dengan biaya yang terjangkau.	1. Melakukan penjadwalan sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan minat masyarakat semakin meningkat. 2. Menambah waktu keberangkatan dan kedatangan kapal agar dapat menjangkau wilayah plosok dengan tarif yang terjangkau.
ANCAMAN (T)	STRATEGI S-T	STRATEGI W-T
1. Beralihnya minat masyarakat untuk menggunakan moda angkutan udara. 2. Meningkatnya daya saing terhadap perusahaan swasta.	1. Memanfaatkan kapal milik sendiri yang laik laut agar masyarakat dapat menggunakan moda angkutan laut. 2. Memanfaatkan PT.Pelni sebagai perusahaan Persero untuk meningkatkan daya saing terhadap perusahaan swasta sehingga bisa	1. Penambahan jumlah jadwal sesuai kebutuhan masyarakat untuk beralihnya minat masyarakat ke moda angkutan laut dibandingkan dengan moda angkutan udara. 2. Penambahan waktu keberangkatan dan

	menambah jumlah pelanggan pengguna jasa angkutan laut.	kedatangan kapal sesuai kebutuhan masyarakat agar dapat menambahkan minat masyarakat sehingga PT.Pelni tidak tersaingi oleh perusahaan swasta.
--	--	--

Dari hasil pembahasan, maka di dapat strategi-strategi pemecah masalah sebagai berikut:

1. Strategi SO (Strength – Opportunities)

- a. Memanfaatkan kapal sendiri yang laik laut untuk meningkatkan minat masyarakat dengan mencetuskan ide-ide terbaru.
- b. Memanfaatkan PT.Pelni sebagai perusahaan Persero untuk menjangkau ke wilayah plosok dengan biaya yang terjangkau.

2. Strategi WO (Weakness – Opportunities)

- a. Melakukan penjadwalan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat sehingga minat masyarakat semakin meningkat.
- b. Menambah waktu keberangkatan dan kedatangan kapal agar dapat menjangkau wilayah plosok dengan tarif yang terjangkau.

3. Strategi ST (Strength – Threat)

- a. Memanfaatkan kapal milik sendiri yang laik laut agar masyarakat dapat menggunakan moda angkutan laut.
- b. Memanfaatkan PT.Pelni sebagai perusahaan Persero untuk meningkatkan daya saing terhadap perusahaan swasta sehingga bias menambah jumlah pelanggan pengguna jasa angkutan laut.

4. Strategi ST (Strength – Threat)

- a. Penambahan jumlah jadwal sesuai kebutuhan masyarakat untuk beralihnya minat masyarakat ke moda angkutan laut dibandingkan dengan moda angkutan udara.
- b. Penambahan waktu keberangkatan dan kedatangan kapal sesuai kebutuhan masyarakat agar dapat menambahkan minat masyarakat sehingga PT.Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) tidak tersaingi oleh perusahaan swasta.

Analisis Data/informasi

Berikut ini adalah teknik Analisis perincian dan table Data Skor rating Analisis SWOT (Strenght, Weakness, Opportunities, Therat)

Tabel 4.15

Data Skor Rating, Analisis SWOT

No	Kekuatan	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik
1	PT. Pelayaran Nasional Indonesia mempunyai kapal sendiri yang laik laut	4	3	2	1
2	PT. Pelayaran Nasional Indonesia adalah perusahaan yang di kelola oleh Negara atau Daerah	4	3	2	1

No	Kelemahan	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik
1	Pelayarannya hanya terbatas terhadap PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau hanya menunggu jadwal dari	1	2	3	4

	PT.				
2	Lamanya waktu keberangkatan dan kedatangan kapal	1	2	3	4
3	Biaya yang di tetapkan masih di anggap mahal untuk masyarakat kelas ekonomi yang tinggal di daerah terpencil.	1	2	3	4
4	Minat masyarakat dalam moda angkutan laut mengalami penurunan.	1	2	3	4
5	Kurangnya jadwal keberangkatan sesuai kebutuhan masyarakat.	1	2	3	4

No	Peluang	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik
1	PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Dapat meningkatkan minat masyarakat dengan ide-ide terbaru.	4	3	2	1
2	PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Bisa menjangkau ke wilayah plosok dengan biaya yang terjangkau	4	3	2	1

No	Ancaman	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik
1	Beralihnya minat masyarakat untuk menggunakan moda angkutan udara.	1	2	3	4
2	Meningkatnya daya saing terhadap perusahaan swasta.	1	2	3	4

Tabel 4.16
Data Kekuatan dan Kelemahan yang terdapat pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia

No	Kekuatan (Strenght)	Bobot	Rating	Total
1.	PT. Pelayaran Nasional Indonesia mempunyai kapal sendiri yang laik laut	0,20	3	0,60
2.	PT. Pelayaran Nasional Indonesia adalah perusahaan yang di kelola oleh Negara atau Daerah	0,20	4	0,80
	Total Kekuatan			1,40
No	Kelemahan (Weakness)	Bobot	Rating	Total

1.	Pelayarannya hanya terbatas terhadap PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau hanya menunggu jadwal dari PT.	0,10	3	0,30
2.	Lamanya waktu keberangkatan dan kedatangan kapal.	0,10	2	0,20
3.	Biaya yang di tetapkan masih di anggap mahal untuk masyarakat kelas ekonomi yang tinggal di daerah terpencil.	0,20	4	0,80
4.	Minat masyarakat dalam moda angkutan laut mengalami penurunan.	0,10	4	0,40
5.	Kurangnya jadwal keberangkatan sesuai kebutuhan masyarakat.	0,10	3	0,20
	Total Kelemahan			1,90
	Selisih Total kekuatan dan kelemahan			-0,50

Perhitungan data (Strength) dan kelemahan (Weakness) diatas adalah:

1. Jumlah hasil dari perkalian bobot dan rating pada strength dan weakness diselisihkan untuk mendapatkan titik X:

$$\text{Strength} = 1,40$$

$$\text{Weakness} = 1,90$$

$$\begin{aligned}\text{Titik X} &= \text{Strength} - \text{Weakness} \\ &= 1,40 - 1,90 \\ &= -0,50\end{aligned}$$

Tabel 4.17

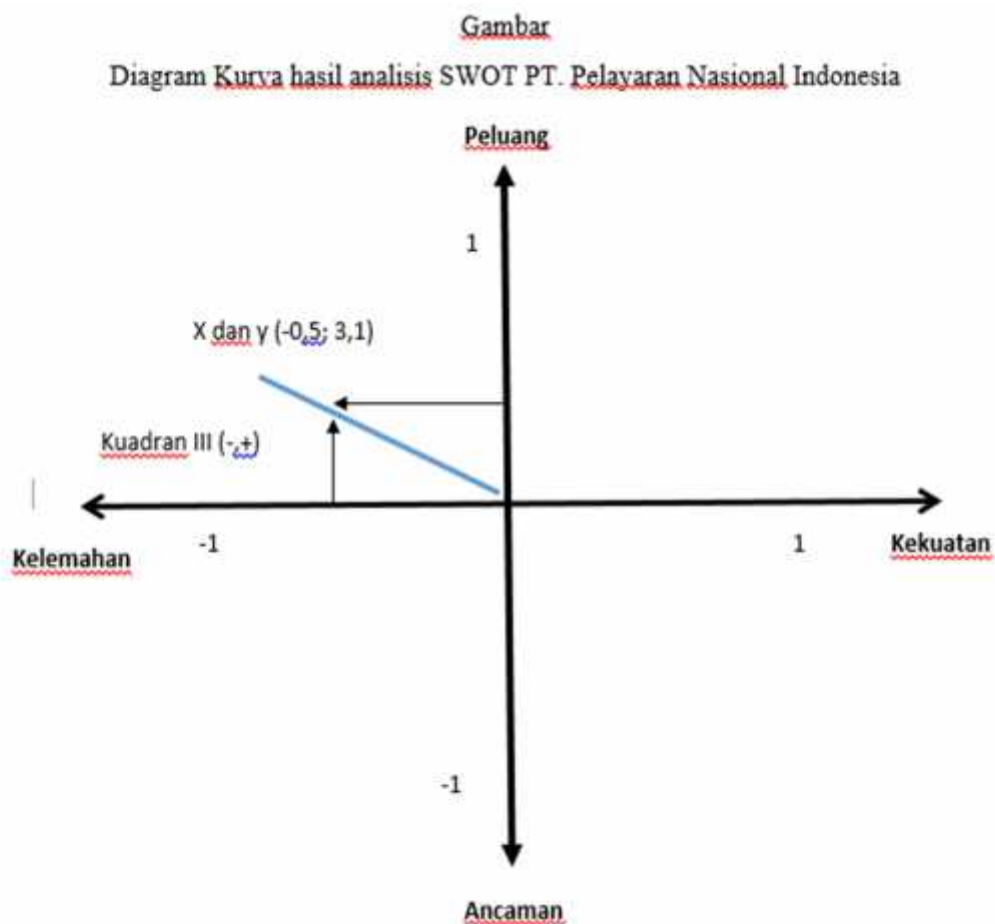
Data peluang dan ancaman yang terdapat pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia

No	Peluang (Opportunities)	Bobot	Rating	Total
1.	PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Dapat meningkatkan minat masyarakat dengan ide-ide terbaru.	0,20	4	0,80
2.	PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Bisa menjangkau ke wilayah plosok dengan biaya yang terjangkau	0,15	3	0,45
3.	PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Dapat meningkatkan minat masyarakat dalam moda angkutan laut.	0,15	3	0,45
	Total peluang			1,70
No	Ancaman (Threats)	Bobot	Rating	Total
1.	Beralihnya minat masyarakat untuk menggunakan moda angkutan udara.	0,20	-3	-0,60
2.	Meningkatnya daya saing terhadap perusahaan swasta.	0,20	-3	-0,60
3.	. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) mengalami penurunan terhadap laba yang didapatkan.	0,10	-2	-0,20
	Total Kelemahan			-1.40
	Selisih total Peluang dan Ancaman			3,10

Perhitungan data peluang (*Opportunity*) dan ancaman (*Threat*) di atas adalah :

Jumlah dari hasil perkalian bobot dan rating pada peluang dan ancaman diselisihkan untuk mendapatkan titik Y :

$$\begin{aligned}\text{Opportunity} &= 1,70 \\ \text{Threat} &= -1,40 \\ \text{Titik Y} &= \text{Opportunity} - \text{Threat} \\ &= 1,70 - (-1,40) \\ &= 3,10\end{aligned}$$



Hasil dari kurva diatas adalah Kuadran III, posisi ini menandakan sebuah perusahaan yang lemah namun sangat berpeluang. Rekomendasi yang diberikan adalah merubah strategi.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dalam menganalisis permasalahan yang telah dikemukakan di atas, penulis mencoba untuk memberikan suatu pemecahan yang terbaik dari beberapa penjelasan yang diberikan. Berdasarkan penjelasan – penjelasan yang telah penulis ungkapan, mulai dari permasalahan hingga pemecahannya yang dilandasi dari teori – teori yang digunakan maka diberikan alternatif – alternatif antara lain:

1. Adanya nilai efektifitas PSO pada sebagian kapal yang masih negatif, maka perlu menjadi perhatian. Untuk menghilangkan hasil negatif dari pemberian PSO maka harus ditingkatkan jumlah anggaran untuk kapal-kapal yang masih negatif. Sedangkan kapal yang memiliki hasil positif, maka layak untuk dipertahankan dan semakin ditingkatkan
2. Pada dasarnya kebutuhan masyarakat terhadap semua moda transportasi semakin meningkat termasuk angkutan pelayaran. Oleh karena itu perlu ditingkatkan lagi khususnya dari aspek pelayanan dan juga aspek lainnya yang terkait.
3. Mengingat “kalah saingnya” angkutan pelayaran dibandingkan angkutan penerbangan, maka perlu menjadi pertimbangan bagi pemerintah untuk mengatasi hal tersebut. Oleh karena itu perlu dilakukannya kajian khusus yang mendalam terkait penanganan hal tersebut.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dari berbagai alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan diatas, penulis dapat mengevaluasi alternatif-alternatif tersebut dengan mengurutkan berdasarkan prioritas atau alternatif paling baik yang dapat dilakukan perusahaan:

1. Pihak perusahaan hendaknya melakukan verifikasi dengan cepat dan tepat terhadap nilai efektifitas PSO pada sebagian kapal yang masih negative

sehingga perusahaan dapat mengajukan peningkatan jumlah anggaran untuk kapal-kapal yang masih negative.

2. Pihak perusahaan hendaknya menambah jumlah angkutan pelayaran dan jadwal keberangkatan kapal, terutama penambahan peningkatan pelayanan terhadap masyarakat kelas ekonomi, dan dalam penambahan pelayanan perlu juga diperhatikan latar belakang minat masyarakat pada umumnya, agar minat masyarakat menggunakan angkutan laut semakin bertambah.
3. Pihak perusahaan hendaknya memberikan ide-ide yang kreatif dan innovative agar PT Pelayaran Nasional Indonesia tidak kalah saing dengan angkutan penerbangan, maka dengan adanya ide-ide yang kreatif dan innovative sehingga masyarakat tertarik dengan angkutan laut, dan pemerintah tidak perlu menjadikan pertimbangan untuk mengatasi hal tersebut.

E. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH

Dari permasalahan yang dihadapi oleh PT. Pelayaran Nasional Indonesia penulis mencoba melihat pemecahan masalah yang dapat dipilih sebagai alternatif pemecahan masalah yang utama, yaitu agar pihak PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) sebagai penerima PSO hendaknya melakukan suatu perencanaan yang matang, sehingga PSO yang diterima oleh PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) dapat meningkatkan pelayanan angkutan laut dan jumlah yang memadai terutama pelayanan kepada masyarakat kelas ekonomi di daerah terpencil.

DAFTAR PUSTAKA

- Goal, Lbn Jimmy, Chr. 2008.*Sistem Informasi Manajemen*. Jakarta: PT Grasindo
- Kamus besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa Edisi Keempat.2008. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Peraturan Undang-undang No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Peraturan Undang-Undang Nomor 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara
- Peraturan Menteri No. 42 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut Untuk Penumpang Kelas Ekonomi.
- Peraturan Undang-undang No 17 tahun 2003 tentang Keuangan Negara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 256/PMK.05/2010 tentang Tata Cara Penyimpanan dan Pencairan Dana Cadangan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2014 tentang Tarif Batas Atas Angkutan Penumpang Laut Dalam Negeri Kelas Ekonomi.
- Rustiadi, Eman, Sunsun Saefulhakim, dan R. Dyah Panuju.2010. *Perencanaan & Pengembangan Wilayah*.Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia
- Samsudin, Sadili. 2010. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta:Cetakan Ketiga September.
- Schermerhorn, Jr., & Jhon, R. 1986. *Management for productivity*. New York: Jhon Willey & Sons.
- Sucahyowati, Hari. 2017.*Manajemen Sebuah Pengantar*. Jakarta: PT Bumi Aksara.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta.. 2008.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2002 tentang pedoman Dasar

Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat Dari dan Ke kapal Pasal 1.

Peraturan Menteri Perhubungan KM. 11 Tahun 2007

Simanjuntak, Payaman J. *Manajemen dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta : Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. 2005.

Sudjarmiko, F. D. C. *Sistem Sngkuatan Petikemas*. Jakarta : YP. Janiku Pustaka. 2012.

Sudjarmiko, F. D. C. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta : YP. Janiku Pustaka. 1995.

Suyono, R. P. *Shipping Pengangkutan Expor Impor melalui Laut (Edisi keempat)*. Jakarta: PPM. 2007.

Swastha, Basu. *Pengantar bisnis moderen*. Yogyakarta: Liberty. 2007.

Umar, Husseyn. *Peraturan Angkutan Laut*. Jakarta: PT. Dian Rakyat. 1992.

OBJECT PERAWATAN

Berdasarkan jenis peralatan yang ada pada suatu overhead traveling crane dapat dibedakan menjadi bagian :

1. Steel stucture : - Rail grider
- Crane grider
- Rail dan Clampingnya
- Hand rail
- Trolly frame
- Plat form
- Buffer
- End carriage
- Tangga dan cabin
(corrosi, crack, kendor, atau deformasi)
2. Peralatan electric : - Motor listrik
- Resistor
- Contractor
- Limit switch
- Magnet dan kabel-kabel
(aus, panas berlebihan, terbakar atau operasi kurang tepat)
3. Peralatan mekanik : - Mekanisme long travel
- Mekanisme long travel
- Mekanisme cross travel
- Mekanisme lifting system
(aus, deformasi atau kendor)

Sumber dari : Modul Peralatan Operator Pesawat angkat dan Angkut Overhead Traveling Crane

Prosedur Perawatan Alat

INTERVAL	OBJECT
Harian	✓ Pemeriksaan rem dan penyetelan bila perlu ✓ Pengetesan fungsi limit swich ✓ Pengamatan terhadap adanya suara-suara yang tidak normal ✓ Pemeriksaan roda-roda atau guide roller ✓ Pembersihan setempat
Mingguan	✓ Pembersiahan umum di luar girder ✓ Pemeriksaan kondisi steel wire rope ✓ Pemeriksaan level oli
1 Minggu	✓ Pembersihan umum dalam girder ✓ Greasing
Bulanan	✓ Semua perlatan electric ✓ Pengetesan buffer

TABEL T

d.f.	TINGKAT SIGNIFIKAN						
dua sisi	20%	10%	5%	2%	1%	0.2%	0.1%
satu sisi	10%	5%	0.5%	1%	0.5%	0.1%	0.05%
1	3.078	6.314	12.706	31.821	63.657	318.309	636.619
2	1.886	2.920	4.303	6.965	9.925	22.327	31.599
3	1.638	2.353	3.182	44.541	5.841	10.215	12.924
4	1.533	2.132	2.776	3.747	4.604	7.173	8.610
5	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032	5.893	8.869
6	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707	5.208	5.959
7	1.415	1.895	2.365	2.998	3.499	4.785	5.408
8	1.397	1.833	2.262	2.821	3.250	4.297	4.781
9	1.383	1.812	2.228	2.764	3.169	4.144	4.587
10	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169	4.144	4.587
11	1.363	1.796	2.201	2.718	3.106	4.025	4.437
12	1.356	1.782	2.179	2.681	3.055	3.930	4.318
13	1.350	1.771	2.160	2.650	3.012	3.852	4.221
14	1.345	1.761	2.145	2.624	2.977	3.787	4.140
15	1.341	1.753	2.131	2.602	2.947	3.733	4.073
16	1.337	1.337	2.120	2.583	2.921	3.686	4.015
17	1.333	1.740	2.110	2.567	2.898	3.646	3.965
18	1.330	1.734	2.101	2.552	2.878	3.610	3.922
19	1.328	1.729	2.093	2.539	2.861	3.579	3.883
20	1.325	1.725	2.086	2.528	2.845	3.552	3.850
21	1.323	1.721	2.080	2.518	2.831	3.527	3.819
22	1.321	1.717	2.074	2.508	2.819	3.505	3.792
23	1.319	1.714	2.069	2.500	2.807	3.485	3.768
24	1.318	1.711	2.064	2.492	2.797	3.467	3.745
25	1.316	1.708	2.060	2.485	2.787	3.450	3.725
26	1.315	1.706	2.056	2.479	2.779	3.435	3.707
27	1.314	1.703	2.052	2.473	2.771	3.421	3.690
28	1.113	1.701	2.048	2.467	2.763	3.408	3.674
29	1.311	1.699	2.045	2.462	2.756	3.396	3.659
30	1.310	1.697	2.042	2.457	2.750	3.385	3.646
31	1.309	1.696	2.040	2.453	2.744	3.375	3.633
32	1.309	1.692	2.035	2.449	2.738	3.365	3.622
33	1.308	1.692	2.035	2.445	2.733	3.356	3.611
34	1.307	1.691	2.032	2.441	2.728	3.348	3.601
35	1.306	1.690	2.030	2.438	2.724	3.340	3.591