

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



SKRIPSI

**OPTIMALISASI PENGADAAN SUKU CADANG UNTUK
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MILIK
PT. ARGHANIAGA PANCATUNGGAL**

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

Oleh :

**YULIA RAHMA
NRP. 463200585**

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : YULIA RAHMA
NRP : 463200585
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
**Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHAN**
**Judul : OPTIMALISASI PENGADAAN SUKU
CADANG UNTUK KELANCARAN
OPERASIONAL KAPAL MILIK
PT. ARGHANIAGA PANCATUNGGAL**

Jakarta, Juni 2024

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

(Dr. April Gunawan Malau, S.SI., M.M.)

Pembina (IV/a)

NIP : 19720413 199803 1 005

(Nafi Almuzani, M. M. Tr., M. Mar. E)

Penata Tk. I (III/d)

NIP : 19720901 200502 1 001

KETUA JURUSAN KALK

Dr. Vidya Selasдини., M.MTr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

PENGESAHAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



SKRIPSI

OPTIMALISASI PENGADAAN SUKU CADANG UNTUK
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MILIK
PT. ARGHANIAGA PANCATUNGGAL

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh :
YULIA RAHMA
NRP. 463200585

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan atas kehadiran Tuhan yang Maha Esa, karunia rahmat, dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini di mana merupakan suatu kewajiban bagi setiap mahasiswa dan mahasiswi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh pendidikan sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2024. Penyusunan skripsi ini dibuat berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktik darat di perusahaan pelayaran. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah:

**“OPTIMALISASI PENGADAAN SUKU CADANG UNTUK
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MILIK
PT. ARGHANIAGA PANCATUNGGAL”**

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, penyajian materi, serta dalam penggunaan Bahasa, mengingat keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis. Untuk itu dengan segala kerendahan hati kepada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan sedalam-dalamnya kepada pihak-pihak yang telah membantu dan membimbing penulis dalam menyusun skripsi ini, antara lain:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, MH., M.Mar selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, M.M.Tr selaku ketua jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SI.T., M.M.Tr selaku sekretaris jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan.
4. Bapak Dr. April Gunawan Malau, S.SI.,M.M selaku dosen pembimbing I yang telah bersedia memberikan pengarahan, bimbingan serta masukan dalam penulisan penelitian ini.

5. Bapak Nafi Almuzani, M. M. Tr., M. Mar. E selaku dosen pembimbing II yang telah bersedia memberikan pengarahan, bimbingan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh civitas akademik Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingan selama penulis belajar di kampus Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
7. Untuk kedua orang tua tercinta Ibu Halimah dan Alm. Bapak Syahrial yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan seluruh cinta serta kasih sayang yang selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa, dorongan, materi dan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
8. Untuk kakak tercinta Bakti Arifman yang telah berjuang untuk pendidikan penulis, sebagai motivator dan panutan bagi penulis. Penulis.
9. Untuk teman penulis Yunida Wahyuningsih Afnal yang telah memotivasi dan membimbing, serta menyemangati penulis dalam penyelesaian skripsi ini sampai selesai.
10. Serta untuk semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulis untuk menyelesaikan Pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan. Maka dengan kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritik jika terdapat kekeliruan dalam penyusunan dan penulisan skripsi ini dari semua pihak yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Oleh karena itu dengan penuh kesadaran dan kerendahan hati penulis mengharapkan saran-saran dan kritik yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini. Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, Juni 2024

Penulis

YULIA RAHMA
NRP. 463200585

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	5
C. BATASAN MASALAH	5
D. RUMUSAN MASALAH	6
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	6
F. SISTEMATIS PENULISAN	7
BAB II : LANDASAN TEORI.....	9
A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL	9
B. TEORI	10
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	27
BAB III : METODE PENELITIAN	29
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	29
B. METODE PENDEKATAN	30
C. SUMBER DATA	30
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	31
E. TEKNIS ANALISIS DATA.....	33
BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	34
A. DESKRIPSI DATA.....	34
B. ANALISIS DATA.....	50
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	64
D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	66
E. PEMECAHAN MASALAH.....	69

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN	71
A. KESIMPULAN.....	71
B. SARAN	72
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.	<i>Tabel daftar kapal milik PT. Arghaniaga Pancatunggal.....</i>	<i>2</i>
Tabel 1.2.	<i>Tabel data keterlambatan pengadaan suku cadang PT. Arghaniaga Pancatunggal tahun 2022-2023.....</i>	<i>3</i>
Tabel 1.3.	<i>Tabel data operasional kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal tahun 2022-2023.....</i>	<i>4</i>
Tabel 2.1.	<i>Tabel matrix SWOT.....</i>	<i>27</i>
Tabel 3.1.	<i>Tabel data perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal.....</i>	<i>29</i>
Tabel 4.1.	<i>Tabel profil perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal.....</i>	<i>36</i>
Tabel 4.2.	<i>Tabel daftar kapal milik PT. Arghaniaga Pancatunggal.....</i>	<i>37</i>
Tabel 4.3.	<i>Tabel daftar nama supplier</i>	<i>39</i>
Tabel 4.4.	<i>Tabel data pembelian suku cadang kapal milik PT. Arghaniaga Pancatunggal.....</i>	<i>41</i>
Tabel 4.5.	<i>Tabel data keterlambatan pengadaan suku cadang kapal 2022-2023...</i>	<i>48</i>
Tabel 4.6.	<i>Tabel data operasional kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal tahun 2022-2023.....</i>	<i>49</i>
Tabel 4.7.	<i>Tabel indikator SWOT.....</i>	<i>50</i>
Tabel 4.8.	<i>Tabel sistematika faktor kekuatan dan kelemahan PT. Arghaniaga Pancatunggal</i>	<i>55</i>
Tabel 4.9.	<i>Tabel sistematika faktor peluang dan ancaman PT. Arghaniaga Pancatunggal.....</i>	<i>56</i>
Tabel 4.10.	<i>Tabel Internal Factor Analysis Strategy.....</i>	<i>57</i>
Tabel 4.11.	<i>Tabel Eksternal Factor Analysis Strategy.....</i>	<i>58</i>
Tabel 4.12.	<i>Tabel matrix SWOT.....</i>	<i>61</i>
Tabel 4.13.	<i>Tabel Analisis Strategi SWOT.....</i>	<i>62</i>

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	<i>Kerangka pemikiran.....</i>	28
Gambar 4.1.	<i>Struktur organisasi.....</i>	38
Gambar 4.2.	<i>Diagram matrix SWOT.....</i>	60

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1** *SIUPAL PT. Arghaniaga Pancatunggal*
- Lampiran 2** *NPWP PT. Arghaniaga Pancatunggal*
- Lampiran 3** *Ship particular*
- Lampiran 4** *Akta pendirian PT. Arghaniaga Pancatunggal*
- Lampiran 5** *DOC*
- Lampiran 6** *Tanda daftar perusahaan*
- Lampiran 7** *Brainstorming karyawan PT. Arghaniaga Pancatunggal*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi laut merupakan bagian integral dari sistem transportasi dunia, memainkan peran penting dalam perdagangan global, perekonomian dan hubungan antar negara. Lebih dari 80% perdagangan dunia diangkut melalui laut. Transportasi laut memainkan peran penting dalam mendukung rantai pasokan global dan pertumbuhan ekonomi. Karena banyaknya aspek dan dinamika, transportasi laut telah menjadi elemen kunci konektivitas global dan pertumbuhan ekonomi di banyak negara. Indonesia merupakan negara yang dikenal dengan negara pulau-pulau yang dikelilingi oleh perairan. Indonesia memiliki berbagai macam suku bangsa begitu juga dengan hasil alam yang dihasilkan setiap pulau, seperti Riau penghasil minyak sawit, Kalimantan Timur penghasil batubara, dan Papua penghasil emas terbesar di Indonesia, dengan perbedaan hasil sumber daya alam tentunya terjadinya perdagangan karena setiap pulau memiliki potensi sumber daya alam yang berbeda. Untuk memenuhi kebutuhan manusia maka terjadi perdagangan yang akan memenuhi kebutuhan manusia.

Perdagangan merupakan kegiatan pendistribusian barang dari satu pulau ke pulau lainnya, yang didistribusikan melalui transportasi laut, darat maupun udara. Perdagangan internasional sangat berperan penting dalam pertumbuhan, perkembangan serta meningkatkan perekonomian suatu negara. Dengan adanya perdagangan, setiap negara dapat melakukan kegiatan ekspor dan impor dengan negara lain dapat memberikan keuntungan dan meningkatkan serta perkembangan pertumbuhan perekonomian negara tersebut.

Transportasi maritime merupakan faktor terbesar dalam penunjang perekonomian suatu negara. Transportasi laut sebagai pintu gerbang perdagangan internasional yang dapat mendorong pertumbuhan dan perkembangan perekonomian suatu negara.

PT. Arghaniaga pancatunggal perusahaan swasta yang bergerak dibidang Agen Bunker Pertamina saat ini telah memiliki relasi yang sudah meluas di Indonesia dengan di fasilitasi Kapal Tanker dan *self propelled oil barge* (SPOB). Adapun data kapal sebagai berikut:

Tabel 1.1

Daftar Kapal Milik PT. Arghaniaga Pancatunggal

NO	NAMA KAPAL	DWT	YEAR	COORDINATE
1	MT. Shinta	3580	1997	Lampung
2	MT. Tamariska	104	1991	Patimban
3	SPOB. Argha 1	667	2017	Jakarta
4	SPOB. Argha 9	2702	1989	Lampung
5	SPOB. Samara	1222	2013	Merak

Sumber: Data Kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal

PT. Arghaniaga Pancatunggal merupakan perusahaan pelayaran *ship owner* yang bergerak di bidang agen bunker. Dalam pengoperasiannya PT. Arghaniaga Pancatunggal menggunakan sistem kesepakatan dua belah pihak yaitu pemilik kapal (*ship owner*) dan pihak yang menyewa kapal charter, perjanjian ini biasanya dikenal dengan *charter party*. Kapal-kapal ini pun dalam penyewaannya pemilik kapal menyediakan Nahkoda, ABK, perbaikan, survey kapal, bahan bakar, gaji, dan asuransi dalam satu kali pelayaran atau lebih. Jenis charter atau penyewaan ini disebut dengan time charter.

Tentunya agar sebuah kapal dapat beroperasi dengan lancar diperlukan kinerja kapal yang baik untuk memenuhi kontrak yang telah disepakati. Kapal yang baik juga memerlukan perawatan dan pemeliharaan agar tetap dapat berjalan dengan lancar. Proses perawatan dan pemeliharaan kapal didukung dengan penyediaan suku cadang yang memadai dan tepat waktu.

Untuk mencapai hal ini, pengadaan suku cadang yang optimal sangatlah penting untuk menjamin kelancaran operasional kapal. Suku cadang atau *spart parts* mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengoperasian suatu kapal. Suku cadang merupakan alat penting yang menunjang kelancaran pengoperasian kapal agar dapat terus beroperasi tanpa adanya hambatan, seperti kerusakan mesin dan penurunan performa mesin. Tentu

saja, menanggapi permintaan suku cadang harus mengikuti prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

PT. Arghaniaga Pancatunggal mempunyai bagian pengadaan suku cadang atau *procurement* untuk memenuhi kebutuhan kapal sesuai peraturan yang berlaku. Sistem manajemen pengadaan suku cadang PT. Arganiaga Pancatunggal masih menjadi tujuan optimal karena masih adanya kendala dalam pengadaan suku cadang, seperti ketidaksesuaian suku cadang yang tersedia dengan yang dibutuhkan, adanya keterlambatan proses pengadaan suku cadang, terlalu lama dalam pemilihan supplier yang menyebabkan tertundanya pengadaan barang, kegiatan pemakaian suku cadang yang belum optimal, menurunnya operasional kapal. Berikut data keterlambatan pengadaan barang total 5 kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal:

Tabel 1.2

Data Keterlambatan Suku Cadang 5 Kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal Periode Tahun 2022-2023

NO	BULAN	JUMLAH KETERLAMBATAN
1	Agustus 2022	5 Hari
2	September 2022	16 Hari
3	Oktober 2022	13 Hari
4	November 2022	34 Hari
5	Desember 2022	23 Hari
6	Januari 2023	59 Hari
7	Februari 2023	34 Hari
8	Maret 2023	36 Hari
9	April 2023	23 Hari
10	Mei 2023	44 Hari
11	Juni 2023	16 Hari
12	Juli 2023	23 Hari

Sumber: Data Keterlambatan Suku Cadang Kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal

Berdasarkan tabel 1.2 menunjukkan masih adanya keterlambatan pengadaan suku cadang. Keterlambatan penyediaan suku cadang dapat menurunkan operasional kapal karena kapal memerlukan perbaikan dan pemeliharaan yang tertunda karena menunggu

pengadaan suku cadang. Berikut data Operasional total 5 kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal:

Tabel 1.3

Data Operasional 10 Kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal Periode 2022-2023

NO	BULAN	OFF HIRE
1	Agustus 2022	6 Hari
2	September 2022	18 Hari
3	Oktober 2022	22 Hari
4	November 2022	25 Hari
5	Desember 2022	24 Hari
6	Januari 2023	36 Hari
7	Februari 2023	26 Hari
8	Maret 2023	32 Hari
9	April 2023	21 Hari
10	Mei 2023	33 Hari
11	Juni 2023	19 Hari
12	Juli 2023	26 Hari
Total		288 Hari

Sumber: Data Operasional Kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal

Dapat dilihat dari tabel 1.3. bahwa operasional kapal mengalami ketidakstabilan. Pada bulan Agustus tahun 2022 jumlah 5 kapal beroperasi selama 149 hari dari 155 hari, pada bulan September tahun 2022 jumlah 5 kapal beroperasi selama 132 hari dari 150 hari, pada bulan Oktober tahun 2022 jumlah 5 kapal beroperasi selama 133 hari dari 155 hari, pada bulan November tahun 2022 jumlah 5 kapal beroperasi selama 125 hari dari 150 hari, pada bulan Desember tahun 2022 jumlah 5 kapal beroperasi selama 131 hari dari 155 hari, pada bulan Januari tahun 2023 jumlah 5 kapal beroperasi selama 119 hari dari 155 hari, pada bulan Februari tahun 2023 jumlah 5 kapal beroperasi selama 114 hari dari 140 hari, pada bulan Maret tahun 2023 jumlah 5 kapal beroperasi selama 123 hari dari 155 hari, pada bulan April tahun 2023 jumlah 5 kapal beroperasi selama 129 hari dari 150 hari, pada bulan Mei tahun 2023 jumlah 5 kapal beroperasi selama 122 hari dari 155 hari, pada bulan Juni tahun 2023 jumlah 5 kapal beroperasi selama 131 hari dari 150 hari, pada bulan Juli tahun 2023 jumlah 5 kapal beroperasi selama 129 hari dari 155 hari.

Selama periode bulan Agustus tahun 2022 sampai bulan Juli tahun 2023 total 5 kapal beroperasi selama 1537 hari dan kapal tersebut tidak beroperasi selama 288, dimana kapal seharusnya beroperasi sesuai terget selama 1825 hari.

Untuk mengoptimalkan operasional kapal maka dilakukan perawatan dan perbaikan kapal secara sistematis, serta pengecekan dan pemeliharaan suku cadang secara berkala agar tidak terjadi kerusakan. Untuk mendukung perbaikan dan pemeliharaan kapal tentu didukung dengan pengadaan suku cadang yang tepat waktu agar perbaikan dan pemeliharaan kapal dapat berjalan dengan semestinya. Berdasarkan perihal di atas, maka penulis mengambil judul skripsi mengenai,

**“OPTIMALISASI PENGADAAN SUKU CADANG UNTUK KELANCARAN
OPERASIONAL KAPAL MILIK PT. ARGHANIAGA PANCATUNGGAL”**

Maka dari judul penelitian ini perusahaan dapat mengoptimalkan sistem manajemen pengadaan suku cadang agar permintaan suku cadang dapat tersedia dengan sesuai dan tepat waktu. Dengan begitu kapal dapat beroperasi dengan lancar.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas maka dapat dikemukakan beberapa identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Terjadinya penurunan operasional kapal.
2. Adanya keterlambatan dalam proses pengadaan suku cadang.
3. Terlalu lama dalam pemilihan supplier yang menyebabkan tertundanya pengadaan barang.
4. Kegiatan pemakaian suku cadang yang belum optimal.
5. Ketidaksesuaian suku cadang yang tersedia dengan yang dibutuhkan.

C. BATASAN MASALAH

Dalam skripsi ini akan ditemukan adanya identifikasi permasalahan yang mungkin dapat diangkat dan dibahas, maka dari itu penulis mencoba untuk membatasi masalah penelitian pada:

1. Terjadinya penurunan operasional kapal.
2. Adanya keterlambatan dalam proses pengadaan suku cadang.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan Batasan masalah di atas, maka penulis mencoba untuk merumuskan permasalahan-permasalahan yang ada sebagai berikut:

1. Bagaimana cara meningkatkan operasional kapal ?
2. Bagaimana cara mengurangi keterlambatan dalam proses pengadaan suku cadang ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun Tujuan penelitian dari penulisan skripsi ini adalah:

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana cara meningkatkan operasional kapal?
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana mengurangi keterlambatan dalam proses pengadaan suku cadang.

2. Manfaat Penelitian

Dalam setiap penelitian tentu ada manfaatnya, berikut manfaat penelitian ini dari berbagai aspek:

- a. Secara Teoritis:

Penelitian ini memberikan manfaat yang secara ilmiah adalah membantu perusahaan untuk mengoptimalkan sistem manajemen pengadaan suku cadang untuk kelancaran operasional kapal milik PT.Arghaniaga Pancatunggal sebagai umpan balik bagi perusahaan agar tercapai target.

- b. Bagi Praktis

Sebagai tugas akhir dan karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang wajib dikerjakan oleh penulis. Dan penelitian ini bermanfaat sebagai informasi dan bahan pertimbangan bagi perusahaan, pengguna jasa dan institusi Pendidikan didalam mengoptimalkan sistem manajemen pengadaan suku cadang untuk kelancaran operasional kapal milik PT. Arghaniaga Pancatunggal.

- c. Bagi institusi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta (STIP):

Dengan penelitian ini dapat menambahkan wawasan ilmu pengetahuan bagi taruna dan taruni STIP Jakarta, dapat melengkapi perbendaharaan buku perpustakaan untuk dapat digunakan sebagai buku bacaan, referensi untuk penelitian selanjutnya, serta menjadi tolak ukur bagi taruna dan taruni STIP Jakarta agar dapat menjadi lebih baik dalam penulisan skripsi dari penelitian-penelitian sebelumnya.

F. SISTEMATIS PENULISAN

Untuk mempermudah pembahasan dan pemahaman isi materi yang akan dibahas, penulis mencoba membuat sistematika penulisan yang akan disajikan yaitu dalam bab yang lainnya memiliki keterkaitan atau saling berhubungan. Sesuai dengan isi materi pokok pembahasan yang akan dibahas, Adapun Tindakan dari bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan berisikan mengenai permasalahan dan alasan memilih judul. Dalam bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian dan diakhiri dengan sistematika penulisan

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini berisikan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai keterkaitan variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan serta teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data pada optimalisasi suku cadang oleh penulis, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternatif pemecahan masalah dan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah serta pemecahan masalah yang dipilih untuk mendapatkan hasil penelitian yang maksimal.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bab penutup, terdiri dari kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, serta juga berisi saran 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. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Pada bab ini penulis menuliskan pengertian/definisi operasional yang berhubungan dengan penulisan skripsi yang berjudul **“OPTIMALISASI PENGADAAN SUKU CADANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MILIK PT. ARGHANIAGA PANCATUNGGAL”** agar tidak menimbulkan penafsiran yang berbeda. Adapun pengertian/definisi operasional sebagai berikut:

1. Optimalisasi

Optimalisasi merupakan Optimalisasi merujuk pada upaya meningkatkan atau mencapai kinerja terbaik atau efisiensi tertinggi dalam suatu sistem, proses, atau aktivitas. Tujuan dari optimalisasi dapat bervariasi tergantung pada konteksnya, tetapi umumnya mencakup penggunaan sumber daya secara efisien, peningkatan produktivitas, atau mencapai hasil terbaik dalam suatu situasi

2. Pengadaan

Pengadaan merupakan suatu proses perolehan barang, jasa, atau pekerjaan oleh suatu organisasi atau entitas, baik itu pemerintah, perusahaan swasta, atau organisasi non-profit. Proses ini mencakup sejumlah langkah dan kegiatan yang dirancang untuk memastikan bahwa entitas tersebut mendapatkan barang atau layanan yang diperlukan dengan cara yang efisien, efektif, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

3. Suku Cadang/*Spart parts*

Suku cadang atau *spare parts* adalah suku cadang atau komponen cadangan yang digunakan untuk menggantikan bagian-bagian yang rusak pada suatu mesin, peralatan, kendaraan, atau sistem lainnya. Tujuan dari memiliki suku cadang ini adalah untuk memastikan kelangsungan operasional dan ketersediaan suatu produk atau sistem.

4. Operasional Kapal

Operasional kapal merupakan kegiatan yang terkait dengan pengoperasian dan pemeliharaan kapal laut. Ini mencakup sejumlah aspek, mulai dari manajemen dan navigasi hingga pemeliharaan teknis dan keamanan. Operasional kapal sangat kompleks dan melibatkan kerja sama erat antara berbagai anggota awak kapal dan pihak-pihak yang terlibat. Keberhasilan operasional kapal tergantung pada implementasi prosedur yang baik, pelatihan awak kapal, pemeliharaan peralatan, serta kepatuhan terhadap regulasi dan standar keamanan laut.

B. TEORI

Untuk memudahkan pemahaman pembaca terhadap penulisan penelitian ini, maka penulis mengambil beberapa referensi dari para ahli mengenai teori-teori yang terdapat pada penelitian ini, yaitu:

1. Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2017), optimalisasi berasal dari kata dasar optimal, yang dapat diartikan sebagai terbaik atau tertinggi. Dari definisi tersebut, dapat diartikan bahwa optimalisasi ialah sebuah proses dalam mencapai hasil yang terbaik ataupun tertinggi.

Optimalisasi manajemen operasi mengacu pada upaya yang ditujukan untuk mencapai efisiensi dan efektivitas maksimum dalam menjalankan operasional suatu organisasi atau bisnis. Optimalisasi biasanya melibatkan analisis, perencanaan, dan implementasi langkah-langkah untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas. Proses ini dapat mencakup penyesuaian parameter, perubahan metode atau strategi, dan penggunaan teknologi atau alat baru untuk mencapai hasil yang diinginkan. Optimalisasi bertujuan untuk mengidentifikasi dan menghilangkan potensi pemborosan atau ketidaksempurnaan dalam suatu sistem atau proses.

Menurut para ahli, beberapa definisi optimalisasi dalam manajemen operasi dapat mencakup banyak aspek yang berbeda, namun umumnya terkait dengan penggunaan sumber daya secara efektif, peningkatan proses, dan pencapaian tujuan organisasi.

Berikut beberapa pengertian optimasi dalam manajemen operasi menurut beberapa ahli:

a. Menurut Heizer dan Render (2016:42)

Heizer dan Render (2016) mendefinisikan optimalisasi dalam manajemen operasional sebagai upaya untuk mencapai hasil terbaik dengan menggunakan sumber daya yang tersedia seperti tenaga kerja, peralatan, dan bahan baku. Definisi ini selaras dengan konsep dasar optimasi, yang melibatkan memaksimalkan efisiensi dan efektivitas dalam batasan suatu sistem.

Dalam konteks manajemen operasional, konsep optimalisasi erat kaitannya dengan pemanfaatan sumber daya secara efisien untuk mencapai tujuan organisasi. Perspektif ini menekankan pentingnya pengambilan keputusan strategis dan alokasi sumber daya untuk meningkatkan produktivitas dan kinerja.

Lebih jauh lagi, definisi Heizer dan Render menggaris bawahi pentingnya menyelaraskan proses operasional dengan tujuan umum organisasi. Dengan mengoptimalkan penggunaan sumber daya, manajer operasional dapat menyederhanakan proses produksi, meminimalkan limbah, dan meningkatkan output secara keseluruhan.

Definisi ini juga menyoroti sifat dinamis optimasi dalam manajemen operasional. Seiring dengan berkembangnya faktor eksternal dan kemampuan internal, proses optimalisasi memerlukan evaluasi dan adaptasi berkelanjutan untuk memastikan bahwa organisasi tetap kompetitif dan responsif terhadap perubahan kondisi pasar.

Singkatnya, definisi optimasi Heizer dan Render dalam manajemen operasional merangkum prinsip-prinsip inti memaksimalkan hasil melalui pemanfaatan sumber daya yang tersedia secara efektif, menyelaraskan proses operasional dengan tujuan organisasi, dan mempertahankan kemampuan beradaptasi dalam menanggapi perubahan keadaan.

b. Menurut Andri Rizki Pratama (2013:6)

Optimalisasi adalah upaya seseorang untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian atau Page 2 11 memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam

batas-batas tertentu.

c. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2017)

Optimalisasi berasal dari kata dasar optimal, yang dapat diartikan sebagai terbaik atau tertinggi. Dari definisi tersebut, dapat diartikan bahwa optimalisasi ialah sebuah proses dalam mencapai hasil yang terbaik ataupun tertinggi.

d. Menurut Pratama (2013)

Optimalisasi menurut Pratama, (2013) optimalisasi sebagai upaya individu untuk meningkatkan kegiatan untuk bisa meminimalisir kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar mencapai tujuan dengan baik dalam tenggang waktu tertentu.

e. Menurut Winardi (2014)

Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

Oleh karena itu, kesimpulan utama yang dapat diambil dari konsep optimalisasi adalah mencapai hasil terbaik melalui proses adaptasi yang berkelanjutan dan meningkatkan efisien dengan memanfaatkan pemahaman mendalam tentang sistem atau proses yang optimal. Optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam perwujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

Tujuan dari optimalisasi bervariasi tergantung pada konteks dan bidang penerapannya. Beberapa tujuan umum dari optimalisasi termasuk:

- a. Meningkatkan Efisiensi: Optimalisasi bertujuan untuk meningkatkan efisiensi suatu sistem atau proses, sehingga sumber daya dapat digunakan dengan lebih baik tanpa pemborosan.
- b. Mengurangi Biaya: Dalam konteks bisnis, optimalisasi sering kali ditujukan untuk mengurangi biaya operasional atau produksi tanpa mengorbankan

kualitas atau keefektifan.

- c. Meningkatkan Kinerja: Optimalisasi dalam pengembangan perangkat lunak atau teknologi bertujuan untuk meningkatkan kinerja sistem, aplikasi, atau algoritma agar dapat berjalan lebih cepat atau dengan beban kerja yang lebih besar.
- d. Optimalkan Pengambilan Keputusan: Dalam analisis data atau kecerdasan bisnis, optimalisasi dapat digunakan untuk meningkatkan kualitas pengambilan keputusan dengan mengidentifikasi pola atau tren yang mungkin terlewatkan tanpa analisis yang cermat.
- e. Maksimalkan Keuntungan: Dalam konteks bisnis, tujuan optimalisasi mungkin mencakup upaya untuk memaksimalkan keuntungan atau pendapatan dengan memanfaatkan peluang yang optimal.
- f. Mengurangi Risiko: Optimalisasi dapat digunakan untuk merancang strategi atau kebijakan yang mengurangi risiko dalam pengambilan keputusan atau operasi bisnis.
- g. Peningkatan Kualitas: Optimalisasi dapat diarahkan untuk meningkatkan kualitas produk atau layanan dengan mengidentifikasi dan mengatasi potensi cacat atau kekurangan.
- h. Meningkatkan Keberlanjutan: Optimalisasi dalam konteks lingkungan dapat mencakup upaya untuk meningkatkan keberlanjutan dengan mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan atau memaksimalkan penggunaan sumber daya terbarukan.
- i. Peningkatan Produktivitas: Optimalisasi dapat digunakan untuk meningkatkan produktivitas dalam proses produksi atau operasional, memungkinkan lebih banyak output dengan sumber daya yang sama atau lebih sedikit.

2. Pengadaan Suku Cadang

a. Pengertian Pengadaan

Peraturan Presiden nomor 16 tahun 2018 tentang pengadaan barang/jasa pemerintah, pengadaan barang/jasa pemerintah adalah kegiatan untuk barang/jasa oleh kementerian/lembaga/ perangkat daerah/institusi lainnya yang prosesnya dimulai dari perencanaan kebutuhan sampai diselesaikannya seluruh kegiatan

untuk memperoleh barang/jasa. Cakupan kegiatan pengadaan meliputi perencanaan, proses pengadaan, penerimaan, dan penyimpanan, penggunaan barang dan manajemen aset, dan tiga transaksi yaitu transaksi pembelian barang/jasa (kontrak), transaksi penerimaan barang dan transaksi pengeluaran barang.

Menurut UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Karya, pengadaan barang dan jasa adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemilihan penyedia, penggunaan, dan pemeliharaan barang dan/atau jasa oleh penerima anggaran yang dilakukan dengan memperhatikan prinsip-prinsip efisiensi, efektivitas, transparansi, persaingan, kepastian hukum, dan keadilan.

Menurut Moch. Mizanul Achlaq (2011:37) tugas dari bagian pengadaan barang adalah menyediakan barang maupun jasa dengan harga yang murah, berkualitas dan terkirim tepat waktu. Tugas-tugas bagian pengadaan barang tidak terbatas hanya pada kegiatan rutin pembelian:

- 1) Merancang hubungan yang tepat dengan supplier
- 2) Memilih dan mengimplementasikan teknologi yang cocok
- 3) Memilih supplier
- 4) Memelihara data item yang dibutuhkan dan data supplier
- 5) Melakukan proses pembelian melakukan proses pembelian mengevaluasi kinerja supplier

Berdasarkan Standart Operasional Prosedur PT. Arghaniaga Pancatunggal, untuk mengetahui prosedur pengadaan suku cadang (*supply bunker, maintenance, store, spare parts*, bahan makanan) dan pengadaan jasa (*repair, maintenance, service*), berikut ini diterangkan prosedur permintaan, pemesanan, penerimaan/pelaksanaan, dan pembayaran:

1) Permintaan

Sesuai perencanaan, kapal mengajukan *supply Requisition* (SR) untuk permintaan barang dan *Work Requisition* (WR) untuk permintaan jasa. Keduanya ditangani oleh KKM untuk bagian mesin dan *Chief Mate* untuk bagian dek, lalu semuanya disahkan oleh nahkoda, kemudian diteruskan ke kantor cabang dan lainnya yang terkait.

2) Pemesanan

a) Untuk Permintaan Barang

Permintaan dipilih langsung oleh unit perlengkapan, kecuali suku cadang yang harus dipilih terlebih dahulu oleh unit teknik/nautika, kemudiandikembalikan ke unit pemasok/perlengkapan, setelah dipilih lalu dibuatkansurat pemesanan barang atau *Supply Order* (SO) yang ditandatangani oleh kepala unit pengadaan/perlengkapan dan disahkan oleh direktur armada. Selanjutnya dikirim kepada supplier dengan tembusan kapal, keuangan, dan yang terkait.

- (1). Kru kapal membuat surat permintaan langsung ke supplier apabilapersediaan sudah mencapai batas yang dibutuhkan.
- (2). Kantor menindaklanjuti permintaan kapal yang telah disetujui olehkepala cabang.
- (3). *Procurement* akan mengecek kebutuhan yang diajukan dalam permintaan yang telah disetujui oleh kepala *Procurement* agar dibuatkan *Purchase Order*.

b) Untuk Permintaan Jasa

Berdasarkan WO, kontraktor melaksanakan repair/maintenance dengan pengawasan dari pejabat kapal atau *owner's surveyor* untuk *home port*. Setelah selesai diperiksa, KKM (untuk bagian mesin) atau *Chief Mate* (untuk bagian dek) menandatangani berita acara pekerjaan atau *satisfaction note* (SN) dengan disahkan oleh nahkoda dan *owner's surveyor* (bila ada)

3) Penerimaan dan Pelaksanaan

a) Untuk Permintaan Barang

Setelah menerima SO, supplier menyuplai barang ke kapal atau mungkin ke gudang persediaan, setelah barang diperiksa oleh pejabat kapal/Gudang, pejabat tersebut harus menandatangani tanda terima atau *delivery Note* (DN) asli (setelah ditandatangani) dikembalikan ke supplier dan copynya disampaikan ke unit terkait.

b) Untuk Permintaan Jasa

Berdasarkan WO, kontraktor melaksanakan repair/maintenance dengan pengawasan dari pejabat kapal atau *owner's surveyor* untuk *home port*. Setelah selesai dan diperiksa, KKM dan/atau *Chief Mate* menandatangani Berita Acara Pekerjaan atau *Satisfaction Note* (SN) dengan disahkan oleh nahkoda dan *owner's surveyor* (bila ada).

4) Pembayaran

a) Untuk Supplier

Berdasarkan SO dan SN yang dimiliki, supplier menyiapkan tagihan atau *invoice*. Setelah itu ditandatangani dan dikirimkan dengan lengkap SO, SN, dan *invoice* ke unit keuangan perusahaan. Unit keuangan perusahaan setelah melakukan pemeriksaan I, lalu mengirimkan ke unit pengadaan bagian verifikasi atau unit verifikasi/keuangan. Selesai verifikasi, bila sesuai, unit pengadaan/keuangan menyiapkan Surat Persetujuan Pembayara(SPP). Setelah ditandatangani dengan disahkan direktur armada, dikirimkan ke keuangan untuk dibayarkan kepada supplier

b) Untuk Kontraktor

Berdasarkan WO dan SN, kontraktor menyiapkan tagihan atau *invoce* dan mengirimkan *invoice* tersebut ke unit teknik (unit bidang mesin) atau unit nautika (untuk bidang dek/telkom) atau unit verifikasi keuangan. Setelah verifikasi dan dibuat SPP, *invoice* dikirimkan ke keuangan untuk dibayar kepada kontraktor.

c) Untuk Suplai

Untuk suplai atau *repair* di luar *home port* hampir sama, hanya SO/WO ataupun pembayaran dilakukan di cabang/agen setelah mendapat persetujuan per telex/fax dahulu dari kantor pusat.

Selama dilakukannya proses pengadaan kebutuhan kapal, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi proses pengadaan yaitu:

a) Ketersediaan *spare part* yang dibutuhkan

Ketersediaan *spare part* yang dibutuhkan harus sesuai dengan daftar permintaan yang dibuat, namun terkadang mengalami beberapa hambatan, misalnya sulit ditemukannya *spare part* yang dibutuhkan karena material tersebut sudah tidak diproduksi lagi. Biasanya ini terjadi apabila material tersebut untuk kapal yang berusia 20 tahun ke atas atau kapal-kapal tua.

b) Harga *spare part*

Harga *spare part* mempengaruhi kualitas dari *spare part* itu sendiri. Material *spare part* memiliki beberapa variasi harga, ada yang murah, sedang dan mahal tergantung dari tipe dan merk *spare part*.

c) Mitra Kerja (*vendor*)

Mitra kerja (*vendor*) yang telah ditunjuk/dipilih sebagai penyuplai *spare part* untuk pemenuhan kebutuhan mesin kapal. Latar belakang dan pengetahuan tentang *spare part* mitra kerja sangat mempengaruhi dalam pengadaan *spare part*. Jika pengetahuan mitra kerja (*vendor*) sangat minim dan kurang dalam pengalaman, berpotensi menimbulkan *miss communication* antara divisi *procurement* dengan mitra kerja (*vendor*) yang berdampak pada tidak sesuainya *spare part* dengan apa yang telah diminta oleh kapal.

d) *Lead Time Spare Part*

Lead time (waktu menunggu pesanan) adalah waktu antara tenggang waktu sejak pemesanan dilakukan sampai dengan saat pemesanan tersebut masuk gudang. Waktu tenggang ini merupakan hal yang harus diperhatikan agar barang yang dipesan datang tepat waktu. Ketidakpastian *lead time* ini menyebabkan kehabisan persediaan, dan terkadang menghambat kelancaran operasional kapal. Untuk mengantisipasi ketidakpastian tersebut, perlunya pemantauan khusus saat pemesanan *spare part* yang dilakukan oleh divisi *procurement*.

Jenis-jenis Permintaan Pengadaan oleh Kapal:

a) *Spare part*

Spare part adalah suatu barang yang terdiri dari beberapa komponen yang terbentuk satu kesatuan dan mempunyai fungsi tertentu. Ada beberapa komponen yang juga terdapat beberapa komponen kecil didalamnya, misalkan mesin yang mempunyai komponen didalamnya yaitu: *fuel injection pump, water pump, starting motor, alternator, oil pump, compressor, power steering pump, turbocharger*, dan lain-lain.

Suku cadang adalah sebagai berikut: “bagian-bagian atau komponen dari suatu mesin yang dapat diganti jika terjadi kerusakan atau keausan sehingga dapat menjaga kelangsungan kerja mesin atau perhatian”. Secara umum *spare part* dapat dibagi menjadi dua, yaitu:

- (1) *Spare part* baru yaitu komponen yang masih dalam kondisi baru dan belum pernah dipakai sama sekali kecuali sewaktu dilakukan pengetesan.
- (2) *Spare part* bekas atau copotan yaitu komponen yang pernah dipakai untuk periode tertentu dengan kondisi masih layak pakai yaitu secara teknis komponen tersebut masih dapat dipergunakan atau mempunyai umur pakai, dan tidak layak pakai yaitu secara teknis komponen tersebut sudah tidak dapat lagi digunakan meski dilakukan rekondisi.

Pada kenyataan di lapangan, umumnya banyak pemakai yang lebih menyukai komponen/*spare part* yang masih apa adanya (*unrecondition*). Mengingat komponen tersebut masih apa adanya setelah dilepas/dicopot dari alat berat truk, jadi masih dapat diidentifikasi kondisi sebenarnya. Jika diperlukan perbaikan atau rekondisi maka pemakai lebih yakin atas jenis suku cadang akan dilakukan penggantian.

b) Jasa

Menurut Kotler (2006) jasa adalah aktivitas atau manfaat yang ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain, yang sebenarnya tidak menghasilkan kepemilikan apa pun.

Sedangkan menurut Rangkuti (2006:26) Jasa merupakan pemberian suatu kinerja atau tindakan tidak kasat mata dari suatu pihak ke pihak lain. Pada umumnya jasa diproduksi dan dikonsumsi secara bersamaan sehingga interaksi antara pemberi dengan penerima jasa saling mempengaruhi hasil jasa tersebut.

Berdasarkan pengertian di atas, dapat disimpulkan definisi jasa adalah suatu aktivitas atau tindakan yang ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain tanpa melibatkan kepemilikan barang dan biasanya melibatkan interaksi langsung dengan pelanggan.

b. Prinsip-prinsip Pengadaan

Pengadaan barang dan jasa harus dilaksanakan berdasarkan prinsip-prinsip pengadaan yang dipraktekkan secara nasional dan internasional. Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Presiden No. 54 tahun 2010 yaitu:

1) Efisien

Berarti pengadaan barang/jasa harus diusahakan dengan menggunakan dana dandaya yang minimum untuk mencapai kualitas dan sasaran dalam waktu yang ditetapkan atau menggunakan dana yang telah ditetapkan untuk mencapai hasil dan sasaran dengan kualitas yang maksimum. Istilah efisiensi dalam pelaksanaannya tidak selalu diwujudkan dengan memperoleh harga barang/jasayang termurah, karena di samping harga murah, perlu dipertimbangkan ketersediaan suku cadang, panjang umur dari barang yang dibeli serta besarnya biaya operasional dan biaya pemeliharaan yang harus disediakan di kemudian hari.

2) Efektif

Berarti pengadaan barang/jasa harus sesuai dengan kebutuhan dan sasaran yang telah ditetapkan serta memberikan manfaat yang sebesar-besarnya, manfaat yangsebesar-besarnya dapat berupa kualitas terbaik, penyerahan tepat waktu, kuantitas terpenuhi, mampu bersinergi dengan barang/jasa lainnya dan terwujudnya dampak optimal terhadap keseluruhan pencapaian kebijakan atau program.

3) Transparan

Berarti semua ketentuan dan informasi mengenai pengadaan barang/jasa bersifat jelas dan dapat diketahui secara luas oleh penyedia barang/jasa yang berminat serta oleh masyarakat pada umumnya.

4) Terbuka

Berarti pengadaan barang/jasa dapat diikuti oleh semua penyedia barang/jasa yang memenuhi persyaratan/kriteria tertentu berdasarkan ketentuan dan prosedur yang jelas.

5) Bersaing

Berarti pengadaan barang/jasa harus dilakukan melalui persaingan yang sehat diantara sebanyak mungkin penyedia barang/jasa yang setara dan memenuhi persyaratan, sehingga dapat diperoleh Barang/Jasa yang ditawarkan secara kompetitif dan tidak ada intervensi yang mengganggu terciptanya mekanisme pasar dalam pengadaan barang/jasa.

6) Adil/Tidak Diskriminatif

Berarti memberikan perlakuan yang sama bagi semua calon Penyedia Barang/Jasa dan tidak mengarah untuk memberi keuntungan kepada pihak tertentu, dengan tetap memperhatikan kepentingan nasional.

7) Akuntabel

Berarti harus sesuai dengan aturan dan ketentuan yang terkait dengan Pengadaan barang/Jasa sehingga dapat dipertanggung jawabkan.

c. Manfaat Pengadaan Suku Cadang

Pengadaan suku cadang memiliki manfaat penting dalam berbagai konteks, terutama dalam pemeliharaan dan perbaikan berbagai peralatan dan mesin. Berikut beberapa manfaat pengadaan suku cadang:

(1) Pemeliharaan dan Perbaikan:

Pengadaan suku cadang adalah bagian integral dari kegiatan pemeliharaan dan perbaikan. Dengan memperoleh suku cadang yang sesuai, organisasi dapat memastikan bahwa peralatan dan mesin tetap beroperasi dengan baik dan efisien

(2) Pencegahan *Downtime*:

Ketersediaan suku cadang yang memadai dapat membantu mencegah *downtime* yang tidak terduga. Ketika suku cadang yang dibutuhkan tersedia dengan cepat, peralatan dapat diperbaiki atau diperbarui dengan lebih efisien.

(3) Peningkatan Umur Pakai Peralatan:

Dengan mengganti suku cadang yang aus atau rusak, organisasi dapat memperpanjang umur pakai peralatan mereka. Ini dapat mengoptimalkan investasi dalam aset fisik.

(4) Keandalan Operasional:

Suku cadang yang berkualitas tinggi dapat meningkatkan keandalan operasional peralatan. Penggunaan suku cadang asli atau yang direkomendasikan oleh produsen dapat membantu mencegah kegagalan atau kerusakan yang disebabkan oleh suku cadang yang tidak sesuai.

(5) Keamanan Kerja:

Penggunaan suku cadang yang sesuai dan berkualitas dapat berkontribusi pada keamanan kerja. Suku cadang yang rusak atau tidak sesuai dapat meningkatkan risiko kecelakaan atau kegagalan peralatan.

(6) Efisiensi Energi:

Pemakaian suku cadang yang tepat dapat membantu mempertahankan efisiensi energi peralatan. Suku cadang yang aus atau tidak berfungsi dengan baik dapat mengakibatkan konsumsi energi yang lebih tinggi.

(7) Ketersediaan Suku Cadang Darurat:

Dengan merencanakan dan mengelola stok suku cadang, organisasi dapat memastikan ketersediaan suku cadang darurat untuk mengatasi keadaan darurat atau situasi mendesak.

(8) Optimisasi Biaya Perawatan:

Pemilihan suku cadang yang tepat dapat membantu organisasi mengoptimalkan biaya perawatan dan perbaikan. Proses pengadaan yang

efisien dan pemilihan suku cadang yang memiliki hubungan biaya-manfaat yang baik dapat menghemat anggaran operasional.

(9) Pengendalian Kualitas:

Dengan memperoleh suku cadang dari sumber yang terpercaya, organisasi dapat memastikan bahwa kualitasnya sesuai dengan standar yang diinginkan. Ini dapat mencegah risiko penggunaan suku cadang palsu atau berkualitas rendah.

(10) Peningkatan Produktivitas:

Dengan memastikan ketersediaan suku cadang yang diperlukan, organisasi dapat meningkatkan produktivitas operasional mereka dengan mengurangi waktu non-produktif akibat peralatan yang tidak beroperasi.

Dengan memahami dan mengelola pengadaan suku cadang dengan baik, organisasi dapat mengoptimalkan kinerja peralatan, menjaga keandalan operasional, dan mengurangi biaya perawatan jangka panjang.

3. Suku Cadang atau *Spare Parts*

Menurut Richardus Eko Indra dan Richardus Djokopranoto dalam buku Page 5 manajemen persediaan menyatakan bahwa definisi suku cadang adalah sebagai berikut: “suku cadang atau *spare part* adalah suatu alat yang mendukung pengadaan barang untuk keperluan peralatan yang digunakan dalam proses produksi”.

Menurut Catur (2012:32) dalam buku Suku Cadang Permesinan bahwa suku cadang atau *spare parts* mempunyai pengertian luas yaitu berbagai perlengkapan, onderdil, dan kemudahan pencarian, keorsinilan, dan keterjangkauan harga, ketersediaan suku cadang dimaksudkan untuk memberi sinyal akan kemudahan pasca penjualan dari seorang penjual atau kelompok penjual dan untuk membedakan dari barang yang dihasilkan pesaing.

Menurut Buchari Alma (2012) dalam buku yang berjudul “Manajemen Pemasaran dan Pemasaran Jasa” suku cadang kapal adalah komponen atau bagian-bagian yang digunakan dalam perawatan, perbaikan, atau penggantian pada kapal. Suku cadang ini mencakup segala sesuatu mulai dari mesin, peralatan listrik, sistem

navigasi, hingga peralatan keselamatan. Freddy Rangkutty (2004 : 10), mengemukakan pengertian safety stock adalah persediaan tambahan yang diadakan untuk melindungi atau menjaga kemungkinan terjadinya kekurangan bahan (stock out). Semakin besar tingkat *safety stock*-nya maka kemungkinan kehabisan persediaan akan semakin kecil. *Safety stock* juga berperan untuk menjaga kelangsungan proses produksi dapat berjalan sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

Suku cadang dapat diartikan sebagai peralatan teknis dari suatu mesin, suku cadang dapat juga diartikan sebagai komponen duplikat atau pengganti untuk peralatan mesin atau lainnya. Dari sisi lain suku cadang dapat didefinisikan sebagai suku cadang mesin yang didedikasikan untuk memperbaiki atau mengganti suku cadang mesin yang mengalami kerusakan.

4. Operasional Kapal

- a. Menurut Hanjoyo Bono Nimpuno dalam kamus besar bahasa Indonesia (2014:44) operasional adalah operasi yang didasarkan pada aturan. Sedangkan operasi adalah pelaksanaan rencana yang telah dikembangkan. Jadi operasional kapal adalah pelaksanaan dari rencana kegiatan kapal selama beroperasi.
- b. Dalam Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- c. Suyono R.P (2007:361), menerangkan bahwa tujuan dari mengoperasikan kapal dagang adalah mengangkut muatan. Tanpa muatan, perusahaan pelayaran suatu negara tidak akan hidup. Untuk muatan bagi kapal-kapalnya, perusahaan pelayaran harus memberikan pelayanan yang baik.
- d. Menurut Alan E. (2014) Branch dalam bukunya "*Elements of Shipping*," operasional kapal mencakup semua kegiatan yang terlibat dalam pengoperasian dan pemanfaatan kapal secara efisien, termasuk manajemen kru, operasi kapal sehari-hari, penjadwalan perjalanan, manajemen keamanan, dan kepatuhan terhadap peraturan maritim.

- e. Menurut Drs. H.A. Abbas Salim, S.E., M. A. (2006:47), Kapasitas angkutan ialah kemampuan suatu alat angkutan untuk memindahkan muatan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam waktu tertentu. Unsur-unsur kapasitas angkutan untuk memindahkan muatan terdiri dari berat muatan, jarak yang ditempuh dan waktu yang dibutuhkan untuk angkutan tersebut.

Dalam pengoperasiannya kapal yang digunakan untuk mengangkut barang atau muatan dapat menggunakan kapal sendiri atau kapal sewa (*chartering*). Sewa menyewa kapal atas dasar *charter* atau lebih dikenal dengan istilah *Charter Party* ataubiasa disingkat dengan C/P yang merupakan kesepakatan kedua belah pihak yaitu pemilik kapal (*ship owner*) dan pihak penyewa kapal (*charterer*). Berikut jenis-jenis *charter party*:

1) *Denise Charter/Barebout*

Kapal disewa sebagai badan kapal saja. Penyewa (*charterer*) menyediakan nahkoda serta ABK dan mengoperasikan kapal seolah miliknya

2) *Time Charter (T/C)*

Kapal dapat disewa, seolah-olah suatu badan yang beroperasi dan dipakai untuk suatu waktu tertentu. Si penyewa (*charterer*) membayar uang sewa dan bunker serta kapal dioperasikan sesuai kemauan penyewa. Uang sewa dapat dinyatakan sebagai biaya per hari atau baiay per ton *DWT*. Dalam *time charter*, pembagian biayanya yaitu antara pemilik kapal (*owner*) dan penyewa kapal (*charterer*). Dimana pemilik kapal bertanggung jawab atas biaya depresiasi, asuransi, *survey*, *overhead*, gaji nahkoda/ABK, beberapa klaim muatan, dan *brokerage*. Sedangkan penyewa kapal bertanggung jawab atas biaya uang sewa, *bunker*, uang pelabuhan, *stevedoring*, *ballast*, beberapa klaim muatan dan air.

3) *Voyage Charter*

Kapal disewa untuk memuat barang antara tempat A dan B. Boleh dikatakan bahwa pemilik kapal membayar semua biaya, kecuali biaya bongkar/muat dan *stevedoring* (FIOS terms). Penyewa membayar uang tambang yang besarnya tergantung barang diangkut yang dinyatakan dalam jumlah ton atau jumlah tertentu untuk satu pelayaran. Penyewa juga

harus membayar biaya tambahan atas kelambatan bongkar/muat dari kapal. Hal ini dinamakan *demmurage*. Namun bila lebih cepat dalam bongkar/muat maka si penyewa mendapat uang *despatch*, yakni uang insentif yang diberikan pemilik kapal kepada penyewa karena melakukan bongkar muat kurang dari waktu yang ditetapkan dalam kontrak. Uang *dispatch* biasanya setengah dari *demmurage*.

4) *Consecutive Voyage Charter*

Consecutive voyage charter atau disebut juga *contract of affreightment* (COA) adalah penyewaan kapal untuk beberapa pelayaran (*voyage*) secara berturut-turut. Secara operasional, masing-masing *voyage* berdiri sendiri dan sewa-menyawanya juga diselesaikan per *voyage*. Persyaratannya sama dengan *voyagecharter*.

Menurut Salim (2006), perusahaan angkutan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa-jasa angkutan, agar memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada pengguna jasa. Bagi pemakai jasa yang diutamakan dalam soal pengangkutan adalah aman, teratur memuaskan cepat, serta menyenangkan. Dari segi penyedia jasa harus memperhatikan benar-benar agar pengguna jasa angkutan merasa puas yang berhubungan dengan keamanan ketepatan, keteraturan, kenyamanan, kecepatan, kesenangan, dan kepuasan.

5. Analisi SWOT

a. Pengertian Analisis SWOT

Analisis SWOT merupakan kegiatan untuk mengetahui peluang, ancaman, maupun kekuatan dan kelemahan perusahaan itu sendiri, berikut hal yang penting dilakukan untuk kemajuan serta kesuksesan suatu bisnis. Berikut beberapa definisi SWOT menurut para ahli:

- 1) Menurut Freddy (2013), analisis SWOT adalah Analisa yang didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*Strength*) dan peluang (*Opportunity*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*Weakness*) dan ancaman (*Threats*).
- 2) Menurut Galavan (2014), analisis SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, dan Threat*) yaitu analisis untuk mendapatkan strategi yang

berguna atau efektif yang diterapkan sesuai pasar dan keadaan publik saat itu, peluang (opportunity) dan ancaman (threat) dipakai untuk mengetahui lingkungan luar atau eksternal kemudian kekuatan (strength) dan kelemahan (weakness) yang didapatkan melalui analisis dalam perusahaan atau internal.

b. Faktor Analisis SWOT

Menurut Isnati dan Fajriansyah (2019:3) Faktor analisis SWOT terbagi menjadi 2 yaitu:

- 1) Faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal adalah faktor lingkungan luar perusahaan baik langsung maupun tidak langsung. Faktor eksternal ini dapat berdampak positif ataupun negatif bagi perusahaan. Artinya, ada yang memberikan peluang dan sebaliknya ada yang memberikan ancaman.
- 2) Faktor internal adalah lingkungan yang berada dari dalam perusahaan itu sendiri, faktor yang menunjukkan adanya kekuatan atau kelemahan perusahaan itu sendiri.

c. Matrix SWOT

Menurut Isnati dan Rizki (2019:62) Matriks SWOT adalah alat untuk menyusun faktor-faktor strategis organisasi suatu perusahaan dan menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman yang dihadapi organisasi atau perusahaan dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki organisasi atau perusahaan. Matriks ini dapat menghasilkan empat set kemungkinan alternatif strategi :

- 1) Strategi SO (Strength-Opportunities) Strategi yang diterapkan berdasarkan jalan pikiran organisasi yaitu dengan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.
- 2) Strategi ST (Strenghts-Threats) Strategi yang ditetapkan menggunakan kekuatan yang dimiliki perusahaan untuk mengatasi ancaman yang terdeksi.
- 3) Strategi WO (Weaknesses- Opportunities) Strategi ini diterapkan

berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.

- 4) Strategi WT (Weaknesses- Threats) Strategi ini diterapkan pada kegiatan yang bersifat defensif dan berusaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

Tabel 2.1

Matrix SWOT

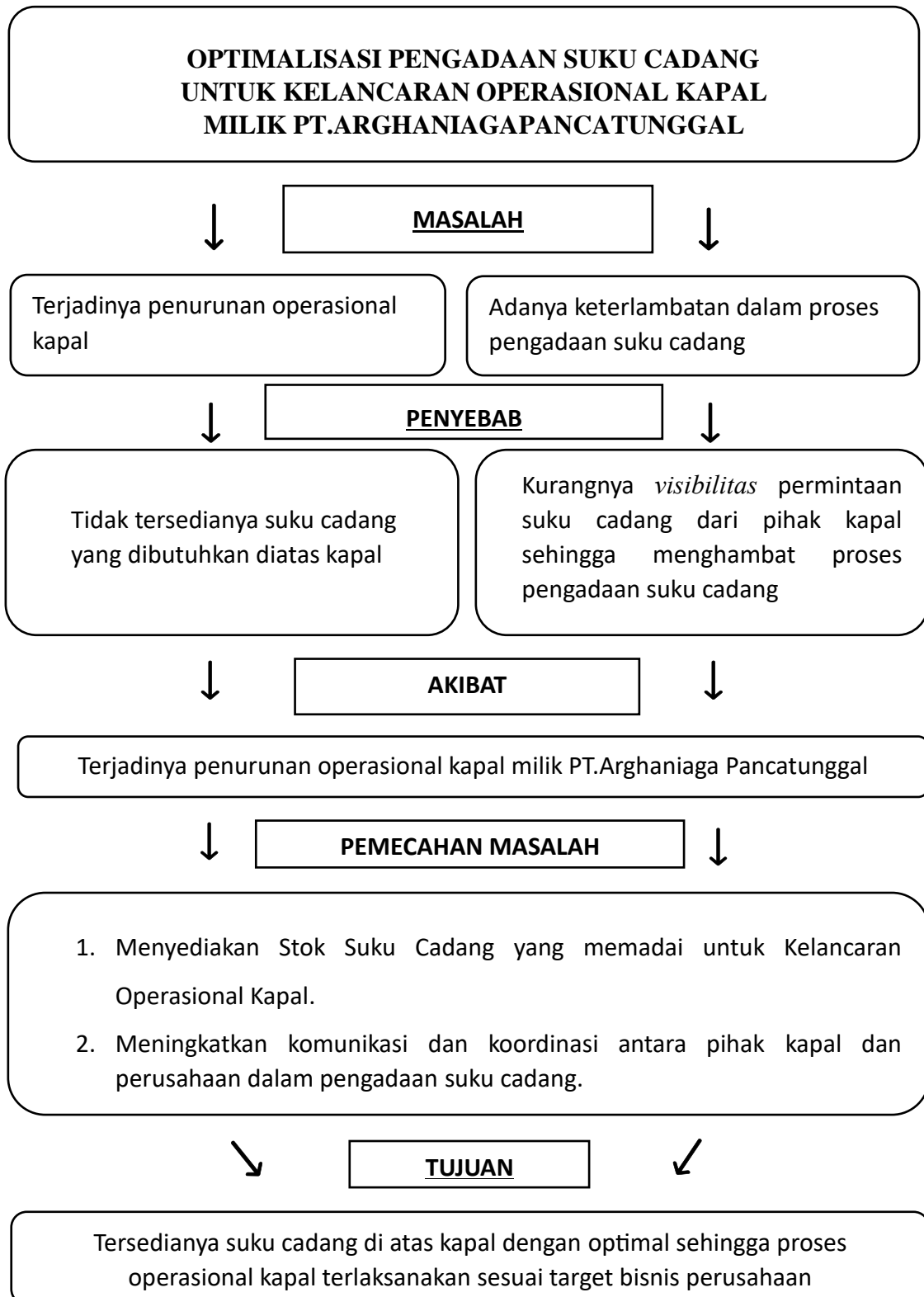
SWOT-analysis		Analisis Internal	
		Kekuatan (<i>Strenght</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
Analisis Eksternal	Peluang (<i>Opportunities</i>)	<i>S-O-Strategies</i>	<i>W-O-Strategies</i>
	Ancaman (<i>Threats</i>)	<i>S-T-Strategies</i>	<i>W-T-Strategies</i>

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi dari penelitian yang menyajikan hubunganantara variable yang akan terjadi dan diperoleh dari penjabaran tinjauan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadapt hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai **“OPTIMALISASI PENGADAAN SUKU CADANG UNTUK KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL MILIK PT. ARGHANIAGA PANCATUNGGA**L”. Untuk mendukung pemaparan pada bab-bab yang akan dibahas selanjutnya, maka perlu ditulis kerangka pemikiran.

Dari uraian di atas maka dapat dilihat suatu bagan alur pemikiran secara garis besar sebagai berikut:

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu

Penulis menentukan waktu penelitian pada saat penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) di perusahaan keagenan bunker PT. Arghaniaga Pancatunggal di bagian Divisi Pengadaan Suku Cadang (Purchasing) selama setahun penuh yang terhitung mulai tanggal 02 Agustus 2022 sampai 02 Agustus 2023.

2. Tempat dan Profil Penelitian

Penelitian dilakukan di perusahaan pelayaran PT. Arghaniaga Pancatunggal. Berikut data dari PT. Arghaniaga Pancatunggal:

Tabel 3.1

Data Perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal

Nama Perusahaan	: PT. Arghaniaga Pancatunggal
Alamat	: JL. Rawabuntu Utara Blok UH No. 2-3 sektor 1-2 EXT, BSD Rawa Buntu Serpong- Tangerang Selatan Prov. Banten 15318
Telephone	: (201) 537 8027
Fax	: (021) 5316 1333
E-mail	: marketing@arghaniaga.co.id
Website	: http://www.arghaniaga.co.id
Jenis Usaha	: Perusahaan Keagenan Bunker
Badan Hukum	: Perseorangan Terbatas
Akta Pendirian	: No. 17 tanggal 11 April 1994
Notaris	: Ny. Endang S. Antariksa, SH

Akte Pendirian	: No. 17 tanggal 11 April 1994
NPWP	: 01.640.204.2-013.000
TDP	: 09.03.1.61.84.66
SIUPAL	: Nomor BX-02/AL 001
SIUP	: Nomor 503/000064-BP2T/30-08/PB/III/2016

Sumber : Data perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal

B. METODE PENDEKATAN

Pendekatan ini menggunakan tehnik analisis SWOT. Menurut Freddy Rangkyut (2006 : 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 (Weakness) dan Ancaman (Threats).

Proses pengambilan keputusan strategis selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan dan strategis dan kebijakan perusahaan. Dengan demikian perencana strategi (Strategic Planner) harus menganalisis faktor-faktor strategis perusahaan (kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman) dalam kondisi yang ada saat ini. Pada penelitian ini, penulis akan membahas mengenai optimalisasi pengadaan suku cadang untun kelancaran operasional kapal, sehingga pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan deskripsi kualitatif.

Dalam hal ini digunakan metode deskriptif kulitatif karena penyebab terjadinya masalah tidak disebabkan oleh satu faktor saja melainkan banyak faktor sehingga perlu adanya penjelasan tentang faktor-faktor tersebut. Penggunaan metode ini berdasarkan bukti yang nyata atau objektif dan menggunakan analisis, perlu dilakukan secara sistematis, teratur, dan cermat dengan segala keadaan yang terjadi. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan hasil yang baik serta bertujuan untuk memecahkan masalah-masalah real yang dihadapi untuk mengumpulkan data-data atau informasi untuk disusun, dijelaskan dan dianalisa menyeluruh dalam menggambarkan rincian segala sesuatu yang terjadi pada kegiatan atau situasi tertentu.

C. SUMBER DATA

Dalam menulis penelitian ini penulis membutuhkan data-data untuk mendukung penelitian untuk membahas lebih dalam yang mendukung penelitian ini agar

mendapatkan akar pemecahan masalah dari penelitian yang dibahas penulis. Data-data yang dapat digunakan adalah:

1. Data Primer

Data primer merujuk kepada data yang dikumpulkan langsung dari sumber pertama atau pertama kali. Data yang dikumpulkan secara langsung oleh peneliti di PT. Arghaniaga Pancatunggal melalui wawancara figur tertentu dan observasi secara langsung yang dilakukan peneliti selama melakukan praktek darat di PT. Arghaniaga Pancatunggal yang berhubungan dan berkaitan dengan kegiatan pengadaan suku cadang di PT. Arghaniaga Pancatunggal. Sebagai contoh data primer merupakan hasil dari wawancara yang berkaitan dengan masalah yang terjadi saat proses pengadaan suku cadang dan operasional kapal di PT. Arghaniaga Pancatunggal. Misalnya, penulis mendapatkan data operasional kapal dan data keterlambatan pengiriman suku cadang.

Kelebihan data primer ini adalah bahwa data sesuai dengan tujuan penelitian atau studi tertentu dan dapat memberikan informasi yang sangat relevan dengan pertanyaan penelitian.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang telah dikumpulkan dan diolah sebelumnya oleh pihak lain untuk tujuan yang berbeda. Data ini tidak dikumpulkan secara langsung oleh peneliti atau pengumpul data asli, melainkan diperoleh dari sumber yang sudah ada. Data sekunder juga dapat diperoleh dari referensi-referensi yang berkaitan dengan penyusunan di skripsi sehingga diperoleh beberapa pengertian secara teori maupun pengalaman di lapangan

Kelebihan penggunaan data sekunder termasuk keterjangkauan, efisiensi waktu, dan hemat biaya karena data tersebut sudah ada. Namun, kelemahan mungkin timbul jika data tersebut tidak sepenuhnya sesuai dengan tujuan penelitian atau jika kualitasnya diragukan.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Observasi

Menurut Nasution dalam Sugiyono (2020:109) observasi adalah kondisi dimana dilakukannya pengamatan secara langsung oleh peneliti agar lebih mampu

memahami konteks data dalam keseluruhan situasi sosial sehingga dapat diperoleh pandangan yang holistik (menyeluruh).

Penulis mendapatkan data secara langsung di PT. Arghaniaga Pancatunggal dengan mengamati dengan panca indra terkait masalah yang dialami saat kegiatan atau proses pengadaan suku cadang pada divisi *Purchasing* dan akibat yang di timbulkan dari masalah terkait.

2. Wawancara

Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2020:114) wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu.

Penulis melakukan tanya jawab dengan pihak tertentu di divisi *Purchasing* untuk mendapatkan data-data serta informasi mengenai permasalahan yang ada saat proses pengadaan suku cadang dan operasional kapal milik kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal.

3. Studi Pustaka

Menurut (Sugiyono, 2019: 291) mengatakan bahwa studi kepustakaan berkaitan dengan kajian secara teori melalui referensi-referensi terkait dengan nilai, budaya, dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang diteliti.

Penulis melakukan Teknik studi pustaka dengan cara mengumpulkan data dengan cara membaca, mengutip dari buku-buku atau referensi yang dapat disajikan sebagai bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Studi pustakan ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan masalah yang akan dibahas.

4. Dokumentasi

Di dalam melaksanakan metode dokumentasi, peneliti mengumpulkan dan menyelidiki benda-benda tertulis seperti sertifikat-sertifikat, dokumen-dokumen pemerintah. Dokumen tersebut dapat menjadi sumber data pokok, dapat pula hanya menjadi data penunjang dalam mengeksplorasi masalah penelitian.

Teknik ini dilakukan oleh penulis untuk data pendukung yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi karena telah mengamati dan melihat beberapa dokumen.

E. TEKNIS ANALISIS DATA

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknis analisis deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode analisis SWOT (Strength, Weakness, Opportunity, Threats).

Menurut Freddy Rangkuty (2013), analisis SWOT adalah identifikasi berbagai factor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisa yang didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (Strength) dan peluang (Opportunity), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (Weakness) dan ancaman (Threats).

Proses pengambilan keputusan strategi selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan, strategi, dan kebijakan perusahaan. Dengan demikian perencanaan strategi (*Strategic Planner*) harus menganalisis factors strategis perusahaan (Strength, Weakness, Opportunity, Threats) dalam kondisi yang ada saat ini. Pada penelitian ini, penulis akan membahas mengenai bagaimana cara meningkatkan operasional kapal serta cara mengatasi keterlambatan proses pengadaan suku cadang pada PT. Arghaniaga Pancatunggal.

BAB IV

ANALISI DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang dialami pada saat penulis melaksanakan Praker Darat (PRADA). Adapun untuk memudahkan penelitian, maka penulis akan menyampaikan deskripsi data, antara lain:

1. Gambaran Umum PT. Arghaniaga Pancatunggal

PT. Arghaniaga Pancatunggal merupakan perusahaan ship owner yang bergerak dibidang keagenan bunker di Indonesia. Dengan jangkauan pemasarannya yang begitu besar dan relasi bisnisnya cukup luas yang tersebar dimana-mana, maka perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal ini sudah menerapkan sistem manajemennya dengan baik. Dalam dunia pelayaran perusahaan ini mampu dalam mengembangkan usahanya.

PT. Arghaniaga Pancatunggal berdiri sejak 11 April 1994 di Cilegon, sesuai dengan Akte Pendirian No.17 tanggal 11 April 1994 yang dibuat oleh Notaris yang bernama Nyonya Endang Sugiharti. Seiring dengan perkembangan perusahaan, pada tanggal 22 November 2004 P. Arghaniaga Pancatunggal membuka salah satu kantor cabang di Tangerang Selatan, BSD dimana sekarang kantor di BSD ini menjadi kantor pusat, berdasarkan Akte Pendirian: No. 4 Tanggal 22 November 2004 oleh Notaris: Erna Proyono, S.H. dan dikukuhkan oleh Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia pada tanggal 18 Januari 2005.

PT. Arghaniaga Pancatunggal merupakan perusahaan yang menerapkan sistem manajemen yang baik dan perusahaan ini mampu mengembangkan usahanya dalam dunia pelayaran, dalam mengembangkan usahanya tentunya perusahaan PT.

Arghaniaga Pancatunggal memiliki visi dan misi yang memberikan tujuan dan arah jangka Panjang bagi perusahaan. Visi menggambarkan cita-cita besar yang ingin dicapai oleh perusahaan di masa depan, sementara misi menetapkan langkah-langkah konkret yang akan diambil untuk mencapai visi tersebut. Dengan demikian, visi dan misi dapat membantu menetapkan fokus dan arah strategi bagi semua aktivitas di perusahaan. Adapun visi PT. Arghaniaga Pancatunggal yaitu menjadikan perusahaan yang memberikan kontribusi dalam perkembangan ekonomi global dan kelautan, untuk tercapai visi dan misi perusahaan, PT. Arghaniaga Pancatunggal menetapkan kebijakan yang dipatuhi oleh perusahaan, sebagai berikut:

- a. Memaksimalkan sumber daya nasional melalui pengembangan dan penerapan solusi inovatif dengan komitmen teguh pada nilai keselamatan serta kepuasan dan menyediakan jasa angkutan laut yang kompetitif
- b. Dalam mencapai pelaksanaan operasional kapal yang sehat aman dan efisien dengan itu perusahaan menjamin lingkungan kerja yang aman dan bebas dari obat-obatan terlarang dan minuman keras baik dikantor maupun dikapal.
- c. Berusaha memenuhi standarisasi yang ditetapkan oleh pemerintah biro klasifikasi, badan-badan organisasi industry maritim serta yang berkaitan dengan mutu, K3, dan lingkungan dan mematuhi peraturan hukum yang berlaku baik nasional maupun internasional.
- d. Memelihara suatu lingkungan usaha dengan etika kerja yang baik, profesionalisme kerja guna menjunjung tinggi nilai kejujuran dan tindakan anti korupsi.
- e. Menerapkan persyaratan sistem penjamin mutu (ISO 9001), sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja (ISM Code), serta sistem manajemen keamanan kapal dan pelabuhan (ISPS Code) secara konsisten.

2. Tempat Kedudukan Formal

Tabel 4.1

Profil PT. Arghaniaga Pancatunggal

Nama Perusahaan	: PT. Arghaniaga Pancatunggal
Alamat	: JL. Rawabuntu Utara Blok UH No. 2-3 sektor 1-2 EXT, BSD Rawa Buntu Serpong- Tangerang Selatan Prov. Banten 15318
Telephone	: (201) 537 8027
Fax	: (021) 5316 1333
E-mail	: marketing@arghaniaga.co.id
Website	: http://www.arghaniaga.co.id
Jenis Usaha	: Perusahaan Keagenan Bunker
Badan Hukum	: Perseorangan Terbatas
Akta Pendirian	: No. 17 tanggal 11 April 1994
Notaris	: Ny. Endang S. Antariksa, SH
Akte Pendirian	: No. 17 tanggal 11 April 1994
NPWP	: 01.640.204.2-013.000
TDP	: 09.03.1.61.84.66
SIUPAL	: Nomor BX-02/AL 001
SIUP	: Nomor 503/000064-BP2T/30-08/PB/III/2016

Sumber: Data Perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal 2022-2023

3. Bidang usaha PT. Arghaniaga Pancatunggal

PT. Arghaniaga Panca Tunggal adalah perusahaan ship owner yang bergerak di bidang bunker kapal yang memiliki 2 jenis kapal yaitu Tanker dan Self Propelled Oil Barge (SPOB). Kapal-kapal yang dimiliki PT. Arghaniaga Panca Tunggal tersebar di berbagai wilayah di Indonesia. PT. Arghaniaga Panca Tunggal dalam menjalankan usahanya memiliki beberapa kapal antara lain yaitu:

Tabel 4.2

Data 5 Kapal milik PT. Arghaniaga Pancatunggal

NO	NAMA KAPAL	DWT	YEAR	COORDINATE
1	MT. Shinta	3580	1997	Lampung
2	MT. Tamariska	104	1991	Patimban
3	SPOB. Argha 1	667	2017	Jakarta
4	SPOB. Argha 9	2702	1989	Lampung
5	SPOB. Samara	1222	2013	Merak

Sumber: Data Kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal 2022-2023

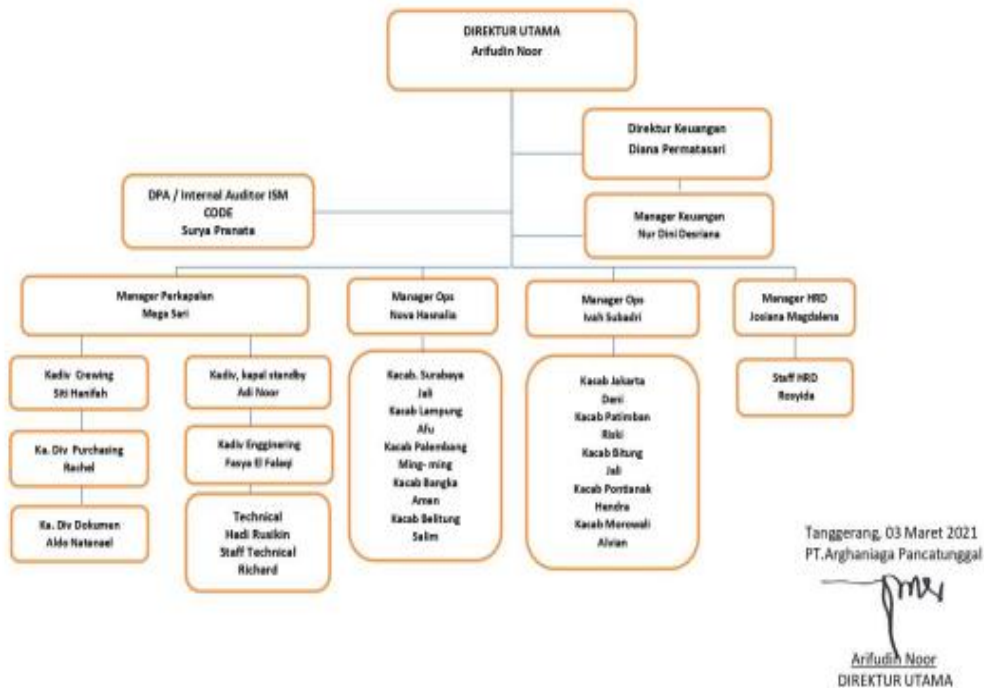
4. Struktur Organisasi PT. Arghaniaga Pancatunggal

Struktur organisasi Struktur organisasi mengacu pada kerangka atau susunan yang menentukan bagaimana tugas, tanggung jawab, dan wewenang didistribusikan di dalam suatu entitas, seperti perusahaan, organisasi non-profit, atau lembaga pemerintah. Struktur organisasi ini mencakup berbagai elemen, termasuk hierarki, departemen, divisi, dan hubungan antarbagian.

Struktur organisasi yang efektif memainkan peran penting dalam kesuksesan sebuah entitas dengan memfasilitasi koordinasi, komunikasi yang efisien, pengambilan keputusan yang cepat, dan pemanfaatan sumber daya yang optimal.

Tujuan utama dari struktur organisasi adalah untuk memastikan efisiensi operasional, koordinasi yang baik antara bagian-bagian yang berbeda, dan mencapai tujuan organisasi secara efektif. Dalam struktur organisasi, tanggung jawab dan wewenang diatur berdasarkan peran, tingkat hierarki, dan spesialisasi pekerjaan. Berikut struktur organisasi PT Arghaniaga Panca Tunggal:

PT. ARGHANIAGA PANCATUNGGAL



Sumber: Data Dari PT. Arghaniaga Pancatunggal tahun 2022-2023

Gambar 4.1

Struktur Organisasi PT. Arghaniaga Pancatunggal

Berikut data PT. Arghanaha Pancatunggal, data surat-surat yang dimiliki antara lain:

- Akta Pendirian Perusahaan
- Surat keselamatan jiwa berupa Document Of Compliance
- Surat keterangan terdaftar dari departemen keuangan republic Indonesia direktorat jenderal pajak, berupa NPWP
- Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL)
- Tanda terdaftar perusahaan perseroan terbatas
- Ship Particular

5. Data *Supplier*

Supplier adalah istilah yang digunakan untuk merujuk kepada pihak atau perusahaan yang menyediakan barang atau jasa kepada bisnis atau organisasi lainnya. Supplier sebagai pemasok suku cadang untuk kebutuhan kapal, tugas utamanya adalah menyediakan suku cadang yang diperlukan untuk memelihara dan memperbaiki kapal.

Supplier menjadi pemasok suku cadang yang dibutuhkan perusahaan yang bekerja sama dengan mereka untuk kelancaran operasi bisnis mereka. Hubungan antara bisnis dan supplier dapat beragam, tergantung pada industri, ukuran bisnis, dan kebutuhan spesifik.

Supplier bertanggung jawab untuk memastikan ketersediaan suku cadang yang diperlukan untuk kapal. Supplier harus memiliki persediaan yang memadai dan dapat memenuhi permintaan pelanggan dengan cepat dan efisien. Sebagai pemasok suku cadang kapal sangat penting perannya dalam memastikan operasional kapal yang lancar dan aman.

Pemilihan supplier yang tepat dan manajemen hubungan yang baik dengan mereka penting untuk kesuksesan bisnis yang berkelanjutan. PT. Arghaniaga memiliki beberapa supplier tetap dan sementara untuk memenuhi permintaan kapal akan kebutuhan suku cadang untuk kelancaran operasional kapal. Berikut daftar nama supplier PT. Arghaniaga Pancatunggal:

Tabel 4.3

Daftar Nama Supplier PT. Arghaniaga Pancatunggal

NO	SUPPLIER	ALAMAT
1	ALNINDO GLOBAL USAHA	JALAN DR. MAKALIWE 1 NO 8A GROGOL JAKARTA BARAT
2	ANDALAN HYDRAULIC	JL. HAYAM WURUK-JAKARTA 11180
3	AS MARINE BATAM	BLOK B1 NO.3 BATAM CENTER
4	AS MARINE SURABAYA	JL. MARGOMULYO NO.31 PERGUDANGAN ANGTROPOLIS B3 SURABAYA
5	ASOSIASI TEKNISI KEMETROLOGIAN DKI JAYA	JL PONDOK TUAH NO. 30 RT.004/002 PINANGSIA, TAMANSARI-JAKARTA BARAT

6	CV. AW GLOBAL MANDIRI	MANGGA DUA SQUARE, LT. UG BLOK C NO. 261 & 268 JL. GN. SAHARI NO. 1, RT 11/ RW.6, ANCOL, KEC. PADEMANGAN. JAKARTA UTARA 14420
7	CV.ALFACOMS PRATAMA	JALAN JEMUR ANDAYANI NO.50 SURABAYA
8	CV.BONA INDO TEKNIK	JL. HAYAM WURUK NO. 127 GEDUNG LINDETEVES TRADE CENTE ((LTC) GLODOK LT.2 BLOK A2 NO. 20 JAKARTA BARAT 11180
9	CV.HENDRIKO PRATAMA	BLOK SUMUR WULUH KEL. GEREM RT.014, RW 008 KEC. GROGOL MERAK - BANTEN
10	CV.KRESNA MULTI TEKNOLOGI	JLN RAYA PEMDA NO. 3 CIAPUS, BUDI MULYA, CIKUPA TANGERANG
11	CV.LANGGENG JAYA SEJAHTERA	JL. RAYA MERAK NO. 43 RT 01/04 GEREM JAYA CILEGON
12	CV.MELVINS	JL. SEMANGKA RT/RW 06/08 KEL.TAMBAKREJA KEC. CILACAP, JAWA TENGAH
13	CV.SUKSES BERSAMA MANDIRI	JL. SOEKARNO HATTA RT/RW 007/003 KEL.SEMABUNG BARU KEC.GIRIMAYA, PANGKALPINANG
14	EXCELINDO DIESEL MANDIRI	JL. PANGERAN JAYAKARTA KOMPLEK RUKO 141 BLOK F NO.7 JAKARTA PUSAT
15	GUNUNG AGUNG SEJAHTERA	JL. RAYA SERANG - CLEGON K. JAYA SAMPURNA DS / KEL. PEJATEN KEC. KRAMATWATU SERANG BANTEN 42161
16	NUSANTARA PRIMA	JALAN CENGKEH NOMOR 19-19A JAKARTA 11110 TJ PRIOK
17	PERTALUBE NUSA JAYA	JL. KYAI MAJA NO. 65 BLOK 1-A JAKARTA SELATAN 12130 INDONESIA
18	PT. CAHAYA PASIFIK UTAMA	JL. SAMANHUDI RAYA NO. 21 (KOMPLEK MITRA KREKOT NO. 21J LANTAI 4) JAKARTA PUSAT
19	PT. AGRAPRANA INDONESIA	HARCO PLAZA JEMBETAN MERAH LANTAI 1 BLOK AKS 0196-021 -JAKARTA PUSAT
20	PT. MEGA ADVAN TEKNOLOGI	HARCO GLODOK-JAKARTA BARAT BLOK C LT.2 NO.25 DAN 27
21	PT. MEGA PRIMA JAYA	JL. MANTANG MAWAR DALAM TG. PRIOK JAKARTA UTARA
22	TEKNINDO SARANA PARTS	HARCO PLAZA JEMBETAN MERAH LANTAI 1 BLOK AKS 0196-021 JL. MANGGA BESAR RAYA NO. 183-JAKARTA PUSAT

Sumber: Data Sistem Purchasing PT. Arghaniaga Pancatunggal tahun 2022-2023

Dapat dilihat pada tabel 4.3 diatas merupakan beberapa data supplier yang bekerjasama dengan perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal dalam memenuhi kebutuhan crew dan kapal milik PT. Arghaniaga Pancatunggal.

6. Data Suku Cadang Pembelian PT. Arghaniaga Pancatunggal

Keterlambatan merupakan permasalahan yang utama dalam permasalahan kenapa demikian karena kurang optimalnya dalam memperhatikan suku cadang baik dari segi jumlah, letak penyimpanan suku cadang maupun kondisi suku cadang. Ketepatan waktu pun mempengaruhi pada pengadaan suku cadang apabila terjadinya keterlambatan maka akan terganggunya pada operasional kapal dan dapat terjadinya *off hire*. Suku cadang sendiri adalah hal yang sangat penting, karena jalannya mesin kapal bergantung pada suku cadang yang tersedia di atas kapal. Pengadaannya pun harus tepat waktu karena bila terjadi keterlambatan dalam pengiriman suku cadang dapat mempengaruhi dalam pengoperasian kapal dan mengalami hambatan yang dapat merugikan perusahaan. Dalam pengirimannya PT. Arghaniaga Pancatunggal dilakukan oleh divisi *purchasing*. Hasil keluaran dari divisi *purchasing* adalah jenis suku cadang yang diminta dan lamanya suku cadang dapat tiba di kapal sesuai estimasi yang telah ditentukan oleh maker atau supplier. Berikut data pembelian suku cadang dengan jumlah keterlambatan yang terjadi:

Tabel 4.4

Data Pembelian Suku Cadang 5 Kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal

BULAN	NO	NO PO	DESCRIPTION	DATE PO RECEIVED	DITERIMA DI KAPAL	EST DITERIMA(HARI)	REALISASI(HARI)	KETERLAMBATAN(HARI)	JUMLAH KETERLAMBATAN
AGUSTUS	1	101/PO/AG1/PCSH/VIII/22	RADAR FURUNO 1715	24/8/2022	30/8/2022	2	6	4	5
	2	009/PO/T/PCSH/VIII/22	ELMOT 5,5KW	8/8/2022	16/8/2022	7	8	1	
SEPTEMBER	1	101/PO/AG1/PCSH/IX/22	WATER COOLER PH 400	6/9/2022	12/9/2022	3	6	3	16
	2	117/PO/AG9/PCSH/IX/22	FILTER OLI	20/9/2023	29/9/2023	7	9	2	
	3	021/PO/AG9/PCSH/IX/22	CAMLOCK 3"	28/9/2022	8/10/2022	7	10	3	
	4	016/PO/T/PCSH/IX/22	RANTAI DAPRA	5/9/2022	14/9/2022	5	9	4	
	5	017/PO/T/PCSH/IX/22	CENTRIFUGAL PUMP 80 X 65 FSHA	6/9/2022	17/9/2022	7	11	4	
OKTOBER	1	1/PO/AG1/PCSH/X/22	WATER COOLER PH 400	28/10/2022	12/9/2022	3	6	3	13
	2	3/PO/T/PCSH/X/22	SELANG SUNFLEX 150 PSI 3"	12/10/2022	21/10/2022	7	9	2	
			TALLY TROSS MULTI PP CIR 6"						
			CAMLOCK KUNINGAN TYPE F 3 " DRAT HALUS						
			CAMLOCK KUNINGAN TYPE C 3 " DRAT HALUS						

			CLAMP DOUBLE BOLT 3"						
	3	4/PO/T/PCSH/X/22	RADIO HT ICOM IC M37	13/10/2022	23/10/2022	2	10	8	
NOVEMBER	1	1/PO/MTS/PCSH/XI/22	GASKET HEAD (GENUINE 148616-01330)	30/11/2022	14/12/2022	10	14	4	34
			PACKING INJECTOR (GENUINE 148616-11930)						
			GASKET BONNET (GENUINE 148616-11330)						
			RING PISTON (GENUINE 748619-22501)						
			GASKET EXP TANK (GENUINE 148616-44200)						
			ORING EXP TANK (GENUINE 24321-602100)						
			NOZZLE (GENUINE 148609-53000)						
			FUEL INJECTION LINE (GENUINE 148616-59870)						
	2	2/PO/AG1/PCSH/XI/22	SPEAKER TOA 1 SET (KABEL,MIC,AMPLY)	11/11/2022	21/11/2022	7	10	3	
	3	3/PO/AG1/PCSH/XI/22	TWO WAY VHF RADIO GMDSS SAMYUNG STV-160	16/11/2022	26/11/2022	2	10	8	
			BATTERY FOR STV-160 SAMYUNG SPL 80						
	4	3/PO/AG9/PCSH/XI/22	GEAR PUMP YCB25-06	7/11/2022	17/11/2022	4	10	6	
			ELMOT 3PH 440V 6POLE 60HZ 11KW/15HP						
	5	4/PO/AG9/PCSH/XI/22	FLOWMETER TEKICO 4" (INCLUDE KALIBRASI)	25/11/2022	5/12/2022	5	10	5	
	6	6/PO/T/PCSH/XI/22	OIL SEAL TC 135X165X14	25/11/2022	10/12/2022	7	15	8	
			OIL SEAL TB2 135X165X14						
			BEARING 22224RHRW33/EAD1C3						
			ORING 9X180						
DESEMBER	1	3/PO/MTS/PCSH/XII/22	RING PISTON SET (TOP & 2ND & 3RD 4TH) 1004-1 & 1004-2 & 1004-3	1/12/2022	10/12/2023	7	9	2	23
			NOZZLE 1304						
	2	1/PO/SM/PCSH/XII/22	POMPA FRESH WATER 4131A068	22/12/22	30/12/22	4	8	4	
	3	3/PO/SM/PCSH/XII/22	FO FILTER CAT IR-0755	27/12/22	15/1/23	10	19	9	
			FO WATER SEPARATOR DONALDSON J8620386						
			LO FILTER CAT IR-1808						
			FILTER RACOR 30 MICRON						
			FO FILTER PERKINS 36944						
			FO WATER SEPARATOR CAT 206 6909						
			LO FILTER PERKINS 2654407						
			FILTER RACOR 2010 10 MIC						
	4	5/PO/AG9/PCSH/XII/22	KLEM RUDEK 3"	13/12/2022	23/12/2022	6	10	4	

			KEMLOK 3" TYPE C						
			KEMLOK 3" TYPE A						
	5	6/PO/AG9/PCSH/XII/22	SELANG SPRING 3" X 30 MTR	13/12/2023	21/12/2023	4	8	4	
JANUARI	1	18/PO/MTS/PCSH/I/23	FLANGE JIS 10K 10"	11/1/2023	29/1/2023	7	18	11	59
			FLANGE 5K 14"						
	2	19/PO/MTS/PCSH/I/23	BESI PIPA HITAM SCH 40 6"	12/1/2023	25/1/2023	6	13	7	
			PLAT HITAM 8MM						
			PLAT HITAM 6MM						
			SIKU 50 X 50 X 5MM						
			SIKU 70 X 70 X 7MM						
			SIKU 120 X 120 X 10MM						
			BESI PIPA HITAM SCH 40 4"						
			BESI PIPA HITAM SCH 40 3"						
			BESI PIPA HITAM SCH 40 1 1/2"						
			BESI PIPA HITAM SCH 40 2"						
			BESI PIPA HITAM SCH 40 1"						
			PLATE STRIP 9 X 75 6MM						
			BETON POLOS/ BESI BALAT 19MM X 12MTR						
	3	4/PO/SM/PCSH/I/23	TALLY PP MULTI CIR 8"	3/1/2023	12/1/2023	5	9	4	
			TALLY PP MULTI CIR 6"						
	4	6/PO/SM/PCSH/I/23	BAUT MUR RING 3/4" X 3"	11/1/2023	20/1/23	5	9	4	
			KLEM PIPA 10"						
			KLEM PIPA 8"						
			PACKING TOMBO						
	5	7/PO/AG1/PCSH/I/23	HEAT EXCHANGER/ WATER COOLER 13069506	4/1/2023	14/1/2023	5	10	5	
	6	8/PO/AG1/PCSH/I/23	RANTAI JANGKAR (INCLUDE KENTER SHACKLE)	20/1/2023	28/1/2023	2	8	6	
			KILI-KILI JANGKAR						
			SEGEL RANTAI JANGKAR						
	7	11/PO/AG9/PCSH/I/23	SMART SENSOR ASS900 MULTI GAS DETECTOR	11/1/2023	21/1/2023	2	10	8	
	8	13/PO/AG9/PCSH/I/23	ALARM BILGES	19/1/2023	1/2/2023	7	13	6	
	9	8/PO/T/PCSH/I/23	RADAR FURUNO 1815	11/1/2023	19/1/2023	7	8	1	
	10	9/PO/T/PCSH/I/23	WIRE EMERGENCY STOPER JANGKAR	16/1/2023	25/1/2023	2	9	7	
			RANTAI DAMPRA						
FEBRUARI	1	43/PO/MTS/PCSH/II/23	COVER INTERCOOLER C.S.W 148616-18160	23/2/2023	15/3/2023	10	20	10	34
			EXCANGER ASSY HEAT (TANKI EXPANSI) 748616-44651 (INC : COVER A C.F.W 148616-44150 DAN COVER B C.F.W 148687-18160 DAN COVER BODY THERMOSTAT F.W 748609-48900)						

			COOLING F.W PIPA 148616-49250					
			PIPA B COOLNG F.W 148616-49260					
			THERMOMETER 28521- 030300					
			THERMOMETER EXHAUST 28571-620110					
			AIR STARTING VALVE Z3-55000-0262 BAGIAN 1					
			AIR STARTING VALVE Z3-55000-0262 BAGIAN					
			BAUT COPLING CARGO PUMP 30					
			BAUT NEPPLE 24					
			LEM INDIAN					
	2	44/PO/MTS/PCSH/II/23	REMOTE SWITCH					
			TRAVO STEP DOWN					
	3	16/PO/SM/PCSH/II/23	EXHAUST FLEXIBLE	1/2/2023	10/2/2023	5	9	4
	4	24/PO/SM/PCSH/II/23	MOUNT FLEXIBLE 196- 0405	16/2/2023	1/3/2023	6	13	7
MOUNT FLEXIBLE 266- 5354								
RED SILICON								
5	11/PO/T/PCSH/II/23	MODUL STERING KEMUDI AUTO PILOT SY732	11/2/2023	23/2/2023	3	12	9	
		POWER SUPPLY INPUT 100-200 OUTPUT 24 VDC 30-40A						
MARET	1	45/PO/MTS/PCSH/III/23	PACKING CYLINDER HEAD	3/3/2023	24/3/2023	14	21	7
			CONNECTING ROD					
			CYLINDER LINER					
			O-RING CYLINDER LINER GENUINE 148616-01290					
			O-RING CYLINDER LINER GENUINE 148616-01320					
			O-RING CYLINDER LINER GENUINE 148616-01310					
			METAL JALAN 0.50					
			PLUG DOP PENDINGIN D307					
			CYLINDER HEAD					
			KABEL RPM					
			PACKING EXHAUST MANIFOLDST					
			PACKING INLET					
			THERMOMETER 0-100C					
			BAUT M8X100M					
			BAUT M8X110M					
			PIPA OVER FLOW					
			KLEP EXHAUST					
			KLEP INTAKE					
			SEAL KLEP					
			FUEL FILTER RACKOR PARKER					
			2					
			BAUT TEMBAGA					

			BAUT MUR M12X 45M						
			BAUT MUR M10X50M						
			BAUT TANAM M12X30M						
			BAUT TANAM M10X30						
			ORING BESAR						
			ORING KECIL						
			RING TEFLON BESAR						
			RING TEFLON KECIL						
	3	53/PO/SM/PCSH/III/23	PRESSURE GAUGE 2,5" DRAT LUAR 0,5"	31/3/2023	10/4/2023	5	10	5	
			SAFETY PIN CAMLOCK CAUPLING 6 CM						
			SEAL CAMLOCK COUPLER 4"						
			SEAL CAMLOCK COUPLER 3"						
			DUST CUP (KUNINGAN) C 4"						
			DUST CUP (KUNINGAN) C 3"						
			CAMLOCK FEMALE ADAPTOR (KUNINGAN)A 4"						
CAMLOCK FEMALE ADAPTOR (KUNINGAN)A 3"									
CAMLOCK MALE ADAPTOR (KUNINGAN) A 4"									
CAMLOCK MALE ADAPTOR (KUNINGAN) A 3"									
4	50/PO/SM/PCSH/III/23	GATE VALVE HANSI 4"	28/3/2023	10/4/2023	7	13	6		
		BALL VALVE 1/2"							
5	18/PO/AG9/PCSH/III/23	PIPA 12 " SCH 40	21/3/2023	11/4/2023	7	21	14		
APRIL	1	63/PO/MTS/PCSH/IV/23	INJECTION PUMP ME CYL NO 5	17/4/2023	24/4/2023	7	7	0	23
	2	65/PO/MTS/PCSH/IV/23	POMPA CELUP HCP 2"	27/4/2023	7/5/2023	5	10	5	
	3	59/PO/SM/PCSH/IV/23	PIPA 1.5"	14/4/2023	30/4/23	10	16	6	
			PIPA 2"						
			SIKU 7 CM						
	4	61/PO/SM/PCSH/IV/23	ANALYZE ENGINE CONDITION MONITORING TRAVEL TO/FROM ENGINE	18/4/2023	28/4/23	5	10	5	
	5	17/PO/T/PCSH/IV/23	BOUYANT SMOKE SIGNAL	3/4/2023	12/4/2023	2	9	7	
			REDHAND FLARE SIGNAL						
			AIS SAMYUNG SI-70A						
MEI	1	66/PO/MTS/PCSH/V/23	GLOBE VALVE 5K 3"	2/5/2023	14/5/2023	5	12	7	44
			GLOBE VALVE 5K 2.5"						
	2	68/PO/MTS/PCSH/V/23	CONNECTING ROD ASSY INCLUDE CRANK PIN METAL & ROD REAMER BOLT	3/5/2023	15/5/2023	6	12	6	
			CRANK SHAFT ASSY INCLUDE MAIN BEARING & BALANCING WEIGHT						
	3	64/PO/SM/PCSH/V/23	ORING SEAL KIT TAPE	5/5/2023	15/5/23	5	10	5	
			COOPER WASHER SET/RING TEMBAGA						

	4	69/PO/SM/PCSH/V/23	GASKET (VALVE COVER) 225-6451	26/5/2023	15/6/23	7	20	13
			BEARING SET MAIN/METAL JALAN 225-7772					
			BEARING SET ROD/METAL DUDUK 225-7781					
			WASHER THRUST UPPER 032-9090					
			WASHER THRUST LOWER 032-9091					
			GASKET KIT U5LC1104D					
			FIBER AS ENGINE OIL 7W-2326					
			COOLER GP-ENGINE OIL 296-5616					
			FILTER ELEMENT FUEL 250-6527					
			SWITCH TEMPERATURE (ENGINE COOLANT) 235-1790					
			SENSOR SPEED (ENGINE) 203-6797					
			SWITCH AS TEMPERATURE (COOLANT) 193-5150					
			SWITCH AS PRESSURE (OIL PRESSURE ENGINE) 196-7693					
			SENDER WATER TEMPERATURE (COOLANT) 7E-6831					
	5	23/PO/AG9/PCSH/V/23	AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM) SAMYUNG SI-70A	8/5/2023	18/5/2023	2	10	8
6	19/PO/T/PCSH/V/23	SENSOR LEVEL SWTCH MAGNET STAINLESS JIS 10K SS 60HZ	3/6/2023	13/6/2023	5	10	5	
		JUNCTION BOX TERMINAL SUS304 400LX200PX15OTX1,5 2MM						
JUNI	1	90/PO/MTS/PCSH/VI/23	RING PISTON ME (LH34LA)	22/6/2023	1/7/2023	4	9	5
			O-RING LINER ME (LH34LA)					
	2	71/PO/SM/PCSH/VI/23	INJECTOR AS 230-8999	8/6/2023	18/6/23	3	10	7
			WASHER 140-8718					
			RETAINER VALVE SPIRING					
	3	11/PO/AG1/PCSH/VI/23	POWER PACK HIDROLICK 3,7 KW 3 PHASE 4 POLE	12/6/2023	21/6/2023	7	9	2
			BOX PANEL SUS 304 DAN CONTROL ELECTIC KEMUDI					
	4	21/PO/T/PCSH/VI/23	OX SEAL TG 135-165-14	12/6/2023	21/6/2023	7	9	2
			O-RING 9 X 180					
	JULI	1	99/PO/MTS/PCSH/VII/23	NUT JACK HIDRAULIC CYL HEAD	20/7/2023	30/7/2023	5	10
2		100/PO/MTS/PCSH/VII/23	BAUT FLYWEEL	21/7/2023	1/8/2023	6	11	5
			BAUT CARTER					
			PIPA BOSH PUMP KE INJECTION					
			HOSE 2" X 1 MTR					
			CLAMP					
			BAUT MANIFOLD					

			TEMP EXH 0-600						
			TEMP 0-100						
			PIPA LO BOSH PUMP						
			MUR 7 BAUT 17 PIPE PENDINGIN						
			PIPA OLI						
			NEPEL						
			RING TEMBAGA SET						
			ORING SET						
			M10 X 30 PLATED, BAD CARTER						
			M12 X 30						
			BAUT FLYWHEEL						
			TRACKER KAKI 3 (8")						
			TRACKER KAKI 3 (12")						
			PINION BUSH PUMP						
			PLUNGER BOSH PUMP						
			JOIN BOLT						
			VALVE						
			PIPE INJECTION 1,2,3,4,5,6						
			HOSE HIDROLICK CRAINE						
	3	75/PO/SM/PCSH/VII/23	MARINE RADAR FURUNO+ SCANNER 1815	13/7/2023	26/7/23	6	13	7	
	4	23/PO/T/PCSH/VII/23	PRIMARY FUEL FILTER AE 1000847883	18/7/2023	29/7/2023	5	11	6	
			FILTER RACOR AE T800-344-3286						

Sumber: Data Sistem Purchasing Divisi Purchasing PT. Arghaniaga Pancatunggal

Dari tabel 4.4 dapat kita lihat data suku cadang yang mengalami keterlambatan yang mempengaruhi operasional kapal. Pada bulan Agustus 2022 ada 2 pembelian dengan 2 item suku cadang yang mengalami jumlah keterlambatan 5 hari. Pada bulan September ada 5 pembelian dengan 5 item suku cadang yang juga mengalami jumlah keterlambatan 16 hari. Pada bulan Oktober ada 3 pembelian dengan 7 item suku cadang yang mengalami jumlah keterlambatan 13 hari. Pada bulan November ada 6 pembelian dengan 18 item suku cadang yang mengalami jumlah keterlambatan 34 hari. Pada bulan Desember ada 5 pembelian dengan 15 item suku cadang yang mengalami jumlah keterlambatan 23 hari. Pada bulan Januari ada 10 pembelian dengan 30 item suku cadang yang mengalami jumlah keterlambatan 59 hari. Pada bulan Februari ada 5 pembelian dengan 19 item suku cadang yang mengalami jumlah keterlambatan 34 hari. Pada bulan Maret ada 5 pembelian dengan 43 item suku cadang yang mengalami jumlah keterlambatan 36 hari. Pada bulan April ada 5 pembelian dengan 9 item suku cadang yang mengalami jumlah keterlambatan. Pada bulan Mei ada 6 pembelian dengan 23 item suku cadang yang

mengalami jumlah keterlambatan. Pada bulan Juni ada 4 pembelian dengan 9 item suku cadang yang mengalami keterlambatan. Pada bulan Juli ada 4 pembelian dengan 29 item suku cadang yang mengalami jumlah keterlambatan.

Selama periode 2022-2023 pembelian suku cadang terbanyak ada pada bulan Januari 2023 dan pembelian paling sedikit ada pada bulan agustus 2022. Namun setiap pembelian setiap bulannya mengalami keterlambatan yang mana dapat menghambat operasional kapal.

7. Data Keterlambatan Pengadaan Suku cadang

Dalam proses pengadaan suku cadang terdapat permasalahan yaitu adanya keterlambatan pengadaan suku cadang, yang sangat berperan penting dalam kelancaran operasional kapal, berikut data keterlambatan pengadaan suku cadang selama setahun terhitung dari 02 Agustus 2022 sampai dengan 02 Agustus 2023, antara lain:

Tabel 4.5

Data Keterlambatan Suku Cadang 5 Kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal Periode Tahun 2022-2023

NO	BULAN	EST DITERIMA KAPAL	REALISASI	JUMLAH KETERLAMBA TAN (HARI)	PERSENTASE
1	Agustus 2022	9	14	5	64,28%
2	September 2022	29	45	16	64,44%
3	Oktober 2022	12	25	13	48%
4	November 2022	35	69	34	50,72%
5	Desember 2022	31	54	23	57,40%
6	Januari 2023	48	107	59	44,85%
7	Februari 2023	29	63	34	46,03%
8	Maret 2023	37	73	36	50,68%
9	April 2023	29	52	23	55,76%
10	Mei 2023	30	74	44	40,54%
11	Juni 2023	21	37	16	56,75%
12	Juli 2023	22	45	23	48,88%
Total		239	492	326	

Sumber: Diolah Penulis Dari Data Purchasing PT. Arghaniaga Pancatunggal

Dapat kita lihat dari tabel 4.4 diatas menunjukkan bahwa keterlambatan suku cadang setiap bulannya tidak tetap. Pada bulan Agustus mengalami keterlambatan selama 5 hari dari semua jumlah pemesanan suku cadang. Pada bulan September mengalami keterlambatan selama 16 hari dari semua jumlah pemesanan suku cadang. Pada bulan Oktober mengalami keterlambatan selama 13 hari dari semua jumlah pemesanan suku cadang. Pada bulan November mengalami keterlambatan selama 34 hari dari semua jumlah pemesanan suku cadang. Pada bulan Desember mengalami keterlambatan selama 23 hari dari semua jumlah pemesanan. Pada bulan Januari mengalami keterlambatan selama 59 hari dari semua jumlah pemesanan. Pada bulan Februari mengalami keterlambatan selama 34 hari dari semua jumlah pemesanan. Pada bulan Maret mengalami keterlambatan selama 36 hari dari semua jumlah pemesanan. Pada bulan April mengalami keterlambatan selama 23 hari dari semua jumlah pemesanan. Pada bulan Mei mengalami keterlambatan selama 44 hari dari semua jumlah pemesanan. Pada bulan Juni mengalami keterlambatan selama 16 hari dari semua jumlah pemesanan. Pada bulan Juli mengalami keterlambatan selama 23 hari dari semua jumlah pemesanan.

8. Data Operasional Kapal

Operasional kapal sangatlah penting untuk keberhasilan sebuah perusahaan pelayaran, karena kapal yang beroperasi dengan lancar dan sesuai dengan yang di tentukan merupakan *output* bagi perusahaan. Dalam hal ini yang diutamakan adalah bagaimana muatan bisa sampai tujuan dengan selamat, aman, tertib, dan teratur.

Dibawah ini merupakan data kegiatan operasional hasil keluaran divisi operasional PT. Arghaniaga Pancatunggal periode Agustus 2022 sampai dengan Juli 2023, antara lain:

Tabel 4.6

Data Operasional 5 Kapal milik PT. Arghaniaga Pancatunggal

NO	BULAN	OFF HIRE
1	Agustus 2022	6 Hari
2	September 2022	18 Hari
3	Oktober 2022	22 Hari
4	November 2022	25 Hari

5	Desember 2022	24 Hari
6	Januari 2023	36 Hari
7	Februari 2023	26 Hari
8	Maret 2023	32 Hari
9	April 2023	21 Hari
10	Mei 2023	33 Hari
11	Juni 2023	19 Hari
12	Juli 2023	26 Hari
Total		288 Hari

Sumber: Data Operasional Kapal PT. Arghaniaga Pancatunggal

Dapat dilihat dari tabel 4.5 diatas menunjukkan bahwa operasional 5 kapal milik PT. Arghaniaga Pancatunggal setiap bulannya tidak stabil dan tidak tetap.

B. ANALISIS DATA

Dalam pembahasan analisis data pada penelitian ini penulis menguraikan dengan menggunakan Teknik analisis *Strenght*, *Weakness*, *Opportunities*, dan *Threads* (*SWOT*) sebagai teknis analisis datanya pada penelitian ini. Dengan menggunakan teknis analisis SWOT penulis membuat indikasi factor-faktor baik dari dalam perusahaan maupun dari luar perusahaan. Dalam teknis analisis ini penulis mengidentifikasi faktor-faktor yang terdapat pada kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang dimiliki oleh perusahaan. Berikut adalah perincian mengenai teknis analisis SWOT untuk menganalisa tentang optimalisasi pengadaan suku cadang untuk kelancaran operasional kapal milik PT. Arghaniaga Pancatunggal.

Tabel 4.7

Analisis SWOT (*Strenght*, *Weakness*, *Opportunities*, dan *Threads*)

Indikator Faktor Internal Dan Eksternal

Internal	Eksternal
Kekuatan (<i>Strenght</i>)	Peluang (<i>Opportunities</i>)
1. Perusahaan memiliki ketersediaan dana untuk investasi dalam pengadaan suku cadang yang cukup.	1. Meningkatnya kebutuhan perusahaan untuk kapal bunker 2. Perusahaan dapat terus berkembang dengan kemajuan teknologi

2. Divisi pengadaan suku cadang di PT. Arghaniaga Pancatunggal telah memiliki teknologi dan situs web digital untuk pemantauan inventaris dan pengelolaan suku cadang. 3. Perusahaan memiliki reputasi yang baik dalam kualitas layanan dan keandalan. 4. Perusahaan memberikan fasilitas sarana dan prasarana untuk mensejahterakan karyawannya.	3. Transportasi Laut masih merupakan suatu pilihan yang tepat dalam pendistribusian barang 4. Perusahaan asing tertarik untuk bekerjasama
Kelemahan (<i>Weakness</i>)	Ancaman (<i>Threads</i>)
1. Ketergantungan pada pemasok tunggal 2. Kurangnya <i>visibilitas</i> terhadap permintaan suku cadang di kapal 3. Sistem manajemen pengadaan suku cadang yang belum optimal 4. SDM perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal bagian divisi pengadaan suku cadang kurang menjalin kerjasama dengan supplier	1. Kondisi cuaca dan musim dapat mempengaruhi operasional kapal 2. Munculnya perusahaan lain yang dapat bersaing 3. Resiko gangguan dalam pengadaan suku cadang yang disebabkan oleh peristiwa yang tidak terduga seperti cuaca dan jenis suku cadang 4. Tidak tersedianya permintaan suku cadang di supplier manapun

Sumber: Brainstorming Karyawan PT. Arghaniaga Pancatunggal

Berikut ini adalah perincian dari tabel analisis MATRIX SWOT (*Strenght, Weakness, Opportunities, dan Threads*) diatas:

1. Kekuatan (*Strenght*)

- a. Perusahaan memiliki ketersediaan dana untuk investasi dalam pengadaan suku cadang yang cukup.

(Perusahaan memiliki cukup dana yang tersedia untuk melakukan investasi dalam pengadaan suku cadang. Ini menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kemampuan finansial untuk membeli suku cadang yang diperlukan untuk operasional mereka.)

- b. Divisi pengadaan suku cadang di PT. Arghaniaga Pancatunggal telah memiliki teknologi dan situs web digital untuk pemantauan inventaris dan pengelolaan suku cadang.
(Divisi pengadaan suku cadang di PT. Arghaniaga Pancatunggal telah mengadopsi teknologi modern, termasuk situs web digital, untuk memantau dan mengelola inventaris serta suku cadang. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan menggunakan pendekatan yang canggih dan efisien dalam manajemen suku cadang mereka.)
- c. Perusahaan memiliki reputasi yang baik dalam kualitas layanan dan keandalan.
(Perusahaan dikenal memiliki reputasi yang baik dalam memberikan layanan berkualitas dan dianggap andal dalam menjalankan operasionalnya. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan dihormati dan dipercaya oleh pelanggan dan pihak terkait lainnya)
- d. Perusahaan memberikan fasilitas sarana dan prasarana untuk karyawannya.
(Perusahaan memberikan fasilitas, baik itu sarana (seperti ruang kerja yang nyaman) maupun prasarana (seperti akses ke fasilitas kesehatan atau rekreasi), yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan karyawan mereka. Hal ini menunjukkan perhatian perusahaan terhadap karyawan dan upaya untuk menciptakan lingkungan kerja yang baik.)

2. Kelemahan (*Weakness*)

- a. Ketergantungan pada pemasok tunggal
(Perusahaan memiliki kecenderungan untuk bergantung pada satu pemasok tunggal untuk memenuhi kebutuhan suku cadangnya. Ini bisa menjadi masalah jika pemasok tersebut mengalami masalah produksi atau pasokan, yang dapat mengganggu operasional perusahaan.)
- b. Kurangnya *visibilitas* terhadap permintaan suku cadang di kapal
(Perusahaan mengalami kesulitan dalam memperkirakan atau melihat dengan jelas permintaan suku cadang yang dibutuhkan di kapal. Ini bisa menyebabkan ketidakmampuan untuk merencanakan pengadaan suku cadang dengan efisien, yang pada gilirannya dapat mengganggu ketersediaan suku cadang saat dibutuhkan.)

- c. Sistem manajemen pengadaan suku cadang yang belum optimal
(Perusahaan masih menggunakan sistem manajemen pengadaan suku cadang yang belum efektif atau belum berkembang. Ini bisa mencakup proses manual yang memakan waktu atau kurangnya integrasi antara berbagai sistem yang terlibat dalam pengadaan suku cadang.)
- d. SDM perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal bagian divisi pengadaan suku cadang kurang menjalin kerjasama dengan supplier
(Karyawan di divisi pengadaan suku cadang perusahaan kurang aktif dalam menjalin kerjasama yang baik dengan para pemasok. Kurangnya kerjasama ini dapat menghambat kemampuan perusahaan untuk mendapatkan harga yang kompetitif, ketersediaan suku cadang yang tepat waktu, dan keuntungan lainnya yang dapat diperoleh melalui hubungan yang kuat dengan supplier.)

3. Peluang (*Opportunities*)

- a. Meningkatnya kebutuhan perusahaan untuk kapal bunker
(Peningkatan kebutuhan akan kapal bunker merupakan peluang signifikan bagi perusahaan pelayaran. Kapal bunker berperan penting dalam memasok bahan bakar kepada kapal-kapal di laut, yang semakin dibutuhkan seiring dengan peningkatan volume perdagangan global. Dengan menyediakan layanan bunker yang andal dan efisien, perusahaan pelayaran dapat menarik lebih banyak klien, memperluas pasar mereka, dan meningkatkan pendapatan.)
- b. Perusahaan dapat terus berkembang dengan kemajuan teknologi
(Kemajuan teknologi menawarkan peluang besar bagi perusahaan pelayaran untuk meningkatkan efisiensi operasional dan daya saing. Teknologi seperti sistem navigasi canggih, otomatisasi, dan manajemen logistik berbasis data dapat mengurangi biaya operasional dan meningkatkan keselamatan serta ketepatan waktu pengiriman. Selain itu, teknologi ramah lingkungan, seperti kapal berbahan bakar alternatif dan sistem pengurangan emisi, memungkinkan perusahaan untuk memenuhi regulasi lingkungan yang semakin ketat dan menarik klien yang peduli terhadap keberlanjutan. Perusahaan yang cepat beradaptasi dengan teknologi baru dapat memperluas layanan mereka dan memasuki pasar baru.)

- c. Transportasi laut masih merupakan suatu pilihan yang tepat dalam pendistribusian barang.

(Transportasi laut tetap menjadi metode paling efisien dan ekonomis untuk pengiriman barang dalam jumlah besar dan jarak jauh. Keunggulan ini memberikan peluang berkelanjutan bagi perusahaan pelayaran untuk memainkan peran kunci dalam rantai pasokan global.)

- d. Perusahaan asing tertarik untuk bekerjasama

(Minat perusahaan asing untuk bekerjasama menciptakan berbagai peluang bagi perusahaan pelayaran domestik. Kerjasama internasional dapat membuka akses ke teknologi baru, modal tambahan, dan jaringan distribusi global. Selain itu, kemitraan dengan perusahaan asing dapat meningkatkan reputasi dan kepercayaan pelanggan, serta membuka peluang untuk proyek-proyek besar dan investasi jangka panjang. Dengan membentuk aliansi strategis, *joint ventures*, atau kerjasama operasional, perusahaan pelayaran dapat memperluas jangkauan pasar mereka dan meningkatkan efisiensi operasional.)

4. Ancaman (*Threads*)

- a. Kondisi cuaca dan musim dapat mempengaruhi operasional kapal.

(Cuaca buruk, seperti badai, gelombang tinggi, dan kabut tebal, dapat mengganggu jadwal pelayaran, menyebabkan keterlambatan, dan meningkatkan risiko kecelakaan di laut. Musim-musim tertentu, seperti musim badai di daerah tropis, dapat memperburuk kondisi ini. Cuaca ekstrem tidak hanya mengancam keselamatan kapal dan awaknya, tetapi juga bisa menyebabkan kerusakan pada kargo yang diangkut. Perusahaan pelayaran harus mengeluarkan biaya tambahan untuk manajemen risiko, seperti asuransi, perawatan kapal, dan perencanaan rute alternatif.)

- b. Munculnya perusahaan lain yang dapat bersaing.

(Persaingan yang meningkat dari perusahaan pelayaran baru atau yang sudah ada bisa menjadi ancaman signifikan. Perusahaan baru mungkin menawarkan layanan yang lebih murah atau lebih inovatif, menarik pelanggan yang ada dan potensial. Persaingan yang ketat dapat menekan margin keuntungan, memaksa perusahaan untuk menurunkan harga atau meningkatkan biaya untuk mempertahankan pelanggan. Selain itu, perusahaan pelayaran juga

harus terus berinvestasi dalam teknologi dan layanan baru untuk tetap kompetitif, yang bisa menguras sumber daya.)

- c. Resiko gangguan dalam pengadaan suku cadang yang disebabkan oleh peristiwa yang tidak terduga

(Perusahaan menghadapi risiko gangguan dalam pengadaan suku cadang yang disebabkan oleh peristiwa-peristiwa tak terduga, seperti bencana alam, pemogokan, atau masalah logistik. Gangguan semacam ini dapat mengakibatkan keterlambatan dalam pengadaan suku cadang yang dibutuhkan, yang pada gilirannya dapat mempengaruhi operasional perusahaan.)

- d. Tidak tersedianya permintaan suku cadang di supplier manapun

(Perusahaan menghadapi situasi di mana suku cadang yang dibutuhkan tidak tersedia di supplier mana pun. Ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor seperti kekurangan pasokan, keterlambatan dalam produksi, atau masalah lainnya. Kondisi ini dapat mengganggu kelancaran operasional perusahaan jika suku cadang yang dibutuhkan tidak dapat segera diperoleh.)

Tabel 4.8

Sistematika Faktor-faktor kekuatan dan kelemahan

Faktor-faktor strategi internal	SP	K	SP x K	BOBOT
Kekuatan (S):				
1. Perusahaan memiliki ketersediaan dana untuk investasi dalam pengadaan suku cadang yang cukup.	3	3	9	0.30
2. Divisi pengadaan suku cadang di PT. Arghaniaga Pancatunggal telah memiliki teknologi dan situs web digital untuk pemantauan inventaris dan pengelolaan suku cadang.	3	3	9	0.30
3. Perusahaan memiliki reputasi yang baik dalam kualitas layanan dan keandalan.	2	3	6	0.20
4. Perusahaan memberikan fasilitas sarana dan prasarana untuk mensejahterakan karyawannya.	2	3	6	0.20
TOTAL	10	12	30	1

Kelemahan (W):				
1. Ketergantungan pada pemasok tunggal	2	3	8	0.22
2. Kurangnya <i>visibilitas</i> terhadap permintaan suku cadang di kapal	3	3	12	0.33
3. Sistem manajemen pengadaan suku cadang yang belum optimal	1	3	4	0.11
4. SDM perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal bagian divisi pengadaan suku cadang kurang menjalin kerjasama dengan supplier	3	3	12	0.33
TOTAL	9	12	27	1

Sumber: Brainstoming Karyawan PT. Arghaniaga Pancatunggal

Tabel 4.9

Sistematika Faktor-faktor Peluang dan Ancaman

Faktor-faktor strategi Eksternal	SP	K	SP x K	BOBOT
Peluang (O):				
1. Meningkatnya kebutuhan kapal untuk bunker	3	3	9	0.38
2. Transportasi Laut masih merupakan suatu pilihan yang tepat dalam pendistribusian barang	1	3	3	0.13
3. Perusahaan dapat terus berkembang dengan kemajuan teknologi	3	3	9	0.38
4. Perusahaan asing tertarik untuk bekerjasama	1	3	3	0.13
TOTAL	8	12	24	1
Ancaman (T):				
1. Kondisi cuaca dan musim dapat mempengaruhi operasional kapal	1	3	3	0.11

2. Resiko gangguan dalam pengadaan suku cadang yang disebabkan oleh peristiwa yang tidak terduga seperti cuaca dan jenis suku cadang	3	3	9	0.33
3. Munculnya perusahaan lain yang dapat bersaing	2	3	6	0.22
4. Tidak tersedianya permintaan suku cadang di supplier manapun	3	3	9	0.33
TOTAL	9	12	27	1

Sumber: Brainstoming Karyawan PT. Arghaniaga Pancatunggal

Keterangan:

1. SP: (SKALA PRIORITAS)

Adalah membuat urutan pemenuhan kebutuhan tingkat berdasarkan tingkat pemenuhan kebutuhannya.

1= Sedikit Signifikan

2= Signifikan

3= Sangat Signifikan

2. K: (KONSTANTA)

Adalah suatu nilai yang tetap

3. BOBOT

Adalah nilai dalam bobot kebutuhan tersebut

Tabel 4.10

Internal Factor Analysis Summary (IFAS)

Faktor-faktor Strategi Internal	B	R	Skor (B x R)
Kekuatan (S):			
1. Perusahaan memiliki ketersediaan dana untuk investasi dalam pengadaan suku cadang yang cukup.	0.3	4	1.2

2. Divisi pengadaan suku cadang di PT. Arghaniaga Pancatunggal telah memiliki teknologi dan situs web digital untuk pemantauan inventaris dan pengelolaan suku cadang.	0.3	3	0.9
3. Perusahaan memiliki reputasi yang baik dalam kualitas layanan dan keandalan.	0.2	2	0.4
4. Perusahaan memberikan fasilitas sarana dan prasarana untuk mensejahterakan karyawannya.	0.2	1	0.2
TOTAL SKOR KEKUATAN			2.7
Kelemahan (W):			
1. Ketergantungan pada pemasok tunggal	0.22	3	0.67
2. Kurangnya <i>visibilitas</i> terhadap permintaan suku cadang di kapal	0.33	4	1.33
3. Sistem manajemen pengadaan suku cadang yang belum optimal	0.11	1	0.11
4. SDM perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal bagian divisi pengadaan suku cadang kurang menjalin kerjasama dengan supplier	0.33	4	1.33
TOTAL SKOR KELEMAHAN			3.44

Sumber: Brainstoming Karyawan PT. Arghaniaga Pancatunggal

Tabel 4.11

Eksternal Factor Analysis Summary (EFAS)

Faktor-faktor Strategi Eksternal	B	R	Skor (B x R)
Peluang (O):			
1. Meningkatnya kebutuhan kapal untuk bunker	0.38	3	1.13
2. Transportasi Laut masih merupakan suatu pilihan yang tepat dalam pendistribusian barang	0.13	2	0.25
3. Perusahaan dapat terus berkembang dengan kemajuan teknologi	0.38	3	1.13
4. Perusahaan asing tertarik untuk bekerjasama	0.13	1	0.13

TOTAL SKOR PELUANG			2.63
Ancaman (T):			
1. Kondisi cuaca dan musim dapat mempengaruhi operasional kapal	0.11	2	0.22
2. Resiko gangguan dalam pengadaan suku cadang yang disebabkan oleh peristiwa yang tidak terduga seperti cuaca dan jenis suku cadang	0.33	4	1.33
3. Munculnya perusahaan lain yang dapat bersaing	0.22	3	0.67
4. Tidak tersedianya permintaan suku cadang di supplier manapun	0.33	4	1.33
TOTAL SKOR ANCAMAN			3.56

Sumber: Brainstoming Karyawan PT. Arghaniaga Pancatunggal

Pada tabel IFAS dan IFAS diatas dapat dihitung hasilnya sebagai berikut:

Total Skor Kekuatan : 2.7

Total Skor Kelemahan : 3.44

Total Skor Peluang : 2.63

Total Skor Ancaman : 3.56

Keterangan:

B (Bobot) : Ditentukan dari tingkat kepentingan pada masing-masing poin faktor (Skala 1,0 (sangat penting) sampai dengan 0,0 (tidak penting))

R (Rating): Ditentukan oleh tingkat pengaruh faktor terhadap lokasi studi dalam upaya perencanaan (skala 4 (kuat) sampai 1 (lemah))

1= Lemah

2= Sedikit Kuat

3= Kuat

4= Sangat Kuat

Koordinat *Internal Factor Analysis Strategic* (IFAS)

IFAS = (Total Skor Kekuatan - Total Skor Kelemahan): 2

IFAS = (2.7 - 3.44): 2

IFAS = -0.37

Koordinat *Eksternal Factor Analysis Strategic* (EFAS)

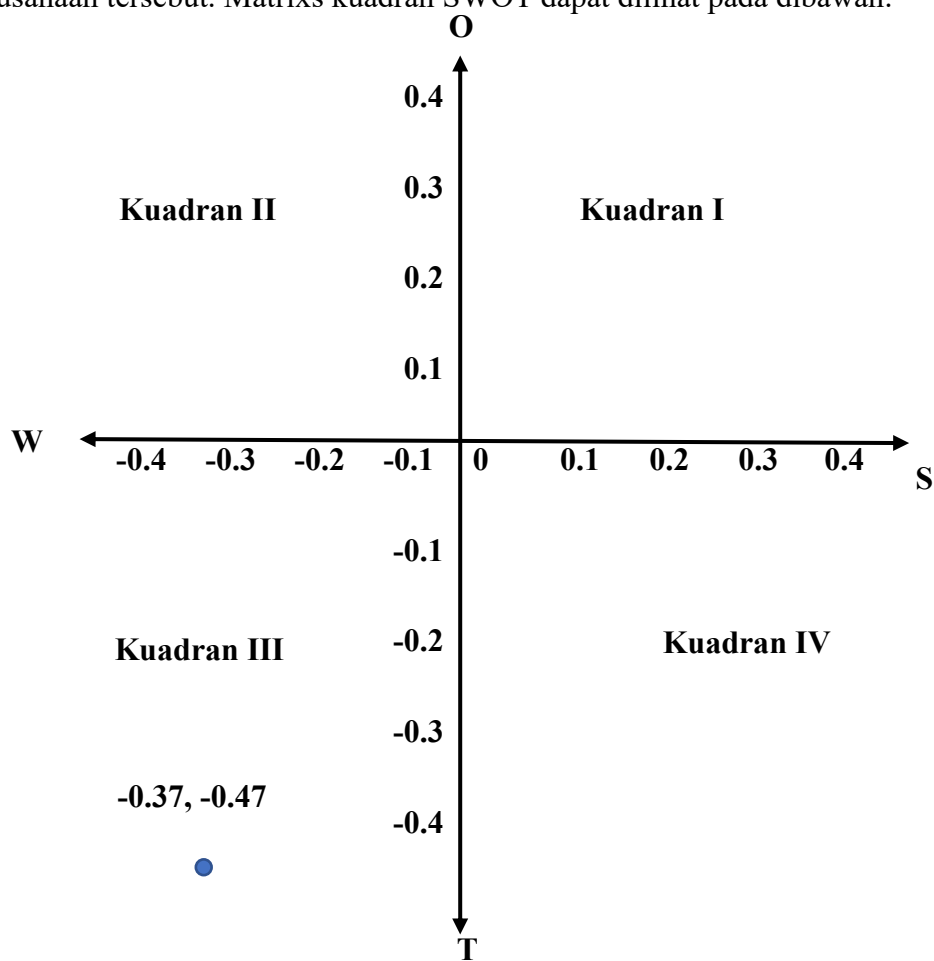
EFAS = (Total Skor Peluang - Total Skor Ancaman): 2

EFAS = (2.63 - 3.56): 2

EFAS = -0.47

Titik Koordinat IFAS dan EFAS terletak Pada (- 0.37: - 0.47)

Pada analisi SWOT didapatkan total skor IFAS sebesar -0.37 dan total skor EFAS sebesar -0.47. Dari total skor IFAS dan EFAS, akan terbentuk titik acuan matrix kuadran SWOT untuk mengetahui posisi perusahaan. Sehingga, peneliti dapat membuat rekomendasi strategi perusahaan dari posisi perusahaan tersebut. Matrixs kuadran SWOT dapat dilihat pada dibawah:



Gambar 4.2

Diagram Matrix SWOT

Berdasarkan Gambar 4.2 dapat diketahui bahwa PT. Arghaniaga Pancatunggal berada di kuadran III atau berada di antara sumbu *Weakness* dan *Threat* atau biasa disebut dengan kuadran *defensive*. Posisi ini sangat tidak menguntungkan bagi perusahaan. Hal ini disebabkan karena perusahaan

selain mempunyai hambatan pada faktor eksternal yaitu adanya ancaman, juga mempunyai hambatan dari internal yaitu kelemahan. Situasi tersebut tentu saja membutuhkan strategi yang mengurangi kelemahan untuk mencegah dan mengatasi ancaman.

Tabel 4.12

Matrix SWOT

SWOT-analysis		Analisis Internal	
		Kekuatan (<i>Strenght</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
Analisis Eksternal	Peluang (Opportunities)	S-O-Strategies:	W-O-Strategies:
		Menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang sehingga dapat menghasilkan strategi SO	Meminimalisir kelemahan-kelemahan dengan memanfaatkan peluang sehingga dapat menghasilkan strategi WO
	Ancaman (Threats)	S-T-Strategies:	W-T-Strategies:
		Menggunakan kekuatan-kekuatan yang dimiliki untuk mencegah ancaman, sehingga dapat menghasilkan strategi ST	Perusahaan dapat mengurangi kelemahan kelemahan yang mungkin menjadi sasaran ancaman dari luar bagi perusahaan, sehingga dapat menghasilkan WT

Dari faktor-faktor SWOT di atas penulis hanya membahas faktor-faktor yang memiliki skor rating 2 tertinggi dikarenakan keterbatasan waktu. Maka dari faktor-faktor yang dipilih penulis menghasilkan strategi dengan matrix SWOT yang akan menjadi alternatif pemecahan masalah.

Tabel 4.13

Analisis Strategi Matrix SWOT

INTERNAL	Kekuatan (<i>Strenght</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
EKSTERNAL	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perusahaan memiliki ketersediaan dana untuk investasi dalam pengadaan suku cadang yang cukup. 2. Divisi pengadaan suku cadang di PT. Arghaniaga Pancatunggal telah memiliki teknologi dan situs web digital untuk pemantauan inventaris dan pengelolaan suku 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kurangnya <i>visibilitas</i> terhadap permintaan suku cadang di kapal 2. SDM perusahaan PT. Arghaniaga Pancatunggal bagian divisi pengadaan suku cadang kurang menjalin kerjasama dengan supplier
Peluang (Opportunities)	<i>STRATEGIES S-O</i>	<i>STRATEGIES W-O</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatnya kebutuhan kapal untuk bunker seiring dengan pertumbuhan industri 2. Perusahaan dapat terus berkembang dengan kemajuan teknologi 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memanfaatkan ketersediaan dana untuk investasi untuk optimalisasi proses pengadaan suku cadang 2. Tingkatkan penggunaan teknologi dalam pengelolaan suku cadang dengan memanfaatkan situs web dan teknologi digital yang telah ada 3. Dukung divisi pengadaan suku cadang dengan pelatihan dan pengembangan karyawan untuk memastikan bahwa mereka dapat 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengurangi ketergantungan pada pemasok tunggal dengan memperluas kerjasama dengan pemasok lain 2. Mengoptimalkan proses pengadaan suku cadang dengan memanfaatkan teknologi 3. Mengembangkan keterampilan kerjasama dengan pemasok lainnya, tidak hanya terpaku pada satu pemasok. 4. Pengembangan sistem prediksi permintaan suku cadang

	<p>mengelola teknologi dan proses pengadaan dengan efektif.</p> <p>4. Menggabungkan teknologi dalam divisi pengadaan guna memantau inventaris kapal</p>	
Ancaman (Threats)	STRATEGIES S-T	STRATEGIES W-T
<p>1. Resiko gangguan dalam pengadaan suku cadang yang disebabkan oleh peristiwa yang tidak terduga seperti cuaca dan jenis suku cadang tertentu</p> <p>2. Tidak tersedianya permintaan suku cadang di supplier manapun</p>	<p>1. Manfaatkan teknologi yang dimiliki perusahaan untuk mengurangi risiko gangguan dalam pengadaan suku cadang</p> <p>2. Lakukan evaluasi rutin terhadap rantai pasokan untuk mengidentifikasi potensi risiko dan perbaikan yang diperlukan.</p> <p>3. Manfaatkan ketersediaan dana untuk membangun stok cadangan untuk suku cadang kritis. Dengan memiliki persediaan cadangan yang memadai, perusahaan dapat mengurangi dampak dari gangguan yang tidak terduga seperti cuaca buruk atau ketidaktersediaan suku cadang di supplier.</p> <p>4. Memanfaatkan kemajuan teknologi untuk mengatasi</p>	<p>1. Perusahaan harus mencari dan mengembangkan hubungan dengan beberapa pemasok yang dapat diandalkan. Diversifikasi ini akan membantu mengurangi risiko gangguan pasokan yang disebabkan oleh kegagalan satu pemasok.</p> <p>2. Meningkatkan komunikasi agar visibilitas terhadap permintaan suku cadang di kapal dapat menghindari keterlambatan pengadaan suku cadang</p> <p>3. Memiliki stok cadangan strategis dari suku cadang kritis dapat membantu mengatasi risiko gangguan dalam pengadaan suku cadang yang disebabkan oleh peristiwa yang tidak</p>

	permasalahan ketidaktersedianya suku cadang di supplier.	terduga. Stok ini dapat digunakan untuk menjaga kelancaran operasional kapal selama proses pengadaan kembali dari supplier. 4. Membangun hubungan yang kuat dengan supplier dapat membantu dalam mengatasi tantangan tidak tersedianya permintaan suku cadang di supplier manapun. Kolaborasi yang erat dapat memungkinkan perusahaan untuk memprioritaskan kebutuhan mereka dan memastikan ketersediaan suku cadang yang diperlukan.
--	----------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Sumber: Data Olahan Penulis

Sesuai dengan hasil perhitungan pada diagram matrix SWOT sebelumnya bahwa situasi PT. Arghaniaga Pancatunggal berada di kuadran 3, maka strategi yang diterapkan oleh perusahaan adalah Strategi Weakness-Threat (WT). Maka dari itu Strategi WT dianggap paling sesuai dengan kondisi PT. Arghaniaga Pancatunggal berdasarkan teori Freddy Rangkuti (2016).

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Setelah melakukan analisis strategi faktor-faktor yang ada dalam permasalahan dalam penelitian ini, maka penulis akan menggunakan alternatif pemecahan masalah dengan menggunakan Strategi Weakness-Threat (WT), adapun Strategi Weakness-Threat (WT) yang akan dipilih penulis adalah:

1. Meningkatkan komunikasi agar visibilitas terhadap permintaan suku cadang di kapal dapat menghindari keterlambatan pengadaan suku cadang
2. Memiliki stok cadangan strategis dari suku cadang kritis dapat membantu mengatasi resiko gangguan dalam pengadaan suku cadang yang disebabkan oleh peristiwa yang tidak terduga, seperti tidak tersedianya suku cadang yang diminta. Stok ini dapat digunakan untuk menjaga kelancaran operasional kapal selama proses pengadaan kembali dari supplier.

Berdasarkan berbagai strategi yang penulis uraikan, maka alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut:

a. Strategi upaya untuk mengatasi terjadinya Penurunan operasional kapal.

Didalam masalah tersebut penulis memberikan 2 alternatif pemecahan masalah yaitu:

1) Pemantauan dan pengelolaan stok suku cadang

Lakukan pemantauan dan pengelolaan stok suku cadang secara rutin untuk memastikan bahwa stok selalu memadai. Gunakan sistem inventaris yang dapat memberikan peringatan dini ketika stok suku cadang mulai menipis.

Dengan pemantauan dan pengelolaan stok suku cadang yang baik, perusahaan pelayaran dapat memastikan bahwa kapal mereka selalu dalam kondisi operasional yang optimal, mengurangi risiko gangguan, meningkatkan efisiensi, dan menjaga keselamatan serta keandalan operasional.

2) Menyediakan stok suku cadang untuk kelancaran operasional kapal

Dengan memastikan bahwa kapal memiliki persediaan suku cadang yang memadai. Hal ini bertujuan untuk mengantisipasi kebutuhan mendesak dan mengurangi kerentanan terhadap penurunan operasional akibat keterlambatan dalam pengadaan suku cadang. Dengan menyediakan stok cadang yang memadai, kapal dapat lebih siap menghadapi situasi darurat dan meminimalkan waktu henti operasional.

b. Strategi mengatasi adanya keterlambatan dalam proses pengadaan suku cadang.

Didalam masalah tersebut penulis memberikan 2 alternatif pemecahan masalah yaitu:

1) Meningkatkan komunikasi antara pihak kapal dan perusahaan dalam pengadaan suku cadang.

Salah satu langkah penting dalam mengatasi keterlambatan adalah dengan meningkatkan komunikasi antara pihak kapal dan perusahaan penyedia suku cadang. Komunikasi yang lebih terbuka dan teratur dapat membantu dalam mengidentifikasi kebutuhan secara tepat waktu, mempercepat proses pengadaan, dan mengurangi risiko keterlambatan.

2) Menjalin hubungan yang baik dengan supplier-supplier

Dalam hal ini, upaya untuk memperbaiki hubungan dengan supplier-supplier sangatlah penting. Ini bisa melibatkan pembangunan hubungan yang lebih dekat, saling pengertian, dan kolaboratif dengan para supplier. Dengan menjaga komunikasi yang baik, memahami kebutuhan masing-masing pihak, dan mungkin juga mengeksplorasi kerjasama jangka panjang, serta dapat menjadikan kita prioritas di antara konsumen lainnya sehingga permintaan kita dapat direspon dengan cepat dan dapat meminimalkan berlarut-larutnya dalam pemilihan supplier serta dapat juga meminimalkan risiko keterlambatan atau kegagalan pasokan suku cadang.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Setelah melakukan analisis terhadap permasalahan, penulis mencoba untuk memberikan suatu pemecahan masalah. Alternatif pemecahan masalah merupakan suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam alternatif pemecahan masalah yang diajukan harus dievaluasi untuk memperoleh kelebihan dan kekurangan yang akan dihadapi, gunanya untuk memudahkan pengambilan keputusan dalam memilih pemecahan masalah yang tepat, dibawah ini evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah. Dari berbagai alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan di atas, penulis dapat mengevaluasi alternatif-alternatif tersebut sebagai berikut:

1. Strategi upaya untuk mengatasi terjadinya penurunan operasional kapal.

a. Pemantauan dan pengelolaan inventaris suku cadang di kapal

Kelebihan:

- 1) Peringatan Dini: Sistem inventaris memberikan peringatan dini ketika stok menipis, memungkinkan pengadaan proaktif dan menghindari kekurangan.

- 2) Perawatan Terencana: Memungkinkan perawatan rutin sesuai jadwal tanpa penundaan.
- 3) Kepuasan Klien: Operasional kapal yang lancar dan dapat diandalkan meningkatkan kepercayaan dan kepuasan pelanggan.

Kekurangan:

- 1) Waktu dan Upaya: Proses pemantauan dan pengelolaan stok memerlukan waktu dan upaya yang berkelanjutan.
- 2) Sumber Daya Manusia: Memerlukan tenaga kerja terlatih untuk mengelola dan memantau sistem inventaris secara efektif.
- 3) Biaya Operasional: Pemeliharaan sistem inventaris dan pelatihan staf juga membutuhkan biaya tambahan.

b. Menyediakan Stok Suku Cadang untuk Kelancaran Operasional Kapal

Kelebihan:

- 1) Kesiapan untuk Situasi Darurat: Dengan memiliki stok suku cadang yang memadai, kapal dapat lebih siap menghadapi situasi darurat dan meminimalkan waktu henti operasional.
- 2) Mengurangi Risiko Keterlambatan: Memiliki stok cadang dapat mengurangi kerentanan terhadap penurunan operasional akibat keterlambatan dalam pengadaan suku cadang.
- 3) Fleksibilitas dalam Operasi: Dengan stok cadang yang memadai, kapal memiliki fleksibilitas lebih besar dalam menjalankan operasinya tanpa terlalu tergantung pada pasokan yang terus-menerus.

Kekurangan:

- 1) Biaya Penyimpanan: Menyediakan stok cadang memerlukan ruang penyimpanan yang cukup serta biaya penyimpanan dan pemeliharaan yang diperlukan.
- 2) Kehilangan Nilai: Suku cadang tertentu mungkin menjadi usang atau tidak digunakan dalam jangka waktu tertentu, menyebabkan kerugian nilai.
- 3) Keterbatasan Ruang: Kapal mungkin memiliki keterbatasan dalam ruang untuk menyimpan stok cadang yang memadai.

2. Strategi mengatasi adanya keterlambatan dalam proses pengadaan suku cadang.

a. Meningkatkan Komunikasi antara Pihak Kapal dan Perusahaan dalam Pengadaan Suku Cadang

Kelebihan:

- 1) Identifikasi Kebutuhan yang Tepat Waktu: Komunikasi yang teratur memungkinkan identifikasi kebutuhan suku cadang secara tepat waktu, sehingga mempercepat proses pengadaan.
- 2) Respon Cepat: Komunikasi yang terbuka memungkinkan pihak kapal dan perusahaan penyedia untuk merespons dengan cepat terhadap perubahan atau masalah yang mungkin timbul.
- 3) Mengurangi Risiko Keterlambatan: Dengan memperkuat komunikasi, risiko keterlambatan dalam proses pengadaan dapat dikurangi.

Kekurangan:

- 1) Waktu dan Tenaga: Membutuhkan investasi waktu dan tenaga untuk memastikan komunikasi yang efektif, terutama jika pihak-pihak yang terlibat tersebar di lokasi yang berbeda atau memiliki jadwal yang padat.
- 2) Keterbatasan Teknologi: Keterbatasan dalam infrastruktur komunikasi atau teknologi mungkin menghambat efektivitas komunikasi.
- 3) Ketergantungan pada Manusia: Komunikasi yang tergantung pada interaksi manusia dapat rentan terhadap kesalahan atau ketidaksempurnaan.

b. Menjalinkan Hubungan yang Baik dengan Supplier-Supplier

Kelebihan:

- 1) Kerjasama Jangka Panjang: Dengan membangun hubungan yang kuat dengan supplier, kapal dapat memperoleh keuntungan dalam bentuk preferensi dan prioritas dalam pasokan, serta penawaran harga yang lebih baik dalam jangka panjang.
- 2) Respon Cepat: Dengan menjadi prioritas di antara konsumen lainnya, kapal dapat memastikan respon cepat dari supplier dalam memenuhi kebutuhan mendesak suku cadang.

- 3) Minimasi Risiko Keterlambatan: Hubungan yang dekat dengan supplier dapat membantu mengurangi risiko keterlambatan atau kegagalan pasokan suku cadang karena adanya saling pengertian dan kolaborasi yang baik.

Kekurangan:

- 1) Ketergantungan Terhadap Supplier Tertentu: Bergantung terlalu banyak pada satu atau beberapa supplier dapat meningkatkan risiko jika terjadi masalah dengan mereka atau jika mereka tidak dapat memenuhi permintaan.
- 2) Kesulitan dalam Pemilihan Supplier: Proses memilih supplier yang cocok dan membangun hubungan yang baik memerlukan waktu dan sumber daya yang cukup.
- 3) Biaya Tambahan: Mungkin diperlukan investasi tambahan dalam membangun dan menjaga hubungan yang kuat dengan supplier.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah melakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah, maka penulis memberikan solusi untuk pemecahan masalah yang paling tepat pada penelitian ini.

1. Strategi upaya untuk mengatasi terjadinya penurunan operasional kapal?

Solusi yang tepat dengan menyediakan Stok Suku Cadang untuk Kelancaran Operasional Kapal.

Tidak tersedianya suku cadang ketika dibutuhkan sangat berpengaruh pada operasional kapal yang mana kapal harus beroperasi sesuai target, makanya penulis menyatakan pentingnya untuk menyediakan stok suku cadang untuk kelancaran operasional kapal. Dengan adanya stok suku cadang yang memadai dapat meminimalikan keterlambatan dalam pengadaan suku cadang, Keterlambatan dalam pengadaan suku cadang dari supplier dapat mengakibatkan waktu henti yang tidak terduga dalam operasi kapal. Dengan menyediakan stok cadang, kapal dapat mengurangi risiko waktu henti ini dan menjaga kelancaran operasional, selain itu kapal juga dapat efisiensi dalam Perbaikan dan Pemeliharaan, ketika suku cadang yang diperlukan tersedia secara lokal di kapal, waktu yang diperlukan untuk perbaikan dan pemeliharaan dapat diminimalkan.

Hal ini meningkatkan efisiensi operasional dan memungkinkan kapal untuk tetap beroperasi sesuai jadwal yang ditetapkan.

2. Strategi mengatasi adanya keterlambatan dalam proses pengadaan suku cadang?

Solusi yang tepat dengan meningkatkan Komunikasi antara Pihak Kapal dan Perusahaan dalam Pengadaan Suku Cadang.

Komunikasi yang teratur antara pihak kapal dan divisi pengadaan suku cadang memungkinkan untuk mengidentifikasi kebutuhan suku cadang secara tepat waktu. Dengan demikian, pihak kapal dapat memberikan informasi yang jelas dan rinci mengenai jenis suku cadang yang dibutuhkan, jumlahnya, serta waktu pengiriman yang diharapkan. Identifikasi kebutuhan ini secara tepat waktu memungkinkan divisi pengadaan suku cadang untuk mempersiapkan persediaan dan proses pengiriman dengan lebih efisien. Sebagai hasilnya, proses pengadaan dapat dipercepat, mengurangi waktu tunggu dan memastikan kapal mendapatkan suku cadang yang diperlukan tepat pada waktunya.

Komunikasi yang terbuka dan teratur juga memungkinkan pihak kapal dan perusahaan penyedia suku cadang untuk merespons dengan cepat terhadap perubahan atau masalah yang mungkin timbul. Ketika terjadi perubahan dalam kebutuhan suku cadang, atau jika ada masalah seperti keterlambatan pengiriman atau masalah kualitas, komunikasi yang efektif memungkinkan untuk segera mengidentifikasi, menginformasikan, dan menangani situasi tersebut. Dengan respon yang cepat, pihak yang terlibat dapat bekerja sama untuk menyelesaikan masalah dengan efisien, mengurangi dampak negatifnya, dan memastikan kelancaran operasional kapal.

Komunikasi yang kuat juga membantu dalam mengurangi risiko keterlambatan dalam proses pengadaan suku cadang. Dengan saling memahami antara pihak kapal dan divisi pengadaan suku cadang, termasuk pemahaman yang jelas mengenai kebutuhan, jadwal, dan tanggung jawab masing-masing pihak, risiko keterlambatan dapat diminimalkan. Komunikasi yang efektif juga memungkinkan untuk memonitor dan mengelola proses pengadaan dengan lebih baik, mengidentifikasi potensi hambatan atau kendala sebelum mereka menjadi masalah yang lebih serius, dan mengambil tindakan pencegahan yang diperlukan untuk menjaga agar proses berjalan lancar.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dikemukakan oleh penulis pada bab IV, maka penulis menarik kesimpulan yang merupakan suatu ringkasan secara keseluruhan dari skripsi ini, yaitu:

1. Terjadinya penurunan operasional kapal disebabkan tidak tersedianya suku cadang ketika dibutuhkan dimana sangat berpengaruh pada operasional kapal. Dapat kita lihat dari diagram 4.2 analisis SWOT yang menunjukkan titik koordinat IFAS dan EFAS berada di -0.37 dan -0.47 , dimana kondisi perusahaan berada di kuadran III, yang mana tidak menguntungkan perusahaan, perusahaan tersebut menghadapi berbagai ancaman dan kelemahan internal. Dengan menyediakan stok suku cadang yang memadai, dapat meminimalisir waktu henti yang tidak terduga, selain itu kapal juga dapat efisiensi dalam perbaikan dan pemeliharaan, ketika suku cadang yang diperlukan tersedia.
2. Adanya keterlambatan pengadaan suku cadang yang disebabkan oleh faktor kelemahan yang memiliki skor pembobotan 1.33 dan 1.33 yang dapat dilihat dari tabel 4.10 tabel internal faktor analisis strategi (IFAS) yaitu kurangnya *visibilitas* terhadap permintaan suku cadang dari pihak kapal yang menghambat Divisi *Purchasing* dalam proses pengadaan suku cadang dan minimnya hubungan yang baik dengan supplier-supplier sehingga kurang mendapatkan respons yang cepat dari supplier.

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan yang telah dianalisis penulis di Bab IV bahwa perusahaan berada disituasi yang tidak menguntungkan karena terdapat kelemahan dari internal dan ancaman dari eksternal perusahaan, dengan begitu penulis menyarankan kepada perusahaan berdasarkan *Weakness-Threats Strategy*, maka penulis memberikan saran kepada pihak yang berkepentingan agar dapat masukan positif yang sifatnya membangun demi kelangsungan dalam pengelolaan dan kemajuan perusahaan yang akan datang. Adapun saran-saran yang diajukan oleh penulis antara lain:

1. Untuk meningkatkan operasional dapat dilakukan dengan cara menyediakan stok suku cadang, dengan kekuatan yang dimiliki perusahaan yaitu memiliki dana yang cukup untuk investasi dalam pengadaan suku cadang, dengan begitu kapal sedang perbaikan dan pemeliharaan tidak perlu menunggu waktu tunggu pengadaan suku cadang lagi dan dapat meminimalisir keterlambatan pengadaan suku cadang dimana dapat berpengaruh pada operasional kapal.
2. Untuk mengurangi keterlambatan dalam proses pengadaan suku cadang akibat kurangnya visibilitas terhadap permintaan suku cadang dapat dilakukan dengan meningkatkan komunikasi antara pihak kapal dan divisi pengadaan agar dapat meminimalisir kurangnya *visibilitas* suku cadang agar dapat membantu mempercepat proses pengadaan suku cadang agar mengurangi resiko keterlambatan.

DAFTAR PUSTAKA

Kamus Besar Bahasa Indonesia (Kbbi)

Heizer, Jay dan Barry Render. (2016). *Manajemen Operasi Manajemen Keberlangsungan dan Rantai Pasokan, Buku 2 edisi ke sembilan*. Salemba empat : Jakarta.

Pratama, Andri Rizki. (2013). *Optimalisasi Keselamatan Crew Kapal dalam Proses Kerja Jangkar di AHTS Amber*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran.

Winardi. (2014). *Perencanaan dan Pengawasan dalam Bidang Manajemen*. Mandar Maju, Jakarta.

Pratama, A. R. (2013). *Optimalisasi Keselamatan Crew Kapal dalam Proses Kerja Jangkar di AHTS Amber*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran.

Republik Indonesia. (2018). Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang dan Jasa.

Republik Indonesia. (2020). Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Achlaq, M., M. (2011). *Tugas dan Tanggung Jawab Pengadaan Barang*. Surabaya: Universitas Narotama.

Hasna. (2022). Pengaruh Terlambatnya Pengiriman Suku Cadang Terhadap Operasional Kapal Pada Pt. Sumberbumi Global Niaga. Research Repository Stip [Http://Repository.Stipjakarta.Ac.Id/Handle/123456789/942](http://Repository.Stipjakarta.Ac.Id/Handle/123456789/942)

Conitia. (2022). Pengaruh Manajemen Pengadaan Barang Dan Jasa Dengan Metode Pemilihan Langsung Terhadap Operasional Kapal PT. Sumberbumi Global Niaga. Research Repository Stip [Http://Repository.Stipjakarta.Ac.Id/Handle/123456789/3021](http://Repository.Stipjakarta.Ac.Id/Handle/123456789/3021)

Kotler, Philip (2006). *Manajemen pemasaran*, jilid I, Edisi kesebelas, Jakarta, P.T Indeks Gramedia.

Freddy, R. (2006). *Teknik Mengukur dan Strategi Meningkatkan Kepuasan Pelanggan*. Jakarta : Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.

- Republik Indonesia. (2010). Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang dan Jasa.
- Indrajit, R.E., dan Djokopranoto, R. (2003). *Manajemen Persediaan, Barang Umum dan Suku Cadang Untuk Pemeliharaan dan Operasi*. Jakarta: Grasindo
- Pemerintahan Republik Indonesia. (2008). “ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Nimpuno, Hanjoyo Bono, dkk. (2014). Kamus Bahasa Indonesia Edisi Baru. Jakarta: Pandom Media Nusantara.
- Suyono, R.P. 2007. Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut (Edisi keempat). Jakarta: PPM.
- Salim, Abbas. (2006) *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Buchari, A. (2012) *Manajemen Pemasaran dan Pemasaran Jasa*. Alfabeta: Bandung.
- Rangkuti, F. (2004), *Manajemen Persediaan. Edisi 2*. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Rangkuti, Freddy. 2013. *Teknik Membedah Kasus Bisnis Analisis SWOT Cara Perhitungan Bobot, Rating, dan OCAI*. Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Galavan, R. (2014). *Doing Business Strategy*. Ireland: NuBooks
- Isniati, & Fajriansyah. 2019. *Manajemen Strategik*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Rangkuti, F. (2006), *Analisis SWOT : Teknik Membedah Kasus Bisnis*, Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama ; Jakarta.