

# BAB I

## PENDAHULUAN

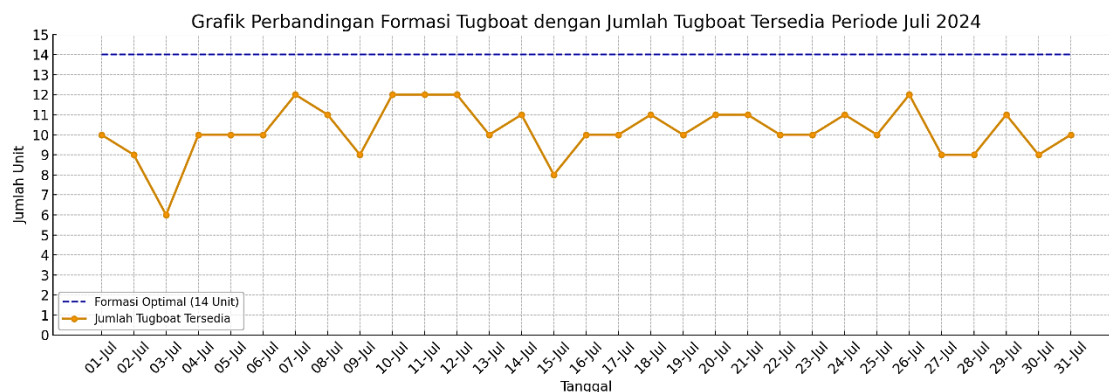
### 1.1 Latar Belakang

Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama dan pelabuhan tersibuk di Indonesia yang menangani sekitar 70% arus barang nasional setiap tahun, menjadikannya pusat logistik maritim yang sangat penting bagi perekonomian Indonesia (Putra & Susilowati, 2022). Pelabuhan Tanjung Priok ditetapkan sebagai perairan wajib pandu kelas I berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 1990 dan Nomor BXXXIV-469/PU 63 Tahun 2009 yang mengatur penetapan perairan pandu luar biasa. Status ini mewajibkan penggunaan jasa pemanduan dan penundaan kapal karena kompleksitas navigasi yang tinggi. Jasa pemanduan dan penundaan kapal menjadi sangat penting untuk menjaga keselamatan serta kelancaran operasional pelabuhan (Rikiatun, Budiarto, & Martina, 2020). Keberadaan *tugboat* sebagai sarana bantu navigasi menjadi unsur penting dalam pelaksanaan jasa pemanduan dan penundaan kapal (Pramesti, Risanu, Syahrin, & Manurung, 2024).

*Tugboat* atau kapal tunda salah satu bagian dari jasa pemanduan dan penundaan kapal (Pramesti et al., 2024). Berperan dalam operasional pelabuhan membantu kapal dalam proses sandar, lepas sandar, dan pergerakan di area pelabuhan yang memiliki alur sempit dan lalu lintas padat (Shipyards, 2024). Di Pelabuhan Tanjung Priok, layanan jasa ini disediakan oleh perusahaan bernama PT Jasa Armada Indonesia yang melayani jasa pemanduan dan penundaan guna mendukung aktivitas di pelabuhan umum, Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS), Terminal Khusus (Tersus), *offshore* minyak & gas, angkutan sungai, serta operasi *Ship to Ship* (STS) (Pelindo Jasa Maritim, 2021).

PT Jasa Armada Indonesia Tbk (IPCM) atau IPC Marine, anak perusahaan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), telah menjadi penyedia utama jasa pemanduan dan penundaan kapal di Indonesia sejak 1960 (Pelindo Jasa Maritim, 2021). Berdasarkan hasil pra-penelitian, ditemukan bahwa perusahaan ini menghadapi tantangan dalam menjaga ketersediaan *tugboat* secara optimal. Sejalan dengan temuan Herwantono et al. (2022) yang menyatakan bahwa pengelolaan bisnis jasa

*tugboat* memiliki peran penting dalam menjamin ketersediaan *tugboat* di pelabuhan. Mereka menyoroti bahwa tingkat ketersediaaan armada menjadi salah satu tantangan utama dalam operasional layanan *tugboat*.



Gambar 1.1 Grafik Perbandingan Formasi *Tugboat* dengan Jumlah *Tugboat* yang Tersedia Periode Juli 2024 (Data Internal Perusahaan, 2024)

Gambar 1.1 menunjukkan perbandingan antara formasi *tugboat* dengan jumlah *tugboat* yang tersedia selama periode Juli 2024. Dari grafik tersebut terlihat bahwa formasi yang diperlukan adalah 14 unit *tugboat*, namun ketersediaan aktual selalu berada di bawah kebutuhan optimal tersebut. Kondisi paling kritis terjadi pada tanggal 3 Juli di mana ketersediaan *tugboat* mencapai titik terendah dengan hanya 6 unit yang tersedia. Meskipun pada beberapa hari tertentu (8, 9, 10, dan 27 Juli) ketersediaan *tugboat* mencapai 12 unit, namun secara keseluruhan terdapat kesenjangan yang signifikan antara kebutuhan dan ketersediaan. Ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* yang cenderung tidak stabil dengan rata-rata berkisar antara 9-10 unit per hari, ini mencerminkan lemahnya kesiapan armada dalam mendukung layanan penundaan kapal secara optimal. Temuan ini diperkuat oleh penelitian Dormawaty et al. (2024) yang menunjukkan bahwa ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* secara langsung berdampak pada kelancaran proses penundaan kapal dan menyarankan pentingnya optimalisasi kesiapan layanan untuk menjaga efisiensi operasional pelabuhan.

Berdasarkan pra-penelitian, ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* disebabkan oleh beberapa *tugboat* yang sedang menjalani perbaikan yang mengharuskan *stop* operasi, *docking*, dan relokasi di wilayah operasional lain. Selain itu, beberapa armada berstatus "*operasi conditional*" yang mengindikasikan keterbatasan kemampuan operasional akibat kondisi teknis tertentu. Kondisi ini memperkuat

indikasi awal bahwa faktor internal seperti manajemen pemeliharaan armada, sistem pengadaan suku cadang, perencanaan jadwal perbaikan, dan koordinasi antar divisi dalam pengelolaan sumber daya menjadi faktor yang perlu dikaji lebih mendalam guna meningkatkan ketersediaan *tugboat* dan mendukung kelancaran operasional di Pelabuhan Tanjung Priok. Kondisi ini sejalan dengan temuan Herwantono et al. (2022) yang menyatakan bahwa tingkat ketersediaan *tugboat* yang dapat dipengaruhi oleh faktor manajerial, efektivitas pemeliharaan, serta strategi pengadaan kapal yang dijalankan oleh perusahaan.

Kondisi ketidaktetapan ketersediaan ini berpotensi menimbulkan gangguan pada kelancaran operasional pelabuhan, terutama dalam hal waktu tunggu kapal. Temuan ini diperkuat oleh penelitian Nurfathin (2020) yang menyatakan bahwa ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* dan kurangnya pemeliharaan berpengaruh signifikan terhadap antrian kapal, dengan kontribusi sebesar 56,2%. Dengan demikian, ketersediaan *tugboat* yang stabil menjadi faktor penting dalam mendukung kelancaran operasional di pelabuhan. Sejalan dengan itu, Maulana et al. (2020) menemukan bahwa ketersediaan *tugboat* berpengaruh langsung terhadap waktu tunggu kapal, dan menyarankan penerapan Marine Operating System (MOS) untuk efisiensi. Namun, penelitian-penelitian tersebut belum menelaah aspek internal dari sisi penyedia jasa terkait faktor yang menyebabkan ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* seperti yang tampak dalam Gambar 1.1.

Berdasarkan temuan-temuan tersebut, masih terdapat *research gap* dalam memahami faktor internal yang menyebabkan ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* secara menyeluruh. Penelitian sebelumnya lebih banyak menyoroti dampak keterbatasan *tugboat* terhadap waktu tunggu kapal, bukan permasalahannya dari sisi penyedia layanan. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji faktor internal yang menyebabkan ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* serta upaya yang dilakukan oleh PT Jasa Armada Indonesia dalam meningkatkan ketersediaan *tugboat* guna mendukung kelancaran operasional di Pelabuhan Tanjung Priok, dengan menggunakan pendekatan kualitatif dan analisis diagram *fishbone* untuk memperoleh pemahaman yang mendalam dari perspektif penyedia layanan terkait permasalahan tersebut.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang, beberapa identifikasi masalah yaitu:

1. Ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* di Pelabuhan Tanjung Priok dapat mengganggu kelancaran operasional pelabuhan, mengingat pelabuhan ini sangat bergantung pada layanan jasa penundaan kapal.
2. Penelitian terdahulu lebih banyak membahas dampak dari kurangnya kurangnya ketersediaan *tugboat* yang berakibat pada waktu tunggu kapal, namun belum ada penelitian yang membahas dari sisi penyedia jasa terkait masalah yang menyebabkan ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* tersebut.

## 1.3 Batasan Masalah

Ruang lingkup kajian akan dibatasi pada aspek tertentu guna memastikan penelitian tetap fokus dan sistematis. Batasan masalah yang diterapkan sebagai berikut:

### 1. Objek Penelitian

Penelitian ini hanya berfokus pada pelayanan penundaan kapal PT Jasa Armada Indonesia yang beroperasi di Area I Pelabuhan Tanjung Priok.

### 2. Aspek yang Dikaji

Fokus utama yaitu faktor internal yang menyebabkan ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* tanpa membahas aspek keuangan. Data yang dikaji dalam periode Januari-Desember 2024.

## 1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, penelitian ini akan menjawab pertanyaan berikut:

1. Apa saja faktor internal yang menyebabkan ketidaktetapan ketersediaan *tugboat* PT Jasa Armada Indonesia dalam memberikan pelayanan penundaan kapal di Pelabuhan Tanjung Priok?
2. Bagaimana upaya yang telah dilakukan oleh PT Jasa Armada Indonesia selaku penyedia jasa dalam meningkatkan ketersediaan *tugboat*?

### 1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah disusun, tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi dan menganalisis faktor internal yang menyebabkan ketidaktetapan ketersediaan *tugboat*.
2. Mengidentifikasi upaya yang telah dilakukan oleh PT Jasa Armada Indonesia dalam meningkatkan ketersediaan *tugboat* guna mendukung kelancaran operasional di Pelabuhan Tanjung Priok.

### 1.6 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini yaitu:

#### 1. Manfaat Teoritis

Menambah wawasan dan literatur terkait faktor internal dari PT Jasa Armada Indonesia selaku penyedia jasa mengenai ketersediaan *tugboat* dalam memberikan layanan penundaan kapal, khususnya di Pelabuhan Tanjung Priok.

#### 2. Manfaat Praktis

- a. Bagi PT Jasa Armada Indonesia, penelitian ini dapat menjadi gambaran terkait masalah internal dalam pengelolaan *tugboat* sehingga dapat dimanfaatkan untuk menyusun strategi peningkatan guna menjaga ketersediaan *tugboat*.
- b. Bagi Akademisi dan Peneliti, penelitian ini memberikan pemahaman mengenai pentingnya sinergi di dalam perusahaan.