

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Menurut Permenhub No. 65 Tahun 2019 Pasal 1 Ayat 1, usaha keagenan kapal merupakan kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan asing dan/atau nasional selama berada di wilayah Indonesia. Hal serupa juga ditegaskan dalam Permenhub No. 11 Tahun 2016 Pasal 2, bahwa kegiatan keagenan kapal adalah bentuk pelayanan jasa yang mewakili perusahaan angkutan laut. Oleh karena itu, perusahaan keagenan kapal memiliki peran penting dalam memilih agen yang tepat untuk mendukung operasional kapal secara menyeluruh. PT. XYZ adalah perusahaan swasta yang bergerak di bidang transportasi laut sejak 2008, khususnya dalam pengangkutan batubara dan komoditas energi. Dengan armada *tug and barge*, *self-propelled barge*, dan kapal *transshipment*, PT. XYZ menyediakan layanan logistik laut terintegrasi yang andal bagi sektor pertambangan dan energi. Perusahaan ini berkomitmen mendukung rantai pasok energi dan sumber daya alam melalui efisiensi distribusi, pemanfaatan teknologi digital, serta penerapan standar keselamatan tinggi dalam operasionalnya.

Proses pemilihan vendor keagenan kapal masih menghadapi berbagai hambatan, baik administratif maupun operasional, seperti kendala dokumentasi, teknis kapal, dan awak kapal. Hambatan utama terletak pada sistem yang masih mengandalkan bidding, yang berdampak pada rendahnya kualitas vendor. Nurjanah & Fatmawati (2021) menyebutkan bahwa metode bidding sebagai satu-satunya tolok ukur menyebabkan efisiensi rendah dan kurangnya indikator terukur dalam seleksi agen.

Hasil observasi menunjukkan bahwa pemilihan berdasarkan harga terendah sering berujung pada kualitas layanan yang buruk, keterlambatan pekerjaan, dan vendor yang tidak kooperatif. PT XYZ sebagai perusahaan pelayaran pun menghadapi proses *bidding* yang memakan waktu lama, mulai dari pendataan vendor hingga *quality check*, dan sering kali harus diulang jika ada tahap yang tidak lolos. Aisyah (2024) menegaskan bahwa kelemahan bidding berdampak langsung pada efisiensi dan transparansi logistik. Sementara itu, Apriyaningsih (2022) mengusulkan agar pemilihan agen mempertimbangkan kriteria *Quality, Service,*

*Cost, dan Delivery*. Salah satu indikator penting efektivitas vendor adalah *delay time*, karena keterlambatan berdampak pada *Agency Fee* (layanan agensi) dan *Operational Fee* (hambatan teknis di lapangan), yang berpotensi menimbulkan kerugian signifikan.

Salah satu indikator penting dalam menilai efektivitas vendor adalah *delay time*, yaitu waktu keterlambatan kapal yang melebihi waktu yang direncanakan selama proses sandar, bongkar muat, atau penyelesaian administrasi. Semakin besar *delay time*, maka semakin besar pula potensi kerugian yang ditimbulkan, baik dari sisi waktu maupun biaya. Biaya keterlambatan ini umumnya terbagi menjadi dua kategori utama, yaitu *Agency Fee* dan *Operational Fee*. *Agency Fee* berkaitan dengan biaya layanan agensi kapal yang meliputi pengurusan dokumen, sertifikasi, dan koordinasi operasional kapal selama berada di pelabuhan. Sementara itu, *Operational Fee* mencakup biaya-biaya yang timbul akibat hambatan teknis atau administratif dalam kegiatan bongkar muat, perbaikan alat, atau penundaan lainnya yang terjadi di lapangan.

Tabel 1. 1 Perbandingan *Delay Time*

Years	Agency Fee/Day	Operational Fee/Day
2024	46	35
2025	22	4
<b>Grand Total</b>	<b>68</b>	<b>39</b>

Sumber: Data PT XYZ Tahun 2024 - 2025

Tabel 1.1 menunjukkan perbandingan *delay time* pada dua kategori biaya, yaitu *Agency Fee* dan *Operational Fee*, selama periode tahun 2024 hingga 2025. Pada tahun 2024, terlihat bahwa *delay time* untuk *Agency Fee* selama 45 hari mencapai sekitar 275 juta, dan *Operational Fee* selama 35 hari mencapai 620 juta. Setelah diidentifikasi beberapa hambatan utama *Operational Fee*, seperti perbaikan jangkar, *barge*, proses *loading*, serta kendala administratif lainnya. Untuk *Agency Fee*, hambatan terbesar disebabkan oleh keterlambatan proses sertifikasi.

Salah satu penyebab utama tingginya biaya pada tahun 2024 adalah tidak adanya alur kerja yang terstruktur dalam proses pemilihan vendor keagenan kapal. Vendor yang terpilih sering kali tidak mampu memenuhi standar pelayanan, baik dari sisi ketepatan waktu maupun kualitas, sehingga menimbulkan pemborosan waktu dan biaya. Tingginya *delay time* berdampak langsung terhadap efisiensi

operasional pelabuhan dan menyebabkan peningkatan biaya tambahan. Kondisi ideal yang diharapkan adalah tercapainya efisiensi tinggi dengan *delay time* mendekati nol, yang hanya dapat dicapai melalui pemilihan agen yang tepat dan alur kerja yang sistematis.

Alur kerja sistematis dalam pemilihan vendor keagenan kapal mencakup beberapa tahap utama: (1) *identifikasi kebutuhan layanan kapal*, (2) *seleksi awal vendor berdasarkan legalitas dan rekam jejak*, (3) *penetapan kriteria evaluasi seperti Quality, Cost, Delivery, dan Service (QCDS)*, (4) *permintaan proposal atau tender terbuka*, (5) *evaluasi proposal menggunakan metode objektif seperti AHP*, (6) *pemilihan dan negosiasi kontrak*, serta (7) *pemantauan kinerja vendor secara berkala* (Apriyaningsih, 2022; Tiowiradin & Nurmala, 2021). Dengan tahapan ini, proses pemilihan menjadi lebih terarah, terdokumentasi, dan transparan.

Metode Analytical Hierarchy Process (AHP) mendukung penerapan alur kerja tersebut karena mampu menyusun hierarki kriteria dan memberikan bobot prioritas secara objektif. Menurut Mubarak (2017) dalam Apriyaningsih (2021), AHP digunakan untuk menyelesaikan persoalan kompleks dengan memperhatikan berbagai aspek dalam pengambilan keputusan. Saat ini, keputusan pemilihan vendor masih sering bersifat subjektif dan tidak terstruktur, sehingga AHP dapat menjadi alat bantu yang efektif untuk menghasilkan keputusan yang lebih akurat dan efisien dalam mendukung operasional dan rantai pasok PT XYZ.

## **1.2. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, didapati beberapa masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini antara lain

1. Tidak adanya peringkat prioritas pada sistem kriteria, dalam proses pemilihan vendor keagenan kapal di PT XYZ.
2. Tidak adanya alur kerja yang jelas dalam pemilihan vendor keagenan kapal di PT XYZ.

## **1.3. Pembatasan Masalah**

Penelitian ini dibatasi pada proses pemilihan vendor keagenan kapal di PT XYZ, hanya pada rute Port Tarahan untuk periode Januari hingga Juni 2025. Rute

ini dipilih karena memiliki frekuensi aktivitas pengiriman yang paling tinggi dibandingkan rute lainnya, sehingga dapat memberikan data yang lebih lengkap dan representatif dalam proses pengambilan keputusan.

Dengan pembatasan ini, diharapkan hasil analisis dapat lebih terfokus dan akurat dalam mendukung proses pengambilan keputusan pemilihan vendor terbaik untuk rute Tarahan.

#### **1.4. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang terdapat beberapa masalah antara lain

1. Bagaimana menentukan peringkat prioritas pada kriteria, subkriteria dan alternatif vendor keagenan kapal di PT XYZ menggunakan *Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)*?
2. Bagaimana menyusun alur kerja yang efektif dalam proses pemilihan vendor keagenan kapal di PT XYZ?

#### **1.5. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan daripada dituliskannya penelitian ini, selain dalam rangka mengambil gelar Sarjana Terapan. Antara lain, yaitu:

1. Menganalisis penyusunan peringkat pada kriteria dan alternatif vendor keagenan kapal pada di PT XYZ menggunakan *Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)*.
2. Merumuskan alur kerja yang tepat dan sesuai dalam pemilihan vendor keagenan kapal di PT XYZ guna mendukung kelancaran operasional.

#### **1.6. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Teoritis

Melalui hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian dalam bidang manajemen pengambilan keputusan, khususnya dalam penerapan *Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)* dalam pemilihan vendor keagenan kapal.

2. Manfaat Praktis

A. Bagi Instansi

Memberikan solusi yang terstruktur dan berbasis data dalam pemilihan vendor keagenan kapal, sehingga dapat meningkatkan efisiensi operasional, transparansi, dan akuntabilitas dalam proses seleksi.

B. Bagi Penelitian

Hasil penelitian dapat memberikan kontribusi pada literatur akademis dan dapat menjadi referensi bagi peneliti lain dalam mengembangkan metode pemilihan vendor keagenan kapal.

