

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pelabuhan Tanjung Perak secara administrasi menjadi kantor pusat PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III. Tanjung Perak merupakan Pelabuhan terbesar dan tersibuk kedua di Indonesia setelah Pelabuhan Tanjung Priok dan sebagai pusat perdagangan menuju Kawasan Indonesia bagian timur. Secara letak geografisnya yang strategis dan didukung oleh daerah *hinterland* yang memiliki potensi yang tinggi maka Tanjung Perak merupakan Pusat Pelayanan Interinsulair Kawasan Timur Indonesia.

PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (PT BJTI) merupakan salah satu anak perusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang didirikan pada tanggal 9 Januari 2002 dan lahir dari hasil *spin off* (pemisahan) Divisi Usaha Terminal PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak. Fokus bisnis PT BJTI pada saat ini menangani jasa kepelabuhanan termasuk di dalamnya kegiatan bongkar muat peti kemas domestik di Terminal Berlian Tanjung Perak Surabaya, selain itu PT BJTI juga menangani kegiatan penunjang lain yang berhubungan dengan jasa kepelabuhanan seperti pelayanan gudang konsolidasi impor dan jasa layanan menyambungkan (*plug*) untuk peti kemas pendingin (*reefer container*). Sejak berdiri, PT BJTI telah bertransformasi menjadi salah satu perusahaan jasa kepelabuhanan yang andal dan terpercaya, terbukti dengan dikukuhkannya PT BJTI sebagai sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) oleh Menteri Perhubungan melalui Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor : KP. 410 Tahun 2010 pada tanggal 27 September 2010. (*Welcome to Wwww.Bjti.Co.Id*, n.d.)

Kegiatan bongkar muat memiliki perbedaan masing – masing bisa dilihat dari kapal tersebut dan dalam waktu tertentu. Kegiatan bongkar muat untuk setiap kapal memiliki waktu yang berbeda beda yang dipengaruhi oleh ukuran kapal serta kapasitas kapal tersebut. Menurut (Setiawan. F, Trimaijon, & Fatnanta, 2016), fase kegiatan bongkar muat kapal di dermaga dapat dibagi menjadi 3 bagian diantaranya; 1) *Not Operation Time (NOT)* yaitu waktu kapal berada di tambatan dan direncanakan untuk tidak bekerja, 2) *Idle time (IT)* merupakan waktu menganggur selama jam kerja disebabkan antara lain faktor hujan, menunggu muatan, dokumen, derek kapal rusak dan, 3) *Effective Time (ET)* yang ditentukan berdasarkan realitas bekerja di dalam waktu yang sudah direncanakan untuk kegiatan bongkar muat. Ketiga fase tersebut terjadi pada saat pertama kali kapal ikat tali tambat di dermaga (*first line*) sampai kapal lepas tali dari dermaga (*last line*).

*Idle time* atau waktu tidak produktif merupakan waktu yang dihabiskan untuk menunggu, baik menunggu kesiapan peralatan yang dijadwalkan akan digunakan selama kapal berada di tambatan merupakan masalah klasik yang belum dapat diselesaikan di beberapa terminal atau pelabuhan yang di Indonesia. Seperti diungkapkan (Rusmiyanto & Hidayati, 2023) bahwa, ditemukan sebesar 0,443 atau 44,3% yang berarti bahwa *idle time* dipengaruhi oleh variabel pelayanan pelabuhan, kecepatan bongkar muat, dan peralatan mesin kapal yakni sebesar 44,3%. Sedangkan (Setiawan. F, Trimaijon, & Fatnanta, 2016) mengatakan faktor-faktor penyebab *idle time* pada pelabuhan Dumai diantaranya menunggu kedatangan truk, menunggu kedatangan operator, menunggu kedatangan buruh, keterlambatan kerja dan berhenti kerja lebih awal, menunggu gudang, kerusakan alat, perbaikan kapal, hujan, dan pasang atau surut.

Dalam kegiatan bongkar muat peti kemas terdapat istilah UTPK (Unit Terminal Peti kemas) yang memiliki pengertian yaitu terminal di pelabuhan yang melayani kegiatan bongkar muat peti kemas dengan memiliki fasilitas lapangan (*yard*) yang luas berguna untuk menumpuk

peti kemas yang akan dibongkar atau dimuat ke kapal dengan fasilitas pendukung lainnya. Di UTPK juga terdapat lapangan penimbunan untuk *satcking container* (Nurzanah, 2020). Terminal sendiri memiliki berbagai fasilitas dalam menunjang kegiatan bongkar muat kapal diantaranya kolam sadar atau tambat kapal, lapangan penumpukan (*yard*), dan area penungguan dan naik turunnya penumpang (Setiawan & Mintarsih, 2023).

Fluktuasi waktu dan masalah yang berbeda pada setiap kegiatan bongkar muat untuk setiap kapal yang berbeda diperlukan suatu analisis faktor–faktor yang mempengaruhi kegiatan bongkar muat. Hal ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang berpengaruh dalam *Idle time (IT)* sehingga membuat *Effective Time (ET)* menjadi meningkat sehingga diperlukan pendalaman lebih mendetail mengenai pengaruh *Idle Time (IT)*. Dengan demikian penulis akan menganalisis faktor – faktor nilai *idle time* terhadap kegiatan bongkar muat kapal yang terjadi pada saat kapal *frist line* hingga *last line* di Terminal Berlian pada PT Berlian Jasa Terminal Indonesia.

Dalam menjalankan bisnis usaha bongkar muat peti kemas domestik, terminal berlian memiliki frekuensi kunjungan kapal yang padat dalam setiap bulannya dituntut untuk melakukan bongkar muat secara cepat dan efektif agar dapat mencapai target yang telah ditentukan dan menekan nilai *Idle time*. Berdasarkan urain latar belakang di atas, maka peneliti mengambil judul **“STUDI KUALITATIF FAKTOR NILAI *IDLE TIME (IT)* TERHADAP KEGIATAN TERHADAP KEGIATAN BONGKAR MUAT KAPAL DI PT BERLIAN JASA TERMINAL INDONESIA”**

## 1.2 Batasan Masalah

Untuk membantu memadukan penelitian ke arah yang lebih fokus dan terarah oleh karena itu, pentingnya untuk merancang batasan masalah yang sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik dari permasalahan yang dihadapi. Berikut batasan-batasan yang digunakan penulis dalam penelitian ini: 1) Lokasi geografis penelitian ini akan berfokus secara khusus pada kegiatan bongkar muat kapal peti kemas domestik pada PT Berlian Jasa Terminal Indonesia. Oleh karena itu batasan ini memastikan bahwa analisis bongkar muat kapal dimulai dari kapal saat pertama kali ikat tali tambat di dermaga (*last line*) sampai kapal lepas tali dari dermaga (*last line*), 2) Penelitian ini berfokus pada aspek faktor-faktor yang mempengaruhi nilai *idle time* terhadap kegiatan bongkar muat kapal pada PT Berlian Jasa Terminal Indonesia. Dengan adanya batasan ini akan menghasilkan faktor yang paling berpengaruh terhadap nilai *idle time*. 3) Dalam penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam pengambilan kebijakan untuk upaya penguraian nilai *idle time* pada PT Berlian Jasa Terminal Indonesia sehingga proses bongkar muat kapal dapat berjalan dengan efektif.

## 1.3 Rumusan Masalah

Bongkar muat terminal peti kemas yang efektif mengacu pada sejauh mana efisiensi dan hasil yang optimal dapat dicapai dalam proses pengangkutan serta penanganan peti kemas terhitung sejak awal kapal ikat tali pertama sampai lepas tali terakhir. Semakin efektif kegiatan bongkar muat terminal peti kemas maka semakin sedikit waktu terbuang atau mengganggu (*idle time*).

Berikut merupakan rumusan masalah yang dikemukakan oleh peneliti:

1. Apa faktor yang mempengaruhi nilai *idle time* terhadap kegiatan bongkar muat kapal di terminal berlian pada PT Berlian Jasa Terminal Indonesia?

2. Bagaimana upaya untuk mengurai nilai *idle time* pada PT Berlian Jasa Terminal Indonesia?

## **1.4 Tujuan Penelitian**

Dalam penulisan skripsi ini memiliki tujuan penelitian yang diambil dari latar belakang dan rumusan masalah. Ada beberapa tujuan penelitian yang akan dicapai dalam penulisan skripsi ini, diantaranya:

1. Untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi nilai *idle time* terhadap kegiatan bongkar muat kapal pada PT Berlian Jasa Terminal Indonesia
2. Untuk mengetahui solusi apa saja yang dapat dilakukan dalam mengurai nilai *idle time* pada PT Berlian Jasa Terminal Indonesia

## **1.5 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini dimaksudkan dapat memberikan manfaat – manfaat sebagai berikut:

### **1.5.1 Manfaat Secara Teoritis**

Manfaat teoritis bagi para pembaca dapat dijadikan sebagai salah satu tambahan pengetahuan mengenai faktor yang mempengaruhi nilai *idle time* di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia dan mengenai berbagai permasalahan yang dapat timbul serta upaya – upaya yang dapat dilakukan untuk mengurai nilai *idle time*.

### **1.5.2 Manfaat Praktis**

Sebagai referensi pengetahuan bagi praktisi terminal peti kemas dan pihak terkait dalam pertimbangan pengambilan keputusan untuk mengatasi masalah kegiatan operasional terminal peti kemas dari segi meningkatkan efektifitas