

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia dikenal sebagai negara dengan beribu pulau yang menganut konsep wawasan nusantara, yang mana bertujuan bahwa wilayah nusantara yang terdiri atas udara serta laut yang menghubungkan pulau-pulau tersebut menjadi satu ikatan yang utuh serta menyeluruh. Sebagai negara yang memiliki wilayah laut, darat, serta udara, Indonesia memanfaatkan wilayah tersebut dengan menyediakan sejumlah tiga moda transportasi untuk mengangkut hasil-hasil komoditasnya. Ketiga moda transportasi tersebut yaitu meliputi moda angkutan darat, angkutan laut atau perairan, serta moda angkutan udara. Dalam melayani kegiatan tersebut, diperlukan suatu moda transportasi yang efisien serta efektif dalam artian aman, berbiaya murah, cepat, lancar, sistematis, mudah didapat, dan nyaman digunakan. Maka dari hal tersebut, hingga saat ini pemerintah menaruh perhatian yang sangat besar terhadap pembangunan pada sektor perhubungan, sehingga dapat menciptakan peningkatan dalam hal frekuensi, keteraturan, kuantitas, maupun kualitas dari sarana yang secara khusus memberikan manfaat terutama dari segi pengembangan sektor perhubungan dan peningkatan kualitas layanan terhadap masyarakat secara umum.

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) mempunyai dampak yang signifikan terhadap kemajuan industri serta perkembangan masyarakat untuk melakukan kegiatan bisnisnya, dikarenakan sebagian besar Badan Usaha Milik Negara telah mendominasi berbagai kegiatan bisnis yang mengatur hajat hidup masyarakat.

Maka dari itu, pemerintah mengelola serta mengatur BUMN dalam menyelenggarakan maupun mengarahkan kegiatan usahanya, karena hal tersebut berkaitan erat dengan nasib seluruh masyarakat Indonesia. BUMN diharapkan mampu menjawab keinginan dari dunia usaha serta menjawab kebutuhan terutama bagi masyarakat, selain itu harus dapat menjaga atau mempertahankan reputasi yang baik di kalangan masyarakat. Perusahaan milik pemerintah tersebut harus mampu memberikan kepuasan bagi masyarakat sebagai pengguna dan memberikan layanan yang terbaik kepada masyarakat, dengan begitu masyarakat akan merasa dihormati serta merasa tidak terabaikan hak mereka. Pada akhirnya, masyarakat akan merasa puas sebagai konsumen dari layanan yang diberi perusahaan milik pemerintah tersebut.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang termasuk sebagai perusahaan milik negara yang menjalankan kegiatan usahanya pada layanan transportasi, dimana menyediakan sarana serta prasarana untuk membantu kelancaran pengangkutan. PT Kereta Api Indonesia didirikan dengan maksud sebagai pelaksana sekaligus penunjang kebijakan program pemerintah dalam aspek ekonomi melalui layanan jasa, selain itu untuk mendapatkan laba perusahaan dengan menyelenggarakan jasa angkutan yang menunjang kualitas layanan angkutan. Adapun layanan yang terdapat di PT Kereta Api Indonesia dalam bidang angkutan barang yakni berupa stasiun yang disiapkan untuk melayani penanganan angkutan barang retail. Saat ini, sebagian besar dari barang retail yang dimuat dengan kereta api dilakukan dengan penggunaan gerbong bagasi yang dirangkaikan menjadi satu dengan kereta penumpang untuk mengantarkan barang ke tempat tujuan.

Beberapa perusahaan swasta penyedia jasa angkutan barang atau jasa ekspedisi di Provinsi Jawa Tengah telah menjalin kontrak kerjasama dengan PT Kereta Api Indonesia untuk mendistribusikan barangnya ke tempat tujuan pengiriman. Saat ini, beberapa perusahaan swasta tersebut yang telah menjalin kontrak kerjasama dengan PT Kereta Api Indonesia dalam distribusi angkutan retail yakni meliputi PT Kereta Api Logistik, PT Lintas Nusantara Perdana, PT Herona, PT Karunia Indah 8, PT Toto Express, PT Angkunas, CV Merah Jaya, dan PT Karya Indah Buana. Realisasi dari kerjasama ini dapat dijelaskan menurut SOP Pola Operasional Bongkar Muat Angkutan Retail Stasiun Semarang Tawang sebagai berikut.

Tabel 1.1 SOP Pola Operasional Bongkar Muat Angkutan Retail Stasiun Semarang Tawang

Nama KA (No KA)	Ekspeditur	Relasi	Masuk Peron	Keluar Peron	Durasi Bongkar Muat (Menit)	Jumlah Personil Bongkar Muat (Orang)
Joglosemarkerto (196)	PT Kalog	TG-SLO	14.35	14.41	6	4-5
Brantas (109)	PT LNP	BL-PSE	19.07	19.19	12	4-5
Brantas (110)	PT LNP	PSE-BL	19.56	20.08	12	4-5
Brawijaya (74)	PT Herona	GMR-ML	21.31	21.36	5	10-15 (Herona, KIB, KI8)
Harina (123)	PT KI8	SBI-BD	22.08	22.18	10	15-25 (LNP, KIB, KI8, Herona)
Brawijaya (73)	PT Herona	ML-GMR	23.05	23.10	5	10-15 (Herona, KIB, KI8)

Nama KA (No KA)	Ekspeditur	Relasi	Masuk Peron	Keluar Peron	Durasi Bongkar Muat (Menit)	Jumlah Personil Bongkar Muat (Orang)
Parcel Utara (297c)	Kalog, Toto, Angkunas, Herona, Merah Jaya, KI8, CMP, LNP	SBI-KPB	01.00	01.32	32	30-50
Parcel Utara (298)	CMP, KI8, LNP, Kalog, Merah Jaya, Herona, Toto, Angkunas, Kalog	KPB-SBI	03.07	03.37	30	30-50
Harina (125)	PT KI8	BD-SBI	03.43	03.58	15	15-25 (dihandle oleh LNP, KIB, KI8, Herona)

Sumber : Dokumen SOP Pola Operasional Bongkar Muat
Angkutan Retail Stasiun Semarang Tawang, 2023.

Pada pasal 1 Undang-Undang No. 23 tahun 2007 mengenai Perkeretaapian, definisi perkeretaapian merupakan suatu sistem yang mencakup sumber daya manusia, sarana, prasarana, standar, persyaratan, maupun prosedur penyelenggaraan angkutan kereta api. Disamping itu, pada pasal 3 dalam Undang-Undang tersebut ditegaskan pula bahwa terselenggaranya perkeretaapian bertujuan untuk memudahkan pergerakan barang ataupun orang dengan cara yang tepat, lancar sesuai prosedur, nyaman, sistematis dan efisien, untuk mendorong stabilitas sosial, pertumbuhan dan pemerataan masyarakat, serta sebagai penggerak dalam meningkatkan pembangunan nasional.

Meningkatnya arus barang dan operasional bongkar muat membuat seluruh *stakeholder* yang terlibat dalam sektor perkeretaapian harus semakin meningkatkan

produktivitas kerja dan pelayanannya agar seluruh operasional di stasiun atau terminal berjalan dengan lancar. Namun, produktivitas bongkar muat angkutan retail yang telah dijalankan di PT Kereta Api Indonesia wilayah kerja Terminal Semarang Tawang tampaknya belum juga meningkat dalam kurun waktu tertentu. Hal tersebut dibuktikan oleh data volume bongkar muat PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IV Semarang pada tahun 2019 hingga 2022 yang tersaji dalam tabel berikut :

**Tabel 1.2 Volume Bongkar Muat PT Kereta Api Indonesia
DAOP IV Semarang Tahun 2019-2022**

Tahun	Jumlah Volume Bongkar Muat (Ton)
2019	6.443 Ton
2020	5.279 Ton
2021	4.552 Ton
2022	4.490 Ton

Sumber : Dokumen Penjagaan Angkutan Retail PT Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang, 2023.

Dari tabel tersebut, terlihat bahwa volume bongkar muat mengalami penurunan dari tahun ke tahun. Besarnya volume bongkar muat barang tersebut berkaitan erat dengan produktivitas bongkar muat, sebab pada dasarnya semakin besar volume bongkar muat barang, maka semakin tinggi pula tingkat produktivitas bongkar muat yang dapat dicapai. Adapun beberapa faktor penyebab terjadinya penurunan produktivitas bongkar muat barang tersebut, yang pertama yakni dari faktor fasilitas bongkar muat yang tersedia. Pelayanan barang di stasiun pada hakikatnya menggunakan fasilitas ruang yakni berupa gudang sebagai tempat penyimpanan sementara, peron sebagai lapangan penumpukan, serta penggunaan peralatan bongkar muat. Dalam hal ini, maka fasilitas tersebut memainkan peran yang sangat penting untuk memfasilitasi atau menampung aktivitas bongkar muat

di stasiun. Namun pada kenyataannya, fasilitas bongkar muat yang tersedia di PT Kereta Api Indonesia DAOP IV UPT Terminal Semarang Tawang masih terbilang belum memadai, hal tersebut ditandai dari ukuran area gudang penyimpanan yang kurang luas sehingga untuk angkutan retail jenis motor biasanya ditempatkan di area parkir umum, yang mana ketika kondisi hujan akan menyebabkan barang tersebut basah serta juga rawan pencurian. Selanjutnya yakni area overcaping pada peron yang kurang lebar serta kondisi jalan yang tidak rata, sehingga barang yang diangkut dengan menggunakan troli terkadang jatuh dan ketika terdapat genangan air menyebabkan barang tersebut basah. Kemudian yang terakhir yakni tidak terdapatnya fasilitas yang dapat membantu untuk pengangkutan motor ke dalam gerbong, sehingga untuk pengangkutan motor harus dilakukan secara manual.

Disamping faktor fasilitas bongkar muat tersebut, adapun beberapa penyebab lain terjadinya penurunan produktivitas bongkar muat, yakni dari keterbatasan jumlah tenaga bongkar muat serta waktu bongkar muat yang tersedia di PT Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang UPT Terminal Semarang Tawang. Jumlah tenaga bongkar muat yang digunakan untuk menangani angkutan barang di stasiun sangat erat kaitannya dengan produktivitas bongkar muat di stasiun tersebut. Jika jumlah tenaga kerja yang dikerahkan cukup dan sesuai kebutuhan, maka produktivitas bongkar muat dapat ditingkatkan, karena beban kerja dapat didistribusikan secara merata dan tugas dapat diselesaikan dengan lebih efisien. Sebaliknya, jika tenaga kerja yang dikerahkan hanya sedikit, maka proses bongkar muat dapat terhambat dan menjadi lebih rumit, sehingga waktu yang diperlukan dalam menyelesaikan pekerjaan menjadi lebih lama. Jika waktu yang digunakan dalam menyelesaikan pekerjaan melebihi durasi bongkar muat yang tersedia, maka

dapat menyebabkan keterlambatan dalam keberangkatan kereta dan mengakibatkan terjadinya perubahan waktu pada grafik perjalanan kereta api (Gapeka) di stasiun berikutnya, mengingat bahwa gerbong bagasi pada angkutan retail menjadi satu rangkaian dengan kereta penumpang, maka waktu keberangkatan kereta disesuaikan pula dengan waktu keberangkatan kereta penumpang. Namun, jumlah tenaga kerja bongkar muat yang dikerahkan tidak semata-mata hanya diukur dari jumlahnya saja, melainkan kualitas dari tenaga kerja tersebut juga harus diperhatikan. Hal ini dikarenakan tenaga kerja yang berkualitas dan berpengalaman akan mempercepat waktu bongkar muat, mengurangi resiko kerusakan barang, serta dapat memberi layanan yang maksimal bagi pengguna jasa.

Atas permasalahan yang telah dipaparkan diatas, dengan itu dapat disimpulkan bahwa alasan peneliti mengangkat judul tugas akhir mengenai produktivitas bongkar muat, dikarenakan peneliti ingin mengetahui apakah faktor-faktor seperti fasilitas, SDM, dan waktu bongkar muat berdampak positif dan signifikan terhadap produktivitas bongkar muat angkutan retail pada PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IV UPT Terminal Semarang Tawang. Diharapkan penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai panduan dalam usaha meningkatkan pelayanan yang lebih baik pada kegiatan operasinya, serta agar proses pelayanan bongkar muat di perusahaan sesuai dengan standar operasional keselamatan. Disamping itu, perlu ditetapkan pula standar dari produktivitas, misalnya dengan membuat ketetapan tolak ukur terkait evaluasi prosedur kerja serta proses layanan kegiatan bongkar muat, agar proses tersebut berlangsung lancar dan dapat meminimalisir jumlah ongkos yang dikeluarkan.

Demikian dari penjabaran di atas, peneliti ingin menelaah lebih lanjut dan menuangkan hasil penelitian ke dalam bentuk tugas akhir yang berjudul **“Pengaruh Fasilitas, Sumber Daya Manusia, dan Waktu Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Angkutan Retail di PT Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang UPT Terminal Semarang Tawang”**.

1.2 Rumusan Masalah

Mengacu pada penjelasan mengenai konteks sebelumnya, bahwa kondisi fasilitas bongkar muat yang kurang memadai, keterbatasan jumlah SDM, dan waktu bongkar muat dapat menurunkan produktivitas bongkar muat, sehingga akan berdampak pula pada grafik perjalanan kereta (Gapeka), hal tersebut yang menjadi alasan utama bagi peneliti untuk menelaah lebih dalam tentang produktivitas bongkar muat. Rumusan permasalahan dalam penelitian ini yaitu :

- a. *Problem statement* : Produktivitas bongkar muat angkutan retail di PT Kereta Api Indonesia DAOP IV UPT Terminal Semarang Tawang mengalami penurunan.
- b. *Research problem* : Mengapa produktivitas bongkar muat angkutan retail tersebut mengalami penurunan?
- c. *Research question* :
 1. Adakah pengaruh fasilitas bongkar muat (X1), sumber daya manusia bongkar muat (X2), dan waktu bongkar muat (X3) secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat (Y)?

2. Adakah pengaruh fasilitas bongkar muat (X1), sumber daya manusia bongkar muat (X2), dan waktu bongkar muat (X3) secara simultan terhadap produktivitas bongkar muat (Y)?
3. Manakah di antara variabel fasilitas bongkar muat (X1), sumber daya manusia bongkar muat (X2), dan waktu bongkar muat (X3) yang pengaruhnya paling signifikan terhadap produktivitas bongkar muat (Y)?

1.3 Tujuan Penelitian

Pada umumnya, penelitian digunakan untuk mencapai sebuah tujuan atau sesuatu yang diinginkan. Tujuan penelitian dimaksudkan agar dapat memberikan arah kepada peneliti dalam melaksanakan kegiatannya. Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk :

1. Mengetahui pengaruh fasilitas bongkar muat, sumber daya manusia bongkar muat, dan waktu bongkar muat secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat.
2. Mengetahui pengaruh fasilitas bongkar muat, sumber daya manusia bongkar muat, dan waktu bongkar muat secara simultan terhadap produktivitas bongkar muat.
3. Mengetahui manakah di antara variabel fasilitas bongkar muat, sumber daya manusia bongkar muat, dan waktu bongkar muat yang pengaruhnya paling signifikan terhadap produktivitas bongkar muat.

1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan dalam penelitian biasanya digolongkan menjadi 2 bagian, yang meliputi kegunaan secara teoritis serta kegunaan secara praktis. Berikut merupakan kegunaan dari penelitian ini :

1. Kegunaan secara teoritis

Biasanya berkaitan dengan kegunaan dalam mengembangkan ilmu pengetahuan, yang harapannya dapat memberikan kontribusi lebih lanjut sebagai penambah pengetahuan serta informasi terkait dengan apa saja faktor yang membawa pengaruh terhadap produktivitas pada proses bongkar muat angkutan retail PT Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang UPT Terminal Semarang Tawang.

2. Kegunaan secara praktis

Kegunaan praktis pada umumnya berkaitan dengan nilai-nilai yang berguna dalam mengatasi masalah sehari-hari. Hal ini biasanya berlaku untuk berbagai entitas seperti organisasi, perusahaan, civitas akademika, dan sebagainya. Kegunaan praktis penelitian ini meliputi :

1) Bagi Peneliti

- a. Penelitian ini dilakukan guna sebagai pelengkap persyaratan dalam menyelesaikan studi serta memperoleh gelar Sarjana Terapan Manajemen dan Administrasi Logistik di Universitas Diponegoro.
- b. Penelitian ini digunakan untuk memperdalam serta mengembangkan wawasan yang telah peneliti dapatkan selama di bangku perkuliahan dengan kajian praktek di lapangan. Selain itu, dari dilakukannya penelitian ini diharapkan dapat mengasah serta

meningkatkan kemampuan berpikir dalam menyelesaikan suatu masalah.

2) Bagi Institusi (Universitas Diponegoro)

Dapat digunakan untuk memperkuat wacana serta sebagai sumbangan informasi dan gambaran yang relevan bagi rekan-rekan lainnya yang akan meneliti lebih lanjut dalam lingkup yang sama.

3) Bagi PT Kereta Api Indonesia

Diharapkan penelitian ini kedepannya mampu memberi ide baru serta informasi yang berguna bagi pihak yang bersangkutan, serta sebagai dasar pertimbangan pengambilan strategi kebijakan perusahaan, terutama terkait dengan produktivitas bongkar muat angkutan retail, sehingga jumlah pengguna jasa perusahaan tersebut dapat dipertahankan ataupun dapat ditingkatkan.

4) Bagi Masyarakat

Diharapkan dapat memberi gambaran akan pentingnya produktivitas bongkar muat di dalam perusahaan guna mencapai tujuan secara optimal.