

**PENGARUH BEBAN KERJA TERHADAP KINERJA KARYAWAN
BONGKAR MUAT DI UPT TERMINAL STASIUN SEMARANG
TAWANG (SMT): STUDI KASUS PROSES BONGKAR MUAT KAI
LOGISTIK**

TUGAS AKHIR



DIAJUKAN OLEH:

MUHAMMAD FAHMI FAUZI
2002018

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK

2023

**PENGARUH BEBAN KERJA TERHADAP KINERJA KARYAWAN
SAAT BONGKAR MUAT DI UPT TERMINAL STASIUN
SEMARANG TAWANG (SMT): STUDI KASUS SAAT PROSES
BONGKAR MUAT KAI LOGISTIK**

TUGAS AKHIR

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Logistik
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Logistik



DIAJUKAN OLEH :

MUHAMMAD FAHMI FAUZI
2002018

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK

2023

**HALAMAN PERSETUJUAN
TUGAS AKHIR**

**PENGARUH BEBAN KERJA TERHADAP KINERJA KARYAWAN
SAAT BONGKAR MUAT DI UPT TERMINAL STASIUN
SEMARANG TAWANG (SMT): STUDI KASUS SAAT PROSES
BONGKAR MUAT KAI LOGISTIK**

DISUSUN OLEH

MUHAMMAD FAHMI FAUZI

2002018

Disetujui untuk diajukan pada

Tugas Akhir

Program Studi Diploma III Manajemen Logistik

Menyetujui

DOSEN PEMBIMBING I

DOSEN PEMBIMBING II

Anggun Prima Gilang Rupaka, S.P, M.Si

NIP. 198704232019021003

Tanggal. 24 Juli 2023

Putu Ayu Govika Krisna Dewi, S.E.,M.M

NIP. 199008232019022003

Tanggal. 27 Juli 2023

Ditetapkan di Tabanan

**HALAMAN PENGESAHAN
TUGAS AKHIR**

**PENGARUH BEBAN KERJA TERHADAP KINERJA KARYAWAN
SAAT BONGKAR MUAT DI UPT TERMINAL STASIUN
SEMARANG TAWANG (SMT): STUDI KASUS SAAT PROSES
BONGKAR MUAT KAI LOGISTIK**

Telah dipersiapkan dan disusun oleh:

MUHAMMAD FAHMI FAUZI

2002018

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI

PADA TANGGAL 7 AGUSTUS 2023

DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

Tim Penguji

 Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T, M.Sc NIP. 198604012010121004	 Anggun Prima Gilang Rupaka, S.P, M.Si NIP. 19870423 201902 1 003
 Dynes Rizky Navianti, S.Si, M.Si NIP. 199007082019022001	 Putu Ayu Govika Krisna Dewi, S.E., M.M NIP. 19900823 201902 2 003

Mengetahui

**KETUA PROGRAM STUDI
MANAJEMEN LOGISTIK**

**Putu Diva Ariesthana Sadri M.Sc
NIP. 198604012010121004**

HALAMAN PERNYATAAN ORSINILITAS

Saya , Muhammad Fahmi Fauzi, Notar, 2002018, menyatakan bahwa Tugas Akhir dengan judul “**Pengaruh Beban Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Saat Bongkar Muat Di UPT Terminal Stasiun Semarang Tawang (SMT): Studi Kasus Saat Proses Bongkar Muat KAI Logistik**” merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Tugas Akhir ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar Pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Tugas Akhir ini yang telah digunakan sebelumnya untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau keserjanaan maupun Akademik di suatu Perguruan Tinggi.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang telah ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali

Tabanan, Agustus 2023

Penulis,

MATERAI

Muhammad Fahmi Fauzi

Notar,
2002018

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Angin tidak berhembus untuk menggoyangkan pepohonan, melainkan menguji kekuatan akarnya.” – Ali bin Abi Thalib

“Orang yang hebat adalah orang yang memiliki kemampuan menyembunyikan kesusahan, sehingga orang lain mengira bahwa ia selalu senang.” – Imam Syafi’i



KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT atas berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir penelitian kami yang berjudul “PENGARUH BEBAN KERJA TERHADAP KINERJA KARYAWAN SAAT BONGKAR MUAT DI UPT TERMINAL STASIUN SEMARANG TAWANG (SMT): STUDI KASUS SAAT PROSES BONGKAR MUAT KAI LOGISTIK”. Penelitian ini bertujuan sebagai salah satu syarat yang harus kami laksanakan untuk memperoleh gelar ahli madya logistik. Oleh karena itu kami dengan penuh rasa hormat mengucapkan terimakasih yang sebesar besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Ir. Effendi Priraharjo, S.T S.Si.T, MT sebagai direktur Politeknik Transportasi Darat Bali
2. Bapak Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc selaku Kapordi dari Prodi Manajemen Logistik
3. Bapak sebagai dosen pembimbing kami yang telah meluangkan waktu demi terselaikannya proposal pengajuan tugas akhir ini
4. Dosen dosen Progran Studi Manajemen Logistik yang telah memberikan bimbingan selama Pendidikan.
5. Bapak Dian Andaryano selaku Manajer dari Bidang Angkutan Barang Daerah Operasi IV
6. Bapak Agus Sujarwo selaku Kepala UPT Terminal SMC
7. Bapak Febri Herdianto selaku asistem manajer Operasional dan Administrasi Angkutan Barang
8. Bapak Yogi selaku Senior Manager dari KAI Logistik wilayah tengah.
9. Teman teman angkatan I, adik asuh, dan seluruh adik tingkat di Poltrada Bali yang selalu memberikan dukungan dan doa demi kelancaran penelitian ini.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih belum sempurna dan memerlukan perbaikan. Kritik serta masukan sangat penulis harapkan dari para pembaca. Akhir kata semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi seluruh pihak.

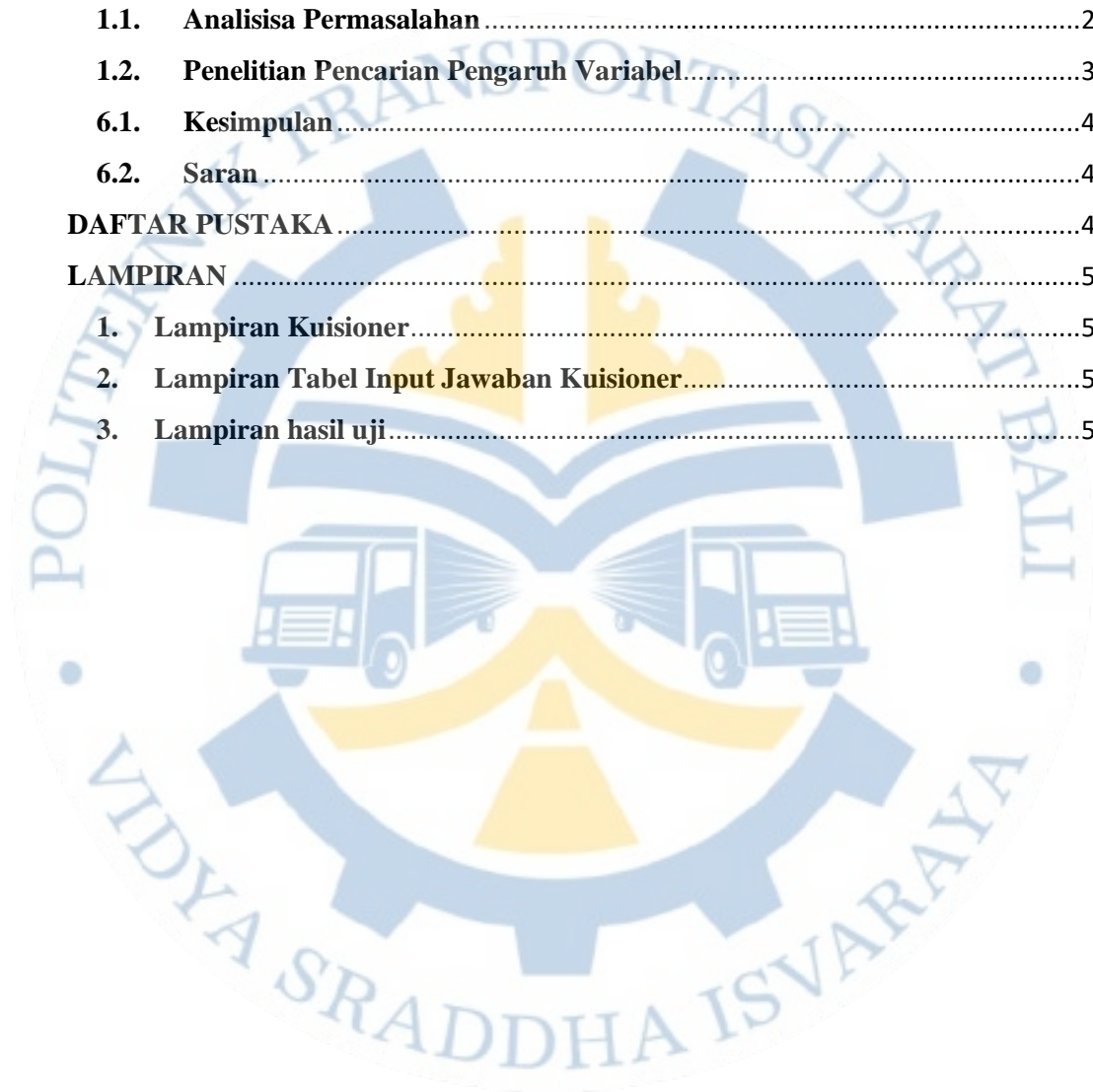
Tabanan 7 Agustuss 2023

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN ORSINILITAS	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
INTISARI	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1. LATAR BELAKANG	1
1.2. RUMUSAN MASALAH	2
1.3. TUJUAN PENELITIAN	3
1.4. MANFAAT PENELITIAN	3
1.5. BATASAN MASALAH	3
BAB II	4
GAMBARAN UMUM	4
2.1. Latar Belakang Perusahaan KALOG	4
BAB III	10
TINJAUAN PUSTAKA	10
3.1. Tinjauan Pustaka	10
3.2. Penelitian Terdahulu	19
BAB IV	21
METODE PENELITIAN	21
4.1. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data	21
A. Data Primer	21
B. Data Sekunder	21

4.2. Metode Analisis Data	22
4.3. Bagan Alir Penelitian	26
4.4. Timeline Kegiatan	27
BAB V	28
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	28
1.1. Analisa Permasalahan	28
1.2. Penelitian Pencarian Pengaruh Variabel.....	36
6.1. Kesimpulan	46
6.2. Saran	47
DAFTAR PUSTAKA	48
LAMPIRAN	50
1. Lampiran Kuisisioner	50
2. Lampiran Tabel Input Jawaban Kuisisioner.....	52
3. Lampiran hasil uji.....	52



DAFTAR TABEL

Tabel 1. Penelitian Terdahulu	19
Tabel 2 Timeline Kegiatan	27
Tabel 3 SOP Bongkar Muat Ekspediter SMT	28
Tabel 4 Data volume dan rerata angkutan barang UPT Terminal SMT.....	29
Tabel 5 Data volume dan rerata barang turun di UPT Terminal SMT periode Februari – Desember 2022	32
Table 6 Barang gagal terangkut di UPT Terminal SMT	35
Table 7 Rincian nilai responden pada variabel waktu kerja.....	39
Table 8 Rincian hasil uji validitas dan reabilitas.....	39
Table 9 Rincian nilai responden pada variabel Kinerja.....	41
Table 10 Rincian hasil uji validitas dan reabilitas.....	42
Table 11 Hasil uji normalitas pada jumlah nilai data kuisisioner	42
Table 12 Hasil Koefisien Determinasi Adjusted R	43
Table 13 hasil uji regresi sederhana pengaruh variabel X terhadap Y	44

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kantor Wilayah KAI Logistik	5
Gambar 2. Penampang UPT Terminal SMT dari Google Maps	6
Gambar 3. Struktur Organisasi di PT. KAI Logistik Wilayah Tengah	7
Gambar 4. Jadwal Pegawai KAI Logistik Wilayah Tengah UPT Terminal SMT	8
Gambar 5. Bagan Alir proses penelitian dari awal hingga akhir	26
Gambar 6. Grafik angkut periode Februari – Desember 2023	30
Gambar 7. Grafik angkut periode Februari – Desember 2023	30
Gambar 8. Contoh proses penaikan barang dengan jenis angkutan barang hantaran potongan	31
Gambar 9. Grafik volume barang turun perbulan periode februari – desember 2022	32
Gambar 10. Grafik rerata volume barang turun perhari periode februari – desember 2022	33
Gambar 11. Contoh proses Bongkar barang dengan jenis barang Sepeda Motor	34
Gambar 12. Grafik barang tertinggal di UPT Terminal SMT	35
Gambar 13. Grafik modus kuisisioner yang diisi oleh responden	38
Gambar 14. grafik modus jawaban responden kuisisioner variabel kinerja	40

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran kuisisioner	50
Lampiran lampiran data kuisisioner	52
Lampiran Lampiran hasil uji.....	52



INTISARI

PENGARUH BEBAN KERJA TERHADAP KINERJA KARYAWAN SAAT BONGKAR MUAT DI UPT TERMINAL STASIUN SEMARANG TAWANG (SMT): STUDI KASUS SAAT PROSES BONGKAR MUAT KAI LOGISTIK

oleh

Muhammad Fahmi Fauzi

2002018

Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di UPT Terminal Semarang Tawang (SMT) membagi jumlah *shift* kerja menjadi dua sesi, yaitu masing masing 12 jam kerja. Sedangkan untuk volume kegiatan di UPT Terminal SMT tergolong cukup padat namun tidak terjadi setiap hari. Hal ini menjadi fokus peneliti untuk dijadikan bahan penelitian dengan mencari pengaruh antara beban kerja terhadap kinerja TKBM yang dimana dalam hal ini hipotesis peneliti adalah variabel x berpengaruh secara negatif terhadap variabel y . Tujuan penelitian ini yaitu mencari pengaruh antara beban kerja terhadap kinerja para TKBM serta memberikan solusi pembagian sesi kerja yang sesuai dengan peraturan yang ada. Penelitian ini menggunakan pendekatan *cross sectional* (kuisioner) dengan menguji data kuisioner dengan uji valid yaitu harus diatas nilai 0,3 dan uji reabilitas harus diatas 0,6, kemudian setelah diuji data yang diperoleh diuji jumlah nilai X dan Y menggunakan uji normalitas *kolmogorv smirnov* dengan nilai harus diatas 0,5. Setelah memenuhi kaidah uji data yang diperoleh dengan cara melakukan uji regresi sederhana, maka untuk berpengaruh harus kurang dari 0.05 dan tidak berpengaruh adalah diatas 0.05.

Penelitian yang dilakukan menghasilkan kesimpulan yaitu tidak menunjukkan pengaruh karena pada *output* uji regresi linier sederhana dengan aplikasi SPSS diperoleh nilai 0,247 sehingga penelitian ini pada variabel x tidak terjadi pengaruh yang signifikan terhadap variabel y . Durasi kerja dapat dibagi menjadi tiga yaitu pukul; 07.00-15.00, 15.00-23.00, 23.00 – 07.00, selain itu sebaiknya terdapat penambahan TKBM untuk mencegah terjadinya ketertinggalan barang di kondisi tertentu.

Kata Kunci: beban kerja, kinerja, TKBM, durasi kerja TKBM

ABSTRACT
PENGARUH BEBAN KERJA TERHADAP KINERJA KARYAWAN
SAAT BONGKAR MUAT DI UPT TERMINAL STASIUN
SEMARANG TAWANG (SMT): STUDI KASUS SAAT PROSES
BONGKAR MUAT KAI LOGISTIK

By

Muhammad Fahmi Fauzi

2002018

In carrying out loading and unloading activities, the loading and unloading workforce at UPT Terminal Semarang Tawang (SMT) divides the number of work shifts into two sessions, each of which is 12 working hours. Meanwhile, the volume of activities at UPT Terminal SMT is quite busy but does not occur every day. This is the focus of researchers to be used as research material by looking for the influence between workload on TKBM performance, in which case the researcher's hypothesis is that variable x negatively affects variable y. The purpose of this study is to find the influence between workload and TKBM performance. The purpose of this study is to find the influence between workload on the performance of TKBM and provide solutions for the division of work sessions in accordance with existing regulations. This research uses a cross sectional approach method (questionnaire) by testing questionnaire data with a valid test, which must be above the value of 0.3 and the reliability test must be above 0.6, then after being tested earlier, the data obtained is tested for the number of X and Y values using the Kolmogorv Smirnov normality test with a value above 0.5. Then after fulfilling the test rules, the data obtained is tested in simple regression for the effect must be less than 0.05 and no effect is above 0.05.

From the research carried out, the answer is that it does not show influence because it gets a value of 0.42 so that this research between variables x and y does not have a significant effect. As for the duration of work can be divided into three namely at; 07.00-15.00, 15.00-23.00, 23.00 - 07.00, besides that there should be additional TKBM to prevent the occurrence of lagging goods in certain conditions.

Keyword: workload, performance, TKBM, duration of TKBM work

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.LATAR BELAKANG

Persaingan dunia kerja semakin ketat di zaman sekarang ini, sehingga perusahaan dituntut untuk terus berkembang. Kondisi persaingan yang semakin lama semakin ketat telah menuntut perusahaan untuk tetap bertahan dalam gelombang persaingan yang ketat saat ini. Perindustrian sangat erat dengan persaingan bisnis dengan perkembangan perusahaan yang terus diperbaharui. Dalam persaingan ini perusahaan berupaya untuk tetap konsisten dan terus berinovasi menghasilkan produk yang lebih berkualitas, mengembangkan usaha dan untuk memberikan upaya pelayanan secara prima kepada seluruh konsumen. Dalam hal ini perusahaan selalu dituntut untuk melakukan perbaikan-perbaikan diberbagai sektor agar dapat menghasilkan keuntungan yang tentunya secara maksimal. Dunia industri yang berkembang telah merata ke berbagai sector salah satunya yang tengah berkembang pesat adalah industri transportasi khususnya kereta api.

Kereta api merupakan moda transportasi dan merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang terus melakukan inovasi dan perluasan lapangan kerja, disamping itu perusahaan yang langsung dibawah naungan Kementerian BUMN ini sedang mengalami tren kenaikan penggunaan dimasa setelah pandemi berakhir yaitu tahun 2022. Menurut situs berita *online* Tempo (2022), terjadi kenaikan ini sebesar 48,76 persen dibanding tahun sebelumnya. Kenaikan ini tidak lepas dari efek membaiknya kondisi pandemi dan semakin dilonggarkannya aturan pemerintah terkait zona aman pandemi setelah dua tahun berakhir. Dilihat dari nilai tersebut membuktikan meskipun telah terjadi hambatan pandemi yang telah melanda Indonesia. PT.KAI tetap bisa kembali bangkit dengan baik dalam bangkitan usahanya pasca pandemi yang telah berakhir. Namun dilain sisi, lonjakan kegiatan bongkar muat barang melalui moda transportasi kereta api terdapat sisi lain yaitu barang yang tertinggal sehingga tentunya menjadi hambatan sendiri bagi perusahaan yang merasa

dirugikan karena harus menanggung barang tersebut untuk diantar sesuai dengan alamat yang dituju, disisi lain konsumen juga harus menunggu lebih lama yang dimana itu juga menjadi hal yang merugikan bagi konsumen dimana bisa kemungkinan terjadi yaitu barang yang turun kualitasnya.

Perkembangan kegiatan kereta api telah membuat banyak masyarakat akhirnya memilih bekerja dibidang transportasi kereta api sebagai tempat untuk mencari penghasilan. Bekerja di bidang unit perkeretaapian khususnya di bagian angkutan barang menjadi salah satu minat untuk mencari penghasilan yang menajjikan. Akan tetapi jadwal kedatangan kereta api yang datang setiap waktu sampai lewat tengah malam telah membuat jadwal bongkar muat yang dilakukan di unit terminal angkutan barang dilakukan setiap waktu sehingga membagi para karyawan menjadi beberapa sesi kerja. Untuk angkutan barang difokuskan pada pengiriman dini hari sehingga kegiatan bongkar muat paling sibuk terjadi pada pukul 23.01 WIB – 04.30 WIB. Penelitian ini perlu dilakukan untuk mngetahui hubungan antara beban kerja dengan kinerja para pekerja angkutan barang sehingga ditemukan pembagian waktu yang terbaik untuk para bekerja bisa bekerja dengan kondisi prima di setiap sesi mereka melaksanakan tugas mereka agar kemungkinan seperti barang yang tertinggal juga dapat ditekan. Di lain sisi peneliatian ini dilakukan untuk memberikan rekomendasi sebuah pelayanan yang baik antara pekerja dan konsumen agar bisa memberikan hasil yang maksimal untuk semua pihak yang terlibat di kegiatan perusahaan tersebut.

1.2.RUMUSAN MASALAH

Bagaimana pengaruh beban kerja yang berupa waktu kerja yang mencapai 12 jam dan volume barang yang tidak stabil volume muatannya terhadap kinerja para pekerja di UPT Terminal SMT Khususnya di KAI Logistik ?

1.3.TUJUAN PENELITIAN

Mengetahui dan menganalisis pengaruh beban kerja yang berupa waktu kerja yang mencapai 12 jam dan volume barang yang tidak stabil volume muatannya terhadap kinerja para pekerja di UPT Terminal SMT Khususnya di KAI Logistik.

1.4.MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini memberikan manfaat bagi perusahaan yaitu sebagai bahan referensi untuk memberikan pembagian jadwal bagi para pekerja bongkar muat untuk bekerja sesuai dengan waktu yang seharusnya mereka bisa bekerja dengan kondisi yang prima dan akhirnya produktivitas kinerja para pekerja bisa maksimal

1.5.BATASAN MASALAH

1. Hanya meneliti tentang beban kerja yang berupa volume dan durasi waktu kerja untuk para pegawai bongkar muat di KALog UPT Terminal SMT Semarang
2. Data diperoleh antara lain yaitu volume barang yang tiba dan berangkat melalui UPT Terminal SMT, Jadwal shift tenaga kerja bongkar muat KALog, jumlah tenaga kerja KALog dan kedatangan /keberangkatan barang di UPT Terminal SMT.
3. Metode pengambilan data dilakukan dengan kuisisioner kepada para tenaga kerja bongkar muat KALog
4. Penelitian ini sebatas untuk menyesuaikan agar beban kerja yaitu durasi waktu kerja agar sesuai dengan peraturan yang ada
5. Hanya meneliti beban kerja yang merupakan waktu kerja mencapai 12 jam dalam satu sesi, selain itu jika ada kondisi tertentu saat ada kebijakan baru terjadi lonjakan volume barang yang sangat besar yang menjadi bagian dari beban kerja TKBM.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1.Latar Belakang Perusahaan KALOG

PT Kereta Api Logistik atau KAI Logistik adalah anak perusahaan yang didirikan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) Jakarta Notaris Fathiah Helm berdasarkan Akte No. 10 tanggal 8 September 2009 dan perubahan terakhir yang disebutkan dalam akta tersebut oleh Notaris Yoshi, S.H, M.Kn no. 03 tanggal 23 Mei 2018 telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia(Kemenkumham) Republik Indonesia sesuai suratnya : AHU-AH.01.03-0209983. 28 Mei 2018 Pemegang saham terbesar KAI Logistik adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 99,3 persen dan Yayasan Pusaka sebesar 0,7 persen.

Maksud dan Tujuan Pendirian *KAI Logistics Company* didirikan untuk melayani distribusi logistik berbasis rel dengan paket bisnis layanan *door-to-door* untuk memberikan layanan penuh kepada pelanggan kereta api yang didukung oleh pra dan pasca transportasi. Misi dan peran KAI Logistik dalam pelayanan induk perusahaan adalah sebagai pencipta nilai tambah dalam rantai nilai pelayanan distribusi logistik, termasuk pelayanan yang diberikan oleh KAI, seperti pengiriman barang dan pergudangan. Fokus dan penguatan peran penting KAI Logistik dapat dilihat pada fase pra dan pasca layanan layanan KAI, serta layanan terintegrasi berbasis TI dalam mata rantai layanan distribusi logistik.

Saat ini layanan logistik terpadu KAI Logistik telah mencakup pulau Jawa, Sumatera dan Bali, serta sedang diperluas ke Sulawesi dan Kalimantan untuk layanan KAI Express Logistics. Untuk memfasilitasi pelayanan logistik terpadu, KALOG saat ini telah membangun beberapa infrastruktur pelayanan logistik, antara lain terminal KA barang di Jakarta, Karawang, Semarang dan Surabaya, serta fasilitas bongkar muat batubara di Sumatera Selatan. Pada saat yang sama, KAI Logistik Express hadir di 140 titik di beberapa kota seperti Jakarta, Bandung,

Semarang, Solo, Yogyakarta, Surabaya, Malang dan kota-kota lainnya di Pulau Jawa, Bali dan Sumatera.

2.2.Lokasi Penelitian Kantor KAI Logistik

1. Kantor Wilayah Tengah

Belokasi di jalan Dr. Kariadi Kota Semarang Jawa Tengah. Kantor ini sebagai pusat kegiatan dari KaiLogistik Wilayah Tengah yang merupakan daerah dari Daerah Operasi IV yang kemudian disingkat DAOP IV. Sementara untuk kegiatan dari bongkar muat adalah berpusat di stasiun Semarang Tawang Bank Jateng dengan kegiatan sebagai bongkar muat barang hantaran potongan (parcel) dan barang untuk jenis retail, sementara untuk kegiatan bongkar muat, kemudian untuk kegiatan bongkar muat angkutan peti kemas di stasiun ronggo warsito, dan untuk angkutan semen serta angkutan non korporate adalah di stasiun petek.

- **Gambar Kantor pusat KAI Logistik Wilayah Tengah**



Sumber google maps

Gambar 1. Kantor Wilayah KAI Logistik

Lokasi dari kantor yang menjadi pusat kendali kegiatan dari PT.KAI Logistik wilayah tengah terletak cukup jauh dari pusat kegiatan yaitu di stasiun-stasiun yang tersangkut dibawah wilayah administrasi. Terdapat empat stasiun yang menjadi tanggung jawab dari PT.KAI Logistik wilayah tengah ini.

- **Gambar Stasiun Semarang Tawang Tampak dari Google Maps**



Sumber Foto Google maps

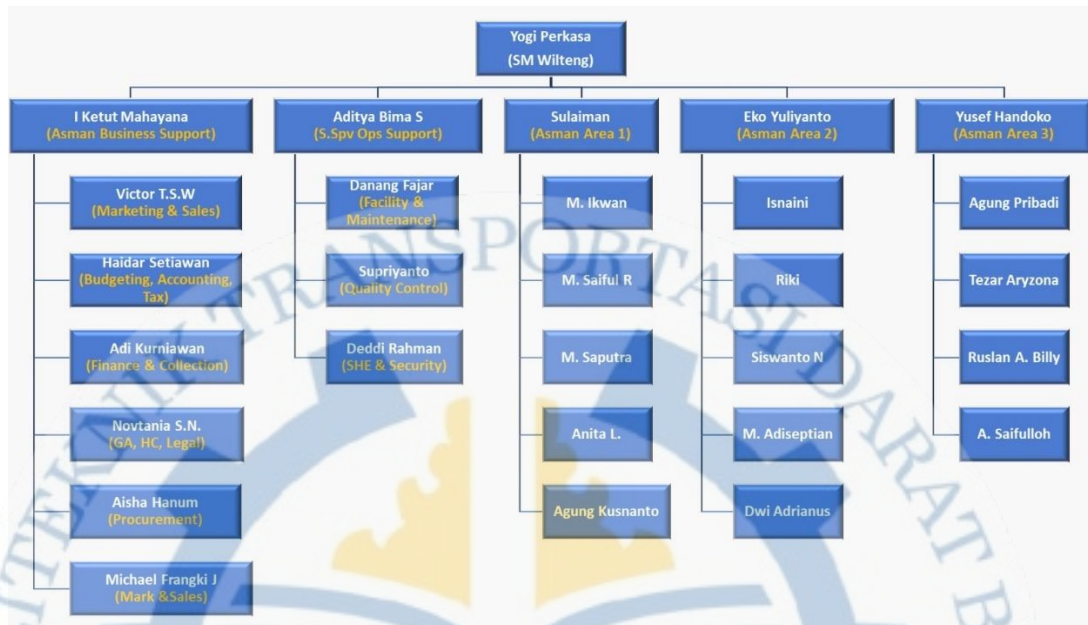
Gambar 2. Penampang UPT Terminal SMT dari Google Maps

Berdasarkan gambar diatas lokasi dari stasiun SMT terletak cukup di tengah kota Semarang, sehingga mudah dijangkau oleh para konsumen yang ingin menggunakan jasa kereta api baik untuk angkutan penumpang dan angkutan barang

2.3. Bidang Kerja Kalog

Bidang kerja pada KAI Logistik khususnya bagian wilayah tengah dibagi menjadi empat tempat yaitu Semarang Poncol (SMC), Semarang Tawang (SMT), Container Yard(CY) Ronggowarsito, Terminal Bahan Bakar Minyak Tegal (TBBM). Berikut daftar nama karyawan dan bagian bidang kerja karyawan KAI Logistik wilayah tengah :

2.4. Struktur Organisasi KAI Logistik Wilayah Tengah



Sumber dokumen PT.KAI Logistik Wilayah Tengah

Gambar 3. Struktur Organisasi di PT.KAI Logistik Wilayah Tengah

Dalam menjalankan Bisnisnya, KAI Logistik Menunjuk Senior Manager di masing masing wilayah sebagai penanggung jawab dari seluruh kegiatan logistik dan bertanggung jawab kepada pimpinan di pusat. Senior manager dibantu oleh empat asisten manajer dan seorang *supervisor*. Dalam masing masing asisten manajer tersebut mengerjakan tugasnya dibantu oleh anggota dibagian masing masing bidang.

2.5. Proses Rekrutmen Tenaga Kerja PT. KAI Logistik Semarang

Proses rekrutmen Tenaga kerja bongkar muat angkutan retail di KAI Logistik wilayah tengah melalui proses resmi yang diadakan oleh PT.KAI Logistik Indonesia yang rutin diadakan hampir setiap tahun dan juga terkadang diadakan khusus untuk memenuhi kebutuhan pegawai di lingkungan perusahaan atau melalui Rekrutmen umum pegawai Badan Usaha Milik Negara yang kemudian disingkat (BUMN) yang diadakan oleh kementerian BUMN. Proses rekrutmen pegawai ini

memerlukan Pendidikan dasar minimal SMA dan berusia 17 tahun serta untuk usia maksimal saat pengajuan kerja adalah 35 tahun

2.6. Jadwal Untuk Pegawai PT. KAI Logistik Wilayah Tengah UPT Terminal Semarang Tawang (SMT)

Shift untuk para pegawai di KAI logistik ini dibagi menjadi dua sesi yaitu pagi dan malam dengan rincian pagi dimulai pukul 08.00 – 20.00 WIB dan untuk malam dimulai pukul 20.00 – 08.00 WIB dengan dikepalai oleh Kepala Area dengan anggota bagian administrasi yaitu bagian Admin area, admin POS penjualan, dan Admin area, sedangkan untuk bagian Tenaga Bongkar Muat yang selanjutnya disingkat TKBM beranggotakan sebelas orang dengan rincian 6 koordinator operasional dan 5 porter barang

Jadwal Shift Tenaga Bongkar Muat								
Pagi	Sulaiman (Kepala Area)	Zuli	Arip	Slamet	Batis	Heru (Admin POS penjualan)	Chatrine (Adm keuangan)	Tezar (Admin Area)
Malam	Idris	Rohmat	Eko	Aris	Nardi	Sunu	Wahyudi	

Gambar 4. Jadwal Pegawai KAI Logistik Wilayah Tengah UPT Terminal SMT

Keterangan	
	Kepala Area
	Koordinator Operasional
	Adm keuangan
	Admin POS penjualan
	Admin Area
	Porter

Uraian tugas

- Kepala Area sebagai Pimpinan tertinggi untuk area kerja UPT Terminal SMT bagian PT KAI Logistik
- Koordinator Operasional sebagai coordinator dari Para Tenaga Kerja Bongkar Muat atau operator dan sebagai coordinator kerja untuk para pegawai yang bekerja pada shift mereka

- Administrasi Keuangan adalah bagian pencatatan dan pengelolaan dana
- Administrasi POS penjualan adalah sebagai penerima konsumen apabila ingin mengirimkan barang
- Administrasi Area sebagai Supervisor daripada para pegawai
- Porter adalah para Tenaga Bongkar Muat



BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1. Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan tugas akhir ini peneliti menggali informasi dari beberapa penelitian sebelumnya sebagai bahan perbandingan, baik mengenai kekurangan atau kelebihan yang sudah ada. Selain itu, peneliti juga menggali dari sumber lainnya seperti dari *Internet* dan beberapa buku dalam rangka mendapatkan informasi yang ada yang dimuat di penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan judul yang dibahas oleh peneliti berdasarkan landasan teori ilmiah.

A. Kereta Api

Kereta api merupakan sarana transportasi berupa transportasi dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kereta yang lainnya, yang akan ataupun sedang berjalan di rel. Kereta api merupakan jenis transportasi massal yang umumnya terdiri dari kepala yang disebut lokomotif (transportasi dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau rangkaian gerbong, PT.KAI (2020). Rangkaian kereta atau rangkaian gerbong tersebut cenderung berukuran relatif luas sehingga bisa memuat penumpang maupun barang dalam skala yang besar. Karena sifatnya yang sebagai angkutan massal efektif, sehingga banyak negara berusaha memanfaatkannya secara maksimal sebagai alat transportasi utama untuk angkutan darat di dalam kota, antarkota, bahkan antarnegara.

1. Jenis Kereta Api

Menurut undang undang nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian membagi jenis jenis kereta api menurut fungsinya yaitu.

Berdasarkan Jenis Mesin Penggeraknya di Bagi Menjadi tiga yaitu :

- 1) Kereta api uap
- 2) Kereta api mesin diesel

- 3) Kereta api rel listrik
- 4) Sedangkan berdasarkan lintasan (Rel) kereta api dibagi menjadi dua yaitu:
 - a) Kereta api monorel
 - b) Kereta api konvensional
- 5) Dilihat dari prasarana tempat kereta berjalan dibagi menjadi tiga yaitu:
 - a) Kereta api permukaan (*surface*)
 - b) Kereta api layang (*elavated*)
 - c) Kereta bawah tanah (*subway*)

2. Jenis Kereta dan Gerbong

Berdasarkan Peraturan Dinas Nomor 8 pasal 1 yang membagi antara definisi kereta dan gerbong yaitu:

1) Kereta

Merupakan sarana kereta api yang ditarik/didorong oleh lokomotif atau memiliki penggerak sendiri. Kereta ini digunakan untuk mengangkut orang serta bagasi daripada kereta api

2) Gerbong

Merupakan sarana kereta api yang ditarik/didorong oleh lokomotif atau memiliki penggerak sendiri. Kereta ini digunakan untuk mengangkut barang dan/atau hewan. Adapun jenis daripada gerbong dibagi menjadi empat yaitu; gerbong terbuka (GB), gerbong datar (GD), gerbong tertutup (GT), gerbong tangka (GK), gerbong lekuk (GL)

3) Angkutan Barang Kereta Api

Angkutan barang merupakan satu bagian utama dari bisnis yang dijalankan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Seiring perkembangan wilayah dan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor telah berpengaruh pada penurunan tingkat kecepatan, tingginya kecelakaan dan kemacetan

jalan raya. Angkutan barang untuk distribusi atau pengiriman luar kota atau jarak menengah dan jarak jauh sangat efisien, bila diangkut dengan kereta api. Untuk menghadapi tantangan bisnis yang semakin kompetitif dan peluang harapan pelanggan lama maupun pelanggan baru, PT Kereta Api Indonesia (Persero) terus berupaya untuk melakukan berbagai macam upaya perubahan guna mencapai kepuasan pelanggan.

Angkutan barang dengan kereta api memiliki keunggulan antara lain; kepastian waktu, cepat, aman, terkendali dan mudah diawasi (terpantau), kapasitas besar, tempat angkut luas, fleksibilitas antar moda, terjamin asuransi, bebas pungutan liar, tarif kompetitif, pengawasan selama perjalanan, terdapat gudang penyimpanan, fasilitas loading-unloading, sistem pembayaran mudah, dan jenis barang yang diangkut bervariasi sesuai Undang-undang pengiriman barang yang berlaku. Restrukturisasi perusahaan dilakukan untuk menjadikan organisasi lebih efektif, efisien, dan selalu berorientasi pasar. Komunikasi yang intensif di dalam organisasi maupun komunikasi eksternal dengan pelanggan menjadi salah satu strategi perusahaan dalam memenangkan persaingan di bisnis jasa transportasi yang dinamis dan tidak terprediksi perkembangannya.

B. Jenis Terminal Barang milik PT.KAI

PT.KAI (persero) memiliki tiga jenis terminal angkutan barang yang beroperasi pada saat ini. Terminal tersebut berfungsi sebagai tempat bongkar muat barang yang dikirim maupun yang telah sampai di stasiun. Berikut jenis terminal angkutan barang yaitu :

1) Multi Operator Terminal

Terminal ini dikelola oleh lebih dari satu jenis perusahaan yang menjadi mitra kerjasama dari PT.KAI dan masih dapat menjalin kerjasama dengan pihak lainnya. Kawasan terminal ini tempat bongkar muat untuk barang yang sudah mendapatkan izin dari pihak pengelola

2) **Single Operator Terminal**

Kawasan terminal ini hanya dikelola oleh satu perusahaan pengelola saja dan kegiatan bongkar muat di Kawasan ini hanya seizin dari pihak pengelola terminal saja

3) **Terminal Berpotensi**

Kawasan terminal ini menjadi tempat muat bongkar angkutan barang yang menggunakan moda transportasi Kereta Api dan memerlukan investasi pembangunan prasarana (lahan bongkar muat barang, alat bongkar muat barang, dan lain-lain) hal ini dikarenakan belum dikelola pihak manapun serta masih dapat digunakan pihak lain yang ingin menjalin kerjasama.

C. Tenaga Kerja Bongkar Muat(TKBM) di Terminal Barang PT.KAI

Dalam kegiatan bongkar muat yang telah berlangsung selama ini. PT. KAI memiliki duapuluh perusahaan menjadi partner bisnis dari PT.KAI. Dalam pedoman yang menganut *motto bussines to bussines* yang berarti bahwa seluruh dengan pekerja dari karyawan masing masing mitra yang telah bekerja sama dengan PT.KAI. Para Tenaga bongkar muat ini adalah karyawan yang menjadi tanggung jawab daripada masing masing mitra perusahaan yang bekerja sama dengan PT. KAI. Dalam kegiatannya para pekerja bongkar muat ini terbagi menjadi beberapa kelompok yang mendapatkan *shift* untuk bekerja sesuai dengan kelompok masing masing, para tenaga bongkar muat ini dibagi *shift* karena kedatangan kereta barang tidak datang dalam satu waktu, tergantung dan menyesuaikan dengan masing masing jadwal kedatangan dan keberangkatan kereta dari tiap tiap stasiun di seluruh wilayah Indonesia.

D. Peraturan Tentang Ketenagakerjaan

Dalam aturan yang telah tertulis dalam Undang Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang dijelaskan secara terperinci dalam pasal 77 ayat 2 huruf a dan b yang didalamnya dinyatakan

- 1) 7 (tujuh) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 6 (enam) hari; kerja dalam 1 (satu) minggu; atau
- 2) 8 (delapan) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu;

E. Kegiatan Bongkar Muat

Pengangkutan muatan barang dengan kereta api perlu dilakukan dengan sistem dan dengan prosedur yang jelas. Sistem dan prosedur yang terdapat pada proses bongkar muat barang menjadi pedoman dalam menuntaskan tugas dan pekerjaan di lapangan. Berdasarkan Permenhub Republik Indonesia tahun 2014 tentang cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api, prosedur tentang pengangkutan muatan barang menggunakan kereta api terdiri atas pemuatan barang, penyusunan barang, pengangkutan barang, dan pembongkaran barang. Pemuatan barang ini dapat dilakukan di stasiun kereta api atau ditempat lain diluar stasiun kereta api yang digunakan untuk bongkar muat barang yang telah mendapatkan persetujuan. Proses pemuatan barang dan penyusunan harus dilakukan oleh pihak yang berwenang dan memiliki izin, yaitu dari penyelenggara sarana perkeretaapian atau badan usaha (BU) sebagai pelaku kegiatan jasa angkutan barang dan pengguna jasa dengan pengawasan dari penyelenggara perkeretaapian yaitu PT.KAI. Berdasarkan data dari Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan (BALITBANG) Kementerian Perhubungan, kegiatan pemuatan barang dan penyusunan harus memenuhi persyaratan yaitu:

- 1) Barang muatan tidak memiliki beban muatan yang melebihi beban gandar untuk masing-masing gerbong.

- 2) Beban gandar di gerbong yang dimuat barang tidak melebihi berat gandar jalur kereta api.
- 3) Beban barang yang dimuat tidak melebihi beban maksimum muat gerbong
- 4) Barang yang diangkut tidak melebihi dari ruang bebas dan ruang batas sarana gerbong.

Pihak yang melaksanakan kegiatan bongkar muat barang juga wajib memenuhi persyaratan yang telah ditentukan. Persyaratan tersebut berguna untuk menjamin proses bongkar muat dengan kereta api dengan berjalan lancar dan dengan risiko kerusakan yang dimiliki barang menjadi kecil. Persyaratan tersebut yaitu; menyediakan fasilitas untuk pembongkaran barang muatan dan menyediakan peralatan sesuai klasifikasi barang, yaitu alat *forklift*, kemudian alat gerobak dorong, peralatan bongkar muat tangki timbun, serta untuk bongkaran barang khusus seperti peti kemas dapat memakai alat berupa *crane*, *top loader*, dan *restacker*.

F. Definisi Kinerja Karyawan

Kinerja karyawan mengukur seberapa baik seorang karyawan berhasil mencapai tujuan dan standar perusahaan atau organisasi tempatnya bekerja. Kinerja pegawai juga dapat diartikan sebagai hasil yang dicapai pegawai selama menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dalam organisasi.

Menurut Suryadi (2009), kinerja merujuk pada hasil kerja individu atau kelompok dalam suatu organisasi, sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab mereka, dengan tujuan mencapai sasaran organisasi secara legal, sesuai hukum, serta dengan memperhatikan aspek moral dan etika. Kinerja ini mencakup dimensi filosofis baik secara kualitatif maupun kuantitatif teknis operasional.

Secara filosofis kualitatif, kinerja melibatkan pandangan hidup dan sikap mental yang berusaha selalu meningkatkan mutu kehidupan, di mana setiap hari harus menjadi lebih baik dari kemarin, dan besok harus lebih baik dari hari ini. Sikap mental seperti ini mendorong manusia untuk terus berkembang dan meningkatkan kemampuan kerja mereka, dan tidak pernah merasa puas dengan pencapaian saat ini.

Menurut Gibson J.L (1997), terdapat faktor-faktor yang berpengaruh signifikan pada perilaku dan kinerja karyawan. Faktor-faktor tersebut meliputi faktor individu, seperti kemampuan dan keterampilan mental dan fisik, latar belakang, dan tingkat sosial. Selain itu, faktor organisasi juga berperan penting, termasuk sumber daya yang tersedia, imbalan yang diperoleh, struktur organisasi, desain pekerjaan, serta faktor psikologi, seperti persepsi, sikap, kepribadian, kinerja belajar, dan motivasi.

Untuk mencapai sikap yang baik dalam kinerja karyawan, terdapat sembilan komponen yang perlu diperhatikan, yaitu mutu pekerjaan yang dikerjakan, kejujuran karyawan, inisiatif, kehadiran, sikap, kerjasama, keandalan, tanggungjawab, dan pemanfaatan waktu. Julistyono Widodo, Widiyawan (2021)

G. Beban Kerja

Menurut Tarwaka (2010), beban kerja mengacu pada perbedaan antara kapasitas atau kemampuan pekerja dengan tugas pekerjaan yang harus diselesaikan dalam batas waktu tertentu. Setiap pekerjaan, baik yang bersifat mental maupun fisik, memiliki tingkat pembebanan yang berbeda. Jika tingkat beban kerja terlalu tinggi, akan menghabiskan energi berlebihan, sementara jika terlalu rendah, kinerja karyawan dapat merasa jenuh dan bosan. Menurut Manuaba (2000), beban kerja merupakan kemampuan tubuh seseorang untuk menerima suatu pekerjaan. Kemampuan fisik dan psikologis karyawan harus seimbang untuk setiap beban kerja yang

dihadapi. Beban kerja meliputi aspek fisik dan psikologis, seperti tugas fisik yang melibatkan mengangkat dan mendorong, serta tingkat kemampuan, keahlian, dan prestasi kerja individu masing-masing.

Hal ini selaras dengan yang terjadi di UPT Terminal SMT yaitu dalam waktu tertentu jika ada kebijakan tertentu yang dikeluarkan oleh KAI Logistik ataupun Lembaga regulator angkutan barang kereta api yang dimana kebijakan tersebut menguntungkan konsumen maka terjadi lonjakan angkutan barang yang sangat signifikan dibanding dengan hari biasa. Terlebih untuk angkutan barang terjadi puncaknya pada malam hari sehingga hal ini tentu membuat beban kerja para TKBM menjadi lebih besar karena menurut penelitian Kimberly Kodrat(2011) menyatakan kinerja para karyawan berpengaruh salah satunya dengan jenis shift yang dijalani. Selain itu Tarwaka (2010) mengatakan bahwa semakin tinggi beban kerja energi yang dikeluarkan para karyawan juga semakin besar.

Supriyadi dan Astianto (2014) menjelaskan bahwa terdapat dua faktor yang mempengaruhi beban kerja, yaitu faktor eksternal dan faktor internal:

Faktor Eksternal: Faktor ini berasal dari lingkungan luar tubuh karyawan dan mencakup beberapa hal, seperti:

- a) Tugas fisik yang harus dikerjakan, termasuk beban kerja, alat dan sarana kerja, serta alat bantu kerja.
- b) Aspek organisasi, seperti lamanya waktu kerja, waktu lembur, dan waktu istirahat.
- c) Lingkungan kerja, yang mencakup suhu ruangan, intensitas penerangan, serta hubungan antara karyawan satu dengan yang lainnya.

Faktor Internal: Faktor ini sangat mempengaruhi kinerja karyawan dan berasal dari dalam tubuh karyawan sebagai reaksi terhadap beban kerja eksternal. Reaksi tubuh ini disebut sebagai "strain" (ketegangan atau tekanan). Berat ringannya strain dapat dinilai baik secara objektif melalui

perubahan reaksi fisiologis, maupun subjektif melalui perubahan reaksi psikologis dan perilaku. Strain secara subjektif terkait dengan harapan, keinginan, dan kepuasan kerja. Julistyono Widodo, Widiyawan (2021)

H. Hubungan Beban Kerja dengan Kinerja

Kinerja karyawan terkait erat dengan beban kerja yang mereka tanggung, karena dalam suatu organisasi, penempatan posisi yang tepat untuk karyawan bergantung pada pemahaman tentang beban kerja yang harus dihadapinya. Langkah ini diambil dengan tujuan meningkatkan kinerja karyawan dan memberikan kenyamanan dalam menjalankan tugas mereka, serta mencapai tujuan perusahaan secara efektif dan efisien. Rolos,et all (2018)

Tubuh manusia dirancang untuk melakukan berbagai aktivitas dalam kehidupan sehari-hari. Kehadiran massa otot yang merupakan sebagian besar dari berat tubuh, memungkinkan kita untuk bergerak dan menjalankan tugas-tugas pekerjaan. Pekerjaan memiliki peran penting dalam kemajuan dan pencapaian prestasi, sehingga memungkinkan kita mencapai kehidupan yang produktif sebagai salah satu tujuan hidup. Namun, di sisi lain, bekerja juga berarti bahwa tubuh menerima beban dari aktivitas pekerjaan yang dilakukan. Dengan kata lain, setiap pekerjaan menimbulkan beban pada individu yang melakukannya. Beban ini dapat berupa beban fisik maupun beban mental.

Dalam perspektif ergonomi, penting bagi setiap beban kerja yang dihadapi seseorang untuk sesuai dan seimbang dengan kemampuan fisik, kognitif, dan keterbatasan manusia yang menerimanya. Tarwaka(2010).

Peneliti meneliti apakah ada pengaruh antara beban kerja dengan kinerja di UPT Semarang SMT, maka hipotesis dari peneliti sebagai berikut

H₀: beban kerja tidak berpengaruh secara negatif signifikan terhadap kinerja

H₁: beban kerja berpengaruh negatif signifikan terhadap kinerja

3.2. Penelitian Terdahulu

Tabel 1. Penelitian Terdahulu

NO	Tahun	Judul	Nama Penulis	Metode yang Digunakan	Hasil
1	2014	Pengaruh Jam Kerja, Upah Dan Usia Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan PT. Putra Fajar Jaya Medan	Yusniar Lubis	Menelitian tentang pengaruh waktu kerja, usia, upah terhadap produktifitas tenaga kerja PT. Putra Fajar Jaya Medan	Secara serempak jam kerja, upah dan umur berpengaruh signifikan terhadap produktivitas kerja karyawan. Secara parsial jam kerja dan upah lebih berpengaruh secara signifikan terhadap produktivitas kerja para karyawan, sedangkan untuk usia berpengaruh kurang signifikan terhadap produktivitas kerja para karyawan. Sedangkan jam kerja memiliki pengaruh yang besar terhadap produktivitas kerja para pekerja dibandingkan dengan upah yang mereka terima
2	2011	Pengaruh Shift Kerja Terhadap Kelelahan Pekerja Pabrik Kelapa Sawit Di Pt. X Labuhan Batu	Kimberly Febrina Kodrat	Tentang penelitian tentang pengaruh <i>shift</i> kerja terhadap kelelahan bagi para pekerja	Pekerja pada bagian shift malam lebih tinggi kadar tingkat kelelahan, selain itu tekanan darah sistol dan diastol, serta denyut nadi, stres fisik, dan serta stres mental dibandingkan dengan tingkat kelelahan, tekanan

					darah sistol serta diastol, pada denyut nadi, dan stres fisik serta stres mental pekerja pada shift pagi. Sehingga produktivitas dari para pekerja lebih baik pagi daripada shift malam
3	2011	Kinerja Karyawan	Reni Chairun nisah	Memberikan Langkah Langkah dalam membentuk kingkungan kerja yang sehat kondusif agar output / tujuan dari perusahaan tercapai dengan maksimal	Karyawan atau pegawai merupakan faktor terpenting dalam menentukan kemajuan suatu organisasi. Untuk mencapai tujuan organisasi, dibutuhkan karyawan yang sesuai dengan kebutuhan organisasi, dan mereka juga harus mampu melaksanakan tugas yang ditetapkan oleh organisasi.