

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Wilayah Indonesia merupakan perairan dengan banyak pulau didalamnya, sehingga mempengaruhi mobilitas berbagai aspek kehidupan, tak terkecuali pengiriman barang antar daerah untuk kepentingan bisnis dan keperluan lainnya. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, kemandirian dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang di kelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah akan maju dengan sendirinya.

PT. IPC TPK Area Palembang merupakan perusahaan yang bergerak dibidang penyediaan fasilitas terminal petikemas untuk perdagangan baik domestik

maupun internasional bagi para pelaku usaha di wilayah Sumatera bagian Selatan. Adapun pelayanan yang diberikan di Pelabuhan Petikemas Palembang adalah Sebagai Berikut :

1. Pembongkaran Petikemas
2. Pemuatan Petikemas
3. Penerimaan Petikemas
4. Penumpukan Petikemas
5. Pengeluaran Petikemas

Dalam kegiatan operasionalnya PT. IPC TPK Area Palembang dilengkapi dengan peralatan bongkar muat dan pendukung sebagai berikut :

1. Operasi Head Truck
2. Operasi Chasis
3. Operasi Reach Stacker
4. Operasi Quay Container Crane
5. Operasi Rail Mounted Gantry Crane

Dengan dibekali sarana dan prasarana teknologi, dimana memiliki jumlah operator Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) yang tetap pada tiap tahunnya. Hal ini mengakibatkan timbulnya permasalahan yaitu dampak psikis mental seperti depresi, mudah marah, mudah tersinggung, bekerja dengan tergesa-gesa, sedangkan

dampak fisik yaitu operator merasa lelah ketika melakukan pekerjaan karena dituntut untuk bekerja cepat sesuai standar dan tepat waktu.

Tugas Operator RMGC (*Rail Mounted Gantry Crane*) yaitu membongkar dan memuat peti kemas. Aktivitas tersebut membutuhkan aspek mental dalam pelaksanaan pekerjaannya seperti ketelitian dalam melihat dan mengingat serta dituntut agar selalu fokus agar tidak terjadi kesalahan pada saat pembongkaran atau pemuatan peti kemas, sedangkan jika dilihat dari aspek fisiknya untuk mengoperasikan alat operator masih harus menaiki anak tangga yang berada pada alat Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) hal itu tentu saja akan menguras tenaga operator. Beban kerja fisik yang tinggi akan menyebabkan kelelahan, kelelahan akan menurunkan kinerja dan menambah tingkat kesalahan.

Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis tertarik melakukan penelitian beban kerja pada operator Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) menggunakan Metode Cardiovascular Load dan Metode National Aeronautics and space administration Task Load Index (NASA-TLX). Metode ini merupakan metode yang mengevaluasi beban kerja yang bersifat subjektif, dimana pekerja diharuskan untuk memberikan pendapatnya atas pekerjaan yang tengah dilakukan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis beban kerja Fisik dan Mental operator Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) serta memberikan respon teknis perbaikan kinerja operator.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Bagaimana tingkat beban kerja fisik operator Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) Berdasarkan metode presentase CVL
2. Bagaimana dengan jumlah operator Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) yang tetap pada tiap tahunnya berdampak terhadap psikis mental sehingga menimbulkan beban kerja mental, maka dari itu perlu dilakukan analisis untuk mengevaluasi serta mengukur tingkat beban kerja mental yang dialami operator.

1.3 Batasan Masalah

Agar penelitian yang dilakukan lebih terarah dan tidak terjadi penyimpangan dalam penelitian ini maka penulis membatasi masalah yaitu :

1. Penelitian dilakukan di PT. IPC TPK Area Palembang.
2. Menggunakan metode CVL atau pengukuran denyut nadi (detak jantung) sebagai indikasi untuk menentukan beban kerja fisik yang dialami oleh operator.
3. Data responden yang digunakan adalah data yang diperoleh dari hasil kuisisioner NASA-TLX Operator Rail Mounted Gantry Crane (RMGC).

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah : untuk menganalisis beban kerja operator Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) dengan

menggunakan metode Cardiovascular Load And NASA-TLX serta memberikan respon teknis perbaikan kinerja operator.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Bagi penulis

Penelitian ini diharapkan sebagai wahana untuk mempraktekan ilmu yang didapat dan untuk memperluas cakrawala pengetahuan dibidang analisis Beban Kerja.

2. Bagi perusahaan

Penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai referensi bahan masukan oleh PT. IPC TPK Area Palembang untuk mengatasi beban kerja terhadap operator Rail Mounted Gantry Crane (RMGC).

1.6 Keaslian Penelitian

Ada beberapa hasil penelitian sebelumnya yang relevan yang menjadi landasan peneliti dalam melakukan penelitian mengenai analisis beban kerja , yaitu sebagai berikut :

Pertama, Clauda Aldha Pradana (2014) melakukan penelitian beban kerja mental menggunakan metode NASA-TLX pada bagian shiping perlengkapan pt.triangle motorindo, Berdasarkan penelitian tersebut Telah diperoleh bahwa nilai rata-rata skor NASA-TLX pada Karyawan PT. Triangle Motorindo di unit shiping perlengkapan sebesar 64. Nilai tersebut didapatkan dengan menjumlahkan semua skor akhir NASA-TLX yang kemudian menjumlahkan dibagi jumlah responden

yang ada yaitu 9, kemudian untuk nilai standar didapatkan sebesar serta nilai dari batas atas (BKA) dan batas bawah (BKB) diketahui sebesar 83,10497 dan 44,89503. Pada gambar 5.dapat dilihat jika nilai maksimal dari skor akhir NASA-TLX adalah sebesar 74,33 dan nilai minimal sebesar 53.

Kedua, penelitian lainnya dilakukan oleh Akmal Suryadi (2018) dengan judul Analisis tingkat beban kerja operator Automated Stacking Crane (ASC) dengan metode NASA-TLX pada PT. Terminal Teluk Lamongan Surabaya. Berdasarkan hasil perhitungan beban kerja mental yang telah dilakukan, beban kerja mental dengan indikator kebutuhan Mental (KM) sebesar 3.668, Kebutuhan Fisik (KF) sebesar 575, Kebutuhan Waktu (KW) sebesar 3.079, Performansi Kerja (PK) sebesar 4,088, Tingkat Frustrasi (TF) sebesar 2.432 dan Usaha (U) sebesar 2.936.

Ketiga, Renty Anugerah Putri Untuk menganalisis Beban Kerja Dengan Menggunakan Metode CVL dan NASA-TLX . Berdasarkan hasil analisis CVL, beban kerja fisik yang diterima engineer proyek memiliki presentase CVL sebesar 31,16%, dengan hasil perbaikan menjadi 23,38%. Sedangkan dari hasil analisis NASA-TLX, beban kerja mental yang diterima engineer proyek yaitu dengan skor NASA-TLX 74,2% dengan hasil perbaikan menjadi 51,6%, sedangkan skor NASA-TLX engineer head office 61,5% dengan hasil perbaikan menjadi 47,66%.

Jadi dari ketiga keaslian penelitian tersebut maka didapat perbedaan dengan penelitian penulis amati menggunakan Metode *Cardiovascular Load And NASA-TLX* adalah bahwa pada penelitian penulis untuk menegetahui tingkat beba kerja

fisik maupun mental yang dialami oleh operator dan selanjutnya memberikan respon teknis perbaikan kinerja operator.