

BAB I

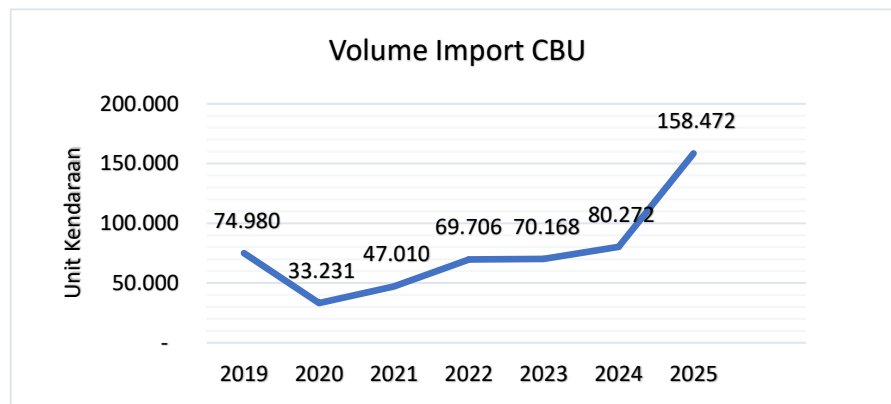
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Terminal kendaraan merupakan tempat yang menunjang kegiatan logistik dan berperan sebagai fasilitas dalam jaringan sistem transportasi multimoda. Keberadaan terminal kendaraan tidak hanya berfungsi sebagai tempat transit kendaraan sebelum didistribusikan ke tempat akhir, tetapi sebagai simpul integrasi antara moda transportasi laut dan darat dalam memenuhi rantai pasok otomotif (Frista & Tohir, 2025). Aktivitas operasional terminal kendaraan mencakup berbagai tahap, mulai dari penerimaan unit (*receiving*), pemeriksaan administrasi kendaraan, pemeriksaan kelengkapan kendaraan, pengawasan terhadap keamanan kendaraan, pengaturan posisi penyimpanan di lapangan penumpukan (*yard planning*), hingga penanganan saat proses *dooring*. Setiap kendaraan yang mengalami *defect* selama berada di terminal berpotensi mengurangi nilai jual, oleh karena itu tahapan yang dikerjakan di terminal kendaraan memerlukan koordinasi yang baik, ketelitian, serta dukungan kondisi fisik yang memadai agar proses operasional berjalan dengan lancar tanpa adanya kendala (Soimun et al., 2025).

PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk, merupakan operator terminal kendaraan yang memiliki fasilitas operasional dengan kapasitas besar untuk mendukung kegiatan logistik otomotif. Secara fisik, perusahaan ini memiliki luas sebesar 31 hektare yang terbagi atas perkantoran, lapangan penumpukan, dan dermaga. Area seluas itu digunakan untuk berbagai aktivitas mulai dari administratif, proses *receiving*, *handling*, hingga *delivery* kendaraan. Dari total luas tersebut, sekitar 23,3 hektare merupakan area *storage* operasi internasional yang difungsikan untuk tempat penumpukan kendaraan sebelum didistribusikan ke tempat tujuan akhir. Area *storage* dirancang dengan mempertimbangkan aspek efisiensi ruang, kemudahan akses, serta pengendalian risiko kerusakan unit selama penyimpanan. Fasilitas penyimpanan memiliki daya tampung sebesar 10.329 unit kendaraan (IPCC, 2024), kapasitas ini mencerminkan kemampuan terminal dalam menangani volume kendaraan dalam jumlah besar, khususnya pada kondisi meningkatnya arus import kendaraan *completely built up*. Kapasitas tampung yang

memadai menjadi indikator utama dalam menjaga *utilitas* lahan dan mengendalikan *yard ocucupancy ratio*.



Gambar1. 1 Volume Kendaraan

Sumber: Data diolah, 2026

Kendaraan *Completely Built Up* (CBU) adalah kendaraan yang diimpor dalam kondisi utuh dari negara asal tanpa melalui proses perakitan di negara tujuan. Artinya, seluruh proses produksi mulai dari perakitan komponen hingga pengujian kualitas telah diselesaikan oleh pabrik di negara asal sesuai standar manufaktur global (Firmawan & Sahara, 2023). Kendaraan jenis ini biasanya digunakan untuk memenuhi kebutuhan pasar terhadap model tertentu yang belum diproduksi secara lokal, kendaraan premium, atau produk dengan teknologi terbaru. Namun demikian, kendaraan CBU cenderung memiliki harga yang lebih tinggi karena dikenakan berbagai komponen biaya seperti bea masuk, pajak impor, dan pajak penjualan atas barang mewah (Ahmad Zulfadilah et al., 2025).

Seiring dengan berkembangnya industri otomotif di Indonesia permintaan kendaraan import terus meningkat, hal itu mempengaruhi volume import kendaraan di Indonesia, tercatat pada tahun 2025 *throughput* PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk, sebesar 597.871 unit CBU dan 158.472 unit diantaranya adalah kendaraan CBU import yang didominasi kendaraan listrik, hal itu sejalan dengan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 10 Tahun 2024 mengenai bea masuk 0% untuk Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) Roda Empat, baik dalam keadaan utuh *Completely Built Up* (CBU) maupun terurai *Completely Knocked Down* (CKD), hal itu mempengaruhi volume import kendaraan listrik di Indonesia

.Peningkatan jumlah impor kendaraan berdampak langsung terhadap beban kerja tenaga operasional di lapangan. Apabila peningkatan beban kerja tidak diimbangkan dengan ketersediaan tenaga kerja yang cukup, maka keterlambatan penanganan, penumpukan di lapangan akan terjadi, selain itu produktivitas pelabuhan akan menurun, hal ini dapat mempengaruhi tingkat efektivitas penanganan (Fauziah et al., 2026).

Permasalahan yang teridentifikasi yaitu terjadinya ketidak seimbangan antara peningkatan volume kendaraan dengan jumlah *driver* yang tersedia. Kondisi peningkatan aktivitas operasional menyebabkan kebutuhan penyelesaian pekerjaan semakin tinggi, sementara jumlah *driver* yang tersedia belum sepenuhnya mampu mengakomodasi beban aktivitas yang ada. Hal itu dilakukan agar para pekerja tidak mendapatkan beban kerja berlebihan (*overload*), yang berdampak pada kelelahan fisik pekerja dan penurunan konsentrasi saat menangani kendaraan (Masruddin et al., 2025). Kondisi tersebut memunculkan permasalahan struktural berupa ketidakseimbangan antara beban kerja dan kapasitas tenaga kerja. Berdasarkan kondisi tersebut, tantangan utama bukan hanya berkaitan dengan pengaturan waktu kerja, tetapi juga adanya ketidaksesuaian antara beban aktivitas kerja yang tersedia. Didalam pelaksanaannya, satu grup yang terdiri dari 18 *driver* bertanggung jawab menangani rangkaian proses operasional kendaraan CBU yang berlangsung lebih dari 10 jam dalam satu *shift*. Dalam perspektif manajemen sumber daya manusia, kondisi ini menunjukkan bahwa waktu penyelesaian pekerjaan telah bergeser dari mekanisme fleksibilitas menjadi solusi utama untuk menutupi kekurangan tenaga kerja. waktu penyelesaian pekerjaan yang berlebihan memiliki dampak negatif terhadap kesehatan fisik pekerja serta meningkatkan risiko kelelahan kerja dan *burnout* (Okta & Perdana, 2024).

Berdasarkan kondisi tersebut penambahan *driver* merupakan langkah krusial, karena langkah tersebut sebagai penentu efektivitas dan efisiensi kegiatan operasional di terminal kendaraan. Dengan jumlah tenaga kerja yang ideal maka beban kerja akan terbagi merata dan resiko dapat dihindarkan. *Driver* atau pengemudi merupakan tenaga kerja yang memiliki resiko paling tinggi, bukan hanya terhadap dirinya sendiri, melainkan resiko terhadap kendaraan yang

dibawanya, oleh karena itu jumlah tenaga kerja ideal harus dipertimbangkan kedalam *manpower planning* (Edih et al., 2025), Selain jumlah tenaga kerja, karakteristik tenaga kerja menjadi sesuatu yang penting untuk dipertimbangkan, karena dapat mempengaruhi produktivitas (Ferina et al., 2025).

Sejalan dengan penelitian (Winoto & Hendriyanto, 2025) mengenai penerapan *Safety Leadership* dalam meningkatkan kesadaran K3 menunjukan bahwa faktor keselamatan memiliki peran penting dalam menciptakan budaya kerja yang patuh terhadap prosedur perusahaan. Temuan ini memberikan perspektif bahwa pengelolaan beban kerja dapat mempengaruhi kualitas kerja dan aspek keselamatan kerja. Dalam konteks terminal kendaraan penerapan prinsip keselamatan yang didukung oleh pengaruh beban kerja yang proporsional dan rata akan menjadi faktor penentu dalam menjaga performa *driver*. Namun penelitian tersebut lebih membahas aspek K3 dengan produktivitas secara terpisah, tanpa mengintegrasikan analisis kebutuhan tenaga kerja berdasarkan beban kerja aktual dengan menggunakan metode *Workload analysis* mengenai beban kerja *driver* pada terminal kendaraan, ditengah situasi lonjakan volume import kendaraan.

Penelitian yang dilakukan oleh (Danuarta & Ade Prianti, 2025) menghitung kebutuhan *manpower* menggunakan *workload analysis* (WLA) atau *full time equivalent* (FTE) untuk menentukan jumlah *manpower* ideal. Namun, penelitian tersebut cenderung menitik beratkan pada *stress* kerja. Penelitian tersebut cenderung dilakukan pada kondisi tidak ada lonjakan volume apapun. Kondisi lonjakan volume ini menciptakan tekanan kerja yang berbeda dibandingkan situasi normal, sehingga hasil penelitian sebelumnya tidak menghasilkan kondisi aktual di lapangan saat terjadi peningkatan beban kerja yang signifikan.

Dengan demikian terdapat *research gap* yang dapat diidentifikasi, yaitu belum adanya penelitian yang secara spesifik menganalisis beban kerja *driver* pada terminal kendaraan saat terjadinya lonjakan volume kendaraan, sekaligus mengaitkan dengan faktor beban kerja (*workload*) dan kelelahan (*fatigue*) yang memiliki potensi pada *human error*; penelitian ini bukan hanya menghitung kebutuhan *manpower* dengan menggunakan *workload analysis* (WLA), tetapi juga

mempertimbangkan aspek karakteristik tenaga kerja sebagai variabel yang mempengaruhi efektivitas dan kualitas penanganan kendaraan.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari latar belakang tersebut, penulis mengidentifikasi permasalahan sebagai berikut:

1. Lonjakan volume kendaraan import pada tahun 2025 berdampak pada meningkatnya aktivitas bongkaran pada terminal kendaraan khususnya pada operasi internasional.
2. Peningkatan volume kendaraan menyebabkan bertambahnya beban kerja tenaga operasional, khususnya *driver* yang menangani kendaraan CBU.
3. Terdapat ketidakseimbangan jumlah *driver* dengan jumlah kendaraan yang ditanganinya, sehingga dapat menimbulkan *overload* beban kerja.
4. Skema waktu penyelesaian pekerjaan dilakukan secara berulang yang disebabkan dari meningkatnya volume import kendaraan dapat menimbulkan kelelahan fisik dan menurunkan tingkat konsentrasi *driver*.

1.3 Batasan Masalah

Agar penelitian lebih terarah dan tidak melebar dari konteks utama, maka penelitian dibatasi oleh penulis pada beberapa aspek berikut:

1. Penelitian hanya dilakukan pada tenaga operasional internasional *driver* di lingkungan PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk, dan tidak mencakup tenaga kerja pada divisi lain seperti *checker*, *tally*, *signal man*, *tally* CIF, maupun administrasi.
2. Analisis beban kerja difokuskan pada aktivitas operasional utama *driver*, meliputi pemindahan kendaraan (*shifting*), penataan unit di area penumpukan (*yard*), serta kegiatan yang berkaitan langsung dengan proses bongkar muat kendaraan di kapal.
3. Perhitungan kebutuhan tenaga kerja dilakukan menggunakan metode *Workload analysis (WLA) & Full Time Equivalent* berdasarkan volume kendaraan dan waktu standar penyelesaian pekerjaan.

4. Data yang digunakan merupakan data operasional pada periode peningkatan volume kendaraan tahun 2025, sehingga hasil penelitian tidak digeneralisasikan untuk periode dengan kondisi operasional normal.
5. Penelitian ini hanya menganalisis dampak beban kerja terhadap kebutuhan jumlah *driver* dan potensi kelelahan kerja, tanpa membahas aspek finansial perusahaan secara mendalam seperti analisis biaya keseluruhan operasional. Pembahasan mengenai biaya waktu penyelesaian pekerjaan pada ketentuan regulasi ketenagakerjaan yang berlaku di Indonesia serta kaitannya dengan beban kerja *driver*, tanpa melakukan analisis hukum secara komprehensif.

1.4 Rumusan Masalah

Peningkatan volume import kendaraan di Indonesia memberikan dampak secara signifikan terhadap operasional PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk sebagai operator terminal kendaraan terbesar di Indonesia, kondisi ini memicu munculnya permasalahan utama yang dapat dirumuskan:

1. Bagaimana gambaran beban kerja tenaga operasional khususnya *driver* dalam hal ini menjadi topik utama penelitian, ditengah lonjakan volume kendaraan pada tahun 2025?
2. Bagaimana beban kerja *driver* dalam proses *unloading*?
3. Berapakah jumlah ideal kebutuhan *driver* dengan metode *full time equivalent* (FTE)?

1.5 Tujuan Penelitian

Penulis bermaksud menganalisis beban kerja tenaga operasional terkhusus untuk posisi *driver* pada kegiatan operasional ditengah lonjakan volume kendaraan di terminal PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk. secara detail tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Menganalisis tingkat beban kerja *driver* pada kegiatan operasional terminal kendaraan ditengah melonjaknya volume kendaraan pada tahun 2025.

2. Menentukan kategori beban kerja *driver* berdasarkan hitungan *full time equivalent*.
3. Menganalisis kebutuhan ideal *driver* dalam satu grup kerja dengan menggunakan metode *Workload analysis* dengan menggunakan hitungan *Full Time Equivalent* berdasarkan standar waktu penyelesaian pekerjaan dan berdasarkan volume kendaraan.

1.6 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai tingkat beban kerja *driver* dalam kegiatan dan aktivitas operasi internasional dalam menangani lonjakan volume import kendaraan. Hasil dari penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi dan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan strategis dalam menentukan jumlah *driver* ideal dalam satu grup kerja.

2. Manfaat Bagi Mahasiswa dan Intitusi Pendidikan

Harapan dari penelitian ini adalah dapat menjadi bahan pembelajaran dalam memahami implementasi teori beban kerja (*workload*) di dunia industri kepelabuhan secara nyata. Selain itu, penelitian ini dapat mendorong pengembangan penelitian terapan di industri kepelabuhan dan logistik maritim, sehingga mampu menghasilkan solusi dalam meningkatkan kinerja pelabuhan

3. Manfaat Bagi *Driver*

Bagi *driver* penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam bentuk peningkatan kualitas lingkungan kerja melalui identifikasi beban kerja yang lebih objektif. Dengan demikian, potensi kelelahan akibat meningkatnya beban kerja, kelelahan kerja, serta risiko kecelakaan kerja dapat diminimalkan. Kondisi kerja yang seimbang diharapkan mampu memberikan rasa kenyamanan serta meningkatkan keselamatan dan motivasi kerja *driver*