

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Menurut Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, definisi dari Kereta Api adalah *Kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di atas jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Kereta api sendiri terdiri dari lokomotif, kereta, dan gerbong.*

Lokomotif merupakan kendaraan rel yang dilengkapi dengan mesin penggerak dan pemindah tenaga kepada roda-roda dan khusus digunakan untuk menarik kereta penumpang dan atau gerbong barang. Kereta merupakan salah satu rangkaian dari kereta api yang berfungsi untuk mengangkut penumpang. Sedangkan rangkaian yang digunakan untuk mengangkut barang atau binatang disebut gerbong.

Perkembangan dan tuntutan masyarakat terhadap kinerja layanan publik yang berkualitas, melayani, dan berprosedur jelas, harusnya dilaksanakan dengan segera dan dengan biaya yang pantas, dan terus mengedepankan ketepatan dan kecepatan waktu, tuntutan ini berkembang seiring dengan kesadarannya masyarakat akan kehidupan berbangsa dan bernegara yang berdemokratis serta memiliki hak untuk dilayani adalah kewajiban dari pejabat pemerintahan terkait dalam memberikan pelayanan publik yang terbaik, namun apa yang harus dilakukan saat ini? Perubahan-perubahan yang terjadi saat ini belum sepenuhnya mengubah tatanan kehidupan masyarakat di bidang pelayanan publik (*public service*).

Harapan masih sangat jauh bahwa masyarakat bisa memperoleh akses lapang kearah pelayanan yang jauh lebih baik kualitasnya. (Menurut UU RI No 25 tahun 2009 tentang pelayanan publik) adalah undang-undang yang mengatur tentang prinsip-prinsip pemerintahan yang baik yang merupakan efektifitas fungsi-fungsi pemerintahan itu sendiri, yaitu: *Negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya*

*dalam kerangka pelayanan publik yang merupakan amanat Undang-undang dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan penyelenggara pelayanan publik merupakan kegiatan yang harus dilakukan seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara dan penduduk tentang peningkatan pelayanan publik, sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas, sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik serta untuk memberi perlindungan bagi setiap warga negara dan penduduk dari penyalahgunaan wewenang di dalam penyelenggaraan pelayanan publik.*

PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan salah satu dari banyak perusahaan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) yang memperhatikan kualitas layanannya, tentunya untuk mendapatkan layanan yang prima ketika menggunakan jasa kereta api, hal penting yang harus diperhatikan adalah masinisnya.

Masinis adalah orang yang bertanggung jawab untuk menjalankan kereta api. Masinis bertanggung jawab untuk mempercepat, memperlambat, atau menghentikan kereta api, mengikuti atau mematuhi sinyal kereta api, semboyan dan menjamin keselamatan kereta api yang dijalankan sehingga dapat dikatakan masinis adalah kepala perjalanan.

Kualitas sumber daya masinis merupakan salah satu faktor yang penting dan mempunyai peran utama dalam setiap perjalanan kereta api, walaupun didukung dengan sarana dan prasarana yang memadai, tetapi tanpa dukungan masinis yang berkompeten tidak akan terlaksananya perjalanan kereta api yang aman, nyaman dan selamat.

Kebutuhan manusia dapat diartikan sebagai sesuatu yang ingin dimiliki, dicapai, dan dinikmati salah satunya adalah aktifitas kerja yang biasa dilakukan. Aktifitas kerja tentunya memiliki beban kerja yang berbeda-beda. Beban kerja

dirancang sesuai dengan kemampuan dan keterbatasan baik fisik maupun mental masinis.

Beban mental seorang masinis dalam melakukan pekerjaannya dapat dipengaruhi oleh jenis aktivitas dan situasi kerjanya, waktu respon dan waktu penyelesaian yang dapat dikerjakan, tingkat motivasi, keahlian, kelelahan, dan toleransi performansi yang diijinkan.

Beban kerja yang berlebihan seperti (kelelahan, tekanan, dan sebagainya) dapat menurunkan kualitas hidup, kualitas kerja (tingginya *rate error*), serta keselamatan dan kesehatan kerja. Beban kerja mental dilingkungan kerja disebabkan oleh:

1. Keharusan untuk tetap fokus dalam kondisi waspada yang tinggi dalam waktu lama.
2. Pengambilan keputusan melibatkan tanggung jawab yang besar.
3. Menurunkan konsentrasi sebab pekerjaan monoton.
4. Kurangnya kontak dengan orang lain karena tempat kerja yang terisolasi dengan orang lain.

Beban kerja mental banyak didominasi oleh kerja otak dibandingkan kerja otot. Beban kerja mental melibatkan unsur persepsi, interpretasi dan proses mental dari suatu informasi yang diterima oleh organ sensor untuk diambil suatu keputusan atau proses mengingat informasi lampau. (Grandjean:1993).

Hal ini menunjukkan bahwa masinis merupakan pekerjaan yang vital dengan segala resiko yang harus diperhatikan dengan segala kebutuhannya. Keberhasilan sebuah perjalanan kereta api, tentunya tidak terlepas dari peran serta masinis, dan harus diakui bahwa masinis adalah salah satu penggerak roda perusahaan untuk tetap berjalan.

Upaya yang harus dilakukan perusahaan dalam membina dan mengelola masinis yaitu dengan meningkatkan motivasi kerja atau perhatian terhadap masinis ketika melakukan pekerjaannya, artinya jika masinis cinta dengan pekerjaannya, maka motivasi kerja akan tumbuh dengan sendirinya.

Manajemen perusahaan yang mengatur masinis, khususnya bagian UPT (Unit Pelaksana Teknis) Crew KA Daop 2 Bandung, mempunyai peranan cukup

penting dalam mengawasi dan memperhatikan segala beban kerja yang dialami oleh masinis ketika melakukan pekerjaannya.

Berdasarkan data yang peneliti peroleh di lapangan, PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung, memiliki 138 masinis dan 20 asisten masinis. Dari jumlah populasi masinis tersebut, 19 diantaranya bertugas untuk menjalankan keberangkatan kereta api penumpang jarak lokal seperti padalarang-cicalengka dan lain sebagainya, sisanya yaitu sekitar 99 masinis yang bertugas untuk menjalankan keberangkatan kereta api jarak jauh, seperti bandung-banjar, bandung-cirebon dan bandung-jakarta yang menjalankan kereta api kelas ekonomi, kelas bisnis dan kelas eksekutif.

Berdasarkan survei awal peneliti dilapangan ke tempat UPT Crew KA Daop 2 Bandung, yaitu bagian bidang yang bertugas untuk memastikan tingkat istirahat masinis kurang lebih 8-13 jam/hari. Dan masa dinas masinis ketika melakukan pekerjaan adalah 6-8 jam/harinya, dan masinis harus mendapatkan waktu libur 1 hari setelah 6 hari dinas.

Selanjutnya peneliti bertanya gambaran umum yang dirasakan sebagian masinis yang bertugas untuk melayani rute jarak jauh, untuk jarak jauh dengan rute bandung-banjar, peneliti bertanya kepada Sriyanto dengan NIPP: 46980, bahwa bagaimana beban kerja mental yang dirasakan oleh masinis selama melakukan perjalanan.

Masinis menjelaskan bahwa dalam menjalankan lokomotif kereta api dibutuhkan perhatian dan fokus yang lebih khususnya mental yang sangat diperlukan, terutama penglihatan terhadap objek-objek yang terdapat di lintasan kereta api, terlebih melewati permukiman padat penduduk, selain itu pendengaran yang buruk yang diakibatkan oleh suara mesin lokomotif sangat mempengaruhi cara berkomunikasi dengan asisten masinis, pelayan teknis tiap stasiun dan mempengaruhi masinis ketika membaca dan melihat sinyal-sinyal pada saat melakukan perjalanan kereta api.

Kemudian Peneliti melakukan wawancara dengan kepala bagian UPT Crew KA Bandung, yaitu Bapak Nursahid NIPP: 43195, selanjutnya peneliti memberikan pertanyaan yaitu menurut bapak seberapa besar tingkat beban kerja mental masinis kereta api dengan rute perjalanan Bandung-Banjar.

Kemudian Bapak Nursahid menjawab berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh perusahaan beberapa tahun yang lalu sebelum dirinya menjadi KUPT bahwa beban kerja mental yang dirasakan masinis kereta api dengan rute perjalanan Bandung-Banjar dirasakan biasa saja tidak terlalu berat artinya kondisi beban kerja mental berada pada kondisi normal, mungkin hal tersebut bisa dikategorikan wajar mengingat penelitian tersebut dilakukan beberapa tahun yang lalu, dan hal tersebut dibenarkan oleh Bapak Nursahid, karena pada saat melakukan pengukuran beban kerja mental pada masinis saat itu beliau bekerja sebagai masinis dengan rute perjalanan Bandung-Banjar.

Berdasarkan latar belakang diatas, sangat penting mengetahui tingkat beban kerja mental masinis di PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung, terlebih masinis yang melewati jalur-jalur berbahaya dan curam seperti rute Bandung-Banjar untuk dilakukan pengukuran beban kerja mental pada saat melakukan pekerjaannya, mengingat kondisi saat ini sudah jauh berbeda dengan beberapa tahun sebelumnya seperti yang dirasakan Bapak Nursahid, karena kondisi jalan yang dialalui pun berbeda keadaannya ditambah dengan bertambahnya populasi pemukiman penduduk di di dekat-dekat jalur kereta api yang dialalui.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas maka dirumuskan permasalahan yang akan dipecahkan diantaranya :

1. Bagaimanakah tingkat beban kerja mental masinis di PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung dengan rute perjalanan Bandung-Banjar.
2. Sejauh mana GAP standarisasi beban kerja antara hasil pengukuran dengan persepsi perusahaan.

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Melakukan analisis tingkat beban kerja mental masinis di PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung dengan rute perjalanan Bandung-Banjar.
2. Menganalisis adanya perbedaan persepsi perusahaan dengan hasil pengukuran dilapangan.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian terbagi menjadi dua yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis.

1. Manfaat Teoritis penelitian ini diharapkan menjadi salah satu referensi untuk mengetahui beban kerja mental masinis PT. Kereta api (Persero) Daop 2 Bandung dengan rute perjalanan Bandung-Banjar.
2. Manfaat Praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan acuan bagi PT. Kereta api (Persero) Daop 2 Bandung dengan rute perjalanan Bandung-Banjar, untuk mengetahui beban kerja mental masinisnya.

#### **1.5 Batasan Masalah**

Penelitian ini mempunyai batasan masalah, batasan masalah pada penelitian ini yaitu :

1. Penelitian dilaksanakan di PT. Kereta api (Persero) Daop 2 Bandung dengan masinis rute Bandung-Banjar

#### **1.6 Lokasi Penelitian**

Tempat dilaksanakannya penelitian tugas akhir yaitu di PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung Jl. Stasiun Barat Kb. Jeruk, Kb. Jeruk, Andir, Kota Bandung, Jawa Barat.

#### **1.7 Sistematika Penulisan Laporan**

Penelitian dapat memberikan pembahasan yang jelas dan terinci sehingga dapat melakukan analisis yang baik, maka digunakan sistematika penulisan sebagai berikut:

#### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Menguraikan latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, lokasi penelitian dan sistematika penulisan laporan.

#### **BAB II LANDASAN TEORI**

Menguraikan secara ringkas mengenai teori-teori yang berkaitan dengan pembahasan masalah yang menjadi dasar dalam pemecahan masalah, yaitu teori-teori tentang beban kerja mental, kepuasan kerja dan lain-lain.

### **BAB III USULAN PEMECAHAN MASALAH**

Memuat metode-metode atau tahapan-tahapan yang digunakan untuk menyelesaikan masalah dalam penelitian secara sistemik, berdasarkan teori-teori yang diuraikan pada bab II.

### **BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA**

Berisikan data-data yang di kumpulkan dari hasil pengamatan langsung dilapangan dan hasil dari wawancara dilapangan, yang diperlukan untuk pemecahan masalah serta melakukan perhitungan dan analisa terhadap hasil perhitungan tersebut.

### **BAB V ANALISA DAN PEMABAHASAN**

Berisikan analisa dari hasil pengumpulan dan pengolahan data yang telah dilakukan dan pembahasan dari hasil penelitian dan pengolahan data sebelumnya.

### **BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN**

Berisikan kesimpulan yang dapat diperoleh dari hasil penelitian dan pembahasan serta saran-saran yang dapat dikemukakan yang didasarkan pada hasil penelitian yang sehubungan dengan permasalahan yang dihadapi.