

# **BAB I**

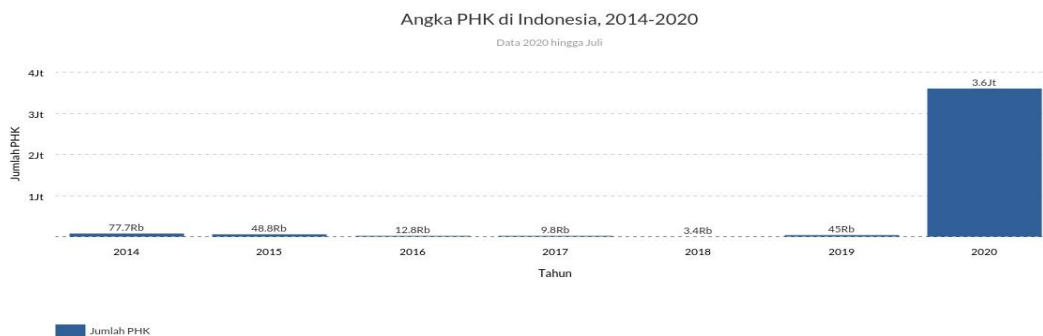
## **PENDAHULUAN**

### **1.1.Latar Belakang Masalah**

Virus Covid-19 yang berasal dari Kota Wuhan China menjadi asal muasal wabah yang mengakibatkan menjadi pandemi global setelah adanya pengumuman dari WHO atau World Health Organization dan menyebar ke seluruh dunia bahkan masuk ke wilayah Indonesia dengan yang sangat cepat membuat Covid-19 menjadi masalah besar di seluruh dunia dan membutuhkan penanganan cepat. Tak dipungkiri wabah tersebut juga menyebar ke seluruh Indonesia dengan cepat, karena jumlah masyarakat di Indonesia sangat banyak maka yang terinfeksi Covid-19 atau Corona semakin hari semakin meningkat. Pemerintah terus memperbarui informasi tentang Covid-19 di Indonesia. Kasus pasien dengan Covid-19 terus bertambah setiap harinya. Pemerintah pun mengambil berbagai langkah untuk memerangi penyebaran virus Covid-19, salah satunya Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang dilakukan di beberapa kota padat di Indonesia.

Pandemi Covid-19 membuat pemerintah memaksa pembuatan peraturan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) dengan cepat di beberapa kota di wilayah Indonesia akibat keterpurukan ekonomi di seluruh lapisan masyarakat. Banyak perusahaan atau bisnis kecil seperti *retail* yang tidak mampu mempertahankan produktivitas kinerja perusahaan sehingga harus melakukan PHK. Data Kementerian Tenaga Kerja RI mencatat sebanyak kurang lebih 2,8 juta korban PHK selama era pandemi Covid-19 dimulai yaitu dari pertengahan tahun 2020. Bahkan Menteri

Keuangan Sri Mulyani menyebut lebih dari 5 juta pekerja di-PHK.



Gambar 1.1 Angka PHK di Indonesia

Sumber: Kementerian Ketenagakerjaan, 2020

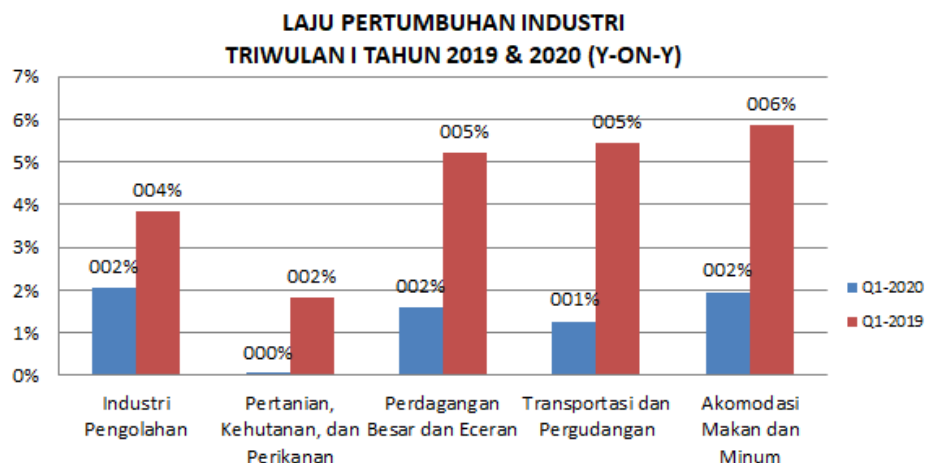
Gambar 1.1 memaparkan hasil data Kementrian Ketenagakerjaan, data tersebut menjelaskan bahwa angka Pemutus Hubungan Kerja (PHK) paling besar terdapat pada tahun 2020 dengan jumlah 3,6 juta orang. Angka tersebut sangat berbeda sekali dengan tahun sebelumnya, hal ini dikarenakan dampak pandemik yang memaksa beberapa perusahaan mengambil kebijakan dengan memutus hubungan kerja karyawannya.

Kegiatan ekonomi di berbagai tingkat daerah, negara, dan skala global melambat drastis bahkan terhenti akibat PHK. Berbagai negara mengalami gangguan logistik, rantai pasokan tercabik-cabik, mulai dari produksi hingga konsumsi berhenti, dan jumlah permintaan sumber daya jatuh. Akibatnya, tentu saja lapangan kerja semakin banyak yang hilang dan nilai pengangguran meningkat, yang secara langsung berdampak pada peningkatan kemiskinan.

Indonesia tidak dapat dipisahkan dari dampak wabah penyakit COVID-19 yang menyebar cepat. Hingga pada pertengahan tahun 2020, pemerintah memperhitungkan bahwa pertumbuhan ekonomi pada tahun 2020 jauh di bawah target tahun 2019. Departemen Keuangan memperkirakan ekonomi kita akan menghadapi ketidakpastian dan mungkin hanya tumbuh 0,4% hingga 2,3%. Tentu saja, pemerintah menggunakan berbagai cara untuk mengatasi keterpurukan ekonomi dan mengambil beberapa langkah untuk mempercepat pengembalian keadaan ekonomi masyarakat.

Sepanjang tahun 2020, pemerintah merespons pandemi virus COVID-19 dengan tiga strategi: pertama, melakukan pembatasan penyebaran virus corona dengan membuat suatu peraturan PSBB; kedua, memperbanyak dan memperkuat infrastruktur kesehatan untuk mengurangi jumlah orang yang terjangkit; Ketiga, mengurangi dampak ekonomi dari perlambatan kegiatan ekonomi dengan memperkuat jaringan keamanan sosial dan dukungan keuangan bagi perusahaan dan UKM yang terkena dampak. Ketiga strategi tersebut tercermin dari perubahan APBN 2020 dan realokasi belanja, dengan penghematan anggaran kementerian/lembaga, mengalihfungsikan anggaran belanja negara dan memperluas penggunaan biaya desa serta tambahan anggaran dari pemerintah untuk menanggulangi akibat dari wabah COVID. 19, sebagaimana Perpu No. 1 Tahun 2020.

Secara keseluruhan, akibat permasalahan wabah tersebut menjadi rintangan yang lebih besar untuk pemerintah agar dapat mencapai tujuan pembangunan nasional, antara lain: terciptanya pertumbuhan ekonomi yang berkualitas, terciptanya pemerataan ekonomi di seluruh daerah di Indonesia, pengurangan angka kemiskinan khususnya kota-kota besar dan pembangunan fasilitas yang merata di berbagai daerah.

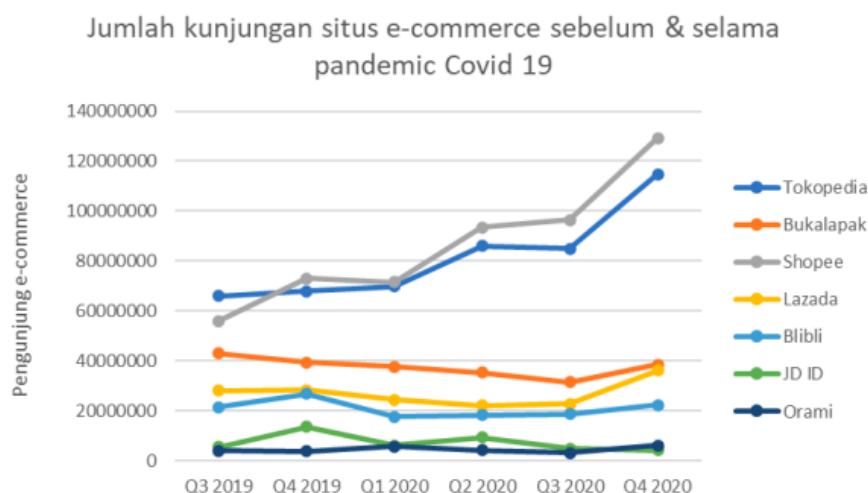


Gambar 1.2 Laju pertumbuhan industry  
Sumber: Badan Pusat Statistik, 2020

Pada gambar 1.2 diketahui dari sumber Badan Pusat Statistik, menyebutkan bahwa tahun 2019 laju pertumbuhan di berbagai sektor relatif tinggi, namun pada tahun 2020 angka laju pertumbuhan sangat kecil akibat

pandemi berlangsung. Data pada tahun 2020 menyebutkan angka yang masih tinggi pada tahun tersebut didominasi laju pertumbuhan di sektor pengolahan, akomodasi makan dan minum, serta perdagangan.

Dalam hal ini, peran logistik menjadi penting mengingat percepatan pertumbuhan industri dari tahun 2019 ke 2020 yang dipandang sebagai potensi yang sangat baik. Kegiatan logistik saat ini merupakan kegiatan yang tetap hidup di saat pandemi berlangsung karena kegiatan logistik harus tetap melayani pelanggan dengan baik serta terus mempersiapkan diri menghadapi bisnis pasca COVID-19, meskipun potensinya saat ini tinggi. Industri logistik harus tetap waspada karena tidak semua masyarakat akan langsung mengubah kebiasaan berbelanja ke jaringan yang disalurkan melalui kegiatan logistik. Perusahaan logistik di Indonesia mulai fokus pada penggunaan TI. TI membuat pekerjaan lebih ekonomis secara fungsional dalam waktu yang panjang. Teknologi memainkan peran yang sangat penting dalam melakukan dukungan logistik. Pedagang di era COVID-19 juga termasuk salah satu yang menggunakan sistem IT yang terus melakukan pembaharuan. Sehingga bisa terintegrasi dengan perusahaan online.



Gambar 1.3 Grafik jumlah kunjungan situs *e-commerce*  
Sumber: Data diolah dari Iprice Insights, 2021

Pada gambar 1.3 menggambarkan grafik garis tentang berbagai *e-commerce*. Dari data tersebut disebutkan adanya kenaikan dan penurunan di beberapa *e-commerce*. Angka yang tinggi didapatkan oleh aplikasi Shopee

dan Tokopedia pada tahun 2020 kuartal 4. Namun penurunan dialami oleh Bukalapak, Lazada, Blibli, JD ID, Orami.

Belanja online menjadi salah satu orang Indonesia untuk mencari dan membeli sesuatu. Otoritas Jasa Keuangan (OJK) menyatakan pada tahun 2021 pengguna internet di Indonesia bahkan menyentuh angka yang fantastis yaitu 88%, membeli produk secara online menjadi kegiatan yang sering dilakukan dari dalam rumah. Pemakaian ekonomi digital sendiri di Indonesia didominasi kalangan yang lahir mulai dari tahun 1990, karena mereka yang lahir diatas tahun 19190 aktif mengadaptasi teknologi digital dan lebih banyak menghabiskan waktu dengan *gadget* nya atau biasa disebut aktif secara *online* (Sirlo, 2020). Data Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kemkominfo) menunjukkan pertumbuhan *e-commerce* di Indonesia meningkat 91% selama wabah tersebut masih berlangsung. Pada waktu yang bersamaan, penetrasi pengguna internet juga meningkat sebesar 73,7% (Hidayat, 2021). Hingga saat ini jumlah masyarakat yang menggunakan internet di Indonesia bahkan sudah menyentuh angka sebesar 82 juta orang, dan pencapaian tersebut membuat Indonesia berada pada jejeran ke-8 dunia. 80% pengguna internet merupakan remaja yang masih duduk dibangku sekolah dan berusia 15-19 tahun (SkalaNews, 2019). Kondisi ini menunjukkan bahwa *e-commerce* memiliki nilai ekonomi yang baik sehingga harus dimanfaatkan oleh para pengusaha, khususnya usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM).

Akibat masa wabah COVID-19 di Indonesia hampir dirasakan diseluruh tempat, akibat semua tempat terkena hal ini merambah ke berbagai sektor, salah satunya industri yang bergerak dibidang angkutan/logistik. Sektor yang terkena dampak pasti akan menderita kinerja dan bahkan kerugian secara keuangan. Akibat keadaan tersebut, pemerintah harus memberikan *support* penuh melalui beberapa cara, terutama untuk pemastian distribusi angkutan barang/logistik aman dan terjaga atau bahkan dapat terjaga kestabilannya agar dapat melayani masyarakat dan tidak terganggu atau terhambat selama atau pasca Covid-19.

Meski data jumlah barang yang diangkut dengan transportasi (darat, udara dan air) mengalami penurunan beberapa kali lipat akibat pandemi virus COVID-19, namun tidak semua perusahaan logistik terkena dampak serius, tetapi juga beberapa perusahaan logistik yang bertahan bahkan mengalami perkembangan positif.

Dihitung dari jenis komoditas, beberapa keadaan komoditi yang turun adalah dari sektor bahan baku industri (manufaktur, kerajinan tangan, pengolahan, dll), produk industri jadi seperti otomotif dan elektronik, barang pembelian dari luar negeri atau yang masuk ke dalam negeri dan pertambangan. Sedangkan komoditas yang mengalami keadaan meningkat antara lain produk industri alat kesehatan dan sejenisnya, komoditas utama seperti pangan, kebutuhan obat-obatan, serta pertanian dan perikanan air asin/air tawar.

Angkutan kereta api juga telah berkembang menjadi satu contoh bentuk yang berperan penting dalam hal jumlah angkutan yang tinggi dengan kecepatan tinggi untuk melayani jarak menengah. Namun, fleksibilitas moda transportasi kereta api juga terbatas. Akan tetapi, peran angkutan kereta api masih dapat dioptimalkan dengan dukungan antarmoda sehingga distribusi barang menjadi efisien.

Pimpinan PT KAI Logistik yaitu Plt. Direktur Utama PT Kereta Api Logistik Hendy Helmy menyatakan pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) di beberapa kota padat di Indonesia berdampak secara langsung terhadap sektor industri, yakni adanya pengurangan manufaktur suatu produk akibat perubahan demand atau permintaan. Di lain sisi, kegiatan yang terdapat didalam beberapa industry mulai melambat, karena beberapa pabrik berhenti berproduksi.

Pada tahun 2020 adalah tahun yang sulit bagi seluruh area perusahaan akibat dampak pandemi global COVID-19. Penyebaran virus yang cepat telah membatasi mobilitas dan perdagangan individu, terutama pada kuartal kedua tahun 2020. Tahun 2021 merupakan tahun pemulihan dampak pandemi global COVID-19 bagi seluruh sektor usaha. Situasi

keuangan mempengaruhi hasil keuangan dan operasional perusahaan selama tahun 2021. Secara keseluruhan, hasil keuangan dan operasional positif dibandingkan tahun sebelumnya.

Menghadapi situasi pandemi dan maraknya belanja online, PT KAI Logistik harus bertindak cepat, namun kendalanya adalah pekerjaan PT KAI Logistik terbatas yaitu jumlah karyawan. Di masa pandemi, jumlah karyawan berkurang akibat pembatasan sosial berskala besar (PSBB) yang memaksa sebagian karyawan PT KAI Logistik bekerja dari rumah atau melalui pemutusan hubungan kerja (PHK). Operasi logistik meliputi layanan lapangan, yaitu. diperlukan karyawan yang terlibat langsung dalam operasi logistik. Kinerja bekerja dari rumah (WFH) menghambat operasional logistik karena kebutuhan tenaga kerja rendah tetapi jumlah pengiriman meningkat.

Pada tahun 2020 laba/keuntungan perusahaan KAI Logistik sebesar Rp.873.327.000 dengan jumlah pekerja sebanyak 302 pekerja di PT KAI Logistik, namun jumlah pekerja tersebut mengalami penurunan pada tahun 2021, berdasarkan buku *annual report 2021* jumlah pekerja pada tahun 2021 yaitu sebanyak 291 dengan laba/perusahaan sebesar Rp. 998.708.000. Target PT KAI Logistik untuk tahun 2022 adalah menyamai/melebihi laba tahun 2019 yaitu sebesar Rp.1.049.814.000.

Dalam mengelola kelogistikan PT KAI Logistik membedakan angkutan menjadi 6 jenis yaitu angkutan kontainer, angkutan semen, angkutan limbah B3, angkutan batu bara, dan angkutan BHP kurir. Salah satu yang sedang menjadi target perusahaan yaitu angkutan BHP kurir, karena terjadi peningkatan yang signifikan dari 2020 ke tahun 2021. Pada tahun 2020 total angkutan pengiriman seluruh Indonesia sebesar 21.800 ton dalam setahun, sedangkan pada tahun 2021 total angkutan pengiriman seluruh Indonesia sebesar 107.308 ton.

BHP kurir sendiri adalah Barang Hantaran Potongan atau sejenis ekspedisi pengiriman barang seperti halnya JNE, JNT, dll. Daerah Jakarta sendiri memiliki 6 cabang yaitu Jakarta Gudang, Gondangdia (Kantor

Pusat), Manggarai, Pasar Senen, Jatinegara, dan Jakarta Kota. Untuk cabang stasiun Gondangdia lebih melayani *customer service* karena di tempat tersebut merupakan kantor pusat PT KAI Logistik daerah Jakarta.

Pada tahun 2020 rata-rata pengangkutan barang diseluruh Indonesia salah satunya di cabang stasiun Manggarai setiap harinya sebesar 3,7 ton atau 3.700 kg. Sedangkan pada tahun 2021 sebesar 18,5 ton atau 18.500 kg. Peningkatan tersebut berdasarkan data yang terealisasi, karena data tersebut melebar dari target tahun 2021. Target tahun 2021 seharusnya sebesar 55,5 ton atau 55.500 kg perhari, namun dikarenakan belum pulihnya kondisi dari pandemi ditambah terjadi PPKM level 3 hingga level 4 yang mengakibatkan pengurangan pekerja lapangan.

Perhari satu karyawan dapat mengangkat beban maksimal sebanyak 40 kg dalam satu kali angkat. Dalam sehari karyawan dapat mengangkat rentang 40 hingga 50 kali. Di estimasikan maksimal 50 kali maka total beban yang dapat diangkat satu orang yaitu sebesar 2000 kg atau 2 ton. Jumlah karyawan yaitu sebanyak 6 orang, maka total maksimal yang dapat diangkat dalam sehari yaitu sebesar 12 ton. Hal ini yang membuat pada tahun 2021 target dalam sehari yaitu sebesar 55,5 ton paket tidak tercapai, dan yang terealisasi hanya 18,5 ton itupun sudah melebihi kapasitas yang ada.

Target yang melenceng tersebut diakibatkan karena kurang produktifnya karyawan, di cabang stasiun Manggarai hanya memiliki karyawan berjumlah 6 (sudah termasuk penanggung jawab cabang) dengan tugas setiap hari mengangkut 20 ton tanpa bantuan alat besar. Hal itu berdampak kepada terhambatnya beberapa pekerjaan lain. Selain itu fenomena kekurangan jumlah karyawan juga terlihat dari segi kesehatan fisik para karyawan saat bekerja, bagaimana tidak bahkan hingga malam pun masih sering terlihat para karyawan masih berada di lingkungan stasiun tempat bekerja. Selain para karyawan yang berada di lapangan, para pihak petinggi yang bekerja di kantor pusat yang berada di Stasiun



Gondangdia menuturkan bahwa saat ini memang karyawan di perusahaan PT KAI Logistik memang kurang.

Dengan target dan fenomena tersebut PT KAI Logistik cabang manggarai mengalami permasalahan dengan sumber daya manusia dikarenakan terjadi ketidakseimbangan antara target dan arus barang dengan sumber daya manusia yang tersedia. Perlu adanya perhitungan kebutuhan karyawan untuk melihat jumlah karyawan yang ideal agar mencegah *over capacity* pekerjaan. Karena kurangnya jumlah sumber daya manusia akan mempengaruhi kecepatan arus barang, arus barang akan mempengaruhi jumlah pengiriman, jumlah pengiriman akan mempengaruhi jumlah keuntungan untuk perusahaan.

Kurangnya sumber daya manusia mengakibatkan *over capacity* dan membuat produktivitas karyawan menurun, Hal tersebut dapat menyebabkan menurunnya harapan perusahaan dan target perusahaan pada tahun tersebut. Kejadian ini sering terjadi hampir di seluruh lokasi PT KAI Logistik di pulau Sumatera dan Jawa. Di pulau Jawa sendiri meledaknya jumlah penerimaan barang berada di kota besar atau padat.

## **1.2.Rumusan Masalah**

Berdasarkan penjelasan latar belakang, maka rumusan masalah yang dapat diambil sebagai berikut: “Berapa kebutuhan karyawan terhadap kegiatan Logistik pada Perusahaan PT KAI Logistik cabang Stasiun Manggarai?”

## **1.3.Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian merupakan jawaban dari rumusan masalah, maka dari itu tujuan penelitian yang ingin dipenuhi dalam penelitian ini adalah: Untuk mengetahui jumlah kebutuhan karyawan terhadap kegiatan Logistik pada Perusahaan PT KAI Logistik cabang Stasiun Manggarai.

## **1.4.Manfaat Penelitian**

Bagi penulis, analisis pada penelitian ini harapannya semoga manfaat ilmu yang merupakan hasil dari observasi digunakan untuk

menambah pengetahuan tentang jumlah karyawan yang tepat agar produktivitas dari perusahaan dapat tercapai.

Bagi perusahaan, dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat membantu memberikan pendapat yang bersifat membangun dan dapat diterapkan oleh perusahaan dalam upaya peningkatan produktivitas perusahaan di PT KAI Logistik.

Bagi pihak lain, dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi dan memberikan informasi bagi yang memerlukan.

### **1.5. Batasan Penelitian**

Agar permasalahan tidak menyimpang dari tujuan penelitian, diperlukannya Batasan penelitian. Adapun batasan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Data karyawan yang digunakan merupakan data pada tahun 2022.
- 2) Narasumber berasal dari PT KAI Logistik di Stasiun Manggarai Jakarta Selatan.
- 3) Tempat observasi di Manggarai Jakarta Selatan.

### **1.6. Sistematika Penulisan**

Kerangka Tugas Akhir ini, akan dibuat menjadi enam bab beriku sistematika penulisannya:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab yang berisi tentang latar belakang permasalahan yang ingin penelitian lakukan, rumusan masalah, tujuan penelitian ini dibuat, manfaat penelitian, batasan penelitian, dan sistematika penulisan untuk Tugas Akhir.

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

Bab yang memuat tentang definisi, teori-teori yang mendukung pengolahan,, dimana teori ini digunakan sebagai kerangka teori untuk penyelesaian penelitian.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab yang memuat tentang teknik penyusunan secara teratur yang berguna untuk melakukan pengumpulan informasi agar dapat dilakukan penelitian yang disesuaikan dengan permasalahan. Agar sistematis, pada bab metodologi penelitian terdiri dari kerangka konseptual penelitian, alur proses penelitian dan pembahasannya.

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

Bab yang berisi tentang pengumpulan data yang akan dilakukan pengolahan data menggunakan metode yang ditentukan sebelumnya. Terdapat data yang diperoleh penulis dari proses observasi secara langsung maupun tidak langsung. Informasi tersebut dikumpulkan menjadi data yang akan diteliti memakai metode yang sudah ditentukan untuk mengatasi masalah.

### **BAB V ANALISIS**

Bab yang memuat tentang analisa data hasil penelitian yang diperoleh melalui metode pengumpulan dan pengolahan data yang telah dilakukan.

### **BAB VI PENUTUP**

Bab yang berisi mengenai kesimpulan data yang telah diolah serta saran untuk mengatasi permasalahan pada perusahaan tersebut. Kesimpulan didapatkan dari hasil analisa data yang berasal dari rumusan permasalahan dengan menggunakan metode yang ditentukan. Sedangkan, saran berisi solusi bagi objek observasi penelitian untuk menangani masalah.

### **DAFTAR PUSTAKA**

Bagian ini berupa daftar bacaan yang memberikan informasi dan sebagai referensi sumber teori yang digunakan selama penelitian.

