
ANALISIS KERJA OPERATOR *HEAD TRUCK* TERHADAP PENERAPAN *ZERO ACCIDENT* DI PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA

Oleh

Adila Diani Aprilia¹, F.X. Adi Purwanto², Budi Priyono³

^{1,2,3}Program Studi Manajemen Pelabuhan dan Logistik Maritim Fakultas Vokasi

Pelayaran Universitas Hang Tuah

E-mail: ¹Adiladiani90@gmail.com

Article History:

Received: 05-07-2024

Revised: 28-07-2024

Accepted: 02-08-2024

Keywords:

Head Truck, Idle Time,
Peti Kemas & Zero
Accident

Abstract: Sumber daya manusia adalah faktor utama bagi perusahaan hal ini disebabkan karena sebagai penggerak operasional suatu usaha dengan seluruh fasilitas yang tersedia dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Aktivitas yang utama yang terjadi di terminal peti kemas adalah kegiatan bongkar muat. Salah satu yang melibatkan aktifitas sumber daya manusia adalah operator head truck. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kinerja dan dampak pengaruh kualitas operator head truck terhadap produktivitas bongkar muat. Data diperoleh dengan melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi pada divisi operasional di PT. Terminal Petikemas Surabaya selama 6 bulan dan diolah dengan metode kualitatif deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan kompensasi berpengaruh pada kelancaran kegiatan, rendahnya keahlian serta profesional SDM. Analisa yang dapat dilakukan yaitu dengan melihat produksi boxis per operator dan absensi kehadiran operator setiap bulan.

PENDAHULUAN

Transportasi dan logistik merupakan tulang punggung industri modern. Salah satu elemen kunci dalam rantai pasok ini adalah operator *head truck*, yang bertanggung jawab atas pengangkutan barang dari satu titik ke titik lainnya. Dalam menjalankan tugas ini, aspek keselamatan menjadi sangat krusial (Kalangi et al., 2023). Oleh karena itu, penerapan prinsip "*Zero Accident*" atau nol kecelakaan menjadi sangat penting untuk menjamin keselamatan operator, barang yang diangkut, serta masyarakat umum (Juniarto et al., 2021). Operator *head truck* atau dikenal juga sebagai operator truk kepala adalah seseorang yang bertanggung jawab mengemudikan dan mengoperasikan kendaraan truk gandeng atau truk trailer serta harus memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) kelas khusus untuk kendaraan berat seperti truk gandeng dan memiliki pengalaman maupun keterampilan yang baik dalam mengemudikan kendaraan besar tersebut. Operator *head truck* memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan barang tiba tepat waktu dalam kondisi baik dan harus mengemudikan kendaraan dengan hati-hati, mematuhi peraturan lalu lintas, dan memastikan muatan terikat dengan aman. Selain itu, juga harus memiliki pengetahuan teknis mengenai kendaraan mereka dan mampu melakukan pemeriksaan rutin serta perawatan dasar untuk mencegah kerusakan dan kecelakaan. *Head truck* yang merupakan moda

transportasi di pelabuhan dan juga diluar pelabuhan cukup memegang peranan penting sebagai sarana penghubung atau pendistribusian petikemas baik dari dalam maupun menuju keluar pelabuhan. Sudah menjadi kewajiban bagi perusahaan dalam mengawasi kemampuan operator *Head truck* ini yang berkaitan dengan keterampilan, kinerja dan pemeliharaan *Head truck* guna mengurangi atau bahkan menghilangkan *idle time* dari *Head truck* itu sendiri (Kusuma & Marzuki, 2022).

Keterampilan kerja didefinisikan sebagai keterampilan atau kompetensi untuk melaksanakan tugas yang hanya dapat diperoleh melalui pengalaman kerja (Wahyudi, 2018). Sementara menurut Pasolong (2011) mengemukakan bahwa kualitas sumber daya manusia merupakan tenaga kerja yang memiliki kompetensi pengetahuan, keterampilan dan moral yang tinggi. Kualitas dan keterampilan operator *head truck* sangat berpengaruh terhadap kelancaran dan tingkat produktifitas kegiatan bongkar muat. Mengemudikan *head truck* tidaklah mudah dan menghadirkan berbagai tantangan seperti Kondisi Jalan yang Beragam, Kondisi Cuaca yang tidak menentu, Beban Kerja yang Berat, Interaksi dengan Pengguna Jalan Lain. Sehingga diperlukan operator yang memiliki keterampilan agar mampu mengurangi angka kecelakaan atau zero accident berbagai macam tantangan kerja (Fahirah, 2020).

Prinsip *Zero Accident* bertujuan untuk mengeliminasi seluruh kecelakaan di tempat kerja melalui pendekatan proaktif dalam mengidentifikasi dan mengelola risiko. *Zero Accident* adalah sebuah prinsip dan pendekatan dalam manajemen keselamatan yang bertujuan untuk mengeliminasi semua kecelakaan dan insiden di tempat kerja atau selama operasional tertentu. Tujuan utama dari prinsip ini adalah untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, dimana tidak ada cedera, penyakit, atau kerusakan properti yang terjadi. Prinsip *Zero Accident* mengedepankan pencegahan sebagai strategi utama, dengan keyakinan bahwa semua kecelakaan dapat dicegah melalui tindakan yang tepat dan proaktif. Membangun kesadaran di antara semua karyawan tentang pentingnya keselamatan melalui komunikasi yang berkelanjutan. Mendorong partisipasi aktif karyawan dalam program keselamatan dan memberikan mereka tanggung jawab untuk melaporkan potensi bahaya (Yanti, 2019). Oleh karena itu, pentingnya perusahaan memiliki operator yang berkualitas. Dengan mengetahui kualitas operator *head truck* perusahaan dapat mengambil langkah yang tepat untuk melakukan efisiensi dan meningkatkan kinerja operasional. Dengan adanya Kualitas SDM yang baik tentu perusahaan akan lebih mudah untuk melakukan beberapa hal seperti, penempatan posisi yang sesuai maupun perbaikan kinerja dan produktivitas kerja. Kualitas SDM merupakan suatu faktor yang dapat dikatakan sangat penting dan salah satu kunci untuk perkembangan dalam mencapai tujuan perusahaan (Handajani, 2004).

LANDASAN TEORI

Terminal petikemas merupakan tempat perpindahan moda transportasi (*interface*) angkutan darat dan angkutan laut, Petikemas merupakan suatu area terbatas (*districted area*) mulai peti kemas diturunkan dari kapal sampai dibawa keluar pintu pelabuhan (Fahirah, 2020). Pengiriman barang menggunakan petikemas telah dilakukan bertahun-tahun, dan volumenya selalu meningkat setiap tahunnya.

Head truck adalah truck yang berfungsi untuk mengangkut peti kemas dari kapal yang ada di dermaga untuk dipindahkan melalui *quay crane* ke lapangan penumpukan (*Container*

Yard) maupun sebaliknya (Prastyorini, 2023). Kegiatan-kegiatan *ship operation, quay transfer operation, yard operation*, dan *receipt/delivery operation* sangat tergantung pada lini penghubung satu sama lain yakni kegiatan haulage dengan menggunakan pasangan *head truck* chasis.

Operator sangat berpengaruh terhadap kepuasan dan kepercayaan. Dalam menerapkan *zero accident operator head truck* harus memiliki keterampilan yang memadai dalam mengoperasikan peralatan. Karena ketika operator *head truck* terampil dalam mengoperasikan akan mampu meminimalisir kecelakaan dan juga keterlambatan sehingga akan meningkatkan produktifitas. Peralatan yang memadai dan terawat juga akan sangat berpengaruh karena ketika peralatan yang digunakan kurang terawat akan lebih sering terjadi trouble dan menyebabkan keterlambatan bongkar muat. Upaya-upaya yang harus dilakukan oleh perusahaan adalah dengan meningkatkan keterampilan operator *head truck* secara berkala, dan juga melakukan uji kelayakan terhadap peralatan yang dilakukan dalam kurun waktu tertentu.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian dengan pendekatan kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah sebuah cara atau metode penelitian yang lebih menekankan analisa atau deskriptif (Sugiyono, 2017). Penelitian dilakukan selama 6 bulan yaitu pada bulan Agustus 2023 sampai dengan Januari 2024 pada divisi operasional di PT. Terminal Petikemas Surabaya. Wawancara ditujukan kepada 3 (tiga) pegawai PT. Terminal Petikemas divisi Operator *Head Truck*. Penelitian ini bersifat penjelasan terhadap fenomena yang ada dengan mengembangkan konsep dan menghimpun fakta, tetapi tidak melakukan hipotesa. Dilakukan dengan menganalisis data yang ada pada PT. Terminal Petikemas Surabaya dan menjelaskan fenomena yang terjadi di lokasi penelitian. Kemudian data-data tersebut di analisa secara kualitatif yang selanjutnya dijabarkan secara deskriptif atau dijabarkan sesuai dengan kenyataan di lapangan. Kemudian dibandingkan dengan konsep maupun teori-teori yang mendukung pembahasan dalam penelitian ini, yang mendukung untuk mengambil kesimpulan dan disajikan dalam bentuk uraian kalimat dengan diberi penjelasan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaruh Kinerja Operator *Head truck* Terhadap Produktivitas Bongkar Muat

Kinerja seorang tenaga terjadi dalam organisasi tentunya tidak terlepas dari kepribadian, kemampuan serta motivasi tenaga kerja tersebut dalam menjalankan tugas dan pekerjaannya tentunya tidak terlepas dari motivasi yang ada dalam diri tenaga kerja tersebut, dan motivasi seorang tenaga kerja akan terlihat dari aktifitas-aktifitas yang dilakukannya dalam melaksanakan tugas dan pekerjaannya didalam organisasi. Pada dasarnya tugas operator adalah sederhana yaitu mengoperasikan alat, tetapi ternyata cara pengoperasian, pengetahuan dan sikap operator tentang peralatan tersebut akan berpengaruh pada aspek yang lain. berikut adalah beberapa tugas operator yang mempunyai tingkat pengetahuan, keterampilan dan perilaku yang lengkap atau dinyatakan sebagai operator. Operator mempunyai peranan yang penting, sehingga peralatan mempunyai tingkat kesiapan dan kemampuan yang handal untuk dioperasikan.



Gambar 1. Flowchart Alur tugas operator

Dalam menjalankan tugasnya, operator harus melakukan pemeriksaan keliling dan pemeriksaan sebelum alat dihidupkan untuk menghindari resiko yang terjadi. Operator juga perlu melakukan pemeriksaan, dan pengisian bahan bakar, oli pelumas dan fluid lainnya untuk memastikan alat atau kendaraan yang akan dipakai dalam kondisi terjaga perawatannya dengan baik. Jika ada temuan kerusakan, wajib melaporkan temuan kerusakan alat kepada pengawas lapangan untuk dilakukan pemeriksaan lebih lanjut, setelah dilakukan pemeriksaan akan dibawa ke workshop jika terdapat kerusakan. Operator wajib mengoperasikan alat dengan aman dan produktif sehingga peralatan menjadi tidak cepat rusak sehingga jangka waktu pemakaian peralatan akan lebih lama. Dan juga wajib menempatkan peralatan dengan aman diarea yang telah di tentukan. Operator juga harus mengikuti peraturan mematikan mesin dengan baik dan memastikan bahwa peralatan dirawat sesuai dengan jadwal. Memastikan kebersihan alat selalu terjaga.



Gambar 2. Alur Operasi Bongkar Muat

Operasi bongkar muat adalah pembongkaran/pemuatan petikemas dari kapal penumpukan sampai berada di lapangan atau dari lapangan penumpukan sampai ke kapal. Adapun operasi bongkar muat petikemas yaitu: Rangkaian aktivitas pembongkaran petikemas dari kapal sampai berada di lapangan. Aktivitas diawali dengan pernyataan kesiapan bersama antara operator Quayside Container Crane (QCC) bersama dua petugas pemandu yakni solo di atas kapal dan whiskey di darat. Aktivitas bongkar tersebut diawali dengan rangkaian aktivitas persiapan alat.

Operator QCC berkomunikasi secara interactive dengan solo dan whiskey. Operator head truck (HT) menggunakan HT membawa petikemas bongkar ke Container yard (CY). Di

CY impor transtainer (RTG) menurunkan (lift off) petikemas ke CY pada lokasi block- slot-row-tier yang direncanakan. Whiskey memberikan masukan unit petikemas bongkar yang selanjutnya diinput ke sistem oleh staf Unit Operasional. Petugas lapangan memeriksa segel (seal), kondisi fisik, mencatat identitas, dan posisi petikemas di lapangan penumpukan (placement) diselesaikan dengan data input ke dalam sistem oleh staf unit lapangan.

Operasi muat petikemas didahului dengan serangkaian persiapan TKBM, peralatan mekanis angkat-angkut, petugas pemandu solo di atas kapal dan whiskey di darat, para operator yard crane, head truck, dan quay crane sebanyak kebutuhan operasi. Data dan dokumen setiap unit petikemas yang dimuat, antara lain: 1) loading list; 2) bay plan; 3) loading card dan loading profile sudah di tangan trio Whiskey, Operator QCC, dan Solo. Operator QCC berkomunikasi secara interaktif dengan Solo dan Whiskey.

Berdasarkan pemaparan data di atas, menunjukkan bahwa operator head truck berpengaruh terhadap produktivitas kinerja bongkar muat. Pada proses kegiatan bongkar maupun muat barang, kemahiran operator petikemas dalam menggunakan peralatan mekanis berpengaruh pada kelancaran kegiatan tersebut. (jurnal pengaruh operator terhadap bongkar muat). Pada pengamatan yang penulis lakukan saat sedang melaksanakan praktek kerja lapangan, banyak operator belum mengikuti prosedur dalam melaksanakan pekerjaannya, baik itu prosedur mengenai keselamatan maupun prosedur untuk kegiatan bongkar muat petikemas. Selain itu terbatasnya ruang gerak pada depo petikemas menjadi kendala lain yang menghambat ruang gerak Reachstacker maupun Forklift sehingga memerlukan waktu lebih untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Dalam menghadapi beberapa kendala tersebut salah satu caranya adalah memberikan pelatihan cara kerja peralatan mekanis, sehingga operator dalam memahami secara teori bagaimana cara mengoperasikan peralatan dengan baik dan benar. Pengoperasian peralatan yang dilakukan sesuai dengan prosedur dapat mempercepat waktu kegiatan bongkar muat, selain itu jika peralatan digunakan sesuai dengan prosedur maka akan berdampak pada durabilitas peralatan itu sendiri.

Dalam melakukan kegiatan bongkar muat salah satu hal yang perlu diperhatikan yakni mengenai kinerja operator head truck guna memberikan pelayanan yang baik serta meminimalisir hal-hal yang tidak diinginkan ketika melakukan kegiatan bongkar muat. Operator head truck juga harus memastikan sedang dalam kondisi sehat jasmani rohani, wajib memiliki id card TPS, memiliki SIM BII, memiliki SIO (Surat Izin Operator), menggunakan APD (Alat Pelindung Diri) dan tidak dalam pengaruh obat-obatan maupun minuman keras.

Tabel 1. Waktu Bekerja Pegawai

No	Keterangan	Waktu Bekerja
1.	Shift 1	08.00 – 16.00
2.	Shift 2	16.00 – 24.00
3.	Shift 3	00.00 – 08.00

Agar kualitas operator teratur dan berjalan dengan baik, maka pada PT. Petikemas Surabaya jadwal mengemudi dilakukan dengan sistem shift, dalam hal ini terdapat shift 1 (08.00 - 16.00), shift 2 (16.00 - 24.00), dan shift 3 (00.00 - 08.00).

Dampak Dan Pengaruh Kualitas Operator Head truck Terhadap Produktivitas Bongkar Muat

Sumber daya manusia sebagai pelaku tahap pengangkutan perlu diberi pengawasan, seringkali terhambatnya kelancaran pengangkutan disebabkan oleh sumber daya manusia, dalam hal ini adalah operator truk yang tidak sesuai kualifikasi. Manusia lebih dipandang sebagai aset perusahaan dari pada sebagai biaya karena manusia adalah sumber yang perlu dikelola seperti sumber-sumber lainnya. Sehingga memberi gambaran bahwa sumber daya manusia atau orang lain merupakan element sentral dalam pencapaian tujuan organisasi. Hubungan kerja yang saling timbal balik antara individu dan perusahaan maka tujuan dari pada perusahaan tersebut akan tercapai.

Perencanaan sumber daya manusia berarti memperkirakan secara sistematis permintaan (kebutuhan) tenaga kerja organisasi di waktu yang akan datang. Idealnya perusahaan harus mengidentifikasi baik kebutuhan-kebutuhan personalia jangka pendek maupun jangka panjang. Menurut T. Hani Handoyo dalam buku management personalia dan sumber daya manusia perencanaan sumber daya manusia memungkinkan perusahaan untuk: 1) Memperbaiki penggunaan sumber daya manusia; 2) Memadukan kegiatan-kegiatan personalia dan tujuan-tujuan organisasi di waktu yang akan datang secara efisien; 3) Mengadakan karyawan-karyawan baru secara ekonomis Mengembangkan informasi dasar manajemen personalia untuk kegiatan-kegiatan personalia dan unit-unit organisasi lainnya; 4) Membantu program penarikan dari pasar tenaga kerja secara sukses; 5) Mengkoordinasikan program-program manajemen personalia yang berbeda-beda.

Trend angkutan barang dengan petikemas meningkat dengan cepat karena intermodalitas petikemas yang tinggi sehingga mempermudah bongkar muat/handling barang secara cepat dan efisien yang mengakibatkan biaya angkutan secara keseluruhan menurun dengan drastis. Di samping itu keamanan dari barang juga lebih tinggi. Head truck merupakan sebuah kendaraan yang membantu mobilisasi kontainer di pelabuhan khususnya di Terminal Petikemas Surabaya. Head truck berupa truck tanpa badan yang membutuhkan trailer tambahan untuk mengkoneksikannya dengan kontainer.

Rendahnya keahlian dan profesional sumber daya manusia terutama operator crane di KSO, dapat menghambat kinerja bongkar muat container. Meskipun memiliki sertifikat keahlian, kemampuan belum optimal, dan kurangnya pengawasan manajemen terhadap pengembangan keterampilan. Perusahaan perlu memberikan perhatian khusus untuk meningkatkan daya kerja dan daya pikir operator, agar dapat meningkatkan kinerja secara efektif dan efisien di tengah peningkatan arus petikemas dan perkembangan teknologi. Rendahnya semangat kerja, Untuk meningkatkan semangat kerja operator bongkar muat, perusahaan perlu memperhatikan kesejahteraan mereka. Rendahnya semangat kerja di KSO disebabkan kurangnya dukungan dan motivasi dari manajemen serta kejenuhan karena kondisi kerja yang monoton. Perlu tindakan untuk mengatasi faktor-faktor tersebut agar operator dapat bekerja secara optimal. Kurangnya disiplin dalam bekerjaKedisiplinan merupakan kesadaran dan kesediaan menaati aturan perusahaan dan norma sosial. Sikap taat dan patuh diperlukan dalam pekerjaan untuk menjaga kelancaran siklus kegiatan. Tingkat kedisiplinan yang berhubungan positif dengan prestasi kerja. Namun, masih terjadi ketidakdisiplinan waktu, terutama dalam pergantian shift dan setelah jam istirahat di bagian operator bongkar muat, termasuk keterlambatan dan absensi tanpa keterangan.

Perlu perhatian khusus untuk meningkatkan kedisiplinan karyawan agar organisasi mencapai hasil optimal.

Selain itu, kualitas operator head truck juga berpengaruh terhadap kesehatan dan keselamatan kerja. Dari beberapa kasus kecelakaan di pelabuhan biasanya disebabkan oleh keteledoran supir dalam membawa truck ini seperti mengantuk dan kurangnya kehati-hatian dalam mengendarai. Beberapa supir biasanya kurang sigap dalam menanggapi prinsip penerapan kesehatan dan keselamatan kerja utamanya kurangnya kesadaran mereka dalam mengendarai kendaraan ini, ada yang merokok saat mengendarai, mengangkat tumbler atau botol minuman saat sedang menyetir sehingga kurangnya pandangan terhadap jalan atau jalur yang dilalui. Dalam beberapa pengamatan para supir juga sering mengendarai kendaraan ini diluar batas kecepatan yang telah ditetapkan pada saat berada di dalam Kawasan terminal.

Dalam beberapa kasus yang terjadi di Terminal Petikemas Surabaya, sering kali para supir maupun operator di Terminal Petikemas lalai dalam menggunakan APD saat bekerja, beberapa dari para operator dan supir tidak menggunakan rompi penanda, helm keselamatan, dan sepatu keamanan saat mereka melakukan pekerjaan. Hal ini menjadi salah satu penyebab meningkatnya resiko dalam terjadinya kecelakaan, utamanya apabila para operator yang menjalankan alat tidak melihat rekannya yang berada dibawahnya dikarenakan rekannya ini tidak memakai rompi yang memantulkan sinar matahari, ditambah lagi para pekerja yang tidak memakai sepatu keamanan, dan helm keselamatan saat terjadi kecelakaan. Serpihan benda maupun cairan yang jatuh dari atas dapat langsung mengenai tubuh dan sangat memungkinkan terjadinya peningkatan resiko saat kecelakaan.

Untuk mengatasi hambatan yang disebabkan oleh kelalaian manusia maka pihak kantor terminal petikemas makassar senantiasanya mengedukasi para operator untuk tetap menggunakan APD (alat perlindungan diri) saat menjalankan alat maupun kendaraan, mengkoordinasikan kepada para operator terkait volume dan massa muatan kontainer guna menghindari ketidak seimbangan alat saat proses pengangkutan. Selain itu, Operator head truck perlu mendapatkan pelatihan yang memadai untuk meningkatkan keterampilan teknis dan analitis mereka. Pelatihan ini dapat membantu mereka lebih efektif dalam mengatasi masalah dan menyusun solusi perbaikan. Keterampilan dan pemahaman operator terhadap penggunaan alat bongkar muat berkontribusi pada kesiapan fasilitas. Pelatihan yang baik dapat meningkatkan efisiensi dan mengurangi risiko kesalahan operasional. Operator head truck tidak menggunakan rompi penanda, helm keselamatan, dan sepatu keamanan saat mereka melakukan pekerjaan. Hal ini menjadi salah satu penyebab meningkatnya resiko dalam terjadinya kecelakaan, utamanya apabila para operator yang menjalankan alat tidak melihat rekannya yang berada dibawahnya dikarenakan rekannya ini tidak memakai rompi yang memantulkan sinar matahari, ditambah lagi para pekerja yang tidak memakai sepatu keamanan, dan helm keselamatan saat terjadi kecelakaan. Dampak yang ditimbulkan jika produktivitas operator meningkat pasti BCH (box crane/hour) dan MPH (movement per hour) tercapai, dan berpengaruh terhadap pemasukan/pendapatan PT. Terminal petikemas Surabaya, dan Operator itu sendiri.

Analisa yang dilaksanakan PT. Terminal Petikemas Surabaya melihat produksi boxis per hour dengan mempertimbangkan operator dan absensi per kehadiran operator setiap bulannya.

Dampak apabila produktivitas operator meningkat pasti BCH (box crane/hour) dan MPH (movement per hour) tercapai yang berpengaruh pada pemasukan/pendapatan PT. Terminal petikemas Surabaya, PT.PDS dan Operator itu sendiri.

Analisa Yang Dilaksanakan Di PT. Terminal Petikemas Surabaya

Demikian halnya dengan PT. Petikemas Surabaya, sebagai salah satu perusahaan yang bergerak di bidang jasa bongkar muat, karyawan yang saat ini bekerja di PT. Petikemas Surabaya sudah melalui proses seleksi dan telah mempunyai berbagai kemampuan tambahan yang di dapat dari training baik didalam maupun diluar perusahaan. Akan tetapi training saja tidaklah cukup, perlu adanya peningkatan soft skill yang harus dimiliki oleh karyawan itu sendiri, misalnya kemampuan untuk berkomunikasi, jujur, ulet, bekerjasama, dan percaya diri dalam menyelesaikan suatu pekerjaan dengan disertai oleh sikap disiplin kerja sehingga kinerja karyawan di perusahaan dapat tercapai secara optimal.

Disiplin merupakan salah satu hal yang harus terus dijaga dan ditingkatkan secara terus menerus agar karyawan yang bersangkutan menjadi terbiasa bekerja dengan penuh kedisiplinan dan tanggung jawab sesuai dengan tugas yang telah diberikan oleh perusahaan. Saat ini PT. Terminal Petikemas Surabaya memiliki berbagai kemampuan dalam bidang jasa bongkar muat pemeliharaan komponen-komponen diantaranya adalah Container Crane (CC), Rubber Tyred Gentries (RTG), Reach Stacker, Head truck, Reefer Plug, Forklift. Dengan fasilitas yang tersedia di PT. Terminal Petikemas Surabaya, seperti Seragam, Helm, Sepatu Safety, Container Office PT.PDS, Mobil Operasional, Makan siang, sore, dan Snack malam, air mineral.

Dengan kemampuan yang dimiliki seperti diatas, membuktikan bahwa ruang lingkup perusahaan cukup banyak, jadi tidak terpaku pada suatu bidang kemampuan saja sehingga. PT. Petikemas Surabaya mempunyai sebanyak 97 orang terdiri dari divisi SDM, Keuangan, Operasional, Teknik, staf dan mekanik. Waktu kerja dimulai dari jam 8 pagi sampai dengan jam 5 sore dengan waktu istirahat selama 1 jam dari jam 12 sampai dengan jam 1 siang. Adapun masalah-masalah yang menyangkut disiplin dan kinerja karyawan yang saat ini ada di PT. Petikemas Surabaya yang perlu mendapat perhatian adalah mengenai disiplin karyawan dalam disiplin waktu kerja dan kehadiran kerja, seperti: beberapa karyawan diberhentikan karena mengkonsumsi minuman beralkohol pada saat pergantian shift malam, ada juga beberapa karyawan yang sering terlambat dan pulang tidak sesuai dengan jam pulang kerja, karyawan yang sering memutar musik sehingga mengganggu konsentrasi karyawan lainnya dan menghambat pekerjaan lainnya, karyawan tidak merasa bertanggung jawab akan pekerjaan mereka sehingga seringkali melimpahkan pekerjaan tersebut kepada karyawan lain dan pekerjaan yang diberikan oleh atasan tidak bisa diselesaikan tepat waktu. Tanpa adanya pelaksanaan absensi harian yang memadai membuat lemahnya pengawasan terhadap kehadiran karyawan. Untuk pekerjaan yang mengacu terhadap prosedur dan petunjuk kerja masih saja ada yang di kerjakan sekehendak hati tanpa memperhatikan aspek-aspek teknis dalam prosedur dan petunjuk kerja.

Hal lainnya yaitu mengenai penerapan zero accident, Dalam proses penerapan zero accident membutuhkan pendekatan dengan operator ITV yang tidak serta merta dan tidak mudah karena harus mengubah kebiasaan dan perilaku serta harus memberikan pemahaman agar operator ITV paham akan resiko yang akan terjadi. PT. Terminal

petikemas Surabaya sangat berkomitmen dan sangat tegas dengan Zero Accident, dengan temuan ketidaksesuaian yang ada dilapangan, PT. Terminal petikemas Surabaya dengan sigap dan cepat langsung merespon dan membuat langkah mitigasi pekerjaan yang tidak sesuai dengan target yang di berikan oleh perusahaan, sehingga sering terlambat ketika bongkar muat container tersebut di kirim kepada customer. Tugas yang seharusnya untuk dua atau tiga orang karyawan dikerjakan oleh satu orang karyawan dan akhirnya tidak sempurna dalam pengerjaannya.

Karyawan juga seringkali tidak memakai alat-alat keselamatan ketika bekerja dengan alat yang dapat membahayakan dirinya. Memang tidak semua karyawan sering melakukan hal-hal yang bersifat melanggar terhadap peraturan perusahaan, ada juga karyawan yang selalu disiplin dalam melaksanakan tugas yang diberikan kepadanya. Tetapi, masih terdapat masalah di PT. Terminal Petikemas Surabaya, salah satunya kesenjangan social seperti upah dan bonus, jenjang karir stagnan, ketidakobyektifan pimpinan terhadap operator ITV.

KESIMPULAN

Pada proses kegiatan bongkar maupun muat barang, kompetensi operator petikemas dalam menggunakan peralatan mekanis berpengaruh pada kelancaran kegiatan tersebut. Rendahnya keahlian dan profesional sumber daya manusia terutama operator crane di KSO, dapat menghambat kinerja bongkar muat container. Dampak apabila produktivitas operator meningkat pasti BCH (box crane/hour) dan MPH (movement per hour) tercapai yang berpengaruh pada pemasukan/pendapatan PT. Terminal petikemas Surabaya, PT.PDS dan Operator itu sendiri. Analisa yang dilaksanakan oleh PT. Terminal petikemas Surabaya yaitu melihat produksi boxis per operator dan absensi kehadiran operator setiap bulan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Fahirah, A. A. (2020). Analisis Waktu Bongkar Muat Peti Kemas Di Container Yard (Studi Kasus Di Makassar New Port). Universitas Hasanuddin.
- [2] Handajani, M. (2004). ANALISIS KINERJA OPERASIONAL BONGKAR MUAT PETI KEMAS PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG. *Jurnal Transportasi*, 4(1), 1–12. <https://doi.org/10.26593/jtrans.v4i1.1761.%25p>
- [3] Juniarto, K., Supartini, S., Dekanawati, V., & Handojo, B. (2021). Implementasi Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) bagi Pekerja Lapangan di Pelabuhan New Priok Container Terminal 1. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 19(2), 43–63. <https://doi.org/10.33489/mibj.v19i2.272>
- [4] Kalangi, M. H. E., Kristiawati, I., & Ega Kusuma, R. A. (2023). Impact of Work Skills, Performance, and Maintenance on Productivity: A Study on Head Truck Operators in PT. Terminal Petikemas Surabaya. *Academia Open*, 8(1). <https://doi.org/10.21070/ACOPEN.8.2023.6664>
- [5] Kusuma, R. A. E., & Marzuki, S. (2022). Pengaruh Keterampilan Kerja, Kinerja Operator Head Truck Dan Pemeliharaan Head Truck Terhadap Produktivitas Di PT. Terminal Petikemas Surabaya. *STIAMAK*, 1–18.
- [6] Pasolong, H. (2011). *Teori Administrasi Publik*. Alfabeta.

- [7] Prastyorini, J. (2023). Pengaruh Spreader Twinlift Rtg, Reliability Rtg, Availabilityhead Truck Dan Keterampilan Operator Terhadap Produktivitas Peti Kemas. <http://repositori.stiamak.ac.id/id/eprint/391>
- [8] Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D. Alfabeta.
- [9] Wahyudi, B. (2018). Manajemen Sumber Daya Manusia. Sulita.
- [10] Yanti, A. D. (2019). Zero Accident Syarat Mutlak Keselamatan Dan Kesehatan Kerja. Universitas Islam Indonesia.