

ANALISIS BONGKAR MUAT PADA KERETA PETIKEMAS 2514 DI STASIUN SUNGAI LAGOA PT KERETA API INDONESIA DAOP 1 JAKARTA

Henita Rahmayanti¹, Rafa Amar Farisi²

¹ Prodi D III Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

² Prodi D III Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

Abstrak. Stasiun Sungai Lagoa PT. Kereta Api Indonesia DAOP 1 Jakarta adalah stasiun kereta kelas kecil yang terletak di Tanjung Priok, Jakarta Utara. Stasiun ini melayani bongkar muat petikemas. Maka dari itu penulis tertarik mengambil judul “*Analisis Bongkar Muat Pada Kereta Api Petikemas 2514 Di Stasiun Sungai Lagoa PT. Kereta Api Indonesia DAOP 1 Jakarta*”. Tujuan untuk mengetahui waktu ketika bongkar muat dari GD (Gerbong Datar) ke CY (Container Yard) ataupun sebaliknya, dan juga dapat diketahui apakah bongkar muat sesuai dengan SOP atau tidak? Hal ini tentu saja dapat berdampak terhadap keterlambatan kegiatan bongkar muat dan dampaknya terhadap lamanya waktu kegiatan bongkar muat berlangsung. Setelah menganalisis faktor-faktor penyebab yang ditimbulkan dalam kegiatan bongkar muat maka penulis mencoba memberikan solusi terbaik untuk memecahkan masalah yang ada. Kata kunci: transportasi, jasa, pelayanan, kepuasan pelanggan.

Kata Kunci : Bongkar Muat, Waktu dan Analisis

A. PENDAHULUAN

Sejalan dengan tingkat permintaan barang, seluruh proses pendistribusian dituntut untuk bergerak cepat dan aman. Seiring perkembangan wilayah dan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor telah berpengaruh pada penurunan tingkat kecepatan, tingginya kecelakaan dan kemacetan jalan raya. Untuk memenuhi permintaan tersebut, angkutan barang untuk distribusi atau pengiriman luar kota atau jarak menengah dan jarak jauh sangat efisien bila diangkut dengan kereta api.

PT. Kereta Api Indonesia (KAI) unit Angkutan Barang merupakan perusahaan yang melayani jasa logistik menggunakan moda kereta api yang cepat, adanya kepastian waktu, aman, terkendali, mudah diawasi dan kapasitas angkut yang besar dan luas. Wilayah usaha PT. KAI unit angkutan barang tersebar di Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, di setiap pulau tersebut tersebar berbagai stasiun untuk melayani berbagai jenis barang dan muatan yang akan dikirim. Namun, pengiriman barang yang diharapkan dapat cepat, seringkali mengalami keterlambatan. Keterlambatan pengiriman barang tentu akan merugikan pihak ekspediter dan pemilik barang. Hal ini dapat dilihat dari kegiatan bongkar muat barang di stasiun kereta api. Karena dalam hal ini juga dipastikan jika barang yang diharapkan datang di stasiun pada siang hari, datang pada malam hari.

B. METODE PENELITIAN

Dalam pembahasan serta beberapa data yang diperlukan dalam penulisan karya ilmiah, penulis menggunakan data yang diamati langsung atas fakta yang terjadi di lapangan Stasiun Sungai Lagoa. Untuk mendapat data yang akurat dan dapat dipercaya untuk menganalisis bongkar muat pada kereta api petikemas 2514 dengan menggunakan data keterminalan harian yang ada di Stasiun Sungai Lagoa. Data Keterminalan Harian pada Bulan Mei 2018 di minggu pertama sampai minggu ketiga. Data ini dianalisis untuk mengetahui berapa BCH (*Box Crane Hour*) dalam satu minggu dan kesesuaian SOP Bongkar Muat terhadap data keterminalan harian.

C. KERANGKA BERFIKIR

Rumusan Masalah

“Apa yang menjadi penyebab waktu lama bongkar muat di Stasiun Sungai Lagoa?”

Metode Penelitian :

1. Wawancara langsung dengan *checker* dengan pengamatan, pada saat Praktek Kerja Lapangan (PKL) untuk mendapati data yang akurat yang telah direncanakan.
2. Melakukan setudi ke perpustakaan.
3. Melakukan bimbingan dengan dosen pembimbing dan berdiskusi dengan rekan-rekan mahasiswa.

Hasil Penelitian

1. Yang menyebabkan waktu lama bongkar muat yaitu :
 1. Kurangnya luas lahan penumpukan container, sehingga terhambatnya Reach Stacker untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat karena adanya mobil truk container yang lewat untuk memutar balik atau mengambil barang di lapangan penumpukan.
 2. Kurangnya komunikasi antar ekspediter terhadap pemilik barang dan pihak KAI.

Kesimpulan

Jika data sudah didapatkan maka dapat disimpulkan apa yang menjadi penyebab lamanya waktu kegiatan bongkar muat di Stasiun Sungai Lagoa.

D. PEMBAHASAN

Waktu bongkar muat yang lama merupakan faktor penyebab yang paling berpengaruh terhadap jadwal keberangkatan kereta. Hal ini pastinya dapat merugikan pihak pemilik barang dan pihak PT KAI. Maka dari itu pembahasan yang ditulis menganalisis dari Data Keterminalan Bulan Mei dari minggu pertama sampai minggu ketiga. Minggu pertama di Bulan Mei 2018 jumlah *Box Crane Hour*nya adalah 90 *boxes*. Sedangkan dalam minggu ini ada satu hari yang tidak sesuai dengan SOP bongkar muat yaitu jatuh pada tanggal 1, waktu bongkar muat yang memakan 322 menit. Minggu kedua di Bulan Mei 2018 jumlah *Box Crane Hour* adalah 71 *boxes*. Sedangkan dalam minggu ini terdapat 4 hari di tanggal 8, 9, 11 dan 13 merupakan hari-hari yang tidak sesuai dengan SOP bongkar muat. Minggu ketiga di Bulan Mei 2018 jumlah *Box Crane Hour* adalah 86 *boxes*. Sedangkan dalam minggu ini terdapat 2 hari yang pelaksanaan bongkar muatnya tidak sesuai dengan SOP yaitu pada tanggal 15 dan 19.

Penyebab waktu yang lama dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat adalah lapangan yang kurang luas, karena kebebasan alat berat tidak bebas untuk bergerak karena banyaknya truk *container* yang ingin menaruh barang di lapangan *container* ataupun mengambil barang yang berada di lapangan *container*. Menunggu barang yang belum sampai di stasiun juga penyebab dari lamanya waktu muat, karena saat barang belum tiba biasanya kita harus menunggu untuk dimuat ke GD. Faktor alat juga mempengaruhi terjadinya waktu lama saat kegiatan bongkar muat berlangsung hal ini dikarenakan jika alat *maintenance* maka kegiatan bongkar muat akan terhambat, dan pastinya jika 1 dari 2 alat rusak, maka 1 alat yang masih berfungsi harus bekerja 2 kali dari biasanya, karena 1 alat melakukan bongkar muat 15 GD, jadi jika 1 alat rusak maka 1 alat itu harus bekerja 15 GD dan pastinya memakan waktu yang cukup lama. Dan yang terakhir adalah faktor alam, faktor ini bisa menghambat lamanya kegiatan bongkar muat jika kondisinya alamnya tidak mendukung, maka dari itu karena akan membahayakan pekerja jadi kegiatan bongkar muat ditunda terlebih dahulu sampai faktor alam yang mendukung.

E. KESIMPULAN

Dari permasalahan-permasalahan di lapangan serta dapat dilengkapi dengan data- data pendukung, maka dapat ditarik dengan kesimpulan :

1. Dari minggu pertama sampai minggu ketiga dapat kita ambil kesimpulan bahwa saat kegiatan bongkar berlangsung waktu yang dilakukan untuk melaksanakan tidak lebih dari 2 jam dalam seharinya. Hal ini bisa dikatakan seharusnya saat kegiatan muat berlangsung pun tidak ada hambatan juga, dan pastinya dapat selesai dengan baik dan selesai sesuai dengan SOP. Karena faktor bongkar muat ini adalah faktor yang berpengaruh terhadap jadwal keberangkatan kereta api.
2. Faktor-faktor bongkar muat harus ditangani dengan serius baik kondisi lapangan, kondisi alat dan waktu lama menunggu barang sampai distasiun. Karena dari faktor-faktor tersebut bisa menghambat jadwal keberangkatan kereta yang sudah ditetapkan di SOP.

F. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah dibuat, penulis mengemukakan saran – saran yang dapat dijadikan pertimbangan bagi PT Kereta Api Indonesia kedepannya untuk ditingkatkan lagi kinerja di lapangan antara lain adalah sebagai berikut :

1. PT Kereta Api Indonesia berkoordinasi dengan ekspediter untuk menjadwalkan lebih serius terhadap alat yang rusak untuk dilakukan perbaikan sebelum alat rusak saat kegiatan bongkar muat berlangsung. Hal ini dapat mengurangi waktu lama kegiatan bongkar muat yang sedang berlangsung.
2. PT Kereta Api Indonesia harus membuat aturan dan sanksi yang tegas kepada pemilik barang yang terlambat datang membawa petikemas ke dalam stasiun, hal ini bertujuan untuk mengurangi waktu lama kegiatan bongkar muat berlangsung.
3. Karena lapangan banyak lubang yang belum diperbaiki, PT Kereta Api Indonesia harus melakukan perbaikan secepatnya atau ada jadwal perawatan lapangan penumpukan agar dapat mengurangi kerusakan yang cukup parah dan tidak menghambat pergerakan alat berat saat kegiatan bongkar muat berlangsung.

Saran – saran ini diberikan oleh penulis dan diharapkan dapat menjadi masukan yang positif yang sifatnya membangun dan meningkatkan produktivitas perusahaan di masa yang akan datang serta sebagai pertimbangan bagi pihak PT Kereta Api Indonesia.

G. DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. *Media Informasi dan Komunikasi Kereta Api*. Bandung : PT. Ilalang Sakti Komunikasi, 2010.
Koelangan, Prof. Dirk. *Container System: Sistem Petikemas*. Jakarta : Era Buku, 2008.
Mohammad Nazir. *Metode Penelitian*. Jakarta : Ghalia Indonesia, 1998.
Nasution, H.M.N. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia, 1996.
Pan American Health Organization. *Manajemen dan Logistik Bantuan Kemanusiaan*. Jakarta : EGC, 2003.