

ANALISIS FAKTOR MUAT SEBAGAI PENYEBAB KETERLAMBATAN KEBERANGKATAN KERETA DI STASIUN PASOSO TANJUNG PRIOK PT. KERETA API INDONESIA

Dadang Suyadi¹, Gilbert Alfons²
dsyd@unj.ac.id

¹Prodi D III Transportasi, Fakultas Teknik - Universitas Negeri Jakarta

²Prodi D III Transportasi, Fakultas Teknik - Universitas Negeri Jakarta

Abstrak. PT. Kereta Api Indonesia adalah badan usaha milik negara Indonesia yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api. Layanan PT KAI meliputi angkutan penumpang dan barang. Untuk angkutan barang, PT. Kereta Api Indonesia bekerja sama dengan para mitra untuk mengirim barang-barang yang mereka punya. Para mitra PT. Kereta Api Indonesia menggunakan jasa kereta bertujuan agar barang yang akan mereka kirim dapat sampai ketempat tujuan dengan cepat dan sesuai dengan waktu yang sudah dijadwalkan. Biaya untuk mengirim barang menggunakan jasa kereta tidaklah murah. Hal ini dapat membuat para mitra PT. Kereta Api Indonesia berpindah moda transportasi seperti truk. Untuk meningkatkan dan memperlancar agar keberangkatan kereta sesuai dengan jadwal maka harus mengetahui penyebab keterlambatan keberangkatan kereta tersebut. Penulis melakukan analisis menggunakan data kterminalan dan melakukan metode wawancara kepada karyawan-karyawan yang bekerja di Stasiun Pasoso. Dari hasil analisis tersebut secara keseluruhan keterlambatan terjadi sebesar 76% dan ketepatan waktu berangkat sebesar 24%. Faktor utama yang menyebabkan keterlambatan tersebut disebabkan oleh proses muat yang lama.

Kata kunci: Analisis, Keterlambatan keberangkatan kereta.

Abstrac. *PT. Kereta Api Indonesia is an Indonesian state-owned company that provides train transportation services. PT KAI's services include passenger and freight transportation. For freight transport, PT. Kereta Api Indonesia is working with partners to deliver of the goods they have. Partners of PT. Kereta Api Indonesia uses jasa train services so that the goods they are going to send can reach their destination quickly and according to the scheduled time. The cost of sending goods using train services is not cheap. This can make the partners of PT. Trains Indonesia is changing its mode of transportation such as trucks. To improve and expedite so that train departures are in accordance with the schedule, it is necessary to know the causes of the delay in departing the train. The author conducted an analysis using termination data and conducted interviews with employees who worked at Pasoso Station. From the results of the analysis, the overall delay occurred by 76% and the timeliness of leaving was 24%. The main factor that causes to delay is the long loading process*

Keyword: *Analysis, Delay in train departures.*

A. PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan kemajuan teknologi yang semakin pesat, sistem pengangkutan barang dengan menggunakan petikemas sangat diminati oleh para pengguna jasa. Sarana tersebut dinilai dapat menjamin keutuhan dan keselamatan barang, mengurangi kerusakan barang serta dapat memenuhi ketepatan waktu dalam pengiriman barang. Hal tersebut dapat dilihat dari pertumbuhan di berbagai sektor ekonomim seperti meningkatnya industri-industri yang menghasilkan barang dan jasa. Untuk mendistribusikan hasil-hasil produksi perlu ditunjang oleh transportasi darat, laut dan udara. Adapun peran transportasi salah satunya adalah menghubungkan daerah sumber bahan baku dengan daerah produksi dan daerah pemasaran di tempat tujuan.

Pemakaian Petikemas sebagai sarana angkut barang makin berkembang karena mempunyai keuntungan serta keunggulan. Salah satu keuntungan penggunaan petikemas adalah penanganan muatan lebih cepat, aman dan mengurangi resiko kerusakan dan pencurian. Pada dasarnya petikemas

dirancang khusus untuk memudahkan pengangkutan barang dengan menggunakan satu atau lebih sarana pengangkut tanpa harus mengeluarkan isinya. Pada saat perpindahan petikemas tidak terpengaruh oleh faktor cuaca, manusia, hewan dan berbagai faktor lainnya yang dapat merugikan kualitas maupun kuantitas barang sehingga tidak ada pihak yang dirugikan.

Bidang transportasi di Indonesia semakin hari semakin menunjukkan persaingan yang kompetitif. Banyaknya jenis transportasi dengan berbagai fasilitas dan pelayanan yang saling bersaing merupakan bukti persaingan yang nyata. Setiap perusahaan transportasi bersaing untuk menarik pelanggan sebanyak-banyaknya demi keberlangsungan operasional perusahaan itu sendiri. Oleh karena itu, perusahaan transportasi mau tidak mau harus meningkatkan pelayanannya agar dapat memiliki daya saing dan mampu bertahan pada kondisi apapun.

Ada berbagai macam transportasi darat yang bisa dipilih dalam melaksanakan pendistribusian petikemas, yaitu truk dan kereta. Pemilik barang atau ekspediter memilih kendaraan truk karena transportasi ini lebih ringkas daripada menggunakan kereta. Truk dianggap lebih menguntungkan untuk jarak yang masih dekat dan tidak terlalu jauh. Namun ada beberapa kekurangan yang dimiliki oleh moda transportasi ini. Kondisi jalan yang sering rusak

ditambah lagi kemacetan yang sering terjadi baik di jalur utara maupun selatan di Pulau Jawa menyebabkan barang yang dikirimkan seringkali terjadi keterlambatan. Tidak adanya ketepatan waktu sampainya barang menyebabkan ekspediter lebih memilih mengirimkan barangnya menggunakan kereta.

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.

Namun, pengiriman barang yang diharapkan dapat cepat, seringkali mengalami keterlambatan. Keterlambatan pengiriman barang tentu akan merugikan pihak ekspediter, mitra dan pemilik barang. Barang yang diharapkan datang di stasiun pada siang hari, datang pada malam hari. Biaya yang dikeluarkan oleh ekspediter Keterlambatan pengiriman barang ini sering terhambat karena berbagai faktor. Faktor-faktor tersebut dikelompokkan menjadi 2 (dua) faktor, yaitu faktor eksternal dan faktor internal

B. METODE PENELITIAN

Dalam Pembahasan serta beberapa keterangan data yang diperlukan untuk mengolahnya dalam penulisan karya ilmiah penulis menggunakan data yang dilakukan dengan mengamati secara langsung atas fakta yang terjadi di lapangan PT. Kereta Api Indonesia. Untuk mendapatkan data yang akurat maka data yang diambil berasal dari laporan keterminalan selama satu bulan. Dalam laporan keterminalan tersebut terdapat data berisi jadwal kedatangan kereta, mulai aktivitas bongkar sampai selesainya aktivitas muat dan yang terakhir berisi jadwal keberangkatan kereta dari stasiun. Dari laporan keterminalan tersebut kemudian dianalisis per tanggal dan menentukan pada tanggal tersebut kejadian yang terjadi selama di stasiun dan menyebabkan keterlambatan keberangkatan kereta. Data yang diambil mulai dari bulan Oktober 2017 sampai dengan Januari 2018.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Terjadinya keterlambatan keberangkatan tentunya akan mengakibatkan kerugian kepada dua pihak antara pemilik barang dan perusahaan KAI. Banyak faktor yang membuat keterlambatan keberangkatan kereta tersebut terjadi. Pada bulan Oktober, persentase keterlambatan keberangkatan kereta di stasiun pasoso sebesar 95%. Persentase untuk ketepatannya kecil, hanya mencapai 5%. Dalam satu bulan sebanyak 22 hari kegiatan yang terjadi di lapangan, 21 hari diantaranya terjadi keterlambatan dan 1 hari kereta dapat berangkat tepat waktu. , terdapat 4 faktor yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kereta. 48% disebabkan oleh kegiatan bongkar muat yang masih terjadi di stasiun, diikuti oleh alat rusak sebesar 28%. 19% tunggu lokomotif dan faktor terakhir adalah tunggu timbang dengan presentasi 5%.

Di bulan Oktober tersebut, faktor terbesar yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kereta disebabkan oleh faktor bongkar muat. Dari 22 hari kegiatan, 10 hari keterlambatan diantaranya disebabkan oleh faktor bongkar muat. 6 hari disebabkan oleh alat rusak yang tidak dapat bekerja. 4 hari disebabkan oleh tunggu lokomotif yang datang dari Jatinegara dan 1 hari disebabkan oleh menunggu timbang muatan yang disebabkan adanya overweight pada salah satu petikemas.

Di Bulan November, adanya sedikit peningkatan ketepatan waktu keberangkatan kereta. Persentase keterlambatan keberangkatan kereta masih besar mencapai 90% dan untuk ketepatan waktu keberangkatan kereta hanya 10%. Dalam satu bulan tersebut terdapat 21 hari kegiatan, dengan 19 hari terjadi keterlambatan keberangkatan dan 2 hari terjadi ketepatan waktu keberangkatan. Tidak seperti bulan Oktober yang memiliki 4 faktor keterlambatan, di bulan November hanya terdapat 3 faktor yang menyebabkan keterlambatan kereta, yaitu tunggu bongkar muat, alat rusak dan tunggu lokomotif dinas. Faktor bongkar muat masih memegang tinggi faktor keterlambatan kereta dengan presentasi sebesar 68%, diikuti oleh alat rusak dengan persentase sebesar 26% dan tunggu lok sebesar 6%.

Seperti di bulan Oktober, persentase tertinggi faktor keterlambatan kereta disebabkan oleh faktor bongkar muat. Dari 22 hari kegiatan di stasiun, 13 hari keterlambatan diantaranya disebabkan oleh bongkar muat. 5 hari disebabkan oleh alat rusak dan 1 hari disebabkan oleh tunggu lokomotif.

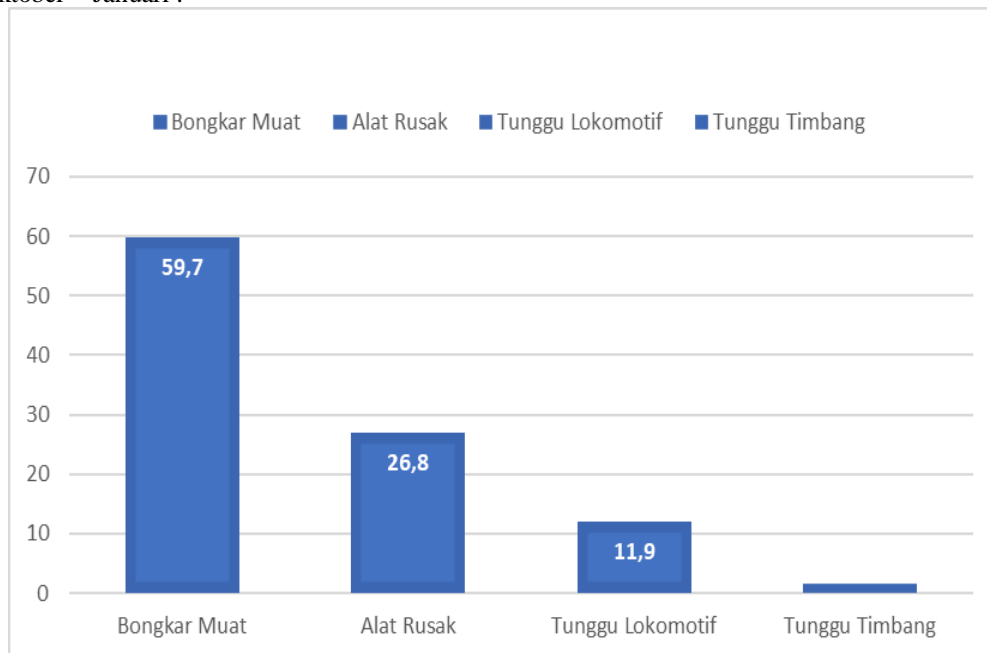
Pada bulan Desember, terdapat 3 faktor yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kereta, yaitu faktor bongkar muat, alat rusak dan tunggu lokomotif dinas. Tunggu bongkar muat masih memegang tinggi persentase penyebab keterlambatan kereta di Stasiun Pasoso. Nilai persentase tunggu bongkar muat mencapai 58%, faktor alat rusak mencapai 28% dan faktor tunggu lokomotif dinas mencapai 14%

Dari total 22 hari kerja dalam satu bulan, 8 hari keterlambatan diantaranya disebabkan oleh tunggu bongkar muat, 4 hari diantaranya disebabkan oleh alat rusak dan yang terakhir 2 hari diantaranya disebabkan oleh tunggu lokomotif yang datang dari arah Jatinegara. Di bulan Desember, terjadi peningkatan ketepatan waktu keberangkatan kereta yang signifikan. Persentase ketepatan waktu mencapai 67%, namun keterlambatan kereta masih terjadi di stasiun ini, keterlambatan yang terjadi mencapai 33%. Total kegiatan di bulan Desember ini sebanyak 21 hari, dengan 14 hari terjadi keterlambatan dan 7 hari kereta dapat berangkat sesuai dengan jadwal

Terjadi sedikit penurunan ketepatan waktu keberangkatan kereta di bulan Desember. Untuk persentase

keterlambatan keberangkatannya masih tinggi mencapai 64% dan untuk ketepatan waktu keberangkatannya menduduki angka 36%. Pada bulan Januari, total kegiatan yang dilakukan di Stasiun Pasoso sebanyak 22 hari kegiatan, dengan rincian 13 hari mengalami keterlambatan keberangkatan kereta dan 9 hari kereta dapat berangkat tepat waktu. Faktor yang menyebabkan keterlambatan kereta di bulan Januari hanya terdapat dua faktor yaitu faktor bongkar muat dan alat rusak. Persentase untuk keterlambatan kereta yang disebabkan oleh bongkar muat mencapai 69% sedangkan persentase faktor keterlambatan akibat alat rusak mencapai 31% dan faktor tunggu lokomotif mencapai 8%. Dari total 13 hari keterlambatan, 9 hari keterlambatan disebabkan oleh bongkar muat 4 hari keterlambatan disebabkan oleh alat rusak dan 1 hari disebabkan oleh tunggu lokomotif. Di bulan Januari faktor bongkar muat masih menjadi faktor terbesar terjadinya keterlambatan kereta.

Dari data yang telah dijabarkan, penyebab keterlambatan kereta disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu proses bongkar muat yang lama, alat rusak, tunggu lokomotif dan tunggu timbang. Dari keempat faktor tersebut, faktor yang memegang persentase terbesar adalah faktor bongkar muat. Hal ini dapat dilihat dari diagram yang dirata-ratakan dari bulan Oktober – Januari :



Persentase untuk faktor bongkar muat mencapai 60%, faktor alat sebesar 27%, faktor lokomotif mencapai 12% dan persentase terkecil adalah tunggu timbang sebesar 1%.

Faktor-faktor yang menyebabkan proses bongkar muat menjadi lama yang pertama karena tunggu muatan. Untuk melakukan proses muat ke kereta, tentunya barang yang akan dimuat sudah berada di lapangan untuk dipindahkan ke atas kereta. Di dalam Standar Operasional Prosedur (SOP), waktu untuk proses bongkar muat dimulai dari jam 2:20 WIB sampai 11.20 WIB dengan total waktu 9 jam 20 menit. Namun petikemas yang akan dimuat ke kereta seringkali mengalami keterlambatan kedatangan di lapangan. Faktor yang membuat terjadinya keterlambatan disebabkan oleh kemacetan dari pabrik / tempat asal petikemas menuju ke stasiun dan juga menunggu petikemas dari kapal. Kapal yang sandar di pelabuhan seringkali mengalami keterlambatan kedatangan di pelabuhan, sehingga sering terjadi ketidaktepatan waktu proses receiving dari pelabuhan ke stasiun. Alhasil petikemas yang dibawa dari kapal harus ditunggu agar bisa dimuat ke atas kereta.

Selain faktor tunggu muatan, faktor yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kereta disebabkan oleh faktor alat. Faktor alat merupakan salah satu penyebab proses bongkar muat menjadi lama. Jikalau alat rusak, proses bongkar muat menjadi terhambat. Di Stasiun Pasoso alat yang digunakan adalah reachsteaker, jumlah yang dimiliki sebanyak 2 alat. Pada Standar Operasional Prosedur (SOP), untuk jumlah gerbong datar sebanyak 30 gerbong menggunakan 2 alat. 1 alat membongkar dan memuat 15 gerbong. Namun jikalau salah satu alat rusak, akan mengakibatkan 1 alat saja yang bekerja, hal ini yang mengakibatkan proses bongkar muat menjadi lama. Reachsteakter tidak hanya bekerja untuk proses bongkar muat dari dan ke kereta, namun juga melakukan proses stacking dari truk ke lapangan. Permasalahan ini tentu akan berpengaruh pula kepada jadwal keberangkatan kereta yang telah ditentukan.

Faktor terakhir yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kereta disebabkan oleh faktor lingkungan. Untuk melancarkan proses bongkar muat yang tepat waktu harus diiringi dengan kondisi lingkungan yang mendukung. Di stasiun Pasoso, banyak ditemukan lapangan penumpukan yang berlubang, hal ini tentu membuat ruang gerak alat berat menjadi tidak leluasa, karena harus menghindari lubang besar. Seringkali lubang besar tersebut tertutup oleh genangan air dan tentu hal ini mengakibatkan operator alat harus ekstra hati-hati dan tidak dapat mengoperasikan alatnya dengan cepat.

D. KESIMPULAN

Dari hasil pengamatan di lapangan serta dilengkapi dengan data-data pendukung, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa dari bulan Oktober 2017 sampai Januari 2018 dengan total 88 hari kegiatan kerja di lapangan, jumlah keterlambatan keberangkatan kereta yang terjadi sebanyak 67 hari dengan persentase keterlambatan sebesar 76% dan persentase ketepatan waktu berangkat sebesar 34%. Faktor yang membuat keterlambatan kereta tersebut disebabkan oleh faktor muat yang lama, alat rusak, tunggu lokomotif dan tunggu timbang. Dari keempat faktor tersebut, faktor paling utama yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kereta disebabkan oleh faktor muat yang lama.

Faktor-faktor yang membuat proses muat menjadi lama disebabkan oleh aktivitas tunggu muatan yang masih berasal dari luar stasiun dikarenakan kondisi jalan diluar stasiun terjadi kemacetan, alat berat rusak dan faktor lingkungan seperti cuaca buruk dan kondisi lapangan penumpukan yang rusak.

E. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, penulis memberikan beberapa saran yang mungkin dapat menjadi bahan pertimbangan oleh PT. Kereta Api Indonesia kedepannya untuk melakukan peningkatan kinerja di lapangan:

- a. PT. Kereta Api Indonesia membuat peraturan dan sanksi yang tegas terhadap petikemas yang terlambat masuk ke stasiun, hal ini dilakukan agar tidak terjadi penungguan muatan, sehingga nantinya kereta dapat berangkat sesuai jadwal yang telah ditentukan
- b. Penambahan jumlah alat berat, hal ini untuk mencegah jikalau salah satu alat rusak ketika proses kegiatan bongkar muat sedang dilakukan. Selain penambahan alat, perawatan wajib terhadap alat harus dilakukan sebelum atau setelah aktivitas bongkar muat dilakukan. Penambahan ini bertujuan untuk menekan tingkat persentase keterlambatan yang tinggi akibat proses muat yang lama.
- c. Memperbaiki fasilitas yang sudah rusak contohnya seperti lapangan penumpukan. Kondisi lapangan penumpukan yang baik membuat ruang gerak operator alat dapat bekerja secara leluas

F. DAFTAR PUSTAKA

1. Anonim. 2010. *Media Informasi dan Komunikasi Kereta Api*. Edisi 47. PT. Ilalang Sakti Komunikasi
2. Koelangan, Prof. Dirk. 2008. *Container System: Sistem Petikemas*. Jakarta
3. Mohammad Nazir. 1998. *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia. Jakarta
4. Nasution, H.M.N. 1996. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
5. Simbolon, Mariangan Masry. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia 2003
6. Pan American Health Organization. 2003. *Manajemen dan Logistik Bantuan Kemanusiaan*. EGC. Jakarta