

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam pendistribusian barang, kegiatan bongkar muat menjadi salah satu hal penting yang harus diperhatikan oleh perusahaan. Bongkar muat barang merupakan salah satu kegiatan dalam sistem logistik yang melibatkan alat transportasi untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Kegiatan bongkar muat bertujuan untuk memastikan kelancaran barang dari produsen ke konsumen. Kegiatan bongkar muat sangat berpengaruh pada waktu pengiriman, biaya operasional dan kualitas barang yang dikirim. Proses bongkar muat yang baik, benar, dan sesuai dengan prosedur dapat menjadi nilai tambah untuk suatu perusahaan. Salah satu faktor dalam pencapaian target sistem logistik adalah kecepatan pengiriman barang hingga mencapai lokasi tujuan. Proses distribusi ini dapat memanfaatkan beragam moda transportasi, seperti transportasi udara, darat, maupun laut. Saat ini, moda transportasi kereta api masih menjadi pilihan utama dalam pengangkutan barang, khususnya di wilayah Pulau Jawa, karena kereta api tidak terpengaruh oleh kemacetan lalu lintas jalan raya. Hal ini menjadikan proses distribusi logistik lebih efisien dan tepat waktu (Pebriana *et al.*, 2021).

PT Kereta Api Indonesia menjadi satu-satunya perusahaan yang bergerak dibidang transportasi menggunakan moda kereta api dan berdiri dengan tujuan sebagai pelaksana dan penunjang kebijakan program pemerintah dalam aspek ekonomi melalui layanan jasa. PT Kereta Api Indonesia melayani pengiriman barang menggunakan kereta api barang dengan pelayanan angkutan barang dan juga transportasi masyarakat

Indonesia dengan pelayanan angkutan penumpang. Salah satu cara menjamin kemudahan dalam sistem distribusi komoditas adalah tersedianya rangkaian prasarana kereta api yang bisa menunjang sistem logistik nasional, serta angkutan penumpang massal lokal dan antarkota (Prasidi dan Rifni, 2020). Dalam hal ini, PT Kereta Api Indonesia berkomitmen penuh untuk menjaga kepercayaan masyarakat Indonesia dalam hal pengiriman barang dan transportasi angkutan penumpang.

Unit Angkutan Barang, yang merupakan salah satu divisi dalam struktur organisasi PT Kereta Api Indonesia, berfokus pada penyediaan layanan logistik untuk pengiriman barang melalui moda transportasi kereta api. Divisi ini menawarkan kepastian waktu dalam proses distribusi, sehingga menjamin ketepatan dan keandalan pengiriman barang, aman, terkendali, mudah diawasi dan besarnya kapasitas barang yang dikirim (Rahmayanti & Farisi, 2019). Salah satu penyediaan layanan logistic untuk pengiriman barang menggunakan moda transportasi kereta api yaitu angkutan retail. Angkutan retail merupakan angkutan kerja sama angkutan barang Kereta Api yang menggunakan sarana Kereta Bagasi dengan ketentuan angkutan sebesar 20 ton per hari. Adapun jenis angkutan retail adalah KA BHP (Barang Hantaran Potongan) dan KA Parcel Utara. Kereta BHP (Barang Hantaran Potongan) yaitu angkutan barang retail dengan kapasitas sampai dengan 20 ton per kereta bagasi yang dapat dirangkaikan ke Kereta Api Penumpang Eksekutif/Bisnis/Ekonomi. Sedangkan Kereta Api Parcel Utara yaitu Angkutan barang retail menggunakan satu rangkaian yang terdiri dari beberapa Kereta Bagasi dengan kapasitas sampai dengan 360 ton (www.cargo.kai.id). Dengan meningkatnya minat dari masyarakat untuk menggunakan jasa pengiriman barang menggunakan kereta api, membuat seluruh orang yang terlibat dalam sektor

perkeretaapian, khususnya unit angkutan barang harus meningkatkan kinerja dan dan pelayanannya supaya seluruh kegiatan operasional di stasiun berjalan dengan lancar (Ryandini & Kholidin, 2024).

Efektivitas kegiatan bongkar muat barang menjadi faktor kunci dalam memastikan kelancaran arus logistik dan memenuhi kebutuhan pelanggan. Efektivitas merupakan kegiatan yang mengacu pada tingkat penyelesaian pekerjaan, khususnya seberapa dekat individu memenuhi hasil yang diharapkan (Ravianto dalam Lestari, V. 2023). Keefektifan kegiatan dapat diukur dengan indikator pengukuran efektivitas yang diungkapkan oleh Wower dan Widhiyani (2012) yaitu waktu, akurasi, keamanan, relevansi, dan sistem pelaporan. Indikator-indikator tersebut dapat digunakan untuk mengukur seberapa efektif kegiatan bongkar muat tersebut. Pengiriman barang yang seharusnya berlangsung secara cepat dan tepat waktu, kerap kali mengalami penundaan. Salah satu faktor penyebab keterlambatan adalah banyaknya kendala yang dihadapi saat proses bongkar muat.

Hal ini dapat dilihat dari kegiatan bongkar muat barang di stasiun kereta api, khususnya di Stasiun Semarang Tawang Bank Jateng. Dalam pelaksanaannya, kegiatan bongkar muat KA Parcel Utara di Stasiun Semarang Tawang Bank Jateng masih menghadapi berbagai masalah (Rahmayanti dan Farisi, 2019). Salah satu faktor utama yang menyebabkan permasalahan tersebut adalah keterlambatan pengiriman barang yang disebabkan oleh proses bongkar muat yang masih terdapat beberapa kendala. Kendala proses bongkar muat tersebut mayoritas berasal dari fasilitas bongkar muat, seperti keterbatasan ketersediaan peralatan bongkar muat. Saat ini, belum tersedia peralatan pendukung seperti *forklift* atau *hand pallet* yang semestinya dapat

mempercepat dan mempermudah proses pemindahan barang dari dan ke kereta. Akibatnya, seluruh proses bongkar muat masih dilakukan secara manual. Kondisi ini tidak hanya memperlambat alur kerja, tetapi juga meningkatkan potensi keterlambatan pengiriman serta risiko kerusakan barang. Terlebih lagi, waktu yang tersedia untuk melakukan proses bongkar muat di stasiun tersebut sangat terbatas, yaitu hanya 30 menit yang telah ditentukan oleh Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA). Waktu yang singkat ini menuntut proses kerja yang cepat, sehingga tanpa dukungan alat bantu yang memadai proses bongkar muat sangat sulit untuk dicapai secara optimal.

Selain itu, adapun penyebab lain terjadinya kendala terhadap kegiatan bongkar muat, yaitu *layout* kegiatan bongkar muat yang kurang memadai. *Layout* yang kurang memadai tersebut terjadi karena peron untuk kegiatan bongkar muat masih tergabung dengan peron penumpang. Proses bongkar muat KA Parcel Utara masih menggunakan peron 2 yang dimana peron 2 tersebut masih digunakan untuk kegiatan naik turun penumpang. Selain itu *layout* bongkar muat sekarang ini belum sepenuhnya tertutup oleh kanopi sehingga hal seperti ini menjadi kendala yang cukup signifikan, karena pergerakan kegiatan bongkar muat yang tidak leluasa dan barang mengalami kerusakan jika terjadi hujan lebat (Ryandini & Kholidin, 2024). Selain itu, *layout* bongkar muat yang masih bersinggungan dengan peron penumpang tersebut menimbulkan beberapa permasalahan, seperti mengganggu keselamatan dan kenyamanan penumpang, unsur estetika dan keindahan stasiun dimata penumpang, Sebagai ruang publik, pelayanan transportasi yang tersedia harus mengutamakan kenyamanan dan keamanan penumpang, tak terkecuali layanan penggunaan transportasi kereta api (Fatimah et al., 2022).

Dari permasalahan tidak tersedianya alat bantu bongkar muat yang memadai, serta *layout* peron bongkar muat yang masih bersinggungan dengan peron penumpang menyebabkan permasalahan utama yaitu banyaknya barang yang tidak dapat dimuat dan dibongkar sehingga mengalami keterlambatan pengiriman. Data menunjukkan jumlah barang yang tidak naik dan tidak turun pada KA Parcel Utara dari bulan September – November masih belum sesuai target yang telah ditentukan oleh ekspedisi. Rata rata dari ekspedisi menargetkan seluruh barang dapat dibongkar maupun dimuat dengan presentase 100%. Hal tersebut terhitung dengan data sebagai berikut:

Tabel 1. 1 Data Kegiatan Muat KA Parcel Utara

Bulan	Jumlah Kegiatan Muat	Barang Tidak Termuat	Jumlah <i>colly</i>	Volume
September	52 kali	19 kali	156 <i>cl</i>	4,8 ton
Oktober	52 kali	9 kali	79 <i>cl</i>	1,5 ton
November	52 kali	9 kali	227 <i>cl</i>	4 ton
Total	156 kali	37 kali	462 <i>cl</i>	10,3 ton

Sumber: Data Perusahaan PT KAI UPT Terminal Poncol, 2024

Tabel 1.1 menyajikan data kegiatan muat barang pada KA Parcel Utara selama bulan September hingga November, dengan total 156 kali kegiatan muat, atau 52 kali setiap bulannya. Selama periode ini, terdapat 37 kejadian di mana barang tidak termuat, dengan jumlah total 462 *colly* dan volume mencapai 10,3 ton. Pada bulan September, terjadi 19 kali barang tidak termuat dengan jumlah 156 *colly* dan volume 4,8 ton. Sementara Oktober dan November masing-masing mencatat 9 kejadian barang tidak termuat, dengan jumlah *colly* dan volume yang berbeda, yaitu 79 *colly* (1,5 ton) dan 227 *colly* (4 ton).

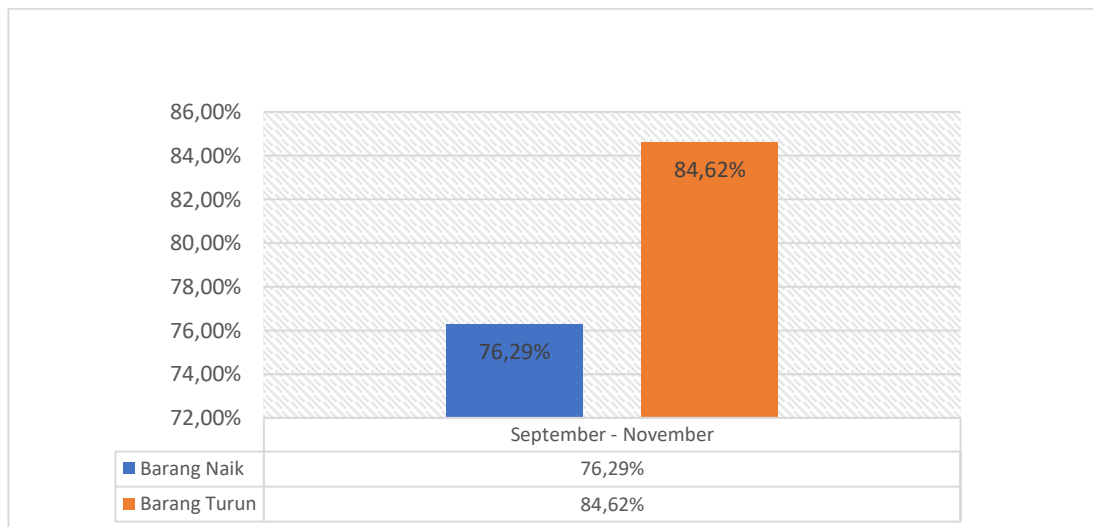
Tabel 1. 2 Data Kegiatan Bongkar KA Parcel Utara

Bulan	Jumlah Kegiatan Bongkar	Barang Tidak Terbongkar	Jumlah <i>Colly</i>	Volume
September	52 kali	10 kali	226 <i>cl</i>	3 ton
Oktober	52 kali	6 kali	92 <i>cl</i>	1,2 ton
November	52 kali	8 kali	75 <i>cl</i>	1,4 ton
Total	156 kali	24 kali	393 <i>cl</i>	5,6 ton

Sumber: Data Perusahaan PT KAI UPT Terminal Poncol, 2024

Tabel 1.2. di atas menyajikan data kegiatan bongkar barang pada KA Parcel Utara selama bulan September hingga November. Selama tiga bulan tersebut, jumlah total kegiatan bongkar tercatat sebanyak 156 kali, dengan frekuensi yang sama setiap bulan, yaitu 52 kali. Namun, masih terdapat kejadian barang tidak terbongkar sebanyak 24 kali secara keseluruhan. Pada bulan September, tercatat 10 kali barang tidak terbongkar dengan jumlah 226 colly dan volume 3 ton. Sementara pada bulan Oktober, terdapat 6 kali kejadian serupa dengan jumlah 92 colly dan volume 1,2 ton. Adapun pada bulan November, tercatat 8 kali barang tidak terbongkar, dengan total 75 colly dan volume 1,4 ton. Secara akumulatif, selama periode tersebut terdapat 393 colly barang tidak terbongkar dengan volume mencapai 5,6 ton. Meskipun kegiatan bongkar muat dilakukan secara rutin setiap bulan, masih ditemukan kasus barang yang tidak dapat terangkut dalam jumlah yang cukup signifikan. Hal ini mengindikasikan kemungkinan adanya kendala dalam proses muat, seperti kurangnya fasilitas pendukung yang memadai di lapangan.

Berdasarkan data tersebut, presentase barang yang tidak termuat (tidak naik) mencapai 23,71%, sedangkan presentase barang yang tidak terbongkar (tidak turun) sebesar 15,38%. Dengan target muat dan bongkar barang yang ditetapkan oleh pihak ekspedisi adalah sebesar 100%, maka dapat disimpulkan bahwa tingkat keberhasilan proses pemuatan barang hanya mencapai 76,29%, dan tingkat keberhasilan pembongkaran barang sebesar 84,62%. Hal ini semakin memperkuat bahwa efektivitas proses bongkar muat masih perlu ditingkatkan. Data tersebut dapat dilihat pada diagram di bawah ini:



Gambar 1. 1 Diagram Presentasi Barang Naik dan Barang Turun

Sumber: Data Diolah penulis. 2024

Berdasarkan gambar diagram di atas, tingkat keberhasilan proses muat barang (barang naik) hanya mencapai 76,29%, sedangkan tingkat keberhasilan proses bongkar barang (barang turun) sebesar 84,62%. Kedua capaian tersebut masih berada di bawah target ideal yang ditetapkan oleh ekspedisi, yaitu 100%. Ketidaktercapaian ini menunjukkan bahwa proses bongkar muat belum berjalan secara efektif. Hal ini

disebabkan oleh beberapa kendala, seperti keterbatasan fasilitas pendukung di lapangan, yaitu minimnya alat bantu seperti *forklift* atau *hand pallet*, serta kondisi *layout* area bongkar muat yang belum dilengkapi kanopi dan masih bersinggungan langsung dengan area penumpang. Kondisi tersebut tidak hanya menghambat kelancaran operasional, tetapi juga berpotensi menimbulkan risiko keselamatan dan keterlambatan pengiriman barang. Untuk itu, diperlukan upaya untuk mengatasi hal itu dan sebagai bentuk upaya agar kegiatan bongkar muat KA Parcel Utara di Stasiun Semarang Tawang Bank Jateng menjadi lebih efektif.

Berdasarkan alasan yang sudah penulis jabarkan tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Efektivitas Proses Bongkar Muat Angkutan Retail Kereta Api Parcel Utara di Stasiun Semarang Tawang Bank Jateng PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IV Semarang”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah disampaikan di atas, maka dirumuskan dua rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana efektivitas proses bongkar muat pada KA Parcel Utara di Stasiun Semarang Tawang Bank Jateng PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IV Semarang?
2. Apa saja kendala yang dihadapi saat proses bongkar muat pada KA Parcel Utara di Stasiun Semarang Tawang Bank Jateng PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IV Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang sudah dituliskan sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis efektivitas proses bongkar muat pada KA Parcel Utara di Stasiun Semarang Tawang Bank Jateng PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IV Semarang.
2. Menganalisis apa saja kendala yang dihadapi dalam proses bongkar muat pada KA Parcel Utara di Stasiun Semarang Tawang Bank Jateng PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IV Semarang.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini nantinya diharapkan dapat memberikan beberapa manfaat sebagai berikut:

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan bisa mengembangkan keilmuan peneliti tentang proses bongkar muat yang efektif. Selain itu, penelitian ini diharapkan menambah wawasan dan pengetahuan, khususnya tentang kendala proses bongkar muat. Terakhir, peneliti juga diharapkan mampu menerapkan ilmu ilmu yang telah dipelajari selama di perkuliahan ke dalam dunia kerja.

2. Bagi Program Studi

Penelitian ini diharapkan bisa meningkatkan pengetahuan program studi, seperti menambah ide-ide baru yang dapat diaplikasikan dalam proses pembelajaran. Selain itu, penelitian ini diharapkan mampu memberikan pengalaman kepada mahasiswa, khususnya bagaimana proses bongkar muat yang efektif.

3. Bagi Universitas

Penelitian ini diharapkan mampu meningkatkan kredibilitas universitas dalam memberikan solusi bagi tantangan industri logistik dan berkontribusi terhadap efisiensi dan daya saing sektor logistik di tingkat lokal maupun nasional.