

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Industri semen merupakan salah satu sektor ekonomi terpenting di Indonesia. Diharapkan karena komitmen pemerintah untuk menciptakan infrastruktur yang luas dan meningkatnya permintaan rumah tangga, permintaan semen di pasar domestik akan terus tumbuh. Untuk itu, kereta api merupakan salah satu dari banyaknya alat transportasi yang dapat menutupi kebutuhan semen. Menurut Undang-Undang Perkeretaapian No. 23 tahun 2007, pelaksanaan perkeretaapian bertujuan untuk tujuan penyelenggaraan perkeretaapian adalah untuk mendukung pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong serta penggerak pembangunan nasional. Selain itu, perkeretaapian dimaksudkan untuk memudahkan pergerakan orang dan/atau barang secara massal.

Menurut Wandebori (2019) Melihat fenomena dibutuhkannya kereta api sebagai salah satu moda pengiriman semen, transportasi menjadi salah satu hal penting dalam proses pendistribusian semen, salah satunya adalah pendistribusian semen dengan moda transportasi kereta api. Pelayanan dalam perusahaan logistik akan memberikan kemudahan bagi produsen untuk menyalurkan produk mereka hingga ke tangan konsumen. Perusahaan menawarkan pelayanan berupa produk dan jasa, dikarenakan kebutuhan masyarakat saat ini tidak hanya mengenai salah satu dari hal tersebut. Mengetahui apa apa yang dibutuhkan konsumen saat ini juga untuk melihat target pasar yang akan dituju.

Menurut Prasidi dan Rifni (2020) Dengan banyaknya kecelakaan truk yang terjadi pada saat proses pengiriman, maka kebutuhan akan jasa angkutan barang dengan kereta api semakin meningkat. Namun peningkatan tersebut tidak dapat dipenuhi sepenuhnya sehingga pada akhirnya berdampak pada kualitas pelayanan kereta api. Untuk pengiriman massal dan jarak jauh, kereta api lebih efisien. Mengingat potensi banyaknya kawasan industri di sekitar Bekasi dan Karawang, penggunaan kereta api diharapkan dapat mempersingkat waktu perjalanan dan menekan biaya. Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan penyediaan fasilitas gerbong kereta api.

PT Kereta Api Indonesia Logistik (KALOG) adalah perusahaan yang menyediakan layanan logistik menggunakan kereta api dengan keunggulan berupa kecepatan, kepastian waktu, keamanan, kendali yang mudah, serta kapasitas angkut yang besar dan luas. PT KALOG beroperasi di wilayah Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, dengan jaringan stasiun yang tersebar di kedua pulau tersebut untuk melayani berbagai jenis barang dan muatan yang akan dikirim. Rahmayanti dan Farisi (2019). PT. KALOG sendiri melayani pengiriman barang berupa semen. Adapun cara pengiriman yang digunakan dalam pengangkutan semen oleh PT. KALOG yang paling umum digunakan adalah dengan gerbong datar yang ditutup dengan terpal dan tali. Namun cara tersebut dinilai kurang efektif dalam hal bongkar muat dan seringkali menimbulkan kerusakan barang dan waktu bongkar muat yang cukup lama. Berikut ini merupakan tabel perbandingan waktu uji coba bongkar muat pada PT. KAI DAOP 9 Jember dengan menggunakan 3 metode pengiriman yakni gerbong datar, gebrong tertutup dan open side container.

Tabel 1. 1 Waktu Percobaan Bongkar Muat PT. KAI DAOP 9

WAKTU BONGKAR MUAT			
Gerbong Datar	30 Menit/Gerbong	30' x 15 Gerbong = 450'	7 jam/ 15 Gerbong
Gerbong Tertutup	20 Menit/Gerbong	20' x 15 Gerbong = 300'	5 jam/ 15 Gerbong
<i>Open side container</i>	15 Menit/Gerbong	15' x 15 Gerbong = 225'	3 jam/15 Gerbong

Sumber : Jurnal Transportasi antar Perguruan Tinggi, 2021.

Berdasarkan data waktu bongkar muat yang diamati, *Open side container* menonjol dengan waktu hanya 10 menit, jauh lebih singkat dibandingkan Gerbong Datar (30 menit) dan Gerbong Tertutup (20 menit). Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan *Open side container* dapat meningkatkan efisiensi dalam proses bongkar muat di PT. KAI DAOP 9. Pilihan model pengiriman yang tepat dapat secara signifikan mempengaruhi efisiensi operasional dan potensial untuk mengurangi biaya serta waktu yang diperlukan dalam proses logistik. Mengacu pada tabel 1.1 pada uji coba pengiriman air mineral dalam kardus dengan menggunakan gerbong datar, gerbong tertutup, dan *open side container* di stasiun PT. KAI DAOP 9 Jember dapat diketahui bahwa proses bongkar gerbong datar membutuhkan waktu yang relatif lebih lama jika dibandingkan dengan penggunaan *container open side* dan gerbong tertutup.

PT Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang sendiri adalah perusahaan milik negara yang menjalankan kegiatan usahanya pada layanan transportasi, dimana menyediakan sarana serta prasarana untuk membantu kelancaran pengangkutan. PT. KAI Logistik merupakan anak perusahaan dari PT. Kereta Api Indonesia yang bergerak di dalam bidang pelayanan distribusi logistik yang

berbasis kereta api. PT. KALOG sendiri sudah bermitra dengan PT. Indocement Tungal Prakarsa (Semen Tiga Roda) yang mana perusahaan tersebut terbilang sebagai perusahaan semen terbesar dan memiliki intensitas pengiriman semen yang tinggi setiap tahunnya. Pengangkutan semen sampai ke stasiun tujuan terakhir dikirim dengan 20-30 gerbong datar beralaskan palet yang ditutup hanya dengan menggunakan terpal dan juga tali



Gambar 1. 1 Pengiriman Semen dengan Terpal dan Tali

Sumber : kalogistics.co.id, 2024.

Cara pengiriman ini terbilang kurang aman dan dibutuhkan waktu yang sangat lama serta Sumber Daya Manusia yang cukup banyak dalam proses bongkar muat, maka diperlukan *container* dalam pengiriman semen. Untuk jenis *container* yang dapat digunakan untuk pengiriman semen adalah *container* jenis *open side*.



Dalam proses pendistribusian semen ini, selama ini KALOG selalu mengalami masalah yang terjadi berulang, yakni rusaknya kemasan produk semen (sak) serta waktu bongkar yang memakan waktu cukup lama yakni selama 6 jam atau 20 menit per 1 gerbong datar. Kerusakan dan waktu bongkar semen yang cukup lama ini perlu menjadi perhatian khusus bagi pihak PT. KAI Logistik. PT. KALOG sendiri menerima 1000 pak semen milik PT. Indocement Tunggal Prakarsa pada tiap gerbong datar dan menggunakan setidaknya 20-30 gerbong datar pada 1 kali pengiriman. Pengiriman semen dengan menggunakan kereta api gerbong datar tanpa adanya *container*, menyebabkan proses bongkar muat yang terhitung cukup lama dan menyebabkan kerusakan semen pada proses bongkar dan pengiriman. Berikut ini data keterlambatan keberangkatan kereta semen yang sering terjadi

Tabel 1. 2 Waktu Bongkar Semen PT. KALOG DAOP 4

WAKTU BONGKAR : 20' X 15 GD = 300'					
TGL	JUMLAH GERBONG	DATANG	MULAI BONGKAR	SELESAI	LAMA BONGKAR
1.	BATAL	-	-	-	-
2.	15 GD	11:22	13:30	21:30	-480'
3.	15 GD	09:30	12:40	19:40	-420'
4.	15 GD	09:12	10:00	16:30	-390'
5.	BATAL	-	-	-	-
6.	15 GD	10:30	13:00	18:15	-315'
7.	15 GD	11:40	14:30	19:30	300

Sumber : Data diolah Peneliti, 2024.

Berdasarkan tabel waktu bongkar angkutan semen pada PT. KALOG DAOP 4 Semarang tersebut, terlihat bahwa 4 dari 7 hari operasional bongkaran semen mengalami keterlambatan dengan rata rata keterlambatan sekitar 2-3 jam dari waktu bongkar yang seharusnya sesuai dengan SOP yakni 300 menit per 15 Gerbong Datar (GD). Pada tanggal 2 mengalami keterlambatan selama 3 jam, pada tanggal 3 keterlambatan selama 2 jam, pada tanggal 4 mengalami keterlambatan selama 90 menit atau 1 jam 30 menit, dan pada tanggal 6 mengalami keterlambatan selama 15 menit. Waktu bongkar yang lama serta dibutuhkannya tenaga kerja bongkar yang banyak menjadikan kegiatan bongkar angkutan semen dengan menggunakan gerbong datar yang ditutup dengan terpal dan tali dinilai kurang efektif. Rusaknya barang pada saat proses bongkar dan pada proses pengiriman juga kerap kali menyebabkan masalah yang menyebabkan dibutuhkan proses retur bagi barang yang rusak, sedangkan waktu tunggu untuk proses pengepakan atau pengemasan ulang dapat menyebabkan biaya operasional bertambah yang akhirnya menimbulkan kerugian bagi pihak PT. Indocement Tunggal Prakarsa (Semen Tiga Roda).

Berdasarkan penjelasan yang telah disampaikan, dalam hal ini peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai bagaimana efektifitas pengangkutan semen pada kereta api dengan gerbong datar menggunakan *open side container* serta resiko yang ditimbulkan dalam pengangkutan semen pada gerbong datar dengan menggunakan tali dan terpal dan membahasnya dalam tugas akhir yang berjudul :

“EFEKTIVITAS BONGKAR MUAT ANGKUTAN SEMEN MENGGUNAKAN KERETA API GERBONG DATAR DENGAN *OPEN SIDE CONTAINER* RELASI NAMBO – SEMARANG PONCOL.

1.2 Rumusan Masalah

1.2.1 Bagaimana efektivitas bongkar muat angkutan semen menggunakan kereta api gerbong datar dengan *open side container* relasi Nambo-Semarang Poncol?

1.2.2 Apa saja faktor-faktor kendala efektivitas bongkar muat angkutan semen menggunakan kereta api gerbong datar dengan *open side container* relasi Nambo-Semarang Ponco?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Untuk mendeskripsikan efektivitas bongkar muat angkutan semen menggunakan kereta api gerbong datar dengan *open side container* relasi Nambo-Semarang Poncol.

1.3.2 Untuk mengetahui faktor-faktor kendala efektivitas bongkar muat angkutan semen menggunakan kereta api gerbong datar dengan *open side container* relasi Nambo-Semarang Poncol.

1.4 Kegunaan Penelitian

Dari berbagai temuan yang telah disajikan, dapat diidentifikasi bahwa penelitian ini membawa sejumlah manfaat yang mencakup aspek-aspek berikut:

1.4.1 Bagi Peneliti

Melalui penelitian ini, peneliti dapat mengembangkan pemahaman dan pengetahuan mengenai efektivitas bongkar muat angkutan semen menggunakan kereta api gerbong datar dengan *open side container* relasi Nambo-Semarang Poncol. Hasil penelitian dapat menjadi sumbangan berharga dalam memperluas literatur di bidang tersebut.

1.4.2 Bagi Program Studi

Penelitian ini bertujuan untuk menghasilkan pengetahuan baru yang dapat bermanfaat bagi perkembangan Program Studi Manajemen dan Administrasi Logistik. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi sumber inspirasi bagi mahasiswa lain yang ingin melakukan penelitian di bidang ini.

1.4.3 Bagi Perusahaan

Melalui penelitian ini, peneliti juga berharap dapat memberikan manfaat kepada pihak yang terlibat dalam penelitian ini yaitu PT Kereta Api Logistik. Adapun manfaat praktis yang kami berikan ini berupa bertambahnya bahan kajian serta pertimbangan bagi pihak perusahaan untuk menggunakan *open side container* relasi Nambo-Semarang Poncol pada kegiatan pengiriman semen di perusahaan mereka agar dapat mempermudah dan efektif waktu, tenaga, serta mengurangi kerugian.