

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum

Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang selanjutnya disingkat sebagai KAI merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia. PT KAI memiliki beberapa jenis komoditi angkutan barang, diantaranya Peti kemas (Paletisasi, Insulated and refrigerated containers, Hard-top containers,

Open-top containers, dll), Barang retail (Barang elektronik, hasil produksi pabrik yang sudah terpaket,

barang kiriman hantaran), Barang packaging (Semen, pupuk, gula pasir, beras, paletisasi), Barang curah cair (BBM, CPO, Semua bahan kimia cair yang tidak korosif, Minyak goreng, air mineral, dll) dan Barang curah (Batubara, pasir, semen, gula pasir, pupuk, beras, kricak, aspal, klinker, dll).

Sedangkan PT KAI pun memiliki beberapa komoditi angkutan yaitu Angkutan Corporate (Angkutan besar: Contoh, Peti kemas dan semen) dan Angkutan Retail (Angkutan kecil: Contoh, Sepeda/motor, dokumen, produk industri, Produk UMKM dan barang paket).

PT KAI memiliki beberapa wilayah kerja di pulau jawa, salah satu nya adalah Daop 3 yang berada di Cirebon. Di Daop 3 ini terdapat bagian Unit Angkutan Barang yang berperan penting dalam pengiriman barang. Angkutan barang merupakan salah satu bagian utama dari bisnis yang dijalankan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero). Sejarah mencatat angkutan barang sebagai embrio perkembangan perkeretaapian di tanah air. Seiring perkembangan wilayah dan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor telah berpengaruh pada penurunan tingkat kecepatan, tingginya kecelakaan dan

kemacetan jalan raya. Angkutan barang untuk distribusi atau pengiriman luar kota atau jarak menengah dan jarak jauh sangat efisien, bila diangkut dengan kereta api.

Angkutan barang dengan kereta api memiliki keunggulan yaitu kepastian waktu, cepat, aman, terkendali dan mudah diawasi (terpantau), kapasitas besar, tempat angkut luas, fleksibilitas antar moda, terjamin asuransi, bebas pungutan liar, tarif kompetitif, pengawasan selama perjalanan, terdapat

gudang penyimpanan, fasilitas loading-unloading, sistem pembayaran mudah, dan jenis barang yang diangkut bervariasi sesuai Undang-undang pengiriman barang yang berlaku.

Daop 3 ini juga meliputi 4 stasiun, salah satunya adalah Stasiun Cirebon Prujakan. Pada Stasiun Cirebon Prujakan komoditi yang diangkut berupa Angkutan Corporate dengan jenis komoditi berupa Barang packaging (Semen). Pada saat ini

Semen yang di angkut di Stasiun Cirebon Prujakan ini hanya Dynamix, Extra Power, Tiga Roda, dan Semen Padang. Setiap pengangkutan sebanyak 1-2 kali perhari dengan jumlah gerbong maksimal

15 gerbong dan waktu pembongkaran selama 5-7 jam. Sistem yang digunakan untuk membuat data pesanan yaitu SAP dan CSMS. Di Stasiun Cirebon Prujakan ini menyediakan sebuah gudang berkapasitas 3500 ton yang fungsinya adalah untuk penyimpanan sementara semen sebelum semen tersebut diangkut dengan truk. Untuk jenis layout gudang yang digunakan yaitu Layout Arus Garis Lurus, supaya proses keluar masuk barang tidak melalui lorong/gang yang berkelok-kelok sehingga proses penyimpanan dan pengambilan barang relatif lebih cepat. Dalam pengelolaan persediaan barang atau stok dalam gudang ini terdapat beberapa metode umum yang bisa digunakan agar dapat

melakukan pengelolaan gudang dengan baik diantaranya adalah Metode FIFO (First In First Out) dan Metode FEFO (First Expired First Out).

1.2 Visi Misi Perusahaan

1.2.1 Visi Perusahaan

Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia.

1.2.2 Misi Perusahaan

1. Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.
2. Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi.
3. Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur-infrastruktur penting terkait transportasi.

I-3

1.3 Logo Perusahaan

Gambar 1. 1 Logo PT Kereta Api Indonesia

1. Bentuk

Terinspirasi dari bentuk REL KERETA yang digambarkan dengan garis menyambung ke

atas pada huruf A, KAI diharapkan terus maju dan menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik yang terintegrasi, terpercaya, bersinergi, dan kelak dapat menghubungkan Indonesia dari Sabang sampai Merauke. Dengan menggunakan typeface italic yang dinamis dan di modifikasi pada huruf A menggambarkan karakter KAI yaitu progresif, berfikiran terbuka, dan terpercaya. Grafik yang tegas namun ramah dengan perbedaan warna pada huruf diharapkan dapat mencerminkan hubungan yang harmonis dan kompeten antara KAI dan seluruh pemangku kepentingan.

2. Warna

Perpaduan antara warna biru tua yang menunjang stabilitas, profesionalisme, amanah dan kepercayaan diri, yang ditambah dengan aksen warna oranye, yang menunjukkan antusiasme, kreativitas, tekad, kesuksesan dan kebahagiaan.

(Sumber: kai.id)

1.4 Sejarah Perusahaan

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm.

Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui Staatssporwegen (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti

Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS), Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij

I-4

(SCS), Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS), Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS), Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM), Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM), Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM), Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM), Malang Stoomtram Maatschappij (MS), Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM), Deli Spoorweg Maatschappij (DSM).

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel,

belum sampai tahap pembangunan. Sampai akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km. Pada tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih Jepang dan berubah nama menjadi Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang

diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang.

Puncaknya adalah pengambil alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan

Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun

1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama Staatssporwegen/Verenigde

Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan

antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tanggal 25 Mei

DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai

diperkenalkan juga lambang Wahana Daya Pertiwi yang mencerminkan transformasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air.

I-5

Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)

tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi

Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas,

PT. Kereta Api (Persero) tahun 1998. Pada tahun 2011 nama perusahaan PT. Kereta Api (Persero)

berubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan meluncurkan logo baru.

Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan yakni PT Reska Multi

Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta Api Indonesia Commuter Jabodetabek (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistik (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015). (Sumber: heritage.kai.id)

Saat ini PT KAI terbagi menjadi beberapa Daerah Operasional (Daop). Untuk pulau Jawa membagi menjadi Sembilan Daop, yaitu:

1. Daop 1 : Jakarta
2. Daop 2 : Bandung
3. Daop 3 : Cirebon
4. Daop 4 : Semarang
5. Daop 5 : Purwokerto
6. Daop 6 : Yogyakarta
7. Daop 7 : Madiun
8. Daop 8 : Surabaya
9. Daop 9 : Jember

Daerah Operasi (DAOP) 3 Cirebon adalah satuan organisasi di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) yang berada di bawah Direksi PT Kereta Api (Persero) dipimpin oleh Kepala Daerah Operasi (KADAOP) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api Indonesia (PERSERO). (Sumber: kai.id)

I-6

1.5 Struktur Organisasi Perusahaan

Gambar 1. 2 Struktur Organisasi

(Sumber: Profil Angkutan Barang)

1.6 Job Description

1. Manager

- a. Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang telah ditetapkan oleh Kantor Pusat terkait tugas pokok dan tanggung jawab dalam mengelola pelaksanaan pemasaran angkutan barang di wilayah Daerah Operasi 3 Cirebon;
- b. Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (quality improvement) kinerja pemasaran angkutan barang secara berkelanjutan, pembinaan kepada petugas lapangan (checker, petugas bongkar muat angkutan barang) serta terjaminnya pengelolaan resiko di unit angkutan barang;

c. Melakukan pemantaun pelayanan, pengelolaan bongkar muat, kelancaran pembayaran angkutan, dan penyelesaian klaim angkutan;

d. Perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian operasional dan fasilitas;

l-7

e. Melakukan pembinaan dan evaluasi kinerja para bawahannya.

2. Assistant Operasional & Administrasi

a. Melakukan pemantaun pelayanan, pengelolaan bongkar muat, kelancaran pembayaran angkutan, dan penyelesaian klaim angkutan;

b. Perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian operasional dan fasilitas bongkar muat angkutan barang;

c. Pelaksanaan administrasi dokumen angkutan barang, untuk mendukung dan memperlancar angkutan barang;

d. Pelaksanaan administrasi keuangan, kerumahtanggaan, dan tata usaha yang menjadi wilayahnya;

3. Assistant Marketing & Sales

a. Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang telah ditetapkan oleh Kantor Pusat terkait dengan tugas pokok dan tanggung jawabnya dalam mengelola pelaksanaan pemasaran angkutan barang di wilayah Daerah Operasi 3 Cirebon;

b. Melaksanakan pengelolaan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan barang, melakukan survey atau riset pemasaran pengembangan jasa angkutan barang, mengelola basis data pemasaran, membuat peramalan, menjaga administrasi pentaripan, melaksanakan strategi promosi dan komunikasi pemasaran.

4. Senior Supervisor UPT Terminal Arjawinangun

a. Mengelola administrasi angkutan barang, keuangan, kerumahtanggaan dan tata usaha UPT Terminal Arjawinangun, pelaksanaan kontrak angkutan serta mengatur, mengkonsolidasikan program dan jadwal pemeliharaan/perawatan fasilitas terminal serta penyiapan fasilitas terminal Arjawinangun, meliputi Haurgeulis dan Jatibarang;

b. Pelaksanaan, pengawasan, pengendalian, operasional dan fasilitas bongkar muat angkutan barang;

c. Pembinaan pada petugas lapangan (checker, petugas bongkar muat angkutan barang) serta terjaminnya pengelolaan risiko di unit angkutan barang;

d. Pemantauan dan menjaga kelancaran operasional angkutan dan proses administrasi angkutan.

I-8

5. Supervisor UPT Terminal Cirebon

a. Mengelola administrasi angkutan barang, keuangan, kerumahtanggan dan tata usaha UPT Terminal Cirebon, pelaksanaan kontrak angkutan serta mengatur,

mengkonsolidasikan program dan jadwal pemeliharaan/perawatan fasilitas terminal Cirebon, meliputi Cirebon, Cirebon Prujakan, Cangkring dan Waruduwur;

b. Pelaksanaan, pengawasan, pengendalian operasional dan fasilitas bongkar muat angkutan barang;

c. Pembinaan pada petugas lapangan (checker, petugas bongkar muat angkutan barang) serta terjaminnya pengelolaan risiko di unit angkutan barang;

d. Pemantauan dan menjaga kelancaran operasional angkutan dan proses administrasi angkutan.

1.7 Lokasi Perusahaan

Lokasi kantor angkutan barang PT KAI daop 3 terletak di Jl. Tentara Pelajar No.7, Pekiringan, Kec. Kesambi, Kota Cirebon, Jawa Barat 45131.

Gambar 1. 3 Kantor Unit Angkutan Barang PT KAI Daop 3 Cirebon

Gambar 1. 4 Lokasi Kantor Angkutan Barang

I-9

Gambar 1. 5 Stasiun, Gudang dan Pos Checker Cirebon Prujakan