

PENGIRIMAN BARANG UMUM (GENERAL CARGO) MENGGUNAKAN KERETA API YANG EFEKTIF DAN EFISIEN

EFFECTIVE AND EFFICIENTLY DELIVERY GENERAL CARGO BY TRAIN

Sri Lestari

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

slestari481@yahoo.co.id

Submitted: 25 April 2014, Review 1: 9 Mei 2014, Review 2: 16 Mei 2014, Eligible articles: 6 Juni 2014

ABSTRACT

The research is aim to find out how long the travel time of general freight (general cargo) which is using train and how much time is wasted in the process of goods delivery from the owner of the goods to the final destination, while the outcome of this research is to give recommendation to the Director General of Railways and General for Cargo Division (General Cargo) dealing with effective and efficient travel time delivery for train. The method of analysis is using study of time and motion with Process Flow Maps approach. Thus the result analyses for the time required for goods delivery (General Cargo) by train to final destination was 1619 minutes effective only 1,154 minutes (65.2%) so that time is wasted as many as 465 minutes (34.8%). To eliminate the time wasted as much as 465 minutes is performed by answering 5 questions of method and Dot Check technique is 1) eliminate the waiting time 2) departure railway transport of general goods (General Cargo) directly from the station to the final destination with frequency 2 times a day, 3) provides a special train transport general cargo with the frequency of daytime and evening trips, 4) Government shall determine minimum service standards (SPM) for general freight transport by rail, and 5) change the freight transport system.

Keywords: *general cargo, time delivery, train*

ABSTRAK

Penelitian dilakukan dengan maksud untuk mengetahui berapa lama waktu tempuh pengiriman barang umum (general cargo) menggunakan kereta api dan berapa lama waktu yang terbuang dalam proses pengiriman barang dari pemilik barang hingga tujuan akhir, sedangkan tujuannya adalah untuk memberikan rekomendasi kepada Ditjen Perkeretaapian dan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) waktu tempuh pengiriman barang yang efektif dan efisien. Metode analisis yang digunakan adalah time and motion study menggunakan Peta Aliran Proses. Sehingga hasil analisis waktu yang dibutuhkan dalam pengiriman barang umum (general Cargo) dengan kereta api sampai tujuan akhir 1.619 menit sedang waktu yang efektif hanya 1.154 menit (65,2%) sehingga waktu yang terbuang sebanyak 465 menit (34,8%). Untuk menghilangkan waktu yang terbuang sebanyak 465 menit dilakukan dengan menjawab 5 pertanyaan dari metode Dot and Check Technique yaitu dengan 1. menghilangkan waktu menunggu, 2. pemberangkatan kereta api angkutan barang umum (general Cargo) langsung dari stasiun barang menuju tujuan akhir 2 kali sehari, 3. menyediakan kereta api khusus angkutan barang umum (general cargo) dengan frekuensi perjalanan siang dan sore hari, 4. Pemerintah menetapkan Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan barang umum dengan kereta api, dan 5. dengan merubah sistem angkutan barang.

Kata kunci: *pengiriman barang umum, angkutan kereta api, efektif dan efisien, Pulau Jawa*

PENDAHULUAN

Sektor perhubungan memberikan kontribusi yang sangat vital dan berdimensi strategik bagi pembangunan nasional, mengingat sifatnya sebagai penggerak dan pendorong kegiatan pembangunan serta sebagai jembatan perekat kesenjangan yang membuat semakin penting perannya sebagai bagian integral dari infrastruktur pembangunan nasional. Mengingat alat transportasi sangat berperan penting sebagai penghubung wilayah untuk menunjang, mendorong dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Pengembangan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi.

Pada kondisi dimana arus perpindahan orang dan barang terus meningkat, kereta api dapat dijadikan sebagai salah satu alternatif yang dapat digunakan untuk menunjang hal tersebut, karena kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang

memegang peranan penting dalam melayani pergerakan khususnya angkutan barang umum (*general cargo*) dapat menjadi tulang punggung angkutan darat. Kereta api mempunyai kelebihan dibanding dengan moda lain diantaranya daya angkut yang besar, bebas dari kemacetan karena memiliki jalur sendiri, serta pemakaian energi yang lebih hemat dan ramah lingkungan. Akan tetapi, pada prakteknya keunggulan transportasi tersebut belum dapat dioptimalkan, terbukti dari masih rendahnya *share* angkutan terutama untuk angkutan barang. Angkutan barang dengan menggunakan kereta api hanya 0,6% dari total angkutan barang nasional, dimana angkutan barang didominasi oleh angkutan laut sebesar 87 % dan angkutan jalan raya 9 %. (Renstra Kemenhub 2010-2014).

Sehubungan dengan hal tersebut di atas mencerminkan bahwa kualitas pelayanan angkutan barang umum (*general cargo*) menggunakan kereta api tidak maksimal sesuai harapan masyarakat, seperti lamanya barang sampai tujuan akhir, ketepatan waktu pengiriman yang disebabkan banyaknya waktu tunggu dalam proses pengiriman barang sehingga banyak waktu yang terbuang.

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui berapa lama waktu tempuh pengiriman barang umum (*general cargo*) menggunakan kereta api dan berapa lama waktu yang terbuang dalam proses pengiriman barang dari pemilik barang hingga ke tujuan akhir serta langkah-langkah apa yang dilakukan untuk mengefektifkan waktu tempuh pengiriman barang umum (*general cargo*) menggunakan kereta api.

Tujuan penelitian ini adalah memberikan rekomendasi kepada Ditjen Perkeretaapian dan Divisi Pengiriman Barang Umum (*General Cargo*) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tentang waktu tempuh pengiriman barang umum yang efektif dan efisien.

TINJAUAN PUSTAKA

Efektifitas Pengiriman Barang

Menurut Donald J Bowersox & Davids J. Close (2001) di dalam bukunya *Logistical Management*, dinyatakan bahwa aktivitas transportasi menghabiskan 44% dari total biaya logistik. Bahkan di Indonesia menurut beberapa sumber biaya transportasi bisa mencapai lebih dari 60 %. Donald J Bowersox & Davids J. Close juga membagi komponen biaya administrasi 6%, *customer service* 4%, *inventory* 20% dan *warehouse* 26%. Nampak jelas bahwa aktivitas transportasi merupakan aktivitas yang perlu dan harus ditangani dengan sangat serius dengan

menimalkan waktu tunggu muat, waktu perjalanan pengiriman barang dan waktu tunggu bongkar barang di tujuan.

Pengertian Manajemen

Manajemen merupakan suatu proses untuk mewujudkan tujuan yang diinginkan. George R. Terry (2006) mendefinisikan manajemen merupakan sebuah proses yang khas yang terdiri dari tindakan-tindakan, perencanaan, serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan melalui pemanfaatan sumber daya manusia serta sumber lain.

Menurut Sondang P. Siagian (2005) menguraikan definisi yang paling sederhana tentang manajemen bahwa, manajemen adalah seni memperoleh hasil melalui berbagai kegiatan yang dilakukan oleh orang lain.

M. N. Nasution (2008) mengatakan dengan memahami fungsi manajemen perusahaan transportasi umum, maka sesuai dengan kondisi dan luasnya operasi, dapatlah disusun struktur organisasi dengan deskripsi tugas dan tanggung jawab, wewenang dan sistem manajemennya yang jelas dan mudah dilaksanakan

Pelayanan Transportasi

Pelayanan merupakan ujung tombak dari pemasaran dan merupakan citra dari produk/jasa yang ditawarkan dan berhubungan langsung atau dirasakan oleh pengguna. Pelayanan terhadap pengguna ini harus dimasukkan dengan tepat ke dalam setiap kegiatan yang dilakukan agar dapat dikelola secara efisien, mulai dari merencanakan jasa yang akan ditawarkan sampai kepada penawaran dan diharapkan dapat menyebabkan terjadinya pengulangan penggunaan jasa tersebut.

Armistead & Clark (1999) mengemukakan bahwa pelayanan adalah menciptakan dan mempertahankan pelanggan. Pelayanan dan dukungan kepada pelanggan merupakan tugas perusahaan yang cepat berubah.

Kotler (2000) pelayanan/jasa adalah suatu perbuatan dimana seseorang atau suatu kelompok orang menawarkan pada kelompok/orang lain sesuatu yang pada dasarnya tidak berwujud dan produksinya berkaitan atau tidak berkaitan dengan fisik produk.

Kepuasan Pelanggan

Menurut Kotler (2000), para konsumen membentuk suatu harapan akan nilai dan bertindak berdasarkan hal itu, kenyataannya apakah suatu penawaran memenuhi harapan akan nilai konsumen mempengaruhi dan kemungkinan mereka akan

membeli kembali, para pembeli akan membeli kembali pada perusahaan yang mereka anggap menawarkan *customer delivery value* yang tinggi.

Definisi Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi adalah proses pergerakan atau perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan.

A. Abbas, Salim (2008:) mengatakan, transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain.

M. N. Nasution (2008) mengatakan, pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana angkutan diakhiri.

Menurut Fidel Miro (2004) menguraikan arti transportasi sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Sistem Transportasi

Edward K. Morlok (1988) menguraikan beberapa elemen dasar yang berfungsi pada semua sistem transportasi, yang pertama langsung bersangkut paut dengan gerakan suatu benda dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi darat terdiri angkutan jalan dan kereta api.

Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel. Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar. Angkutan barang adalah perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dalam kegiatan transportasi.

Angkutan barang umum (*general cargo*) merupakan angkutan jarak jauh khususnya wilayah Pulau Jawa yang mengangkut barang aneka, barang

curah, barang cair, kiriman pos, tumbuh-tumbuhan, hewan, peti kemas, kendaraan, dan jenazah yang memenuhi persyaratan sebagai proses administrasi, pemuatan, penyusunan barang pada tempat-tempat yang telah ditetapkan sesuai dengan klasifikasinya dan keamanan barang yang diangkut gerbong dan atau kereta bagasi yang digunakan sesuai dengan klasifikasi barang yang diangkut, pembongkaran dan pendistribusian barang sesuai tujuan akhir yang disebut pengiriman barang hantaran.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode Pengumpulan Data

1. Data sekunder dan melakukan wawancara kepada petugas ekspedisi dan Direktur Divisi Angkutan Barang Umum (*General Cargo*) PT. KAI.
2. Melakukan pengamatan di ekspedisi bagaimana sistem pelayanan, proses pengiriman barang dan lama waktu pengiriman barang umum (*general cargo*)

B. Lokasi Pengamatan

Lokasi survei difokuskan di wilayah Jakarta kantor Ekspedisi Daop I Jakarta.

- C. Waktu survei dan pengamatan dilakukan pada jam kerja dan hari kerja selama 5 hari kerja.

D. Metode Analisis

Metode Analisis yang digunakan adalah *Analisis time and motion study* dengan metode Peta Aliran Proses dalam pengiriman barang umum (*general cargo*) menggunakan kereta api untuk mengetahui suatu gerakan waktu yang diperoleh berbagai rancangan sistem kerja yang baik bagi suatu pekerjaan, untuk mencari rancangan yang terbaik perlu dilakukan pengukuran waktu memilihnya, yaitu untuk mencari rancangan mana yang membutuhkan waktu singkat, apa yang perlu dikurangi sehingga dapat menghemat waktu. Sebagai alat untuk melakukan perbaikan-perbaikan proses atau metode kerja maka peta ini merupakan suatu alat yang akan mempermudah proses analisis untuk mengetahui tempat-tempat dimana terjadi ketidakefisienan/terjadi ketidaksempurnaan pekerjaan, sehingga dengan sendirinya dapat digunakan untuk menghilangkan waktu-waktu kosong sehingga lebih efektif dan efisien. Dengan metode "*Dot and Check Technique*" yaitu dengan menjawab 5 (lima) buah pertanyaan pada setiap kejadian dari suatu proses Peta Aliran Proses dapat mengambil tindakan apa yang perlu dilakukan dalam meningkatkan pelayanan.

Tabel 1.
Dot and Check Technique

No.	Pertanyaan	Berikutnya	Tindakan yang Mungkin Dilakukan
1.	Apa tujuannya ?	Mengapa?	Menghilangkan aktivitas yang tidak perlu
2.	Dimana dikerjakan ?	Mengapa?	Menggabungkan atau merubah tempat kerja
3.	Kapan dikerjakan?	Mengapa?	Menggabungkan atau merubah atau urutan proses
4.	Siapa yang mengerjakan ?	Mengapa	Menggabungkan atau merubah orang
5.	Bagaimana mengerjakannya	Mengapa	Menyederhanakan atau memperbaiki

Sumber: Stalaksana, 1979

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kunci Utama Angkutan Barang Umum

Kunci utama dari angkutan barang umum (*general cargo*) menggunakan kereta api adalah ketepatan keberangkatan, bongkar muat, dan ketepatan kedatangan hingga pendistribusian yang selama ini dipengaruhi oleh beberapa hal antara lain:

1. Angkutan Barang Umum (*general cargo*) dengan kereta api saat ini dalam pengirimannya masih bersamaan dengan angkutan kereta api penumpang sehingga keberangkatannya harus menunggu kapan angkutan penumpang diberangkatkan sedangkan penyusunan barang dalam gerbong sudah lama selesai, hal ini menyebabkan banyak waktu yang kosong untuk menunggu kapan kereta penumpang berangkat sesuai jadwal.
2. Belum adanya standar pelayanan minimum semua kegiatan pengiriman barang kargo, khususnya batas waktu keterlambatan keberangkatan maupun kedatangan kereta sehingga sering terjadi keterlambatan dalam waktu lama, terbatasnya sarana gerbong angkutan barang umum (*general cargo*) dan jadwal pemberangkatan angkutan barang hanya tergantung pada angkutan penumpang yang memakan waktu lama menunggu sehingga pengguna jasa cenderung menggunakan angkutan jalan.
3. Proses bongkar barang pada stasiun lintasan hanya terbatas pada jadwal GAPEKA (Grafik Perjalanan Kereta) kereta penumpang yang telah ditentukan, jadi apabila ada barang yang belum sempat diturunkan terpaksa barang diturunkan pada stasiun berikutnya sehingga menambah waktu barang sampai tujuan karena harus mengembalikan ke stasiun tujuan.

4. Jadwal keberangkatan yang kurang efektif karena angkutan barang umum (*general cargo*) masih bersamaan dengan angkutan kereta penumpang sehingga harus menunggu kapan kereta penumpang itu diberangkatkan.

B. Aktivitas Pengiriman Barang Saat Ini

Adapun aktivitas pengiriman barang umum (*general cargo*) sebagai berikut:

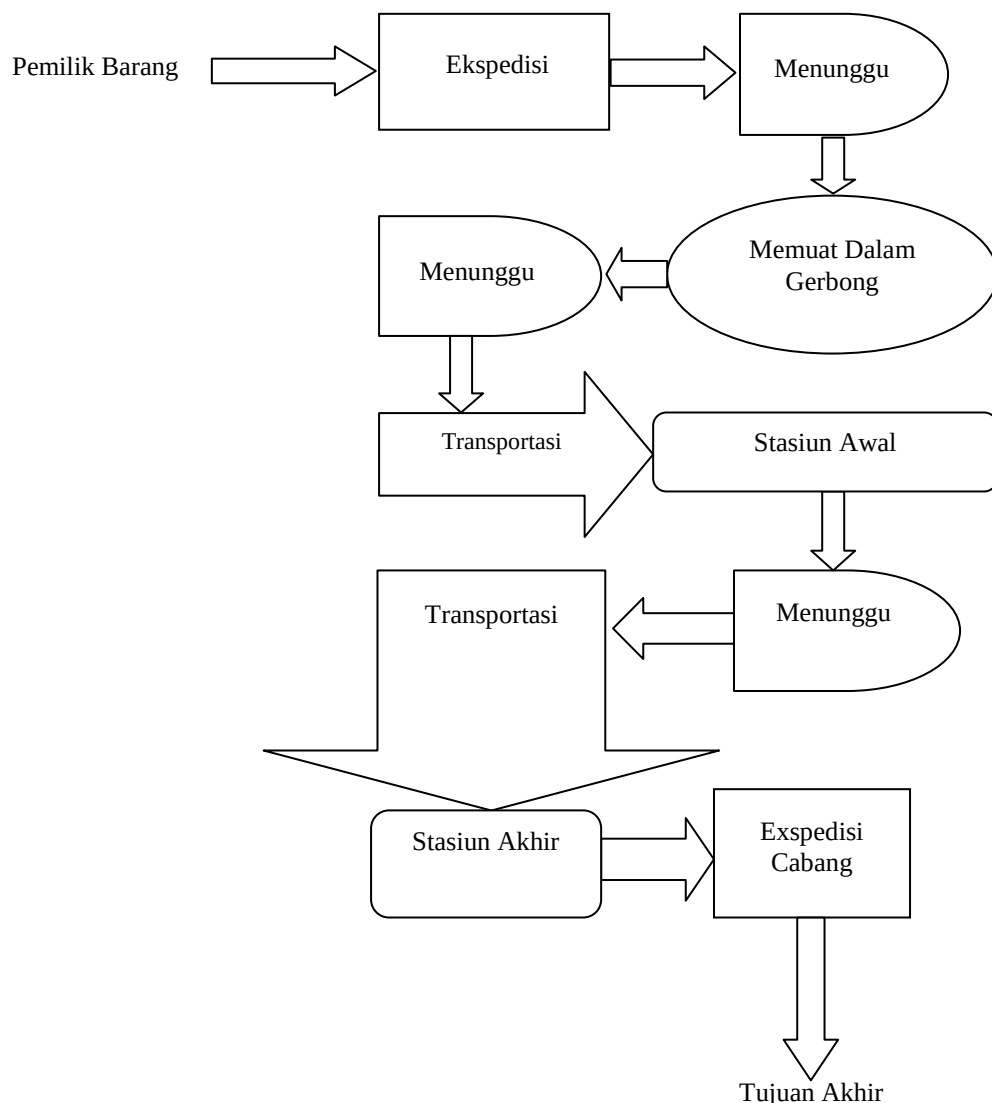
1. Lintas perjalanan setiap hari terdapat 3 lintas antara relasi Lintas Utara (Jakarta-Surabaya via Semarang), Lintas Tengah (Jakarta-Surabaya via Purwokerto), Lintas Selatan (Bandung-Surabaya/Malang) dan Lintas Timur (Surabaya-Banyuwangi).
2. Jumlah angkutan barang umum (*general cargo*) dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2009 mengalami peningkatan khususnya barang parsel yaitu pada tahun 2005 sebanyak 25.870 ton, tahun 2006 sebesar 25.380 ton, tahun 2007 sebanyak 37.137 ton, tahun 2008 sebanyak 50.824 ton dan tahun 2009 sebanyak 56.808 ton.
3. Ketepatan jadwal kereta api angkutan barang umum dalam tingkat pelayanan angkutan barang umum (*general cargo*) dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2009 masih jauh dari harapan baik kedatangan maupun keberangkatan hingga mencapai 23% untuk keberangkatan dan 22% untuk kedatangan.

Tabel 2.
Kinerja pelayanan KA Terhadap Ketepatan Jadwal (Dalam %)

No.	Ketepatan Jadwal	2005	2006	2007	2008	2009
1.	KA berangkat tepat waktu	23 %	25 %	21%	23 %	32 %
2.	Ka datang tepat waktu	22 %	19 %	19 %	18 %	34 %

Sumber: Daop I Jakarta Kota, 2011

4. Sistem pengiriman barang umum (*general cargo*) atau angkutan barang hantaran harus dilakukan melalui perusahaan ekspedisi yang bekerjasama dengan PT. KAI, sehingga mulai dari awal proses pengiriman barang umum (*general cargo*) hingga sampai tujuan akhir merupakan tanggung jawab perusahaan ekspedisi karena PT. KAI hanya menyewakan gerbong.
5. Mekanisme pengiriman barang umum (*general cargo*) digambarkan mulai dari pemilik barang hingga sampai tujuan akhir dengan aliran proses dan peta diagram aliran proses pengiriman barang.



Sumber: Ekspedisi pengirim barang umum Daop I, 2013

Gambar 1.
Diagram Aliran Proses Pengiriman Barang Umum (*General Cargo*)/Hantaran

Peta diagram aliran proses pengiriman barang umum (*general cargo*) dari awal penyusunan barang hingga tujuan akhir memakan waktu selama 1.619 menit sedang waktu yang

efektif hanya 1.154 menit (19 jam 14 menit) dan waktu terbuang untuk menunggu sebanyak 465 menit (7 jam 45 menit) hal ini dianggap tidak efektif.

Tabel 3.
Peta Diagram Aliran Proses Pengiriman Barang Umum (General Cargo)

No.	Waktu	Lambang	Kegiatan	Waktu yang Efektif (menit)	Waktu Menunggu (menit)
1.	08.00		Mulai Ekspedisi pusat		
			Menimbang	5	
			Mencatat jenis barang, tujuan dan banyaknya	10	
			Membayar	5	
2.	08.20		Menunggu		160
3.	11.00		Muat kedalam gerbong dengan SDM 6 orang	30	
			Menyusun 2 orang	25	
4.	11.55		Menunggu		245
5.	16.00		Menuju Stasiun Gambir	15	
6.	16.15		Menunggu		60
7.	17.15		Menuju stasiun akhir	928	
8.	08.43		Stasiun akhir bongkar barang dengan SDM 6 orang	30	
9.	09.13		Ekspedisi cabang		
			Mencatat	15	
			Mengelompokkan sesuai tujuan	30	
			Memuat barang ke mobil	15	
			Mengirim sampai tujuan akhir	45	
Jumlah				1.154 (19.14")	465 (7.45")
Persen				65,2 %	34,8 %

Sumber: Kantor Ekspedisi pengiriman barang Umum Daop I Jakarta, 2013

Proses pergerakan dalam pengiriman barang umum dari mulai pemilik barang hingga tujuan akhir dengan melalui proses penerimaan barang oleh ekspedisi saat ini, waktu yang dibutuhkan untuk melayani pengiriman barang umum (*general cargo*) dengan kereta api dari pemilik barang hingga sampai tujuan akhir membutuhkan waktu 1.619 menit. Dalam tempo 1.619 menit tersebut yang efektif dalam pengiriman barang hanya 1.154 menit (65,2 %) dari total waktu tersebut dilakukan proses ekspedisi 20 menit, muat dalam gerbong dan menyusun 55 menit, kereta menuju Stasiun Gambir 15 menit, perjalanan kereta dari stasiun awal hingga stasiun akhir 928 menit, bongkar barang 30 menit, dan diekspedisi cabang untuk mencatat, mengelompokkan barang sesuai tujuan, menaikkan barang ke mobil dan

mengirim barang sampai tujuan akhir 105 menit. Jadi waktu yang terbuang untuk menunggu selama 465 menit (34,8%) dari jumlah lama pengiriman barang umum (*general cargo*) yaitu untuk menunggu gerbong datang 160 menit, menunggu gerbong berangkat menuju stasiun awal (Gambir) 245 menit dan menunggu gerbong berangkat dari stasiun awal 60 menit.

Untuk mencapai pengiriman barang umum (*general cargo*) yang efektif dan efisien dengan metode "*Dot and Check Technique*" dengan menjawab 5 pertanyaan dan langkah-langkah yang harus dilakukan sebagai berikut:

Tabel 3.
Dot and Check Technique

No.	Jawaban	Tindakan yang mungkin dilakukan
1.	Mengefektifkan pengiriman barang umum (<i>general cargo</i>)	Menghilangkan waktu menunggu
2.	Di stasiun barang dan stasiun pemberangkatan angkutan penumpang	Stasiun barang langsung berangkat menuju stasiun akhir
3.	Setelah adanya khusus angkutan barang umum	Tersedianya angkutan khusus barang umum setiap hari dengan frekuensi perjalanan siang hari dan sore hari
4.	Ditjen Perkeretaapi Kementerian Perhubungan sebagai Regulator dan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai operator	Memerintahkan kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai operator untuk menyediakan kereta khusus barang umum dengan frekuensi 2 kali sehari (siang dan sore hari)
5.	Merubah sistem pengiriman barang khusus	Semula angkutan barang umum dirangkaikan dengan angkutan penumpang sehingga dalam penyusunan dan pemberangkatan harus menunggu kereta penumpang. Dengan adanya kereta khusus barang umum dapat langsung menyusun di stasiun barang dan langsung berangkat menuju tujuan akhir sehingga dapat menghemat waktu 605 menit.

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2013

Dari hasil metode *Dot and Check Technique* terjawab bahwa untuk mengefektifkan pengiriman barang umum (*general cargo*) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan selaku regulator perlu merubah sistem pengiriman barang umum (*general cargo*) tidak bersamaan dengan angkutan kereta api penumpang sehingga penyusunan dan keberangkatan angkutan barang tidak harus menunggu kapan kereta penumpang datang dan berangkat sesuai jadwal yang telah ditetapkan, yang mana saat ini waktu pengiriman barang dari awal hingga sampai tujuan akhir memakan waktu 1.619 menit sedangkan waktu yang efektif hanya 1.154 menit (65,2%) dari total waktu.

Upaya meningkatkan pelayanan angkutan barang umum (*general cargo*) dengan moda kereta api dilakukan demi terwujudnya pelayanan sesuai harapan masyarakat yang efektif dan efisien dimana moda kereta api memiliki keunggulan komparatif sebagai angkutan yang muat lebih banyak, efisien, hemat bahan bakar, ramah lingkungan, efisien dalam penggunaan lahan serta tepat waktu sampai tujuan bila dibandingkan dengan moda lain.

Untuk mengefektifkan waktu pergerakan pengiriman barang umum (*general cargo*) dari awal hingga sampai tujuan akhir, dari masing-masing tindakan tersebut harus dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selaku operator kereta api dalam upaya meningkatkan pelayanan angkutan barang umum (*general cargo*) sehingga dapat menghapus waktu tidak efektif yaitu menunggu selama 465 menit (34,8%) dari jumlah total lama pengiriman barang kargo.

Untuk mendukung upaya peningkatan pelayanan sesuai harapan masyarakat, pengiriman barang umum (*general cargo*) dengan kereta api tersebut, tindakan yang harus dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selaku operator moda kereta api yaitu:

1. Menghilangkan Waktu Menunggu

Waktu menunggu merupakan pekerjaan yang sangat membosankan apalagi dalam pengiriman barang umum (*general cargo*). Dengan banyaknya waktu menunggu akan mempengaruhi lamanya barang sampai tujuan. Hal ini dapat berdampak pada barang yang berubah warna atau sudah busuk, oleh karena itu untuk mempercepat atau mempersingkat waktu perjalanan pengiriman barang umum, dilakukan upaya:

- Menghilangkan waktu menunggu/waktu terbuang pada pemuatan dan penyusunan barang umum dalam gerbong yang selama ini memakan waktu hingga 160 menit dengan menyediakan angkutan barang umum (*general cargo*) khusus sehingga dapat *stand by* di stasiun barang.
- Menghilangkan waktu menunggu gerbong berangkat menuju stasiun awal pemberangkatan kereta penumpang yang saat ini selama 245 menit, dengan adanya gerbong khusus angkutan barang umum dapat langsung berangkat dari stasiun barang sehingga dapat menghemat waktu terbuang 245 menit.

- c. Menghilangkan waktu menunggu/waktu terbuang untuk menunggu keberangkatan kereta angkutan penumpang sesuai jadwal yang telah ditentukan. Dengan adanya gerbong barang umum (*general cargo*) dengan jadwal tersendiri sehingga keberangkatannya tidak terpaksa pada jadwal angkutan penumpang berangkat hal ini dapat menghemat waktu 60 menit.
2. Menyediakan angkutan khusus barang umum (*general cargo*) setiap hari sebanyak 2 frekuensi, sehingga pengguna jasa angkutan barang tidak memilih berpindah untuk menggunakan angkutan jalan.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan selaku regulator dapat menetapkan kualitas minimal yang akan diterima pengguna jasa angkutan barang umum (*general cargo*) saat menikmati jasa yang diberikan sehingga dapat merasa puas atas pelayanannya dengan membuat Standar Pelayanan Angkutan Barang Umum (*General Cargo*) yang meliputi: proses administrasi, pemuatan dan penyusunan, transportasi, bongkar barang dan pendistribusian.

KESIMPULAN

Waktu keseluruhan yang dibutuhkan untuk pengiriman barang umum (*general cargo*) dengan kereta api dari pemilik barang sampai tujuan akhir saat ini adalah 1.619 menit. Dari 1.619 menit tersebut waktu efektif dalam pengiriman barang hanya 1.154 menit (65,2%), sehingga terjadi ketidakefisienan. Waktu yang terbuang selama 465 menit (34,8%) yaitu pada saat menunggu gerbong datang 160 menit, menunggu gerbong berangkat menuju stasiun awal 245 menit dan menunggu gerbong berangkat dari stasiun awal 60 menit.

SARAN

Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan sebagai regulator dan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai operator harus meningkatkan pelayanan pengiriman angkutan barang umum (*general cargo*) agar lebih efektif dan efisien. Menyediakan khusus angkutan barang umum (*general cargo*) setiap hari 2 frekuensi perjalanan siang dan sore hari. Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan agar membuat standar pelayanan minimal (SPM) sebagai tolak ukur minimal dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan barang umum sehingga dapat merasa puas dalam menikmati pengiriman barang. Merubah sistem angkutan barang umum

(*general cargo*) yang saat ini angkutan barang umum dirangkaikan dengan kereta angkutan penumpang dengan angkutan khusus barang umum (*general cargo*) sehingga dalam pemuatan dan penyusunan barang dalam gerbong tidak harus menunggu kedatangan kereta angkutan penumpang dan keberangkatannya juga tidak harus menunggu kereta penumpang berangkat sesuai jadwal.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Salim. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Bruton, M.J. 1975. *Introduction to Transport Planing*. London: Hutchinson & Co. Ltd.
- Donold J, Bowerso dan Davids J. Close. 2001. *Logistical Management*. Hill Compainies (first published).
- Gefen, D., Straub D.W., & Boudreau M.C. 2007. *Structural Equation Modeling and Regression: Guidelines for Research Practice*. Communication of AIS, Vol. 4 article.
- Kotler, Philip. 2000. *Manajemen Pemasaran* (Terjemahan, Jilid 1). Jakarta: PT.Indeks.
- Kotler, Philip. 2000. *Marketing Management*. New Jersey: The Millenium Edition, Prentice Hall International Edition.
- Miro, Fidel. 2004. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, Edward K. 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Diterjemahkan oleh Hainim, Johan K. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, Edward K. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Terjemahan Yani Sianipar. Jakarta: Erlangga.
- Mustafa, H. 2000. *Teknik Sampling*. Jakarta: Erlangga.
- Nasution. 2008. *Manajemen Transportasi*. Cetakan Pertama. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Siagian, Sondang P. 2005. *Sistem Informasi Manajemen*. Edisi 2. Jakarta: Bumi Aksara.
- Stalaksana at all. 1979. *Teknik Tata Cara Kerja*. Departemen Teknik Industri Institut Teknologi Bandung.
- Terry, Goerge R. 2006. *Prinsip-prinsip Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan.