

BAB III

ANALISA SISTEM BERJALAN

3.1 Tinjauan Perusahaan

PT. Kereta Api Indonesia merupakan perusahaan transportasi umum yang bergerak dibidang perkeretaapian secara nasional. Disini penulis memperkecil cakupan pembahasan berdasarkan penelitian di Stasiun Kemayoran. Setelah penulis melakukan metode penelitian dengan wawancara dan pengamatan langsung penulis melihat bahwa sistem pencatatan buku WK yang dipergunakan di Stasiun Kemayoran PT. Kereta Api Indonesia (Persero) masih sederhana dan manual tetapi belum menggunakan aplikasi, dengan meningkatnya perjalanan dan rute kereta api maka diperlukan sistem yang lebih baik, terlebih lagi pencatatan yang dilakukan tiap harinya akan dilakukan pembutan laporan.

Adapun dokumen penting yang dipergunakan sebagai syarat kepentingan baku PT. KAI (Persero) adalah:

3.1.1 Buku WK (Warta Kereta Api)

Buku WK (Warta KA), adalah buku yang berisi pertukaran warta KA yang dilakukan oleh PPKA dua stasiun yang berdekatan, dan berkomunikasi menggunakan telepon blok stasiun. (PD 19 Jilid 1, 2011).

3.1.2 GAPEKA

Grafik Perjalanan Kereta Api (Gapeka) adalah jadwal perjalanan kereta api yang memuat jadwal berhenti yang sudah ditentukan sejak awal, baik itu berhenti untuk naik/turun penumpang atau bongkar-muat barang di stasun kereta api, maupun berhenti karena silangan atau disusul.

Gapeka juga merupakan penetapan dan pengumuman perjalanan kereta api biasa dan penetapan kereta api fakultatif sesuai tanggal mulai berlakunya gapeka. (PD 19 Jilid 1, 2011).

3.1.3 Semboyan 1

Semboyan 1 adalah semboyan sementara yang digunakan sebagai isyarat petugas dalam kondisi siap menerima kedatangan kereta api. (PD 3, 2011)

1. Kepastian bahwa petugas di stasiun telah siap menerima kedatangan KA ataupun KA yang sedang lewat sambil memperhatikan semua semboyan KA yang terlihat/terdengar. Hal itu ditunjukkan oleh PPKA berdiri di tempat yang mudah terlihat oleh awak kereta api. Jika pada malam hari PPKA berdiri memperlihatkan lentera bercahaya hijau yang mudah terlihat oleh awak sarana kereta api.
2. Apabila situasi emplasemen tidak memungkinkan (misal : karena konstruksi peron stasiun atau pada emplasemen stasiun yang luas), maka isyarat ini tidak diunjukkan di stasiun-stasiun tertentu yang ditetapkan oleh Direksi Perusahaan.



Gambar III.1
Semboyan 1 isyarat PPKA menerima kedatangan KA

3.1.4 Sejarah Perusahaan

Pada hari Jumat, tanggal 17 Juni 1864, kereta api pertama di Indonesia lahir. Pembangunan diprakarsai oleh *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) dengan rute Kemijen-Tanggung. Pencangkulan tanah pertama dilakukan di Desa Kemijen dan diresmikan oleh Mr. L.A.J.W. Baron Sloet van de Beele. Namun jalur ini dibuka tiga tahun berikutnya, 10 Agustus 1867. Hingga tahun 1873 tiga kota di Jawa Tengah, yaitu Semarang, Solo, dan Yogyakarta sudah berhasil dihubungkan.

Masa politik kolonial liberal rupanya mengakibatkan Pemerintah Belanda enggan mendirikan perusahaannya dan justru memberikan kesempatan luas bagi perusahaan-perusahaan (KA) swasta. Namun sayangnya, perusahaan swasta itu tidak memberikan keuntungan berarti (apalagi NIS masih membutuhkan bantuan keuangan dari Pemerintah Kolonial), maka Departemen Urusan Koloni mendirikan operator KA lain, *Staatsspoorwegen*, yang membentang dari Buitenzorg hingga Surabaya. Pertama dibangun di kedua ujungnya, jalur pertama di Surabaya dibuka pada tanggal 16 Mei 1878 dan terhubung pada tahun 1894.

Selain itu, muncul juga lima belas operator KA swasta di Jawa yang menamakan dirinya sebagai "perusahaan trem uap", namun meskipun namanya demikian, perusahaan itu sudah dapat dianggap sebagai operator KA regional.

Sebagai perusahaan kolonial, sebagian besar jalur KA di Indonesia mempunyai dua tujuan: ekonomis dan strategis. Nyatanya, syarat bantuan keuangan *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) antara lain membangun rel KA ke Ambarawa, yang memiliki benteng bernama Willem I (yang diambil dari nama Raja Belanda). Jalur

KA negara pertama dibangun melalui pegunungan selatan Jawa, selain daerah datar di wilayah utara Jawa, untuk alasan strategis sama. Jalur KA negara di Jawa menghubungkan Anyer (lintas barat) menuju Banyuwangi (lintas timur).

Selain di Jawa, pembangunan rel KA juga dilakukan di Aceh, menghubungkan Banda Aceh hingga Pelabuhan Uleelhee, dengan lebar sepur 1.067 mm, yang digunakan untuk keperluan militer. Kemudian, lebar sepur yang sebelumnya 1.067 mm kemudian diganti menjadi 750 mm membentang ke selatan. Jalur ini kemudian berpindah kepemilikan dari Departemen Urusan Perang kepada Departemen Urusan Koloni tanggal 1 Januari 1916 menyusul perdamaian relatif di Aceh.

Ada pula jalur kereta api di Ranah Minangkabau (dibangun pada tahun 1891-1894) dan Sumatera Selatan (dibangun tahun 1914-1932). Kedua jalur ini digunakan untuk melintas layanan KA batu bara dari pertambangan bawah tanah menuju pelabuhan.

Di Sumatera Utara, ada perusahaan KA bernama *Deli Spoorweg Maatschappij* yang banyak mengangkut karet dan tembakau di daerah Deli.

Pembangunan jalur kereta api juga diluncurkan di Sulawesi Selatan pada bulan Juli 1922 hingga 1930, sebagai bagian dari proyek besar-besaran pembangunan jalur rel di Kalimantan dan Sulawesi, menggabungkan sistem rel KA di Sumatera, serta elektrifikasi jalur KA utama di Jawa. Namun Depresi Besar telah membatalkan upaya ini. Meskipun tidak sempat dibangun, studi pembangunan jalur KA di Kalimantan, Bali, dan Lombok telah selesai dilakukan.

Semasa pendudukan Jepang, seluruh jalur KA (bahkan yang terpisah sekali pun) dikelola sebagai satu kesatuan. Sementara itu, di Sumatera, juga dikelola oleh cabang-cabang Angkatan Bersenjata Kekaisaran Jepang, secara terpisah.

Pendudukan Jepang akhirnya mengubah lebar sepur 1.435 mm di Jawa menjadi 1.067 mm, sebagai penyelesaian masalah lebar sepur ganda. Ini bukanlah "permasalahan nyata" karena tidak banyak perubahan materiil di kedua sistem itu, banyak rel 1.435 mm dipasangi rel ketiga pada tahun 1940, menghasilkan rel dengan lebar sepur campuran.

Pasca-kemerdekaan

Setelah Proklamasi Kemerdekaan Indonesia dikumandangkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan perusahaan kereta api yang tergabung dalam *Angkatan Moeda Kereta Api* (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari Jepang.

Pada tanggal 28 September 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya menegaskan bahwa mulai hari itu kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia sehingga Jepang sudah tidak berhak untuk mencampuri urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya tanggal 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api serta dibentuknya *Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia* (DKARI).

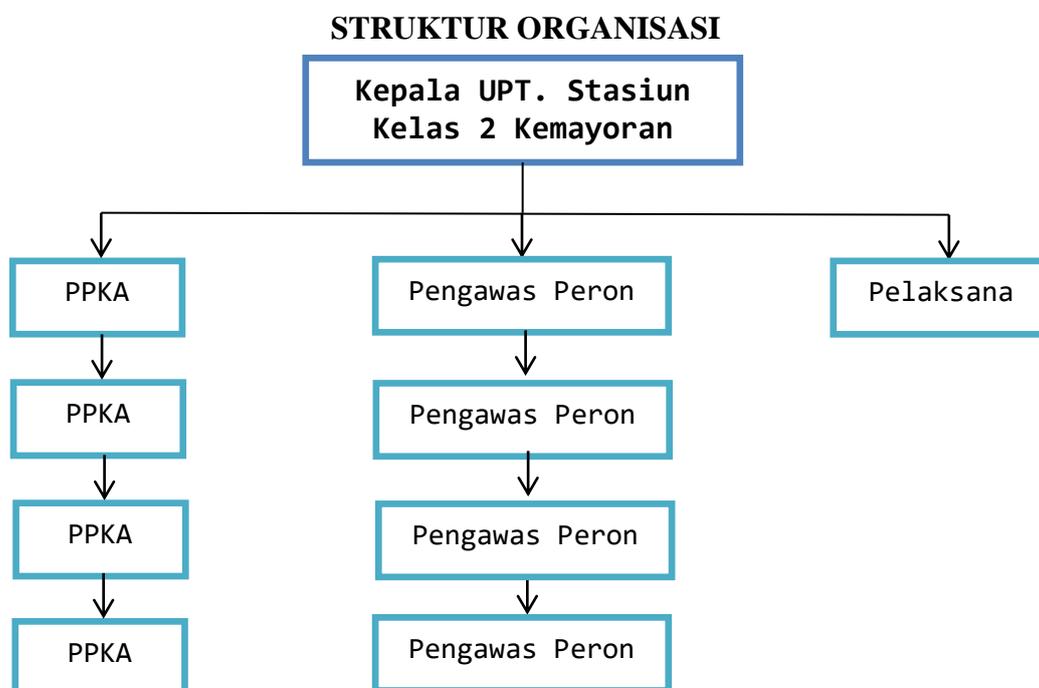
Kecuali DKA, ada operator KA lain yaitu **Kereta Api Soematra Oetara Negara Repoeblik Indonesia** dan **Kereta Api Negara Repoeblik Indonesia** (1953-1960), yang semuanya beroperasi di Sumatera.

Nama DKA pun berubah menjadi *Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA)*, semasa Orde Lama. Lalu, pada tanggal 15 September 1971 berubah menjadi *Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)*. Kemudian, pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA berubah menjadi *Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka)*, dan semenjak tanggal 1 Juni 1999, Perumka mulai menunjukkan keterbukaannya dan berubah menjadi *PT Kereta Api (Persero) (PT KA)*. Pada bulan Mei 2010, nama PT KA berubah menjadi *PT Kereta Api Indonesia (Persero) (PT KAI)*, hingga saat ini.

3.1.5 Struktur Organisasi dan Fungsi

Struktur Organisasi dari PT. Kereta Api Indonesia pada UPT Stasiun Kelas 2 Kemayoran Jakarta ini sangatlah sederhana, dikarenakan cangkupan ruang lingkup kerjanya hanya di stasiun saja.

Berikut ini gambar struktur organisasi dari PT. KAI UPT Stasiun Kelas 2 Kemayoran Jakarta:



Gambar III.2
Struktur Organisasi PT. KAI (Persero)
UPT. Stasiun Kelas 2 Kemayoran Jakarta

1. Kepala Stasiun

Kepala Stasiun merupakan kepala unit pelaksana teknis yang menguasai stasiun dan salah satu tanggung jawabnya adalah mengatur perjalanan kereta api dan langsir distasiun, apabila distasiun tersebut tidak ditugaskan atau diperbantukan PPKA atau PAP.

2. PPKA

Pengatur Perjalanan Kereta Api disebut PPKA merupakan pegawai yang ditugasi untuk mengatur dan melakukan segala tindakan untuk menjamin keselamatan dan ketertiban berikut segala sesuatu yang berkaitan dengan urusan perjalanan kereta api dan urusan langsir dalam batas stasiunnya untuk wilayah pengaturan setempat atau beberapa stasiun untuk wilayah pengaturan daerah.

3. Pengawas Peron

Pengawas Peron merupakan pembantu PPKA dalam melaksanakan tugas pengaturan perjalanan kereta api dan langsir serta bertanggung jawab atas urusan administrasi perjalanan kereta api.

4. Pelaksana

Petugas pelaksana berkewajiban untuk melengkapi berjalannya administrasi di Stasiun.

3.2 Prosedur Sistem Berjalan

Adapun prosedur sistem berjalan dari sistem buku WK pada PT. KAI UPT. Stasiun Kelas 2 Kemayoran Jakarta, sebelum bertugas dilakukan serah terima tugas lalu prosedur perjalanan kereta api yang dilakukan pada buku WK terdapat 3 tujuan, Kemayoran-Kp. Bandan, Kemayoran-Tj. Priok, dan Kemayoran-Pasar senen

1. Serah Terima Dinasan PPKA

Petugas PPKA yang sudah habis waktu kerjanya dan akan digantikan tugas dengan petugas PPKA lainnya, maka harus dilakukan serah terima dinas agar seluruh informasi kereta api dan kejadian-kejadian didalam stasiun, pendinginan keberangkatan, keadaan jalur, sampai alat-alat keamanan diketahui status kondisinya.

2. Kemayoran-Kp. Bandan

Keberangkatan kereta api dari stasiun kemayoran menuju stasiun kampung bandan akan langsung dilakukan pencatatan pada buku WK jalur mana yang dilalui, kereta api dan waktu keberangkatan.

3. Kemayoran-Tj. Priok

Keberangkatan kereta api dari stasiun kemayoran menuju stasiun tanjung priok akan langsung dilakukan pencatatan pada buku WK jalur mana yang dilalui, kereta api dan waktu keberangkatan.

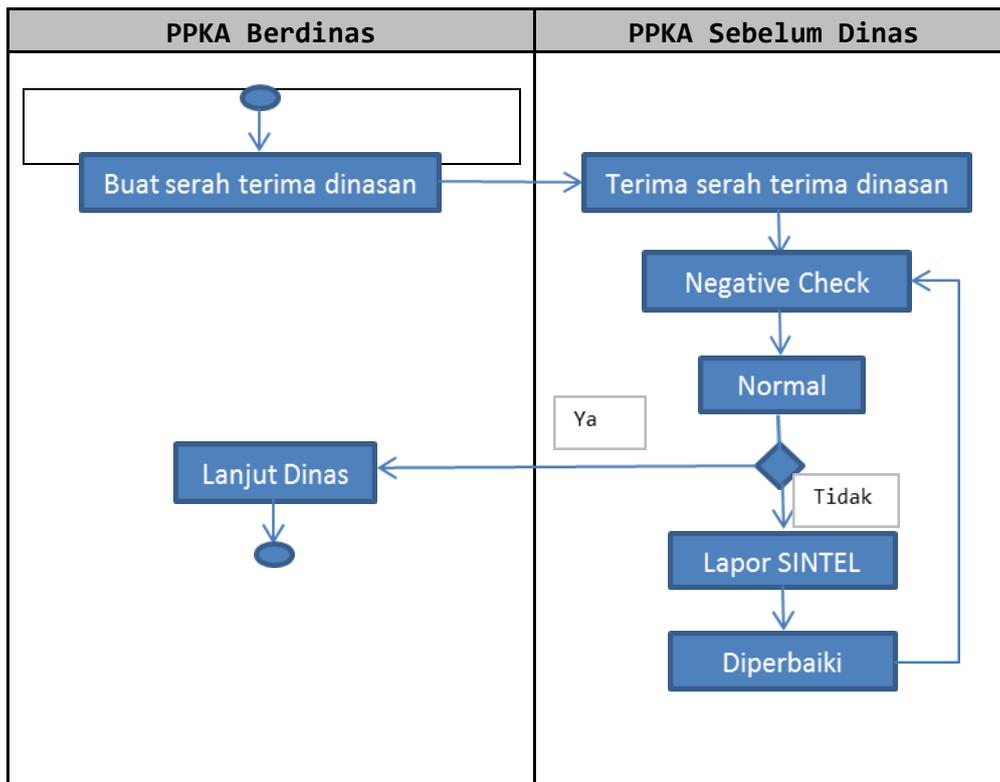
4. Kemayoran-Pasar Senen

Proses Keberangkatan kereta api dari stasiun kemayoran menuju stasiun pasar senen akan langsung dilakukan pencatatan pada buku WK jalur mana yang dilalui, kereta api dan waktu keberangkatan.

3.3 Activity Diagram Sistem Berjalan

a. Activity Diagram Serah Terima

Sebelum PPKA selesai bertugas, maka harus membuat Serah Terima Dinas yang berfungsi sebagai informasi apa saja yang terdapat pada saat bertugas. Sehingga PPKA yang akan menggantikan dinas akan mengetahui jika ada hal-hal yang bermasalah ataupun jika ada yang tertunda.



Gambar III.3
Activity Diagram Serah Terima

3.4 Spesifikasi Sistem Berjalan

3.4.1 Spesifikasi Bentuk Dokumen Masukan

Adapun bentuk dokumen masukan di UPT. Stasiun Kelas 2 Kemayoran adalah sebagai berikut:

1. Nama Dokumen : Buku Serah Terima Dinasan
- Fungsi : Untuk informasi dan ststus perjalanan
- Sumber : PPKA Dinas
- Tujuan : PPKA Pengganti Dinas
- Frekuensi : Setiap terjadi peralihan waktu kerja PPKA
- Media : Kertas
- Jumlah : 1 lembar
- Bentuk : Lampiran A.1

3.4.2 Spesifikasi Bentuk Dokumen Keluaran

Sedangkan bentuk dokumen keluaran di UPT. Stasiun Kelas 2 Kemayoran adalah sebagai berikut:

1. Nama Dokumen : Buku WK Kemayoran-Kp. Bandan
Fungsi : Mengetahui informasi perjalanan KA ke St. Kp. Bandan
Sumber : PPKA
Tujuan : Admin
Frekuensi : Setiap kereta api melakukan perjalanan
Media : Kertas
Jumlah : 1 lembar
Bentuk : Lampiran B.1
2. Nama Dokumen : Buku WK Kemayoran-Tj. Priok
Fungsi : Mengetahui informasi perjalanan KA ke St.Tj. Priok
Sumber : PPKA
Tujuan : Admin
Frekuensi : Setiap kereta api melakukan perjalanan
Media : Kertas
Jumlah : 1 lembar
Bentuk : Lampiran B.2
3. Nama Dokumen : Buku WK Kemayoran-Pasar Senen
Fungsi : Mengetahui informasi perjalanan KA ke St. Ps. Senen
Sumber : PPKA
Tujuan : Admin
Frekuensi : Setiap kereta api melakukan perjalanan

Media	: Kertas
Jumlah	: 1 lembar
Bentuk	: Lampiran B.3

3.5 Permasalahan

Masalah dan berbagai kelemahan yang ditemui pada PT. KAI (Persero) UPT Stasiun Kelas 2 Kemayoran DAOP 1 Jakarta adalah:

1. Dikarenakan dalam pencatatan perjalanan kereta api dalam buku WK dilakukan secara manual dan setiap penulisan pegawai juga berbeda sehingga dalam pembacaan penulisan dapat terjadi kesalahan.
2. Penyimpanan arsip yang memakan tempat dan duplikasi data.
3. Prosedur yang sedang berjalan antara pencatatan perjalanan kereta api dengan pembuatan laporan merupakan bagian yang berbeda, sehingga banyak terjadi kekurangan dalam mendapatkan keakuratan data secara cepat.
4. Peralatan persinyalan yang digunakan PT KAI (Persero) sudah diperbaharui namun cara penulisan di buku WK sudah tidak lagi sinkron dengan peralatan persinyalan elektrik yang baru, karena penulisan di buku WK harusnya menggunakan persinyalan mekanik lawas bukan persinyalan elektrik yang baru.
5. Tidak ramah lingkungan karena pembuangan limbah kertas yang berlebihan.

3.6 Alternatif Permasalahan

Untuk memecahkan masalah dari objek penelitian, maka diusulkan dan diberikan suatu solusi, yaitu:

1. Prosedur penulisan perjalanan kereta api dalam buku WK dapat dilakukan melalui sistem dengan menarik data kereta api dalam setiap waktu perjalanan.
2. Prosedur penyimpanan arsip dapat dilihat dengan cepat, mudah dan akurat dengan penarikan data perperiode perjalanan.
3. Pembuatan program aplikasi yang sudah terkomputerisasi akan memudahkan bagi karyawan PPKA dalam membuat laporan Grafik Perjalanan Kereta Api.