

**EVALUASI WAKTU BONGKAR BATUBARA KA BARASWASTA
DI STASIUN KERTAPATI**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perkeretaapian
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya



Diajukan Oleh :

ELVINA NUR ISTIQOMAH

NOTAR : 20.03.024

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN
TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN
BEKASI
2023**

ABSTRAK

Stasiun Barang di Sumatera Selatan *sudah* dilengkapi dengan fasilitas untuk proses bongkar muat barang. Oleh karena itu, banyak perusahaan swasta memilih untuk mengangkut batubara menggunakan Kereta Api. Namun tidak semua stasiun barang menggunakan fasilitas bongkar muat dengan maksimal. Dilihat dari data tonase angkutan barang wilayah Divre III Palembang tahun 2022 bahwa perusahaan baraswasta tidak mencapai program. Salah satu faktor tidak terpenuhinya program tonase adalah terbatasnya Waktu Peredaran KA (WPKA) yang didalamnya memuat waktu tunggu terminal. Dilihat dari data realisasi waktu tunggu terminal di Stasiun Kertapati bahwa terdapat perbedaan yang cukup lama antara Waktu Tunggu Terminal (WTT) SOP dengan kondisi eksisting. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa kondisi eksisting waktu bongkar batubara KA Baraswasta di Stasiun Kertapati tidak sesuai dengan SOP yang berlaku. Realisasi waktu tunggu terminal KA Baraswasta di Stasiun Kertapati melebihi SOP hal ini terjadi karena proses bongkar yang cukup lama, dimana 51% WTT adalah proses bongkar batubara. Proses bongkar batubara yang lama diakibatkan oleh pemotongan rangkaian KA dan penggunaan fasilitas bongkar yang belum maksimal. Dengan melakukan proses bongkar 60 GD di 1 jalur dan penggunaan fasilitas bongkar secara maksimal akan mempercepat proses bongkar serta digunakannya jalur bongkar yang tertutup oleh serpihan batubara yang dibersihkan terlebih dahulu.

Kata Kunci: Proses bongkar batubara, Waktu Peredaran KA, Waktu Tunggu Terminal

ABSTRACT

Goods Station in South Sumatra is equipped with facilities for process of loading and unloading goods. Therefore, many private companies choose to transport coal by rail. But no all goods stations use loading and unloading facilities to the maximum. Judging from data on goods transport tonnage for the Palembang Division III region for the year 2022 that private companies do not reach the program. One factor non-fulfillment of the tonnage program is the limited circulation time of the trains (WPKA) which contains the terminal waiting time. Judging from the data The realization of the terminal waiting time at Kertapati Station shows that there are differences which is quite long between the Terminal Waiting Time (WTT) SOP and the conditions existing. The results of this study state that the existing conditions during unloading Baraswasta train coal at Kertapati Station does not comply with the SOP apply. Realization of the waiting time for the Baraswasta train terminal at Kertapati Station exceeding the SOP, this happens because the unloading process is quite long, where 51% of WTT is the coal unloading process. Long coal unloading process caused by the cutting of the train series and the use of unloading facilities which is not optimal. By carrying out the process of unloading 60 GD in 1 lane and maximum use of unloading facilities will speed up the process unloading and the use of unloading lines covered by coal shale cleaned first.

Keywords: *Coal unloading process, circulation time of the trains, Terminal Waiting Time*