

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh mesin atau tenaga manusia. Transportasi di Indonesia memegang peranan yang sangat penting dalam sendi kehidupan masyarakat. Seiring dengan perkembangan zaman, proses transportasi sebagai alat angkut mengalami perkembangan. Dalam perkembangan sejarah, kereta api merupakan transportasi yang dipilih sebagai alat angkut yang mampu mengangkut hasil bumi dan penumpang dalam jumlah besar, bebas hambatan dan memiliki tingkat keamanan yang tinggi.

Provinsi Sumatera Selatan merupakan provinsi dengan sumber daya alam yang melimpah khususnya batubara. Letak Sumatera Selatan yang berada di endapan sendimen menjadikan wilayah ini memiliki potensi batubara yang cukup besar atau nomor dua se-Indonesia. Cadangan batubara tersebut tersebar di beberapa daerah yaitu, Musi Banyuasin, Musi Rawas Utara, Musi Rawas, Pali, Lahat, Muara Enim, Ogan Komering Ulu, Ogan Komering Ilir, Ogan ilir, Ogan Komering Ulu Selatan, dan Prabumulih.

Potensi batubara belum dimanfaatkan secara maksimal karena terbatasnya sistem transportasi di Sumatera Selatan. Saat ini batubara diangkut melalui jalur darat dan laut. Sesuai dengan Peraturan Gubernur Nomor 74 Tahun 2018 tentang pencabutan Peraturan Gubernur Nomor 23 Tahun 2012 tentang Tatacara Pengangkutan Batubara di Jalan Umum. Kemudian menurut surat edaran Dinas Perhubungan Sumatera Selatan Nomor 3512/4151/5/Dishub angkutan batubara masih diperbolehkan melewati rute Lahat – Stasiun Sukacinta, Lahat – Stasiun Banjarsari, Lahat – Tanjung Jambu, Tanjung Enim – Tanjung Jambu, dan Tanjung Enim – PT Semen Baturaja dengan ketentuan boleh melintas pada pukul 18.00 – 05.00 WIB. Selain wilayah tersebut, angkutan batubara harus melalui jalan khusus yang telah dibuat salah satunya jalan servo.

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. Program tonase pada tahun 2022 sebesar 3.442.908 ton sedangkan realisasinya hanya 2.978.329 ton. Salah satu faktor tidak terpenuhinya program tonase tersebut 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. Oleh karena itu perlunya evaluasi pada waktu bongkar batubara untuk mengetahui dampak dari waktu bongkar batubara terhadap waktu tunggu terminal.

Dari latar belakang diatas maka penulis mengambil penelitian mengenai **"EVALUASI WAKTU BONGKAR BATUBARA KA BARASWASTA DI STASIUN KERTAPATI"** .

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas dapat identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Lama waktu bongkar batubara mempengaruhi lama Waktu Peredaran Kereta Api (WPKA), terdapat perbedaan waktu antara SOP WTT (310 menit) dengan kondisi eksisting (512 menit).
2. Evaluasi SOP Waktu Tunggu Terminal (WTT) KA Baraswasta di Stasiun Kertapati.
3. Penggunaan fasilitas bongkar di Stasiun Kertapati tidak maksimal.

C. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang terkait dengan penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pola operasi bongkar batubara KA baraswasta di Stasiun Kertapati ?

2. Bagaimana kondisi eksisting waktu bongkar batubara KA baraswasta di Stasiun Kertapati ?
3. Apa pengaruh waktu bongkar terhadap waktu tunggu terminal di Stasiun Kertapati ?

D. Maksud Dan Tujuan

Maksud dari penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah untuk melakukan evaluasi waktu bongkar batubara baraswasta di Stasiun Kertapati. Tujuan dari penulisan Kertas Kerja Wajib ini, yaitu:

1. Menganalisis pola operasi bongkar batubara KA baraswasta di Stasiun Kertapati
2. Menganalisis waktu bongkar batubara KA baraswasta di Stasiun Kertapati
3. Mengetahui pengaruh waktu bongkar terhadap waktu tunggu terminal di Stasiun Kertapati

E. Batasan Masalah

Batasan masalah merupakan upaya membatasi ruang lingkup masalah yang terlalu luas atau lebar sehingga penelitian itu lebih bisa fokus untuk dilakukan. Dalam penulisan penelitian ini penulis memiliki beberapa batasan masalah. Batasan masalah tersebut antara lain:

1. Penelitian ini berfokus pada angkutan batubara pada KA baraswasta yang melakukan proses bongkar di Stasiun Kertapati
2. Hanya membahas bongkaran batubara oleh PT Bara Alam Utama dan PT Bara Multi Sugih Sentosa
3. Hanya menganalisis waktu tunggu terminal di Stasiun Kertapati
4. Tidak membahas terkait sarana dan Sumber Daya Manusia (SDM)