

## **BAB III**

### **PELAKSANAAN KERJA PRAKTEK**

#### **3.1 Bidang Pelaksanaan Kerja Praktek**

Dalam melakukan kerja praktek penulis ditempatkan dibagian unit Freight Marketing & Sales (CFS) Kantor Pusat PT. KAI (Persero) Bandung. Proses dimana angkutan barang bekerja sama dengan perusahaan-perusahaan yang sudah bekerja sama untuk mengantarkan pengiriman angkutan barang. Serta juga penulis mendapatkan informasi atau bahan yang bermanfaat dalam menyelesaikan laporan kerja praktek. Sebelum melakukan kerja praktek, penulis sebelumnya mendapatkan penjelasan dan pengarahan mengenai kegiatan apa saja yang biasanya dilakukan dibagian angkutan barang serta penulis diminta untuk mengerjakan sebagian pekerjaan yang biasa dilakukan oleh bagian angkutan barang oleh pembimbing di unit angkutan barang tersebut.

Adapun tugas dari bagian unit Freight Marketing & Sales (CFS) Kantor Pusat PT. KAI (Persero) Bandung mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab atas pemasaran jasa angkutan barang corporate maupun retail) perencanaan strategis penjualan jasa angkutan barang, penyusunan strategi penarifan, pengelolaan administrasi penarifan, menetapkan spesifikasi, standar dan peraturan jasa angkutan barang, mengoordinasikan penyusunan kontrak kerjasama yang saling menguntungkan dan

mengoordinasikan komunikasi dengan internal perusahaan untuk memenuhi kepuasan pelanggan jasa angkutan barang dan mengelola customer care dan customer retention.

### **3.2 Teknis Pelaksanaan Kerja Praktek**

Kerja praktek dimulai dari tanggal 6 Agustus 2018 sampai 31 Agustus 2018. Kerja praktek di laksanakan pada hari Senin hingga Jumat pada pukul 08.00- 17.00 WIB.

Adapun aktivitas atau kegiatan yang dilakukan penulis selama berada di tempat kerja praktek :

1. Input data jadwal kereta api barang *existing* berdasarkan Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) 2017.
2. Membuat draft dari PT BME untuk PT KAI
3. Membuat desain proses rantai pasok perjalanan pengangkutan batubara dari tambang hingga dermaga

### **3.3 Hasil Pelaksanaan Kerja Praktek**

Setelah melaksanakan kerja praktek selama 1 (satu) bulan di Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia (Persero) penulis memperoleh wawasan mengenai proses pengiriman angkutan barang batubara dari Pelindo III pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Bandung.

### **3.3.1. Pembahasan Proses Saluran Distribusi Pelindo III Cilacap**

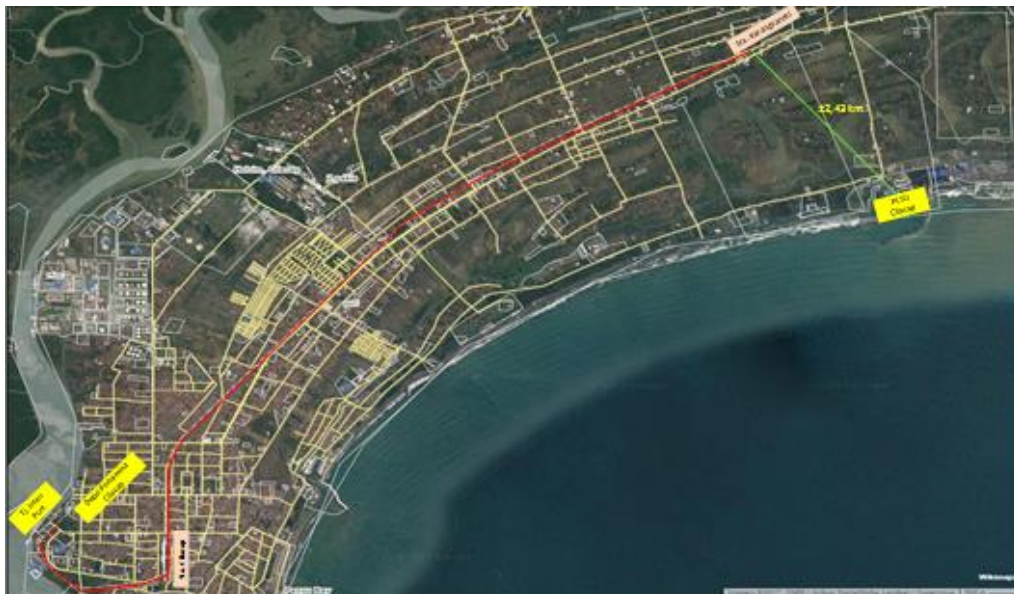
Saat ini angkutan batubara untuk supply PLTU Cilacap dibawa dari Pelabuhan Tanjung Intan menggunakan truk dengan volume kurang lebih 14.00 ton/hari. Trucking Batubara mengakibatkan permasalahan di daerah yang dilaluinya, mengingat muatan truk batubara yang selalu overload. Selain itu, cara berkendara truk-truk tersebut juga selalu beriringan dalam jumlah yang banyak alias konvoi. Kedua hal itulah yang menyebabkan permasalahan di jalan. Kelebihan muatan menyebabkan kerusakan jalan dan jembatan terlebih umur jembatan di Indonesia rata-rata sudah berumur tua. Sementara konvoi truk batubara menyebabkan kemacetan di jalan karena kendaraan berjalan lambat dan susah untuk didahului. Solusi untuk keluar dari masalah ini, yaitu memindahkan angkutan batubara menggunakan ke moda transportasi, yaitu angkutan rel (Kereta Api) atau angkutan sungai. Namun, yang lebih memungkinkan adalah angkutan kereta api yang memiliki kapasitas angkut dengan volume besar dan waktu yang cukup efisien.

Untuk menampung kapasitas eksisting, saat ini telah tersedia 3 stockpile di PLTU Cilacap. Namun PLTU Cilacap membangun Stockpile ke-4 dengan kapasitas muat kurang lebih 12.000 ton/hari atau sekitar 4 juta ton/tahun. Untuk hal ini, PLTU Cilacap berharap kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dapat melaksanakan pengangkutan batubara dengan kereta api dari Pelabuhan Tanjung Intan menuju ke stockpile PLTU (dengan Stasiun pelayanan dari Stasiun Cilacap menuju Stasiun Karangandri). Bila rencana pengangkutan dengan Kereta Api terealisasi, PT Pelindo III berencana membangun dermaga khusus batubara disebelah dermaga eksisting dimana pola

bongkar batubara menggunakan conveyor ke Stocpile/Terminal Kereta Api yang selanjutnya diangkut Kereta Api menuju Unit 4 PLTU S2P.

### 3.3.1.1 Gambaran Ivestasi Untuk Saluran Distribusi

Pembangunan jalur dari Tanjung Intan ke Jalur Kereta Api eksisting berjarak 1 km. Pembangunan emplasemen jalur loading dan stasiun/rumah sinyal di area Tanjung Intan dan di PT S2P. Pembangunan underpass Karangandri untuk lintasan menuju PT S2P. Pembangunan Jalur Kereta Api dari stasiun Karangandri menuju PLTU Karangandri PT S2P unit 4 berjarak 2,5 km. Pembangunan Apron Feeder di area PT S2P. Untuk angkutan yang digunakan kontainer Open Top 240 Buah. Masa pengeerjaan pembangunan tersebut kurang lebih dalam waktu 1 tahun.



*Peta Jalan Kereta Api dan Rencana Trase Menuju PLTU PT Sumber Segara Primadaya Tahun 2018.*

(Sumber. PT. Kereta Api Indonesia, 2018)

GAMBAR 3.1

Jarak stasiun Karangandri ke stasiun Cilacap adalah 11 km. Jarak Stasiun Cilacap ke Pelabuhan Tanjung Intan kurang lebih 2,4 km. Sehingga Estimasi jarak Stasiun Karangandri ke PLTU bila ditarik garis lurus adalah 2,43 km.

### 3.3.1.2 Rencana Terminal Pemuatan Batubara Dengan Kereta Api di Pelindo II Pelabuhan Tanjung Intan

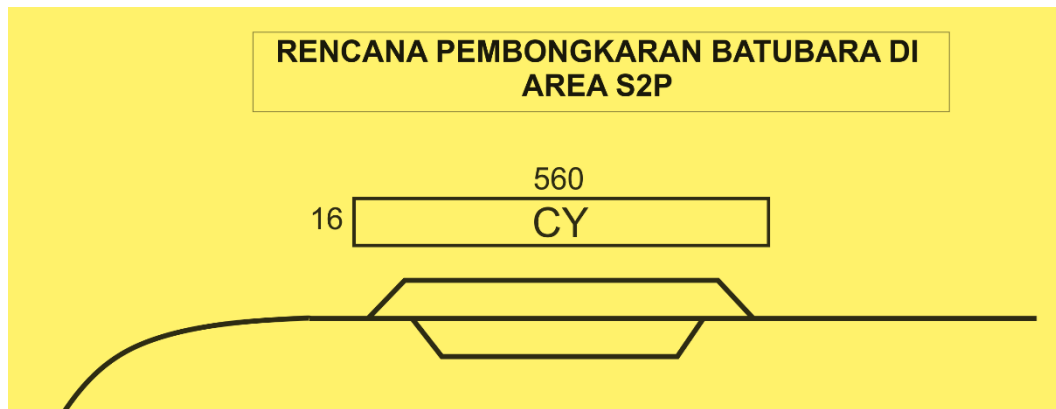


Gambar 3.2. Gambar Rencana Terminal dan Emplasemen Pemuatan Batubara (Loading) PT. Pelindo II Pelabuhan Tanjung Intan Tahun 2018.

(Sumber. Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia, 2018)

Lahan area loading dan stockpile milik PELINDO II (Pelabuhan Tanjung Intan), tersedia kurang lebih 30 hektar. Luas lahan yang dibutuhkan untuk 3 jalur muat  $6.500\text{m}^2$ . Lahan stockpile untuk ukuran  $16 \times 560 \text{ m} = 8960 \text{ m}^2$ . Selanjutnya akan diadakan kordinasi dengan GM Pelabuhan Tanjung Intan bila sudah terlealisasi pengangkutan batubara menggunakan kereta api akan disediakan conveyor dari pelabuhan bongkar menuju stockpile (Terminal KA).

### 3.3.1.3 Rencana Pembongkaran Batubara di Area S2P

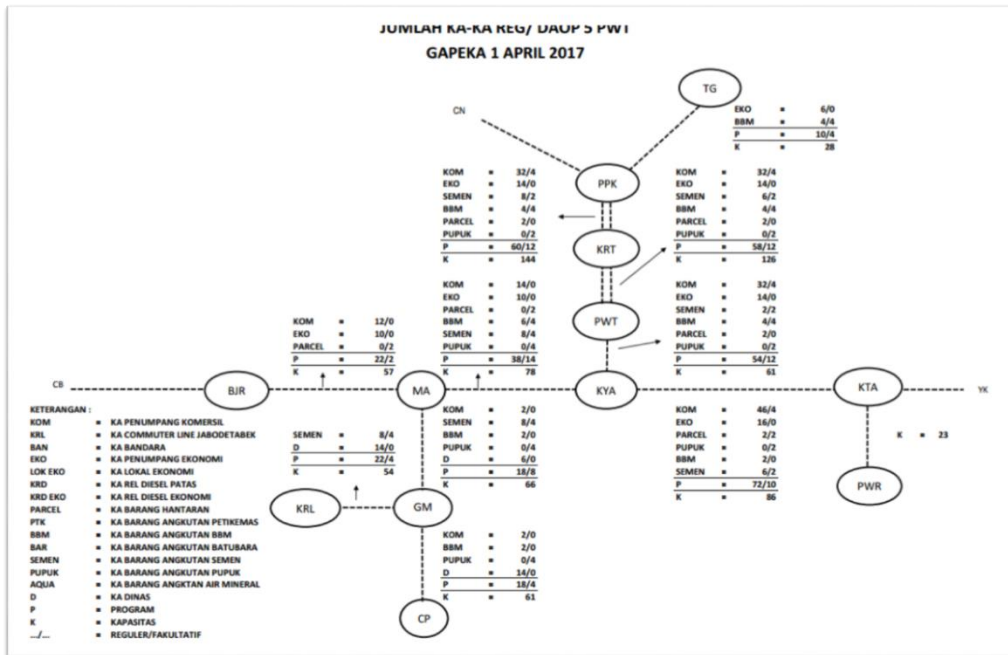


Gambar 3.3. Gambar Rencana Terminal dan Emplasemen Pembongkaran Batubara (Unloading) PT. Sumber Segara Primadaya Tahun 2018.

(Sumber. Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia, 2018)

Area pembongkaran batubara berada di PT S2P. Panjang jalur untuk bongkar tersebut sepanjang 560 meter. Lahan yang dibutuhkan untuk 3 jalur dengan lebar 10 meter dan dengan panjang 560 meter. Lahan Kontaner Yard (CY) seluas 16 m x 560 m sehingga luas lahan kontaner Yard 8.960 m<sup>2</sup> dengan catatan tidak membutuhkan stockpile di area terminal bongkar KA.

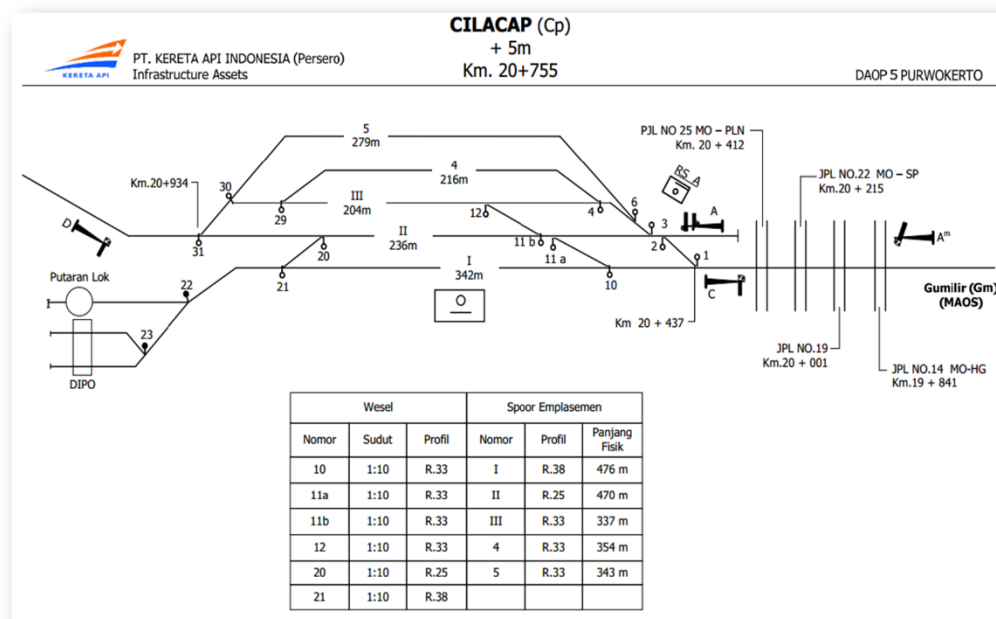
### 3.3.1.4 Taget dan Dukungan Kapasitas Lintas



Gambar 3.1. Gambar Dukungan Kapasitas Lintas Kereta Api PT. Kereta Api Indonesia 2018

(Sumber. GAPEKA 2017 Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia, 2018)

Rencana target perjalanan kereta api maksimal 18 KA/hr atau 36 KA PP untuk target 50%: 9 KA/hr atau 18 KA/PP. Kesimpulannya kaptin di lintas CP – GM – MA masih mencukupi untuk rencana KA hingga 18 KA/hari atau 36 KA PP/hari dengan stasiun pelayanan Stasiun Cilacap dan Stasiun Karangandri.

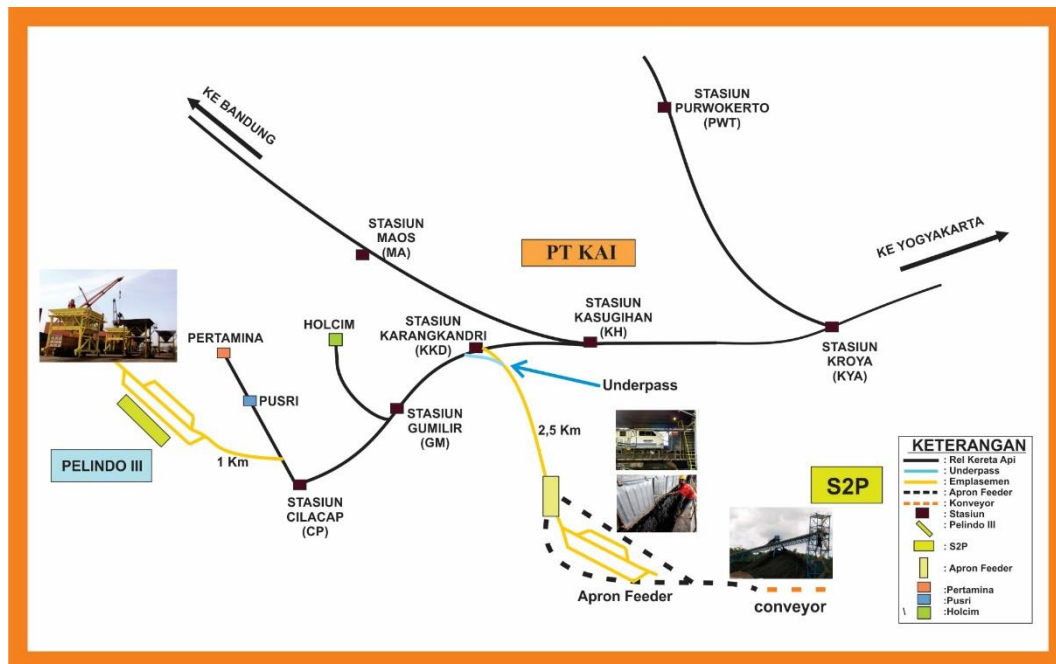


Gambar 3.2. Emplasemen Stasiun Cilacap PT. Kereta Api Indonesia 2018

(Sumber. Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia, 2018)



### 3.3.1.5 Kesimpulan Saluran Distribusi Batu bara Menggunakan Kereta Api



Gambar 3.3. Rencana Angkutan Batubara Oleh PT. Kereta Api Indonesia Pelindo III, dan PT. Sumber Segara Primadaya Tahun 2018

(Sumber. Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia, 2018)

Komoditi yang diangkut Kereta Api adalah batubara dengan Relasi Pelabuhan Tanjung Intan – PLTU Cilacap dengan stasiun pelayanan Stasiun Cilacap – Stasiun Karangandri dengan target angkut per tahun 4 Ton. Jarak Stasiun Cilacap – Stasiun Karangandri berjarak 11 km. Total jarak dari tempat loading di Tanjung Intan Port ke stockpile unloading di PLTU Cilacap = 1+11+3 = sehingga kurang lebih berjarak 15 km. Gerbong yang digunakan GD 42 ton dengan kontainer (isi muatan = 36 ton). Pola

operasi VW – Slaagh: 12 – 18 KA /hari SF 3D GD (Gerbong) 42 ton. Kebutuhan sarana 4 trainset siap operasi selanjutnya 3 unit Lok CC dan 120 unt GD 42 ton (dan 240 unit kontainer 20 feet).

Untuk dukungan prasarana, PT Kereta Api Indonesia merencanakan beberapa pembangunan diantaranya :

1. Pembangunan jalur loading kearah dermaga Tanjung Intan (kurang lebih 1 km dari Stasiun cilacap. Pembangunan prasarana unloading dengan alternatif.
2. Pembangunan Apron Feeder + Conveyor dari area bongkar menuju stockpile batubara di PLTU Cilacap.
3. Pembangunan jalur dari Stasiun Karangandri ke Stockpile Batubara di PLTU Cilacap.
4. Pembangunan under passs (jalan lintasan Karangandri)
5. Pembangunan Container yard di area Stockpile PLTU S2P
6. Perpanjangan jalur di emplasemen Cilacap dan Karangandri minimal hingga kurang lebih 500 m. PT PELINDO III.
7. Pembangunan fasilitas loading batubara ke kereta api di Dermaga Tanjung Intan. PLTU Cilacap .
8. Instalasi conveyor dari Stockpile PLTU Cilacap ke tempat pengolahan batubara.
9. Alat angkut yang dipakai adalah kontainer open top, dooring, trucking, racstacker, dan conveyor.

### **3.3.2. Hambatan yang Dihadapi Dalam Proses Saluran Distribusi angkutan barang batubara oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Bandung di Pelindo III Cilacap**

Hambatan yang dihadapi oleh PT Kereta Api Indonesia Jarak rel kereta existing ke PT Pelindo III

1. Belum tersedia dengan jarak 1 km. Jarak rel kereta existing ke PT. Sumber Segara Primadaya juga belum tersedia dengan jarak 2,5 km sehingga perlu adanya pembebasan tanah untuk membuat jalur kereta api baru
2. Selain itu kurangnya data dukung untuk merencanakan angkutan batubara menggunakan kereta api di Cilacap.

### **3.3.3 Upaya Mengatasi Hambatan yang Muncul Dalam Proses Saluran Distribusi angkutan barang batubara oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero) Bandung Di Pelindo III Cilacap**

1. Solusi untuk keluar dari masalah ini, yaitu memindahkan angkutan batubara menggunakan ke moda transportasi, yaitu angkutan rel (Kereta Api) atau angkutan sungai. Namun, yang lebih memungkinkan adalah angkutan kereta api karena volume yang diangkut lebih besar dan dengan waktu yang efisien.
2. Upaya selanjutnya pembuatan data-data dukung baru untuk merencanakan dan mengkonsep angkutan batubara di Cilacap. Dan PT Kereta Api Indonesia berkerjasama dengan PT Pelindo III dan PT Sumber Segara Primadaya untuk pembangunan jalur rel kereta api yang baru dari stasiun Cilacap ke PT Pelindo III dengan jarak 1 km, dan pembangunan jalur rel kereta api baru dari stasiun Karangandri ke PT Sumber Segara Primadaya dengan jarak 2,5 km. Tidak hanya dengan pembangunan rel tapi juga menggunakan apron feeder dan

conveyor untuk memindahkan batu bara dari kereta ke PLTU Karangkandri PT. Sumber Segara Primadaya untuk meningkatkan efisiensi distribusi batubara.