

**EVALUASI STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR BONGKAR MUAT
BARANG *RETAIL* KERETA API JOLGOSEMARKERTO**

TUGAS AKHIR



DISUSUN OLEH:

I MADE LUCKY AGOSTINO NADHI UTAMA

2002010

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN LOGISTIK
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

2023

**EVALUASI STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR
BONGKAR MUAT BARANG *RETAIL* KERETA API
JOGLOSEMARKERTO**

TUGAS AKHIR

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



Disusun oleh:

I Made Lucky Agostino Nadhi Utama
2002010

**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN LOGISTIK
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

2023

HALAMAN PERSETUJUAN
TUGAS AKHIR
EVALUASI STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR BONGKAR MUAT
BARANG *RETAIL* KERETA API JOGLOSEMARKERTO

Disusun Oleh:

I Made Lucky Agostino Nadhi Utama


2002010


Disetujui untuk diajukan pada
Sidang Akhir Tugas Akhir
Program Studi Diploma III Manajemen Logistik

Menyetujui

DOSEN PEMBIMBING I

DOSEN PEMBIMBING II


Anggun Prima Gilang Rupaka, S.P., M. Si.
NIP. 19870423 2019021 003


Mafrisal, M.T., M.Mar.E.
NIP. 19730205 1999031 002

Tanggal: 25 Juli 2023

Tanggal: 25 Juli 2023

Ditetapkan di : Tabanan


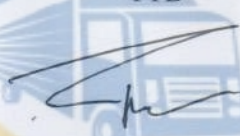
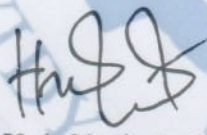
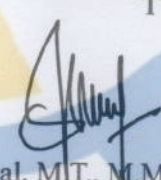
HALAMAN PENGESAHAN
TUGAS AKHIR
EVALUASI STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR BONGKAR MUAT
BARANG RETAIL KERETA API JOGLOSEMARKERTO

Telah dipersiapkan dan disusun oleh:

I MADE LUCKY AGOSTINO NADHI UTAMA
2002010

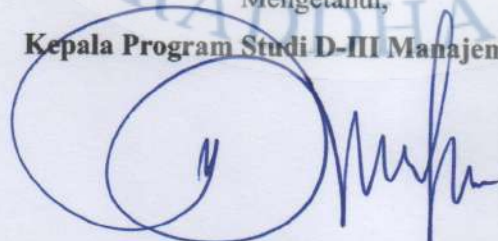
TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 8 AGUSTUS 2021
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

Tim Penguji

TTD 	TTD 
<u>Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T. M.Sc.</u> NIP. 19860401 201012 1 004	<u>Anggun Prima Gilang Rupaka, S.P., M.Si.</u> NIP. 19870423 2019021 003
TTD 	TTD 
<u>Hendra Yuda Novjanto, S.E. MAP.</u> NIP. 19771105 201012 1 001	<u>Mafrisal, M.T., M.Mar.E.</u> NIP. 19730205 1999031 002

Mengetahui,

Kepala Program Studi D-III Manajemen Logistik



Putu Diva Ariesthana Sadri, M.Sc.
NIP. 19860401 201012 1 004

PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya, I Made Anantha Nugraha, Notar: 2002008, menyatakan bahwa Tugas Akhir dengan judul “**Evaluasi Standar Operasional Prosedur Bongkar Muat Barang Retail Kereta Api Joglosemarkerto**” merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Tugas Akhir ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Tugas Akhir ini yang telah digunakan sebelumnya oleh untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau keserjanaan maupun sertifikat Akademik di suatu Perguruan Tinggi

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali

Tabanan, 18 Juli 2023

Penulis,



I Made Lucky Agostino Nadhi Utama
Notar. 2002010

KATA PENGANTAR

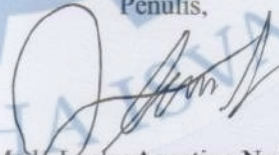
Puji syukur atas rahmat dan karunia Tuhan, yang telah melimpahkan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga Tugas Akhir yang berjudul “Evaluasi Standar Operasional Prosedur Bongkar Muat Barang *Retail Kereta Api Joglosemarkerto*” dapat diselesaikan. Dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Orang tua dan keluarga yang selalu memberikan dukungan serta doanya demi kelancaran penelitian ini
2. Bapak Dr. Ir. Effendi Priraharjo, S.T S.Si.T, MT sebagai direktur Politeknik Transportasi Darat Bali
3. Bapak Putu Diva Ariesthana Sadri, S.T., M.Sc selaku Kaprodi dari Prodi Manajemen Logistik
4. Bapak Anggun Prima Gilang Rupaka, S.P, M.Si sebagai dosen pembimbing I
5. Bapak Mafrisal, M.T., M.Mar.E selaku Kepala Badan Keuangan dan Kerjasama sekaligus sebagai dosen pembimbing II
6. Dosen-dosen Program Studi Manajemen Logistik yang telah memberikan bimbingan selama Pendidikan
7. Rekan taruna/i Politeknik Transportasi Darat Bali Angkatan

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih belum sempurna dan memerlukan perbaikan. Saran serta masukan sangat penulis harapkan dari para pembaca. Akhir kata semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi seluruh pihak.

Tabanan, 18 Juli 2023

Penulis,



I Made Lucky Agostino Nadhi Utama
Notar. 2002008

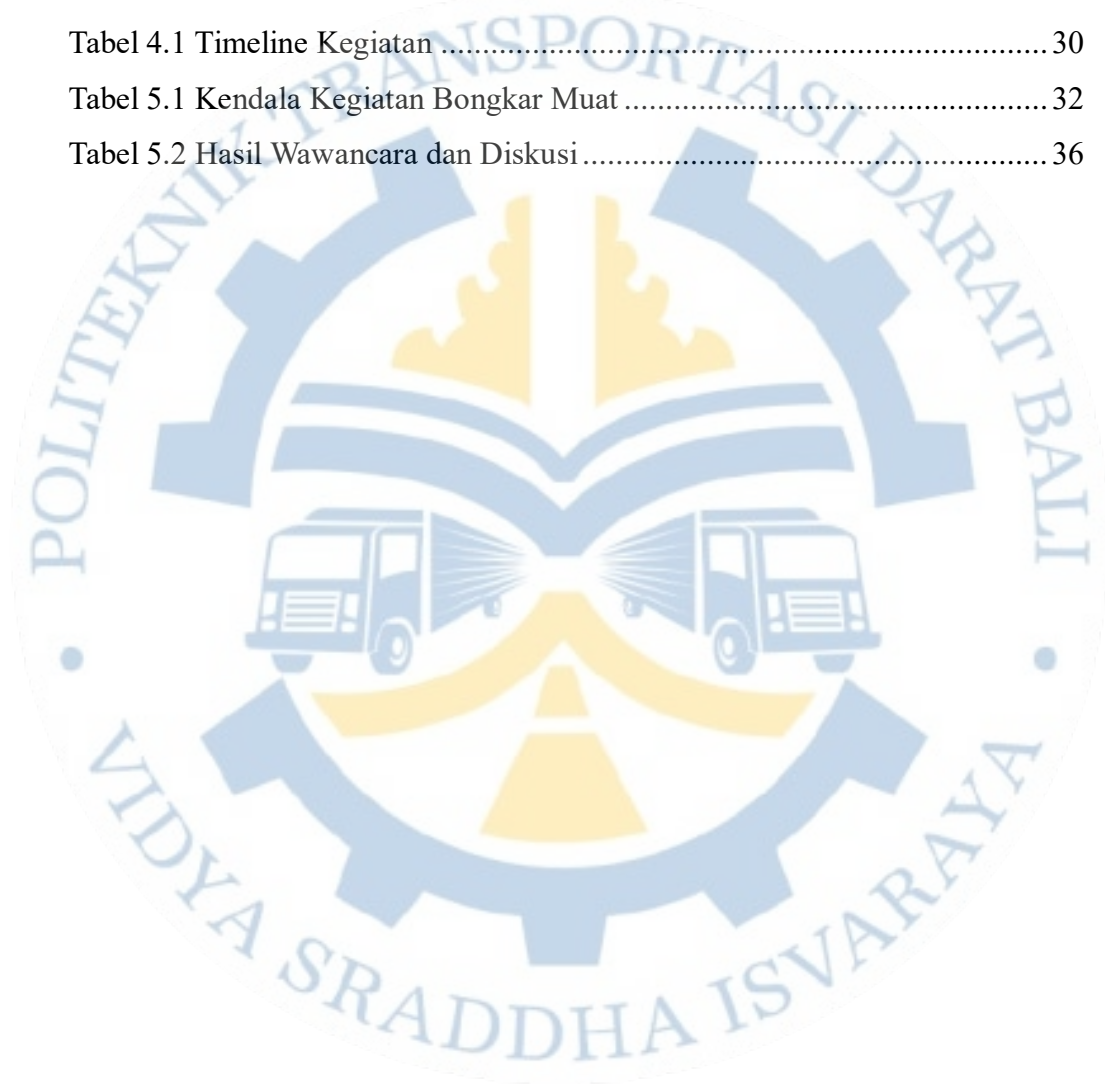
DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah	4
BAB II GAMBARAN UMUM	5
2.1 Kondisi Geografis.....	5
2.2 Wilayah Administratif.....	6
2.3 Kondisi Transportasi	7
2.4 Kondisi Wilayah Kajian	11
BAB III TINJAUAN PUSTAKA	19
3.1 Tinjauan Pustaka.....	19
3.1.1 Transportasi.....	19
3.1.2 Kereta Api.....	19
3.1.3 Perkeretaapian.....	20
3.1.4 Pengangkutan Barang Kereta Api	20
3.1.5 Bongkar muat Barang Kereta Api.....	21

3.1.6 Barang Retail	21
3.1.7 Standar Beban Maksimal Pekerja	21
3.1.8 Standar Operasional Prosedur.....	22
3.1.9 Analisis Kualitatif Deskriptif.....	22
3.2 Keaslian Penelitian.....	23
BAB IV METODE PENELITIAN.....	25
4.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data	25
4.2 Metode Analisis Data	26
4.3 Bagan Alir Penelitian	29
4.4 Timeline kegiatan.....	30
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN.....	31
5.1 Hasil	31
5.1.1 Kondisi Eksisting Proses Bongkar Muat.....	31
5.1.2 Kendala Kegiatan Bongkar Muat.....	32
5.1.3 Perhitungan Menentukan Jumlah Personil	34
5.2 Pembahasan	36
5.2.1 Evaluasi Standar Prosedur Operasional Bongkar Muat	36
BAB VI PENUTUP	47
6.1 Kesimpulan.....	47
6.2 Saran.....	48
DAFTAR PUSTAKA	49
LAMPIRAN	51

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Wilayah Administrasi Kota Semarang.....	7
Tabel 2.2 Pengiriman Barang Bulan April-Mei.....	18
Tabel 3.1 Penelitian Terdahulu	23
Tabel 4.1 Timeline Kegiatan	30
Tabel 5.1 Kendala Kegiatan Bongkar Muat	32
Tabel 5.2 Hasil Wawancara dan Diskusi.....	36



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Wilayah Administrasi Semarang	6
Gambar 2.2 Stasiun Semarang Tawang	11
Gambar 2.3 Struktur Organisasi Unit Angkutan Barang DAOP IV	13
Gambar 2.4 Kantor KAI Logistik Stasiun Semarang Tawang	14
Gambar 2.5 Struktur Organisasi KAI Logistik Wilayah Tengah.....	15
Gambar 2.6 Timbangan Barang Hantaran Potongan	16
Gambar 2.7 Area Bongkar Muat Kereta Api Joglosemarkerto	16
Gambar 2.8 SOP bongkar muat BHP (Barang Retail)	17
Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian	29
Gambar 5.1 Kegiatan Bongkar Muat Kereta Api Joglosemarkerto	33
Gambar 5.2 Data berat barang awal Bulan April sampai awal Bulan Mei	34
Gambar 5.3 Prosedur Transaksi dan Pra Muat	38
Gambar 5.4 Prosedur Bongkar dan Muat.....	41
Gambar 5.5 SOP Prosedur Bongkar Muat Barang <i>Retail</i>	44

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 SOP Bongkar Muat Barang <i>Retail</i>	51
Lampiran 2 Daftar Pertanyaan Wawancara.....	52
Lampiran 3 Hasil Wawancara dan Diskusi.....	57
Lampiran 4 Dokumentasi Kegiatan.....	62



INTI SARI

Evaluasi Standar Operasional Prosedur Bongkar Muat Barang *Retail* Kereta Api Joglosemarkerto

Oleh

I Made Lucky Agostino Nadhi Utama
2002010

Standar operasional prosedur merupakan serangkaian instruksi tertulis dari proses pekerjaan mengenai bagaimana, kapan harus dilakukan, dimana dan siapa yang melakukan, tersusun dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi dalam kegiatan bongkar muat barang *retail*. Adanya SOP bongkar muat barang *retail* di kereta api untuk mencegah kesalahan dan kegagalan dalam proses bongkar muat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melakukan penyempurnaan pada SOP dari kegiatan bongkar muat barang di Kereta Api Joglosemarkerto.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode pendekatan kualitatif deskriptif, menggunakan metode observasi, dokumentasi, wawancara dan diskusi untuk mengetahui adanya kendala dari kegiatan bongkar muat di kereta api. Hasil dari penelitian ditemukan bahwa dalam SOP tertulis beban yang harus diangkat oleh tenaga bongkar muat melebihi beban maksimal standar dari NIOSH (*National Institute for Occupational Safety and Health*) yaitu berjumlah 27 kg, sehingga SOP yang berlaku perlu dievaluasi. Adapun hasil dari evaluasi yaitu pembuatan alur dari kegiatan bongkar muat barang *retail* kereta api.

Kata kunci: Bongkar Muat Barang *Retail*, Kualitatif deskriptif, Standar Operasional Prosedur

ABSTRACT

Evaluation of Standard Operational Procedures for Loading and Unloading Retail Goods on Joglosemarkerto Train

By

I Made Lucky Agostino Nadhi Utama
2002010

Standard operational procedure is a series of written instructions for the work process regarding how, when to be done, where, and by whom, structured to facilitate the execution of tasks and functions in the retail goods loading and unloading activities on the Joglosemarkerto Train. The existence of retail goods loading and unloading SOP on the train is aimed at preventing errors and failures in the loading and unloading process. The purpose of this research is to refine the SOP for the loading and unloading activities of goods on the Joglosemarkerto Train.

This research was conducted using a qualitative descriptive approach, employing observation, documentation, interviews, and discussions to identify the challenges in the loading and unloading activities on the train. The research findings revealed that in the written SOP, the load that the loading and unloading personnel are required to lift exceeds the maximum standard load of 27 kg set by NIOSH (National Institute for Occupational Safety and Health), indicating the need for an evaluation of the existing SOP. The outcome of the evaluation includes the creation of a workflow for the retail goods loading and unloading activities on the train.

Keywords: *Qualitative Descriptive, Retail Goods Loading and Unloading, Standard Operational Procedure.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada Sebuah perusahaan harus memiliki standar operasional prosedur untuk mengatur tata cara kerja guna memenuhi kebutuhan pelanggan. Standar adalah dokumentasi yang terdiri dari spesifikasi tata cara yang akurat dan digunakan sebagai instruksi atau perintah tertentu untuk menjamin suatu jasa atau barang. Operasional adalah hal yang ditujukan kepada pekerja ataupun pengelola secara menyeluruh dalam suatu perusahaan. Prosedur adalah kumpulan dari beberapa instruksi ataupun aturan dari suatu kegiatan (Purwoko, Noval 2013).

Dapat dikatakan bahwa SOP adalah serangkaian instruksi tertulis yang dilakukan mengenai berbagai proses pekerjaan mengenai bagaimana, kapan harus dilakukan, dimana dan oleh siapa yang melakukan, tersusun dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi. Terdapat banyak jenis SOP yang dibuat oleh perusahaan, salah satunya adalah SOP bongkar muat barang *retail* yaitu kegiatan menaikan dan menurunkan barang paket kemasan, dan perusahaan yang menerapkan SOP bongkar muat barang *retail* adalah PT Kereta Api Indonesia di Unit Angkutan Barang (Purwoko, Noval 2013).

PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) merupakan salah satu perusahaan BUMN Indonesia yang menyediakan jasa angkutan kereta api. PT KAI memiliki beberapa layanan yang dapat digunakan, salah satunya adalah angkutan barang, salah satu daerah operasi yang menyediakan layanan angkutan barang yaitu Daerah Operasi IV (DAOP IV) Semarang, di Stasiun Semarang Tawang. Unit Angkutan Barang di PT Kereta Api Indonesia memiliki komitmen untuk melancarkan rantai distribusi logistic nasional dengan menyediakan layanan angkutan barang *retail* dan korporat.

Layanan pengiriman barang *retail* merupakan layanan pengiriman barang yang menggunakan kereta bagasi, dan jenis layanan angkutan *retail* yaitu angkutan BHP (Barang Hantaran Potongan) dan angkutan parcel. Angkutan BHP adalah pengiriman barang yang menyesuaikan jadwal pengiriman dengan angkutan penumpang karena kereta bagasi dapat disambungkan pada rangkaian kereta penumpang. Angkutan Parcel adalah pelayanan angkutan barang *retail* yang menggunakan satu set rangkaian kereta api dengan menggunakan kereta bagasi. Dan layanan korporat merupakan layanan barang yang dikirim berupa container, pasir, semen curah, dan BBM. Layanan pengiriman barang PT KAI memiliki SOP bongkar muat (Purwoko, Noval 2013).

Setelah melakukan observasi, problematika yang terjadi yakni standar operasional prosedur yang ada tidak melancarkan proses bongkar muat barang *retail*, jumlah tenaga bongkar muat yang tertulis dalam SOP tidak memperkirakan jumlah barang yang harus dibongkar muat, sehingga kegiatan bongkar muat mengalami kendala di lapangan. Kendala yang terjadi pada saat bongkar muat adalah kesalahan lokasi penurunan barang, barang yang gagal dibongkar muat, dan terdapat penumpang yang melintas di area bongkar muat. Maka diperlukan pembuatan SOP atau evaluasi terhadap SOP yang berlaku untuk menyelesaikan kendala yang terjadi dalam proses kegiatan bongkar muat barang *retail*, dan dikarenakan pekerjaan bongkar muat barang *retail* dikerjakan secara manual dengan tenaga manusia, maka diperlukan penyesuaian dengan standar beban maksimal yang dapat diangkat oleh seorang pekerja.

Kegiatan bongkar muat di kereta api melibatkan banyak pihak, sehingga diperlukan SOP yang mengatur kegiatan bongkar muat barang *retail* untuk menjaga kegiatan bongkar muat tetap aman, efektif dan efisien dalam kinerjanya, maka perlu dilakukan kajian "Evaluasi Standar Operasional Prosedur Bongkar Muat Barang *Retail* Kereta Api Joglosemarkerto" dengan menggunakan metode analisis kualitatif deskriptif yaitu data yang diperoleh melalui wawancara kepada pihak yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan terkait permasalahan di atas, maka rumusan masalah yang dapat dijabarkan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi eksisting proses bongkar muat barang *retail* di kereta api Joglosemarkerto?
2. Apakah terdapat kendala dari kegiatan bongkar muat barang *retail* di kereta api Joglosemarkerto?
3. Bagaimana prosedur bongkar muat barang *retail* setelah dilakukan evaluasi menggunakan analisis kualitatif deskriptif?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui kondisi eksisting dari penerapan SOP dalam kegiatan bongkar muat barang *retail*
2. Mengetahui adanya kendala dalam kegiatan bongkar muat barang *retail* di Kereta Api Joglosemarkerto.
3. Mengetahui hasil dari prosedur bongkar muat dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif.

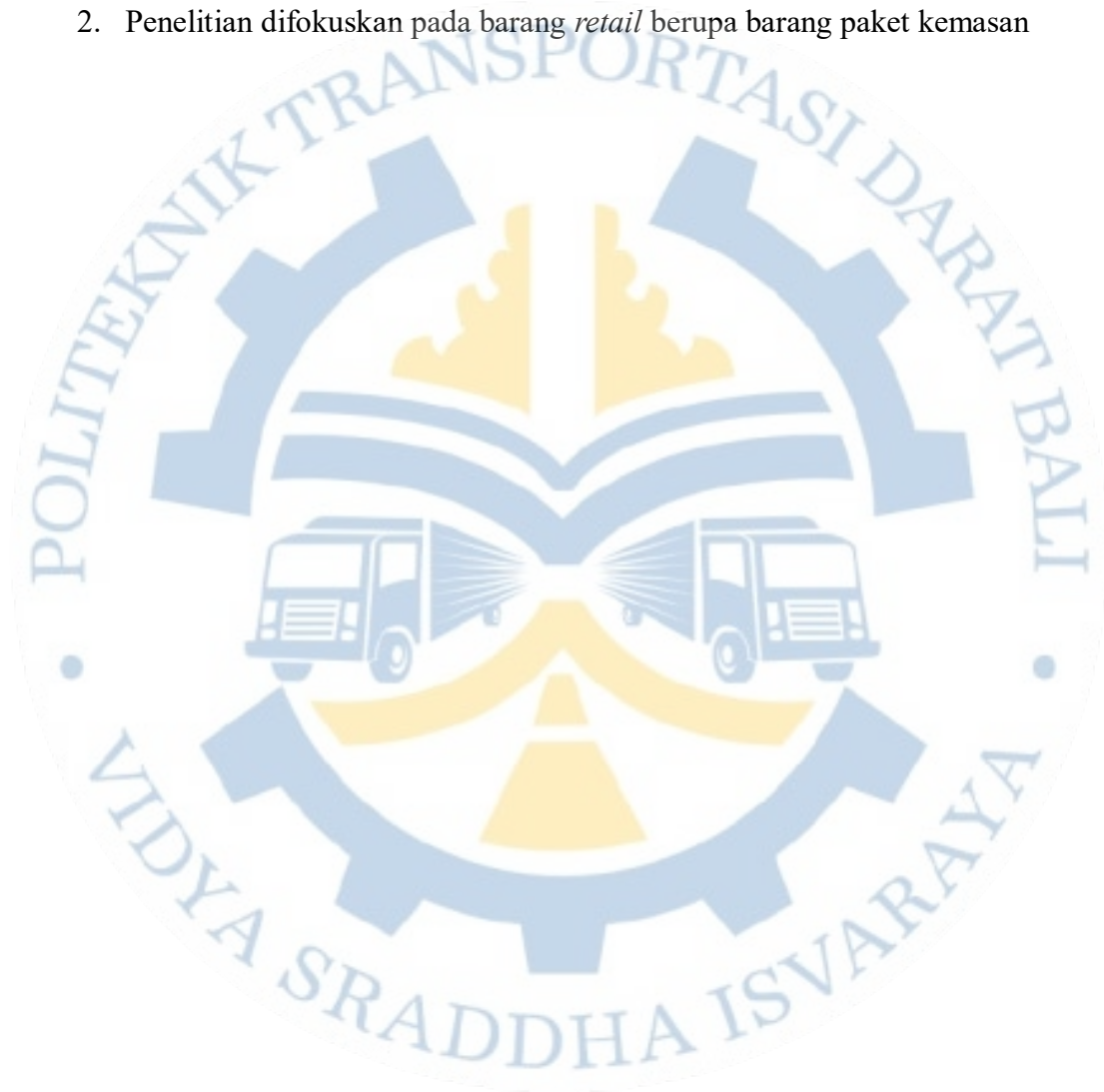
1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi Instansi/Perusahaan
Sebagai rekomendasi prosedur pelaksanaan kegiatan bongkar muat agar melancarkan aktivitas bongkar muat barang *retail* pada Kereta Api Joglosemarkerto di Stasiun Semarang Tawang
2. Bagi Politeknik Transportasi Darat Bali
Sebagai bentuk kerja sama antar sekolah dengan perusahaan untuk menciptakan pekerja yang dibutuhkan perusahaan
3. Bagi Taruna/i
Sebagai sarana untuk meningkatkan kemampuan seorang pelajar untuk mengimplementasikan teori yang didapat dari pelajaran dan mempraktekan di lapangan atau dunia kerja.

1.5 Batasan Masalah

Agar tidak mengalami penyimpangan dalam pembahasan, penulis membatasi pembahasan permasalahan. Pembatasan disebutkan sebagai berikut:

1. Penelitian hanya difokuskan pada proses kegiatan bongkar muat di Kereta Api Joglosemarkerto Stasiun Semarang Tawang
2. Penelitian difokuskan pada barang *retail* berupa barang paket kemasan



BAB II

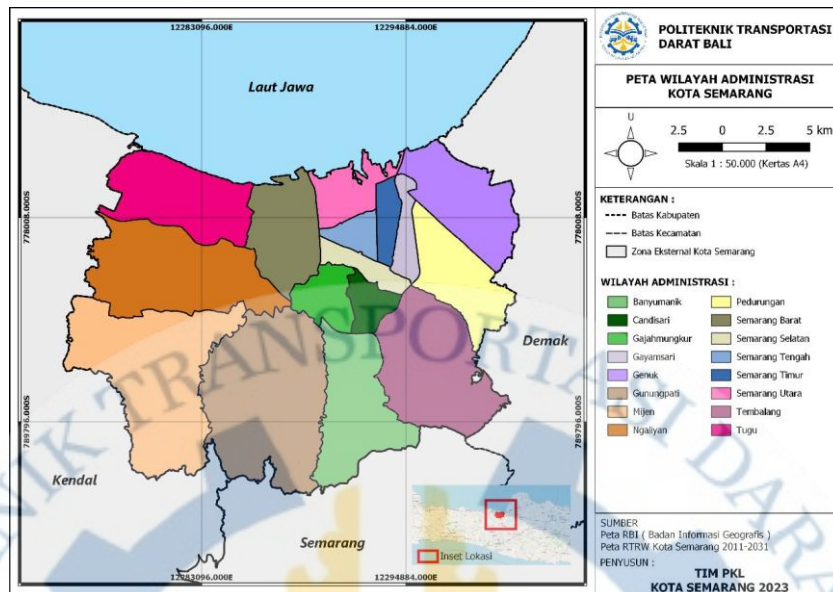
GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Geografis

Kota Semarang adalah Ibukota dari Provinsi Jawa Tengah, berada pada pelintasan Jalur Jalan Utara Pulau Jawa yang menghubungkan Kota Surabaya dan Jakarta. Secara geografis, terletak diantara 109 35' – 110 50' Bujur Timur dan 6 50' – Lintang Selatan. Dengan luas 373,70 KM², Kota Semarang memiliki batas-batas wilayah administrasi sebagai berikut:

1. Sebelah Utara : Laut Jawa
2. Sebelah Selatan : Kabupaten Semarang
3. Sebelah Timur : Kabupaten Demak dan Kabupaten Grobogan
4. Sebelah Barat : Kabupaten Kendal

Secara topografi terdiri atas daerah pantai, dataran rendah dan perbukitan. Daerah pantai merupakan Kawasan di bagian Utara yang berbatasan langsung dengan Laut Jawa dengan kemiringan antara 0% sampai 2%, daerah rendah antara 15 – 40% dan beberapa Kawasan dengan kemiringan di atas 40% (>40%). Semarang merupakan suatu kota yang berlokasi tepat pada perlintasan jalur jalan utara Pulau Jawa sebagai penghubung dari Kota Surabaya dan DKI Jakarta, kota ini sendiri juga adalah Ibu Kota dari Provinsi Jawa Tengah. Kota Semarang sebagai pusat perekonomian, perindustrian hingga pariwisata di Jawa Tengah, tak ayal kota ini memiliki 5 julukan yang dikenal seperti kota atlas (aman, tertib, lancar, asri dan sehat), kota lumpia sebagai ciri khas makanan daerahnya, sebagai venesianya Pulau Jawa (*venetië van java*), Semarang Pesona Asia sebagai slogan pariwisata dari Kota Semarang, *The Port of Jawa* (pelabuhannya Pulau Jawa) serta termasuk kedalam salah satu dari lima kota metropolitan di Indonesia.



Sumber Tim PKL Kota Semarang

Gambar 2.1 Wilayah Administrasi Semarang

2.2 Wilayah Administratif

Wilayah administratif dapat diartikan sebagai suatu area geografis yang dilakukan pembagian dan dikelola langsung oleh pemerintah. Dalam hal ini administratif Kota Semarang hingga saat ini memiliki 177 kelurahan dan 16 kecamatan yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini:

Kecamatan-kecamatan yang termasuk ke dalam wilayah administratif Semarang meliputi: Kecamatan Semarang Tengah, Kecamatan Semarang Utara, Kecamatan Semarang Selatan, Kecamatan Semarang Timur, Kecamatan Semarang Barat, Kecamatan Tugu, Kecamatan Genuk, Kecamatan Tembalang, Kecamatan Pedurungan, Kecamatan Banyuwani, Kecamatan Gajah Mungkur, kecamatan Candisari, Kecamatan Mijen, Kecamatan Gayamsari, Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Gunung Pati. Kecamatan yang disebutkan pertama adalah kecamatan yang terkecil dengan luas wilayah sekitar 56,52 km², sementara kecamatan terakhir yang disebutkan merupakan kecamatan terluas dengan luas kurang lebih 58,27 km². Berikut dibawah ini rincian data dari masing-masing kecamatan:

Tabel 2.1 Wilayah Administrasi Kota Semarang

No.	Kecamatan	Luas Wilayah		Jumlah kelurahan	RT	RW
		Km	%			
1	Semarang Tengah	5,17	1,38	15	487	75
2	Semarang Utara	11,39	3,05	9	724	89
3	Semarang Selatan	5,95	1,59	10	496	71
4	Semarang Timur	5,42	1,45	10	581	78
5	Semarang Barat	21,68	5,8	16	512	98
6	Tugu	28,13	7,53	7	183	33
7	Genuk	25,98	6,95	13	721	103
8	Tembalang	39,47	10,56	12	1178	153
9	Pedurungan	21,11	5,65	12	157	1.183
10	Banyumanik	29,74	7,96	11	822	123
11	Gajah Mungkur	9,34	2,5	8	345	53
12	Candisari	6,4	1,71	7	461	65
13	Mijen	56,52	15,12	14	484	87
14	Gayamsari	6,22	1,66	7	447	63
15	Ngaliyan	42,99	11,15	10	912	127
16	Gunung Pati	58,27	15,59	16	512	98

Sumber Badan Pusat Statistik Kota Semarang 2022

2.3 Kondisi Transportasi

Transportasi di Kota Semarang berada di tengah jalur pantura dari Jakarta menuju Surabaya dan memiliki simpul 73 jalur penghubung utama antara jalur Semarang dan Yogyakarta. Keuntungan lokasi ini menjadikan Kota Semarang akan terus berkembang, sebagai distribusi serta pintu gerbang menuju wilayah-wilayah lainnya. Hal ini juga didukung oleh:

1. Angkutan Kereta Api
 - a. Stasiun Kereta Api Semarang Tawang

Berdasarkan kesepakatan hak penamaan, Stasiun Semarang Tawang (SMT), umumnya dikenal sebagai Stasiun Tawang atau Semarang Tawang Bank Jateng, adalah stasiun kereta api kelas besar tipe A yang terletak di kawasan Kota Lama Tanjung Mas, Semarang Utara, Semarang, yang dikelola oleh Daerah Operasi Kereta Api Indonesia IV Semarang.

Sambungan utama jalur kereta api utara Pulau Jawa yang melayani hampir semua kelas kereta api antarkota, baik eksekutif, campuran,

maupun kelas ekonomi, membuat Stasiun Semarang Tawang menjadi stasiun yang sibuk. Nama "Tawang" diambil dari Tawang Sari, nama desa yang dekat dengan stasiun ini. Tempat wisata Kota Tua dan Pasar Johar berada dekat dengan lokasi stasiun ini.

b. Stasiun Kereta Api Semarang Poncol

Stasiun Poncol atau biasa dikenal dengan Stasiun Semarang Poncol (SMC) merupakan stasiun kereta api kelas B yang cukup besar terletak di Purwosari, Semarang Utara, Semarang. Stasiun yang berada di wilayah Daerah Operasi IV Semarang.

Mayoritas kereta di Stasiun Semarang Poncol adalah kereta penumpang komuter dan kelas ekonomi Semarang berhenti di sini. Kecuali KA Parcel ONS yang melayani bongkar muat barang di Stasiun Tawang, hampir semua KA barang yang melintasi jalur utara Jawa berhenti di sini. Saat Stasiun Tawang digenangi air, Stasiun Poncol menggantikan Stasiun Alastua sebagai titik perpindahan kereta api di Semarang.

2. Transportasi Laut

a. Pelabuhan Tanjung Emas

Terletak di pinggiran Kota Semarang, Jawa Tengah, Pelabuhan Tanjung Emas merupakan satu-satunya pelabuhan di Kota Semarang. Pelabuhan ini memiliki fasilitas antara lain: pemecah gelombang, jalur pelayaran, kolam pelabuhan, dermaga, fender, gudang dan terminal seluas 3000 m². Fasilitas dermaga di pelabuhan ini adalah Dermaga Nusantara, Inner Port II, Gd. VII, DUKS PLTU, DUKS Pertamina, DUKS BEST, dan DUKS Sriboga.

Kapal tunda, kapal pandu, kapal kepil, gudang, galangan kapal, alat bongkar muat, serta pelayanan kapal, produk, terminal, darat, gedung, air, dan listrik, semuanya melayani Pelabuhan Tanjung Emas. Menurut sejarah, pelabuhan ini mulai berkembang pada abad XVI. Pelabuhan Semarang dulunya terletak di sebelah bukit Simongan (Gedong Batu, dekat dengan Klenteng Sam Po Kong). Itu dipindahkan ke Kali Baru karena situs yang

mengerikan. Banyak kapal uap dan kapal layar, serta kapal dari Eropa dan Jepang, tiba selama periode itu.

Di kawasan pelabuhan Tanjung Emas terdapat Mercusuar Willem 3 yang dibangun pada tahun 1884 oleh pemerintah kolonial Belanda untuk menjadikan Semarang sebagai kota pelabuhan dan perdagangan, sekaligus pengeksport gula. Karena banyaknya arus keluar masuk barang di pelabuhan tersebut hingga kini, pelabuhan peti kemas Semarang dibangun kembali.

3. Transportasi Udara

a. Bandara Ahmad Yani

Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani memiliki terminal di sisi utara landasan pacu (mengambang di atas laut). Terminal ini memiliki luas 58.652 m² dan kapasitas penumpang 6,5-7 juta penumpang per tahun atau 20.000 orang per hari. Fasilitas termasuk toko souvenir, gerai makanan, bank, money changer, pemesanan hotel dan perjalanan, layanan taksi, sewa mobil dan BRT Trans Semarang. Bandara ini juga memiliki landasan pacu berukuran 2.560 x 45 meter, taxiway H & taxiway G. Pada 6 Juni 2018 telah dioperasikan terminal baru di bandara Ahmad Yani. Pada tanggal 7 Juni 2018 terminal baru Bandara Ahmad Yani diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo.

4. Kota Semarang saat ini memiliki empat terminal utama yaitu:

a. Terminal Mangkang

Terminal Mangkang Semarang terletak di ujung barat kota Semarang berbatasan dengan Kabupaten Kendal, termasuk terminal bus tipe A yang dibangun pada tahun 2002 dan mengalami beberapa kali renovasi hingga tahun 2005. Terminal ini dibangun untuk mengurangi kemacetan lalu lintas antar kota bus dari barat ke timur dan selatan ke barat. Bangunan terminal saat ini cukup megah, modern dan aktif 24 jam. Di dalam kompleks Terminal Mangkang saat ini terdapat *Public Service Mall* dan di seberang terminal Mangkang terdapat Taman Margasatwa Semarang atau lebih dikenal dengan Kebun Binatang (Bonbin).

b. Terminal Terboyo

Terminal Terboyo adalah halte transit Trans Semarang yang berlokasi di Terboyo Wetan, Genuk, Semarang. Halte ini juga menjadi terminal koridor 2 dan 7 Trans Semarang. Halte tersebut merupakan bangunan baru yang menempati lahan bekas Terminal Terboyo yang saat ini digunakan sebagai tempat parkir kendaraan berat dan halte Trans Semarang. Sebelum halte dioperasikan, layanan koridor 2 dan koridor 7 memiliki terminal di pool masing-masing. Halte bus ini resmi beroperasi pada 1 April 2020.

c. Terminal Penggaron

Terminal Penggaron merupakan terminal bus tipe B yang terletak di Penggaron Kidul, Kecamatan Pedurungan, Semarang Timur. Terminal Penggaron melayani trayek Angkutan Kota, Angkutan Perbatasan, Trans Semarang, dan Angkutan Antar Kota. Sejak 1 September 2018, Terminal Terboyo Semarang resmi ditutup. Dan bus AKAP dan AKDP yang dialihkan ke Terminal Penggaron. Terminal ini sangat strategis karena berada di pusat keramaian dan tidak jauh dari pusat kota Semarang.

d. Cangkiran

Tepatnya berada di kawasan selatan Kota Semarang bagian barat, atau kawasan Jalan Raya Semarang Boja. Saat ini Terminal Cangkiran digunakan sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian bus Trans Semarang koridor empat dan koridor delapan. Koridor empat meliputi Terminal Cangkiran-Tawang. Sedangkan koridor delapan meliputi Terminal Cangkiran-Simpanglima. Meski bertipe kelas C, namun fasilitas di Terminal Bekam cukup memadai. Beberapa fasilitas tersebut antara lain mushola, kamar mandi atau tempat buang air kecil, ruang menyusui ibu hamil, dan beberapa warung pinggir jalan.

2.4 Kondisi Wilayah Kajian

1. Stasiun Semarang Tawang

Semarang merupakan salah satu wilayah operasional perkeretaapian Indonesia di bawah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di bawah Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dipimpin oleh Kepala Daerah Operasi (KaDaop) yang bertanggung jawab kepada Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Daerah Operasi IV Semarang memiliki 5 stasiun besar antara lain Stasiun Semarang Tawang, Stasiun Semarang Poncol, Stasiun Tegal, Stasiun Pekalongan, dan Stasiun Cepu. Sedangkan posko pemadam kebakaran kelas menengah antara lain Stasiun Kedungjati, Stasiun Gambiringan, Stasiun Weleri, Stasiun Comal, dan Stasiun Pemalang. Depo lokomotif tidak jauh dari stasiun Semarang Tawang. PT. KAI DAOP IV Semarang memiliki struktur garis dan staf yang dipimpin oleh seorang kepala DAOP IV yang bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas yang diberikan oleh pemerintah melalui kepala bidang usaha perkeretaapian di Jawa Tengah. Adapun gambar dari Stasiun Semarang Tawang sebagai berikut:



Sumber dokumentasi pribadi

Gambar 2.2 Stasiun Semarang Tawang

Stasiun Semarang Tawang merupakan salah satu dari dua stasiun kereta api di Kota Semarang. Stasiun Tawang terletak di bagian utara kota lama Semarang, tepatnya di Jalan Taman Tawang nomor 01 Semarang. Stasiun ini dibangun pada tanggal 29 April 1911 ditandai dengan peletakan batu pertama oleh perusahaan pengelola yaitu *Netherland Indische Spoorweg maatschappij* (NIS) dengan rancangan bangunan arsitek *Sloth-Blauw boer* dan pada tanggal 1 Juni 1914 stasiun ini dibangun dan diresmikan.

Stasiun ini melayani angkutan penumpang dan barang, penumpang yang akan naik kereta api dengan kelas eksekutif AC, bisnis dan ekonomi. Dan pengiriman barang berupa barang *retail*, barang curah, dan barang perusahaan. salah satu ekspedisi pelayaran merupakan anak perusahaan PT KAI yaitu KAI Logistics. Dan yang mengawasi pengiriman barang di Stasiun Semarang adalah Unit Angkutan Barang PT KAI DAOP IV.

a. Unit Angkutan Barang Daop IV Semarang

Pelayanan angkutan barang sendiri termasuk ke dalam bisnis yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia melalui unit Angkutan Barang. Layanan Angkutan Barang menjadi solusi guna mempercepat perkembangan wilayah dan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang umumnya sering mengalami kemacetan. Karenanya kereta api menjadi moda transportasi yang tepat, guna mendistribusikan pengiriman barang dalam jarak menengah maupun jarak jauh karena sangat efektif dan efisien khususnya untuk barang-barang yang memiliki muatan besar.

Unit Angkutan Barang memiliki tugas dan tanggung jawab dalam pelaksanaan pelayanan yang meliputi: penerbitan Surat Angkutan dan Manifest, melakukan penimbangan berat barang, memastikan proses bongkar-muat lancar, berkoordinasi dengan unit-unit lainnya, mengecek keamanan seluruh fasilitas angkutan barang serta membantu menjaga kebersihan gerbong angkutan barang. Berikut adalah struktur Organisasi Unit Angkutan Barang DAOP IV:

service (DTD) guna menawarkan layanan paripurna bagi para pengguna jasa kereta api logistik. Perusahaan didukung oleh angkutan pra dan purna serta berbagai layanan penunjangnya seperti layanan bongkar muat, pergudangan, pengepakan, pengelolaan terminal peti kemas (TPK), pelabelan, pengangkutan, pengawalan logistik serta manajemen logistik.



Sumber dokumentasi pribadi

Gambar 2.4 Kantor KAI Logistik Stasiun Semarang Tawang

Pada saat ini guna mendukung distribusi logistik, total 4 (empat) bidang layanan yang disediakan oleh PT KAI, meliputi: KA *Multi Commodity* (layanan beragam angkutan multi komoditi seperti: *general cargo*, curah, mobil, *reefer*, ataupun industri (kalsium karbonat, semen), yang dihadirkan untuk menjangkau lokasi-lokasi strategis dari simpul-simpul transportasi), *Courier and Logistics* (layanan pengiriman paket maupun dokumen melalui KAI Logistik Express yang luas layanan hingga Pulau Jawa, Bali hingga Sumatera).



Sumber KAI Logistik Kantor Wilayah Tengah

Gambar 2.5 Struktur Organisasi KAI Logistik Wilayah Tengah

1. Senior *Manager* PT. KAI Logistik Wilayah Tengah
2. Asisten *Manager Business Support*
 - a. *Marketing and Sales*
 - b. *Budgeting, Accounting, Tax*
 - c. *Finance and Collection*
 - d. *GA, HC, Legal*
 - e. *Procurement*
3. Senior *Supervisor Operations Support*
 - a. *Facility and Maintenance*
 - b. *Quality Control*
 - c. *SHE and Security*
4. Assistant *Manager Area 1*
5. Assistant *Manager Area 2*
6. Assistant *Manager Area 3*
7. Gambar di atas merupakan susunan organisasi dari KAI Logistik Wilayah Tengah. Dalam organisasi tersebut, dilakukan diskusi dalam mengambil sebuah rekomendasi dengan Senior *Manager* Wilayah Tengah, dan melakukan wawancara dengan Admin Wilayah Tengah 1 dan tenaga bongkar muat.

3. Kondisi Fasilitas Pelayanan Barang

a. Fasilitas Penimbangan Barang *Retail*

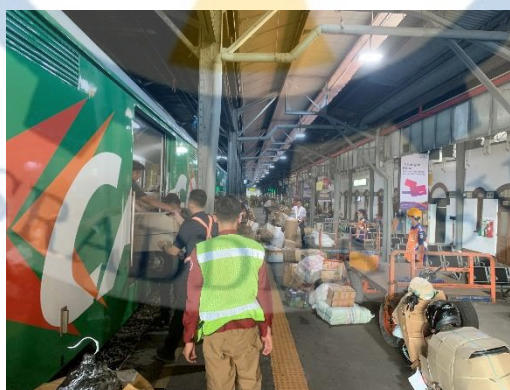


Sumber Dokumentasi Pribadi

Gambar 2.6 Timbangan Barang Hantaran Potongan

Gambar diatas merupakan tempat untuk melakukan penimbangan dari petugas *checker* sebelum barang masuk ke area bongkar muat. Hal ini dilakukan untuk mencocokkan surat pengiriman yang diberikan oleh pihak ekspediter.

b. Area bongkar muat barang *retail* Kereta Api Joglosemarkerto



Sumber Dokumentasi Pribadi

Gambar 2.7 Area Bongkar Muat Kereta Api Joglosemarkerto

Gambar di atas adalah area bongkar muat kereta api Joglosemarkerto yang terletak di peron 1, yaitu lokasi yang berdekatan dengan ruang tunggu penumpang.

c. SOP Bongkar Muat

SOP POLA OPERASIONAL BONGKAR/MUAT KA BHP & PARCEL, STASIUN SEMARANG TAWANG (SMT)																	
NO	NAMA KA	NO KA	EKSPEDITUR	RELASI	DAT	BER	Durasi (menit)	JALUR	POSISI BARANG (PERON)	KONDISI HUJAN (PERON)	BONGKAR (Ton/Koli)	MUAT (Ton/Koli)	JUMLAH PERSONIL B/M (Orang)	BARANG MASUK PERON (pukul)	Keterangan (Masuk Peron)	BARANG KELUAR PERON (pukul)	Keterangan (Keluar Peron)
1	Joglosemarkerto	196	PT. KALOG	TG-SLO	14.35	14.41	6 menit	I	Depan Polsuska	Overcapping	400 kg-3 ton / 10-100 koli	300-900kg / 10-40 koli	4-5 Orang	13.50	Setelah BER Kedungsapur (598)	14.50	-
2	Brantas	109	PT. LNP	BL-PSE	19.07	19.19	12 menit	I/III	Barat Tangga	Tiada Overcapping (Terpal)	200-400 kg / 30-50 koli	150-500 kg / 30-60 koli	4-5 Orang	18.15	Setelah BER Matarmaja (281)	19.30	Setelah pnp naik turun
3	Brantas	110	PT. LNP	PSE-BL	19.56	20.08	12 menit	III	Barat Tangga	Tiada Overcapping (Terpal)	2,8-6 ton / 40-150 koli	300-600 kg / 10-30 koli	4-5 Orang	19.50	Setelah barang Brantas (109), keluar	20.30	Setelah BER jalur I, Gumarang (127)
4	Brawijaya	74	PT. HERONA	GMR-ML	21.31	21.36	5 menit	III	Barat Tangga	Tiada Overcapping (Terpal)	800 kg-3 ton / 60-150 koli	500-1,6 ton / 30-80 koli	10-15 Orang (Herona, KIB, KIB)	20.30	Setelah BER jalur I, Gumarang (127)	21.40	Setelah BER jalur I, Gumarang (127)
5	Harina	123	PT. KIB	SBI-BD	22.08	22.18	10 menit	III	Barat Tangga	Tiada Overcapping (Terpal)	900kg-2 ton / 60-150 koli	1 - 2,5 ton / 60-120 koli	15-25 Orang (LNP, KIB, KIB, Herona)	20.30	Setelah BER jalur I Gumarang (127)	22.30	Setelah BER jalur I, Gumarang (128)
6	Brawijaya	73	PT. HERONA	ML-GMR	23.05	23.10	5 menit	I/III	Barat Tangga	Tiada Overcapping (Terpal)	1,5-3 ton / 100-240 koli	400kg-1 ton / 40-70 koli	10-15 Orang (Herona, KIB, KIB)	22.30	Setelah BER jalur I, Gumarang (128)	23.20	-
7	Parcel Utara	297c	Kalog (B1), Toto (B2), Angkunas (B3), Herona (B4), Merah Jaya (B5), Kalog (B6), Kosong (B7), KIB (B8), CMP (B9), LNP (B10).	SBI-KPB	01.07	01.59	52 menit	II	Peron II	Overcapping (B1-B6) Tiada Overcapping (Terpal) (B7-B10)	6-12 ton / 400-700 koli	5-10 ton / 150-250 koli	30-50 Orang	22.30	Setelah BER jalur I, Gumarang (128)	02.00	-
8	Parcel Utara	298	CMP (B2), KIB (B4), LNP (B5), Kalog (B6), Merah Jaya (B7), Herona (B8), Toto (B9), Angkunas (B10), Kalog (B11).	KPB-SBI	03.07	03.37	30 menit	II	Peron II	Overcapping (B5-B11) Tiada Overcapping (Terpal) (B3-B4)	15-20 ton / 1.000-1.400 koli	5-8 ton / 250-500 koli	30-50 Orang	01.30	Pararel keluar masuk barang ka parcel (297c-298)	04.00	Setelah BER jalur I, Harina (125)
9	Harina	125	PT. KIB	BD-SBI	03.43	03.58	15 menit	I	Depan PAP	Overcapping	800 kg-2,5 ton / 80-200 koli	600kg-1,5 ton / 10-70 koli	15-25 Orang (LNP, KIB, KIB, Herona)	03.00	Setelah Ber jalur I, Darmawangsa (129)	04.00	Setelah BER jalur I, Harina (125)

Sumber Pelaksana Checker Stasiun Semarang Tawang

Gambar 2.8 SOP bongkar muat BHP (Barang Retail)

Gambar diatas merupakan prosedur bongkar muat barang *retail* yang berlaku di Stasiun Semarang Tawang, terdapat ada 9 pengiriman kereta api yang ada di Stasiun. Namun objek yang diteliti adalah kereta api Joglosemarkerto yang berada di kolom nomor 1, dengan poin penjelasan waktu bongkar muat selama 6 menit dan barang yang harus dibongkar muat mulai dari 300 kg dengan 4-5 personil.

- d. Jumlah berat barang berdasarkan data dari *checker* Stasiun Semarang Tawang dari awal Bulan April sampai awal Bulan Mei

Tabel 2.2 Pengiriman Barang Bulan April-Mei

Data Naik dan Turun Barang <i>Retail</i> Kereta Joglosemarkerto Pada Tanggal 4 April - 4 Mei 2023								
No	Tanggal	Ekspeditor	Total Barang Naik			Total Barang Turun		
			Koli	Motor	KG	Koli	Motor	KG
1	4/4/2023	PT KAI LOGISTIK	11		245	24		552
2	4/5/2023	PT KAI LOGISTIK	8	1	170	23		626
3	4/6/2023	PT KAI LOGISTIK		3	333	46		933
5	4/8/2023	PT KAI LOGISTIK	2	2	205	51		1191
7	4/10/2023	PT KAI LOGISTIK	3	1	153	224		3708
8	4/11/2023	PT KAI LOGISTIK				116		4628
9	4/12/2023	PT KAI LOGISTIK				152		3716
10	4/13/2023	PT KAI LOGISTIK				101		1860
11	4/14/2023	PT KAI LOGISTIK				103		2274
12	4/15/2023	PT KAI LOGISTIK				51		1314
14	4/17/2023	PT KAI LOGISTIK				58		81
15	4/18/2023	PT KAI LOGISTIK	3	2	300	19		358
23	4/26/2023	PT KAI LOGISTIK				34		1620
24	4/27/2023	PT KAI LOGISTIK	1		40	57		3512
25	4/28/2023	PT KAI LOGISTIK				59		2922
26	4/29/2023	PT KAI LOGISTIK	1	3	462	53		3110
27	4/30/2023	PT KAI LOGISTIK				87		4596
30	5/3/2023	PT KAI LOGISTIK	100		1137	146		5431
31	5/4/2023	PT KAI LOGISTIK		5	590	304		7586

Sumber data Unit Angkutan Barang DAOP IV

Tabel di atas merupakan jumlah berat barang yang dibongkar muat selama bulan April sampai awal Mei. Dilihat pada tanggal 4 mei 2023, barang yang harus dibongkar muat mencapai berat 8 ton untuk barang dengan jenis kemasan atau barang paket.

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Tinjauan Pustaka

3.1.1 Transportasi

Pelayanan merupakan hal yang dapat dipakai sebagai pemasaran dan sebagai ciri khas dari sebuah produk ataupun jasa yang langsung dirasakan oleh pelanggan. Pelayanan yang tepat harus diberikan kepada pelanggan dan dilakukan setiap kegiatan, seperti jasa yang ditawarkan atau barang yang menjadi produk untuk pelanggan. Edward K. Morlok (1988) menguraikan transportasi berfungsi sebagai alat perpindahan yang langsung bersangkut paut dengan pelanggan dengan gerakan suatu benda dari suatu tempat ke tempat lainnya dalam aktivitas sehari-hari. Transportasi dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Contoh transportasinya yaitu pesawat, kapal, truk, dan kereta api

3.1.2 Kereta Api

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2011, Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Kereta api dibagi dalam berbagai macam, yaitu:

1. Kereta api penumpang
2. Kereta api barang
3. Kereta api campuran
4. Kereta api kerja
5. Kereta api pertolongan

3.1.3 Perkeretaapian

1. Berdasarkan Undang – Undang Republik Indonesia No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian:
 - a. Perkeretaapian merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api
 - b. Kereta api barang adalah kereta api yang digunakan untuk mengangkut barang (kargo), pupuk, hasil tambang (pasir, batu, batu bara, mineral), ataupun kereta api trailer yang digunakan untuk mengangkut peti kemas. Selain itu digunakan pula gerbong khusus untuk mengangkut ternak, ataupun gerbong tangki untuk mengangkut minyak, komoditas cair, dan lain-lain. Selain itu, juga terdapat kereta api trailer khusus yang digunakan untuk mengangkut tank serta perlengkapan militer lainnya, seperti contohnya meriam, rudal, dan lain-lain yaitu:

3.1.4 Pengangkutan Barang Kereta Api

1. Menurut Terdapat kereta api barang yang dimana pengiriman menggunakan gerbong khusus yang di dalamnya berisi barang, benda, dan hewan atau barang lainnya dengan rangkaian kereta bagasi yang menempel dengan kereta penumpang ataupun satu set rangkaian kereta bagasi. Berdasarkan Pasal 136 ayat (2) Undang-Undang Perkeretaapian, Angkutan barang terdiri dari. Angkutan barang yang termasuk ke dalam pengangkutan dalam kereta api terdiri atas:
 - a. Barang Umum :
Angkutan barang umum sendiri adalah angkutan barang yang tidak memerlukan izin khusus dalam pengirimannya dan dinyatakan aman pada saat pengiriman
 - b. Barang Khusus:
Angkutan barang khusus adalah angkutan barang yang mengirimkan barang-barang dengan memiliki karakteristik dan/atau identifikasi

merek yang unik ataupun nilai dan harga barang yang tinggi dan dinyatakan aman pada saat pengiriman

c. **Barang Berbahaya dan Beracun:**

Angkutan bahan berbahaya dan beracun adalah angkutan barang yang memiliki izin khusus dan berbagai peralatan dalam mengelola bahan dan barang berbahaya dan beracun pada saat dikirimkan

d. **Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun:**

Angkutan limbah bahan berbahaya dan beracun sendiri mengangkut sisa usaha dan kegiatan yang mengandung B3. Limbah B3 dihasilkan dari kegiatan ataupun usaha baik itu dari sektor pariwisata, pelayanan kesehatan, industri maupun juga dari domestik rumah tangga

2. Dalam kegiatan angkutan barang menggunakan kereta api beberapa kegiatan yang dilakukan yaitu pemuatan barang, penyusunan barang, pengangkutan barang serta pembongkaran barang.

3.1.5 Bongkar Muat Barang Kereta Api

Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong atau kereta bagasi. Segala barang yang akan dimuat harus memiliki Surat Angkutan atau Izin dari instansi yang berwenang. PM 48 Tahun 2014 berisikan tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, Pembongkaran Barang dengan Kereta Api

3.1.6 Barang *Retail*

Barang *retail* (Sunarto, 2010) berarti barang eceran, artinya bisnis penjualan produk atau barang yang dibuat untuk memenuhi kebutuhan pribadi, keluarga, atau pengguna akhir lainnya dan merupakan kegiatan yang dapat memberikan nilai tambah terhadap suatu barang atau jasa yang dijual kepada konsumen akhir.

3.1.7 Standar Beban Maksimal Pekerja

Menurut NIOSH (*National Institute for Occupational Safety and Health*), Amerika Serikat, mengungkapkan bahwa berat beban maksimum yang dapat diangkat oleh pekerja adalah 27 kg, baik dilakukan oleh pria maupun wanita.

3.1.8 Standar Operasional Prosedur

1. Menurut (Moekijat 2008), Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah urutan yang harus dilakukan dari sebuah pekerjaan, yang memiliki fungsi sebagai alat untuk memudahkan, merapikan, dan menertibkan pekerjaan dari awal sampai akhir.
2. *Standard Operating Procedure* (SOP) (EPA 2007) adalah tahapan dalam penyelesaian dari sebuah pekerjaan yang digunakan untuk mendefinisikan tanggung-jawab dan wewenang dari pekerja yang bertugas.
3. Pedoman Penulisan Standar Operasional Prosedur (SOP) menurut Peraturan Menteri PM.50 Tahun 2017 (Menteri Perhubungan 2017) yakni
 - a. Pasal 1 ayat 1, Pedoman Penyusunan Peta Proses Bisnis dan Standar Operasional Prosedur di Lingkungan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan Penyusunan peta proses bisnis dan Standar Operasional Prosedur bagi pelaksana tugas dan fungsi unit Organisasi masing-masing.
 - b. Pasal 2, Setiap unit organisasi wajib menyusun Peta Proses Bisnis dan Standar Operasional Prosedur dengan berpedoman pada Peraturan Menteri.

3.1.9 Analisis Kualitatif Deskriptif

1. Analisis deskriptif (Sugiyono, 2010) adalah metode yang menggunakan data sesuai dengan yang sebenarnya dan disusun, dianalisis, dan diolah untuk memunculkan masalah yang ada. Deskriptif biasanya menampilkan data berupa tabel biasa ataupun tabel frekuensi.
2. Metode kualitatif deskriptif adalah metode yang menganalisis dari suatu data dan informasi yang nyata. Maka dapat diketahui cara detail hasil yang ingin dicapai. Sederhananya analisis kualitatif deskriptif merupakan analisis yang menggunakan pendekatan komparatif atau melakukan perbandingan kondisi yang sedang terjadi dengan kondisi yang ingin dicapai terhadap standar operasional prosedur bongkar muat barang *retail*.
3. Menurut Hudson (2007: 3) metode komparatif merupakan perbandingan persamaan dan perbedaan dua atau lebih fakta dan sifat dari suatu objek

yang diteliti yang didasarkan pada pemikiran tertentu. Dengan menggunakan metode komparatif peneliti akan mendapatkan jawaban dari sebab akibat dengan menganalisis faktor atau fenomena tertentu.

3.2 Keaslian Penelitian

Penelitian sebelumnya menjadi bahan informasi tambahan dalam penulisan tugas akhir ini, menjadikan penelitian sebelumnya sebagai bahan perbandingan, baik mengenai kekurangan atau kelebihan yang sudah ada. Dan, penelitian ini juga mengambil dari sumber dari Internet dalam rangka mendapatkan informasi yang ada yang dimuat di penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan judul yang dibahas oleh peneliti berdasarkan landasan teori ilmiah.

Tabel 3.1 Penelitian Terdahulu

Penulis	Judul	Metode Analisis	Output
Purwoko, Noval Irawan (2013)	Kajian Sistem Prosedur Bongkar Muat Barang Pada Kereta Api	Deskriptif Kualitatif	Sistem Prosedur Bongkar Muat Barang Pada Angkutan Kereta Api
Rifaldi (2020)	Pengaruh Standar Operasional Prosedur (SOP) Terhadap Kualitas Layanan Pengiriman Barang Pada JNE Kota Yogyakarta	Deskriptif Kualitatif	Mengetahui hasil penggunaan SOP dalam setiap kegiatan seperti SOP pengiriman, SOP penerimaan, SOP penyimpanan

Penulis	Judul	Metode Analisis	Output
Maulana Refaldi dan Purnama (2022)	Pengaruh Standar Operasional Prosedur (SOP) terhadap Kualitas Pengiriman di J&T Express Kota Yogyakarta	Metode Kuantitatif	Mengetahui pengelolaan SOP yang benar akan menciptakan informasi proses pengiriman barang yang jelas.

Pada penelitian ini memiliki persamaan yaitu membahas tentang prosedur dari sebuah kegiatan sangat diperlukan untuk melancarkan pekerja pada saat melakukan pekerjaannya seperti bongkar muat barang.

