

Analisis Sistem Manajemen Security PT. Kereta Api Indonesia

⁽¹⁾ Edy Soesanto, ⁽²⁾ Aureta Zhabila Eka Putri, ⁽³⁾ Bella Nugraheni, ⁽⁴⁾ Cut Zia Auralia, ⁽⁵⁾ Dina Juniarti Barokah

⁽¹⁾ Teknik/Teknik Perminyakan, Universitas Bhayangkara Jakarta Raya
^(2,3,4,5) Ekonomi dan Bisnis/Akuntansi, Universitas Bhayangkara Jakarta Raya
*Email: edy.soesanto@dsn.ubharajaya.ac.id

ABSTRACT

The application of safety is an important matter in carrying out activities inland transportation including railroad transportation. Jabodetabek travel routes are handled directly by PT. Kereta Komuter Indonesia. This activity certainly requires a lot of human labor so safety is very important in this regard. With the existence of safety arrangements, it will avoid any related things from accidents or losses due to the delay in the completion of work caused by the inaccurate company safety management system. Therefore each element involved in each activity requires further knowledge and understanding of the core factors that are in accordance with the safety management system used. Referring to this approach, research is carried out on the railroad industry in Indonesia by developing a safety model in the railway industry. The research was conducted by finding the right literature and then developing a model for the factors considered appropriate to be applied to the safety management system in railroad transportation in Indonesia. After the model was developed, the model was confirmed by the Confirmatory Factor Analysis (CFA) approach with the Structural Equation Modeling (SEM) method. The results of the study will prove that the factors developed in the safety model are positively related to the implementation of commuter train safety management in Indonesia.

Keywords: Safety, Train, Commuter, Structural Equation Modeling

ABSTRAK

Penerapan keselamatan merupakan suatu hal yang penting dalam pelaksanaan aktivitas pada transportasi darat termasuk transportasi kereta api. Aktivitas Jabodetabek yang sangat padat ditangani khusus oleh PT. Kereta Komuter Indonesia. Aktivitas tersebut tentunya banyak membutuhkan tenaga manusia sehingga keselamatan sangat penting dalam hal ini. Dengan adanya pengaturan keselamatan juga akan menghindarkan setiap yang terkait di dalamnya dari kecelakaan ataupun kerugian akibat keterlambatan penyelesaian pekerjaan yang diakibatkan kurang tepatnya sistem manajemen keselamatan perusahaan. Oleh karena itu tiap elemen yang terlibat dalam setiap kegiatan/aktivitas memerlukan pengetahuan dan pemahaman lebih lanjut mengenai faktor inti yang sesuai dengan sistem manajemen keselamatan yang digunakan. Berdasarkan hal tersebut dilakukan penelitian pada industri perkeretaapian di Indonesia dengan mengembangkan model keselamatan pada industri perkeretaapian. Penelitian dilakukan dengan menemukan literatur yang tepat kemudian dilakukan pengembangan model terhadap faktor yang dianggap tepat untuk diterapkan pada sistem manajemen keselamatan pada transportasi kereta api di Indonesia. Setelah model dikembangkan, model tersebut dikonfirmasi dengan pendekatan Confirmatory Factor Analysis (CFA) dengan metode Structural Equation Modeling (SEM). Hasil penelitian akan membuktikan bahwa faktor-faktor yang dikembangkan dalam model keselamatan tersebut berhubungan positif untuk diterapkan dalam manajemen keselamatan kereta komuter di Indonesia.

Kata Kunci: Keselamatan, Kereta Api, Komuter, Structural Equation Modeling

PENDAHULUAN

PT Kereta Api Indonesia (Persero) (disingkat KAI atau PT KAI) adalah Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api. Layanan PT KAI meliputi angkutan penumpang dan barang. Perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta

api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm.

KAI didirikan sesuai dengan akta tanggal 1 Juni 1999 No. 2 yang dibuat dihadapan Imas Fatimah, S.H., Sp.N., Notaris di Jakarta, dan kemudian diperbaiki kembali sesuai dengan akta tanggal 13 September 1999 No. 14. Akta pendirian tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia melalui Surat Keputusan tanggal 1 Oktober 1999 No. C-17171 HT.01.01.TH.99 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 14 Januari 2000 No. 4 Tambahan No. 240/2000. Pemegang saham mayoritas Perseroan 100% milik Pemerintah Republik Indonesia.

Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni KAI Services (2003), KAI Bandara (2006), KAI Commuter (2008), KAI Wisata (2009), KAI Logistik (2009), KAI Properti (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

Mobilitas manusia sudah dimulai sejak jaman dahulu kala, kegiatan tersebut dilakukan dengan berbagai tujuan antara lain untuk mencari makan, mencari tempat tinggal yang lebih baik, mengunjungi dari serbuan orang lain dan sebagainya. Dalam melakukan mobilitas tersebut sering membawa barang ataupun tidak membawa barang. Oleh karenanya diperlukan alat sebagai sarana transportasi, menurut Abbas Salim (1993:5). Transportasi adalah sarana bagi manusia untuk memindahkan sesuatu, baik manusia atau benda dari satu tempat ke tempat lain, dengan ataupun tanpa mempergunakan alat bantu. Alat bantu tersebut dapat berupa tenaga manusia, binatang, alam ataupun benda lain dengan mempergunakan mesin ataupun tidak bermesin. PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak pada bidang transportasi. Disini PT Kereta Api Indonesia menyediakan sarana transportasi berbentuk kereta api. Dengan berbagai kelas dan berbagai tujuan singgahan.

Perusahaan persero adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berbentuk perseroan terbatas (PT) yang modal/sahamnya paling sedikit 51% dimiliki oleh pemerintah, yang tujuannya mengejar keuntungan. Maksud dan tujuan mendirikan persero ialah untuk menyediakan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat dan mengejar keuntungan untuk meningkatkan nilai perusahaan.

Sebagai BUMN PT Kereta Api Indonesia (Persero) berpedoman pada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), termasuk penetapan Rencana Kerja Anggaran Tahunan juga ditetapkan dan diputuskan melalui RUPS yang unsurnya terdiri dari:

1. Pemegang Saham: Kementerian BUMN mewakili Pemerintah Republik.
2. Dewan Komisaris

LANDASAN HUKUM PT KERETA API (Persero)

- a) Keputusan Menteri Perhubungan nomor: km 52 tahun 2000 tentang jalur kereta api.
- b) Keputusan Menteri Perhubungan nomor: km 53 tahun 2000 tentang perpotongan dan persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain.
- c) Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi nomor: km 82 tahun 2000 tentang penelitian penyebab kecelakaan kereta api.
- d) Keputusan Menteri Perhubungan nomor: km 8 tahun 2001 tentang angkutan kereta api.
- e) Keputusan Menteri Perhubungan nomor : km 22 tahun 2003 tentang pengoprasian kereta api.

- f) Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi nomor : km 81 tahun 2000 tentang sarana kereta api.
- g) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor: 69 tahun 1998 tentang prasarana dan sarana kereta api.
- h) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor: 81 tahun 1998 tentang lalu lintas dan angkutan kereta api.
- i) Undang-undang Republik Indonesia nomor: 13 tahun 1992 tentang perkeretaapian.

BAHAN DAN METODE

2.1 Kejahatan dan Teror

Sering kali kita mendengar tindakan kriminal dan perbuatan yang tidak bertanggung jawab di kereta, seperti pencopetan, pelecehan, dan terorisme. Karena hal ini warga menjadi takut, tidak nyaman, dan merasa tidak aman saat menaiki kereta.

Untuk mencegah tindakan kriminal dan perbuatan oknum yang tidak bertanggung jawab, PT Kereta Api Indonesia meningkatkan beragam prosedur keamanan. Hal ini bisa disinergikan dan dimanfaatkan oleh pengguna KAI untuk memaksimalkan keamanan.

Untuk stasiun, prosedur yang dilakukan petugas keamanan dan CCTV di berbagai tempat menjadi corong verifikasi data-data penumpang. Semua penumpang terekam data dirinya saat masuk dan diverifikasi oleh petugas, sehingga siapapun yang berbuat kejahatan akan mudah terlacak.

Lalu di dalam kereta, pihak KAI memiliki prosedur penerangan tertentu sehingga memudahkan pengawasan jarak jauh seperti patroli Polisi Khusus Kereta (Polsuska) dan rekaman CCTV. Meski kadang ada penumpang yang meminta untuk dimatikan lampunya saat malam, petugas harus tetap menjalankan standar operasional penerangan tersebut. Polsuska pun memiliki jadwal patroli yang rutin setiap 20-30 menit sekali. Selain itu, untuk menjaga konsentrasi, mereka diberlakukan sistem shift setiap tiga jam perjalanan. Setiap gerbong kereta api kini dilengkapi minimal satu CCTV. Pemasangan CCTV ini akan dilakukan di seluruh kereta api jarak jauh, dan kini aktivasinya sudah 90 persen.

Media sosial juga ternyata tak lepas dari pengamatan pihak KAI. Mereka memantau terus segala informasi yang berkaitan dengan kereta. Terutama untuk konten-konten yang melanggar yang akan di tindak lanjuti. Melalui media sosial, segala informasi yang berkaitan dengan kereta akan terpantau dengan mudah. Dalam hal ini, konten-konten yang berisi informasi mengenai terjadinya pelanggaran baik dalam kereta maupun stasiun merupakan hal yang menjadi perhatian utama KAI. Sebagai upaya pencegahan tindak kriminal dan perbuatan tidak menyenangkan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab, beragam prosedur keamanan pun ditingkatkan agar dapat dimanfaatkan oleh pengguna KAI agar keamanan menjadi maksimal.

Sementara itu, sistem keamanan di stasiun dilakukan dengan adanya CCTV di berbagai tempat dengan tujuan untuk memverifikasi data-data penumpang. Melalui prosedur ini, semua data diri penumpang akan terekam saat diverifikasi oleh petugas di pintu masuk, sehingga semua pelaku kejahatan dapat terlacak dengan mudah. Di dalam kereta juga diterapkan prosedur penerangan tertentu untuk mempermudah pengawasan jarak jauh seperti Polsuska dan CCTV. SOP tersebut harus tetap dijalankan oleh petugas walaupun tak jarang ada penumpang yang meminta agar lampu dimatikan. Kini, CCTV akan dipasang setidaknya satu buah pada setiap gerbong seluruh kereta api jarak jauh. Aktivitas pemasangan CCTV tersebut hingga kini sudah mencapai 90 persen.

2.2 Pandemi Covid-19

Saat munculnya Covid-19 dan Imbauan Social Distancing dalam rangka menekan persebaran virus tersebut mempengaruhi aktivitas operasional perkeretaapian. KAI mengalami kesulitan keuangan yang terutama disebabkan oleh penurunan jumlah penumpang sejak awal tahun 2020.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai salah satu perusahaan penyedia jasa transportasi publik dituntut secara konsisten memberikan layanan prima dalam setiap kondisi. Berbagai upaya KAI lakukan demi memberikan kontribusi nyata pada bangsa terutama dalam kondisi darurat dimana saat ini dunia termasuk Indonesia tengah dilanda pandemi korona.

Di Kantor Pusat, Satgas dipimpin oleh Corporate Deputy Director Security sedangkan di daerah dipimpin oleh Kepala Daerah masing-masing. Tugas dari Satgas ini adalah memastikan implementasi Edaran Direksi terkait antisipasi penyebaran virus corona berjalan dengan baik, memastikan seluruh protokol pencegahan sudah dilaksanakan, memastikan kesiapan fasilitas pencegahan dan penanganan, berkoordinasi dengan pihak eksternal, dan melakukan evaluasi serta upaya perbaikan setiap harinya.

Adapun langkah-langkah antisipasi KAI dalam rangka menghadapi penyebaran virus corona adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan pengukuran suhu tubuh penumpang pada saat boarding.
- b. Melarang penumpang yang memiliki suhu di atas 38 derajat celsius untuk naik kereta.
- c. Penyemprotan desinfektan setiap 30 menit sekali di lokasi yang sering dipegang oleh penumpang.
- d. Penyediaan hand sanitizer di titik yang mudah dijangkau oleh penumpang.
- e. Peningkatan frekuensi pembersihan di area-area penumpang.
- f. Penyediaan masker bagi penumpang yang sakit.
- g. Sosialisasi mengenai pencegahan virus corona, pola hidup bersih dan sehat, dan imbauan bagi masyarakat yang sakit untuk memeriksakan diri di Pos Kesehatan.

2.3 Kecelakaan Kereta Api

Kecelakaan kereta sering kali terjadi karena ketidakpatuhan masyarakat yang melintasi pelintasan sebidang, pencurian aset jalur kereta api, bangunan liar di sekitar rel, dan aksi pelemparan kaca kereta. Selain itu, bencana alam, seperti gempa bumi, banjir, dan longsor juga bisa menyebabkan kecelakaan kereta.

Ada pula penyebab internal dari adanya gangguan perjalanan kereta api adalah sarana dan prasarana yang tidak dapat berfungsi dengan baik serta ketidakmahiran petugas dalam menggunakan sarana dan prasarana tersebut. Dampak dari kecelakaan kereta api yaitu berkurangnya kepercayaan warga akan keamanan PT KAI, kerugian harta benda, kemacetan pada jalur kereta api, gangguan pada kereta lain, dan keterlambatan kereta. Dampak tersebut bisa terjadi tergantung faktor yang menyebabkan kecelakaan tersebut.

Sebagai bentuk komitmen kepada pelanggan, KAI berupaya untuk memberikan pelayanan yang maksimal. Komitmen tersebut diwujudkan dengan menempatkan keselamatan dan keamanan perjalanan kereta api menjadi hal yang diutamakan, yaitu dengan menerapkan prinsip zero accident. Maka dari itu, perseroan selalu berupaya untuk memitigasi adanya bahaya dengan cara memerhatikan berbagai faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada perjalanan kereta api.

Faktor eksternal yang berpotensi menyebabkan bahaya perjalanan kereta api diantaranya ketidakpatuhan masyarakat yang melintasi pelintasan sebidang, pencurian aset jalur kereta api, bangunan liar di sekitar rel, dan aksi pelemparan kaca kereta. Selain itu, bencana alam, seperti gempa bumi, banjir, dan longsor juga termasuk ke dalam faktor eksternal. Untuk meminimalisasi potensi bahaya eksternal tersebut, KAI rutin melakukan sosialisasi keselamatan kepada masyarakat, memetakan daerah-daerah rawan bencana alam dan rawan kejadian kecelakaan kereta api, serta berkolaborasi dengan sejumlah stakeholder terkait.

Sementara itu, penyebab internal dari adanya gangguan perjalanan kereta api adalah sarana dan prasarana yang tidak dapat berfungsi dengan baik serta ketidakmahiran petugas dalam menggunakan sarana dan prasarana tersebut. Untuk meminimalisasi potensi bahaya yang berasal dari faktor internal, KAI menyusun prosedur pengecekan kelaikan sarana dan prasarana yang wajib dilaksanakan setiap jangka waktu tertentu. Sebagai contoh, pengamatan langsung dengan cara berjalan kaki untuk mengecek jalur secara detail. Selain itu, ada pula *bordes-ride* atau *lok-ride*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Kejahatan dan Teror

Untuk mengantisipasi aksi kejahatan dan teror serta kenyamanan penumpang Kereta Api (KA) selama angkutan, PT KAI telah memasang kamera CCTV di setiap stasiun- stasiun. Kamera CCTV tersebut dipasang untuk memonitor gerak- gerik orang yang mencurigakan. Seluruh aktivitas di lingkungan stasiun akan terpantau petugas selama 24 jam. Jika diketahui ada aktivitas atau benda mencurigakan melalui pantauan kamera cctv, petugas pemantau akan segera berkoordinasi dengan petugas keamanan lainnya. PT KAI juga mewajibkan semua penumpang untuk menjaga barang bawaannya masing- masing. Baik saat berada di stasiun maupun selama berada dalam kereta api. Bila ditemukan barang yang tidak dijaga oleh pemiliknya akan langsung dibawa oleh petugas untuk diserahkan ke pihak aparat keamanan. Nantinya, barang bawaan penumpang yang mencurigakan juga akan diperiksa oleh petugas dengan menggunakan metal detector saat memasuki pintu boarding di stasiun. Sehingga semua barang bawaan yang dilarang dalam pengangkutan barang menurut undang-undang akan dapat terjaring sebelum memasuki kereta.

3.2 Pandemi Covid-19

Pada Masa pandemic Covid-19 pihak PT. Kereta Api membuat kebijakan-kebijakan tertentu guna mengurangi rantai penyebaran virus untuk para pengguna jasa layanan kereta api, ada beberapa peraturan yang dibuat sebelum atau ketika kita menggunakan jasa transportasi kereta api mulai dari memakai baju ber lengan panjang, memakai masker, menjaga jarak antar sesama, vaksinasi, tes swab antigen ataupun pcr, surat keterangan sehat dan lain sebagainya. Karena banyaknya peraturan yang dikeluarkan oleh pihak kreta api banyak pengguna jasa kereta api ini enggan untuk menggunakan jasa kereta api pada masa itu dikarenakan banyak sekali peraturan, dan harus mencantumkan surat kesehatan ataupun surat tes bebas dari virus covid atau tes swab antigen/pcr dimana para pelanggan harus mengeluarkan biao lagi yang lumayan berkisar 150-250 ribu untuk tes swab saja. Mengenai keluhan ini pihak Pt. Kreta Api Persero memerlukan kerja sama untuk sitem tes swab antigen yang dapat di lakukan di stasiun itu sendiri dengan harga yang miring berkisar 45ribu per satu kali tesnya berlaku untuk 1x24 jam saja. Adanya kebijakan ini sedikit demi sedikit dapat menarik kembali pelanggan jasa kereta api walaupun masih banyak pelanggan yang keberatan. Selain itu setiap 1 kali perjalanan jarak jauh para penumpang akan diberikan Face Shield namun sekarang sudah diganti per orang akan mendapatkan 1 pouch yang berisikan 1 masker dan 1 tissue basah sebagai salah satu layanan di tengah paparan virus covid-19.(laili kurniati, n.d.)

3.3 Kecelakaan Kereta Api

Pengalihan Risiko ke Asuransi:

Alasan-alasan yang berkenaan dengan pengalihan risiko ke asuransi berkaitan dengan maksud dan tujuan dari adanya asuransi tersebut, diantaranya:

a. Tujuan dari asuransi yang paling utama sebagai pengalihan risiko, yang dimana tertanggung mengadakan asuransi dengan bertujuan pengalihan risiko yang akan terjadi menimbulkan terancamnya harta kekayaan atau jiwa, dengan membayar premi pada pihak perusahaan perasuransian atau penanggung, sejak itu risiko beralih ke penanggung.

b. Pembayaran ganti rugi, jika terjadinya suatu peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka kepada tertanggung akan dibayarkan ganti kerugian yang besarnya sama dengan jumlah pada asuransinya. Di dalam praktiknya, kerugian yang timbul dapat bersifat sebagian, yang tidak semua merupakan kerugian total. Dengan begitu, tertanggung yang mengadakan asuransi memiliki tujuan dalam memperoleh pembayaran ganti kerugian yang sungguh diderita.

Di dalam pembayaran ganti rugi oleh pihak perusahaan perasuransian berlaku suatu prinsip yaitu subrogasi yang telah diatur di dalam Pasal 1400 KUHPerdara, yang dimana penggantian pada hak oleh tertanggung, oleh pihak ketiga yaitu penanggung/pihak asuransi, yang membayar kepada pihak yang tertanggung berupa nilai klaim asuransi dan terjadi dikarenakan persetujuan maupun dikarenakan peraturan perundang-undangan.

KESIMPULAN

Kereta Api membuat kebijakan-kebijakan tertentu guna mengurangi rantai penyebaran virus untuk para pengguna jasa layanan kereta api, ada beberapa peraturan yang dibuat sebelum atau ketika kita menggunakan jasa transportasi kereta api mulai dari memakai baju berlempang panjang, memakai masker, menjaga jarak antar sesama, vaksinasi, tes swab antigen ataupun pcr, surat keterangan sehat dan lain sebagainya.

Karena banyaknya peraturan yang dikeluarkan oleh pihak kreta api banyak pengguna jasa kereta api ini enggan untuk menggunakan jasa kereta api pada masa itu dikarenakan banyak sekali peraturan, dan harus mencantumkan surat kesehatan ataupun surat tes bebas dari virus covid atau tes swab antigen/pcr dimana para pelanggan harus mengeluarkan biala lagi yang lumayan berkisar 150-250 ribu untuk tes swab saja.

Kecelakaan Kereta Api Pengalihan Risiko ke Asuransi: Alasan-alasan yang berkenaan dengan pengalihan risiko ke asuransi berkaitan dengan maksud dan tujuan dari adanya asuransi tersebut, diantaranya: a. Tujuan dari asuransi yang paling utama sebagai pengalihan risiko, yang dimana bertanggung mengadakan asuransi dengan bertujuan pengalihan risiko yang akan terjadi menimbulkan terancamnya harta kekayaan atau jiwa, dengan membayar premi pada pihak perusahaan perasuransian atau penanggung, sejak itu risiko beralih ke penanggung.

Di dalam pembayaran ganti rugi oleh pihak perusahaan perasuransian berlaku suatu prinsip yaitu subrogasi yang telah diatur di dalam Pasal 1400 KUHPerdara, yang dimana penggantian pada hak oleh tertanggung, oleh pihak ketiga yaitu penanggung/pihak asuransi, yang membayar kepada pihak yang tertanggung berupa nilai klaim asuransi dan terjadi dikarenakan persetujuan maupun dikarenakan peraturan perundang-undangan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Dosen Teknik Perminyakan Universitas Bhayangkara Jakarta Raya yaitu: **Bapak Edy Soesanto ST., MM., CHSNC., CAT-A** yang telah mendukung dan membimbing penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

laili kurniati, N. (n.d.). *pandemi*.

Nilla, N., & Moengin, P. (2019). Pengembangan Model Keselamatan pada Transportasi Kereta Api (Studi Kasus: PT. Kereta Komuter

Indonesia). *JIEMS (Journal of Industrial Engineering and Management Systems)*, 12(2).
<https://doi.org/10.30813/jiems.v12i2.1668>

<https://news.detik.com/berita/d-2325517/antisipasi-kejahatan-dan-teror-pt-kai-pasang-cctv-di-setiap-stasiun>

<http://repository.untag-sby.ac.id/15439/4/BAB%20III.pdf>