

# FAKTOR KETERLAMBATAN KEDATANGAN KERETA API PENUMPANG DAN KINERJA DAERAH OPERASI 1 JAKARTA

**Masjraul Hidayat**  
STMT Trisakti  
masjraul@indosat.net.id

**Djajo Anggoro**  
STMT Trisakti  
p3m@itltrisakti.id.ac

**Sarinah**  
STMT Trisakti  
yoritupang@yahoo.com

## ABSTRACT

*The purpose of this study is to analyze the delay arrival of passenger trains towards the operation performance of Jakarta first district operation. The problem of this study is the delay arrival of the passenger trains and the operation performance of Jakarta first district operation. The data collection used an unstructured interview method, library research, and the company's data. The data was analyzed with a simple linear regression method and the basic calculation of the delay arrival of passenger trains and the operation performance. The result of the delay arrival of passenger trains (X) towards the operation performance of Jakarta first district operation (Y) is 38.44%, in which the result of the interpretation towards the correlation coefficient is 0.62. The result shows a strong correlation.*

**Keywords:** *delay; operation performance; passenger arains*

## PENDAHULUAN

Kereta api merupakan transportasi massal yang sangat diminati oleh masyarakat untuk dapat sampai ketujuan dengan cepat. Untuk mewujudkan transportasi massal yang baik maka PT. Kereta Api Indonesia harus memberikan pelayanan dan keselamatan yang optimal kepada masyarakat. Seperti Kereta Api harus datang tepat waktu distasiun tujuan sesuai dengan waktu yang tertera ditiket penumpang. Untuk itu dibuatlah program agar kereta api tidak datang terlambat ketika tiba di stasiun tujuan dan jangka panjang. Salah satu usaha dari PT. Kereta Api Indonesia untuk menekan angka keterlambatan salah satunya adalah dengan mengupayakan agar perjalanan kereta api sesuai dengan Gapeka (Grafik Perjalanan Kereta Api) serta memberikan prioritas dalam persilangan dan penyusulan serta koordinasi

beberapa pihak seperti Pusdalopka (Pusat Pengendali Operasi Kereta Api), Masinis, PPKA (Pengatur Perjalanan Kereta Api) serta dukungan sistem seperti Sipoka (Standar Induk Operasi Kereta Api). Program yang diinginkan oleh PT. Kereta Api Indonesia dapat terealisasi, dapat menetapkan program yang ingin dicapai selanjutnya, serta dapat mengetahui kinerja yang telah dicapai oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Tujuan Kebutuhan jasa transportasi erat kaitannya dengan pola pergerakan atau penyebaran perjalanan masyarakat yang menjadi pengguna jasa (penumpang). Ruang lingkup yang berkaitan dengan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang dan realisasi kinerja operasi Daerah Operasi 1 Jakarta, maka berdasarkan identifikasi masalah membatasi masalah yang difokuskan pada Pengaruh Keterlambatan Kedatangan

Kereta Api Penumpang Terhadap Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta Tahun 2015.

## **KAJIAN PUSTAKA**

Menurut UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan bahwa transportasi sebagai pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Abbas Salim, 2012). Menurut Andriansyah (2015) Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Menurut Kamus Populer Transportasi dan Logistik STMT Trisakti (2012), Transportasi Darat adalah Jenis kendaraan angkutan di jalan yang digunakan untuk melayani orang atau barang, dari satu tempat ke tempat lain di daratan. Sedangkan menurut Wikipedia, Transportasi Darat adalah segala bentuk transportasi yang menggunakan jalan sebagai jalur utama untuk arus atau perlintasan satu deretan suatu kendaraan. Seperti mobil, motor, bus, truk, kereta api dan lain-lain. Menurut UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Pasal 1, Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumberdaya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. 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. Prasarana kereta api adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan. Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta

api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut. Jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api. Fasilitas operasi kereta api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar kereta api dapat dioperasikan. Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel. badan usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana perkeretaapian di jalan rel. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api. Awak sarana perkeretaapian adalah orang yang ditugaskan di dalam kereta api oleh penyelenggara sarana perkeretaapian selama perjalanan kereta api. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum. Kereta api menurut

jenisnya berdasarkan UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam Pasal 4. Pertama ada Kereta Api Kecepatan Normal yaitu Kereta api yang mempunyai kecepatan kurang dari 200 km/jam. Selanjutnya Kereta Api Kecepatan Tinggi adalah Kereta api yang mempunyai kecepatan lebih dari 200 km/jam. Kereta Api Monorel Kereta api yang bergerak pada satu rel atau *mono*. Kereta Api Motor Induksi Linier adalah Kereta api yang menggunakan penggerak moto rinduksilinier dengan *stator* pada jalan rel dan *rotor* pada sarana perkeretaapian. Kereta Api Gerak Udara merupakan Kereta api yang bergerak dengan menggunakan tekanan udara. Kereta Api Levitasi Magnetik adalah Kereta api yang digerakkan dengan tenaga magnetik sehingga pada waktubergerak tidak ada gesekan antara sarana perkeretaapian dan jalan rel. Trem adalah Kereta api yang bergerak di atas jalan rel yang sebidang dengan jalan serta Kereta Gantung adalah Kereta yang bergerak dengan cara menggantung pada talibaja. Manajemen operasi (operasional) adalah ilmu dan seni untuk memastikan bahwa barang dan jasa diciptakan berhasil dikirim ke pelanggan. (Evans dan Collier, 2007) Dari beberapa pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa manajemen operasi merupakan ilmu dan seni yang menghasilkan nilai dalam bentuk barang dan jasa untuk mengintegrasikan berbagai sumberdaya secara efisien dan efektif. Pengertian Operasi adalah kesatuan kegiatan dari keseluruhan fungsi yang ada di perusahaan untuk melaksanakan rencana strategis untuk dapat terus bertahan dan beroperasi. Kegiatan produksi dan manufaktur adalah bagian dari fungsi operasi. Pada umumnya terdiri atas berbagai fungsi seperti pembelian, pengelolaan material, produksi, kontrol persediaan, kontrol kualitas *output* dan pemeliharaan. Menurut Handoko (2011) manajemen produksi dan operasi merupakan usaha-usaha pengelolaan secara optimal penggunaan sumber daya-

sumberdaya (atau sering disebut factor-faktor produksi) tenaga kerja, mesin-mesin, peralatan, bahan mentah dan sebagainya dalam proses transformasi bahan mentah dan tenaga kerja menjadi berbagai produk atau jasa. manajemen produksi dan operasi, merupakan proses pencapaian dan pengaktualisasian sumber-sumberdaya untuk memproduksi atau menghasilkan barang-barang atau jasa-jasa yang berguna sebagai usaha untuk mencapai tujuan dan sasaran organisasi. menurut Assauri (2008). Kinerja atau *performance* adalah gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan atau program atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, misi, dan visi organisasi yang tertuang dalam strategi *planing* suatu organisasi. Istilah kinerja sering digunakan untuk menyebut prestasi atau tingkat keberhasilan individu maupun kelompok individu. Kinerja bisa diketahui hanya jika individu atau kelompok individu tersebut mempunyai kriteria keberhasilan yang telah ditetapkan. Kriteria keberhasilan ini berupa tujuan-tujuan atau target-target tertentu yang hendak dicapai. Tanpa ada tujuan dan target, kinerja seseorang atau organisasi tidak mungkin dapat diketahui karena tidak ada tolak ukurnya (Simamora, 2003). Penilaian kinerja adalah salah satu tahapan penting dalam siklus pembangunan sumber daya manusia, baik di sektor publik maupun swasta. Penilaian kinerja ini merupakan proses pengukuran terhadap tingkat penyelesaian (*degree of completion*) tugas-tugas yang dilakukan oleh pegawai selama masa tertentu dengan menggunakan instrumen yang sesuai dengan karakteristik tugas tersebut. (LAN, 2003). Selanjutnya agar dapat menghasilkan penilaian kinerja yang *valid* dan *realible*, maka perlu adanya instrumen pengukuran kinerja sebagai alat yang dipakai untuk mengukur kinerja individu seorang pegawai. Substansi instrumen pengukuran kinerja ini terdiri dari aspek-aspek yang berpengaruh terhadap

kualitas pelaksanaan tugas dan dapat diukur. Pengukuran kinerja (*performance measurement*) adalah suatu proses penilaian kemajuan pekerjaan terhadap tujuan dan sasaran yang telah ditentukan sebelumnya, termasuk informasi atas efisiensi penggunaan sumber daya dalam menghasilkan barang dan jasa, kualitas barang dan jasa atau seberapa baik barang dan jasa diserahkan kepada pelanggan dan sampai seberapa jauh pelanggan terpuaskan, hasil kegiatan dibandingkan dengan maksud yang diinginkan dan efektivitas tindakan dalam mencapai tujuan. Pengukuran kinerja merupakan suatu aktivitas penilaian pencapaian target-target tertentu yang di derivasi dari tujuan strategis organisasi. Jadi pengukuran kinerja adalah suatu metode atau alat yang digunakan untuk mencatat dan menilai pencapaian pelaksanaan kegiatan berdasarkan tujuan, sasaran, dan strategi sehingga dapat diketahui kemajuan organisasi serta meningkatkan kualitas pengambilan keputusan dan akuntabilitas. Bila suatu tujuan tertentu akhirnya bisa dicapai, kita boleh mengatakan bahwa kegiatan tersebut efektif tetapi apabila akibat-akibat yang tidak dicari kegiatan menilai yang penting dari hasil yang dicapai sehingga mengakibatkan kepuasan walaupun efektif dinamakan tidak efisien. Sebaliknya, bila akibat yang dicari-cari tidak penting atau remeh maka kegiatan tersebut efisien (Prawirosentono, 1999). Otoritas adalah sifat dari suatu komunikasi atau perintah dalam suatu organisasi formal yang dimiliki seorang anggota organisasi kepada anggota yang lain untuk melakukan suatu kegiatan kerja sesuai dengan kontribusinya (Prawirosentono, 1999). Perintah tersebut mengatakan apa yang boleh dilakukan dan yang tidak boleh dalam organisasi tersebut. Disiplin adalah taat kepada hukum dan peraturan yang berlaku (Prawirosentono, 1999). Jadi, disiplin karyawan adalah kegiatan karyawan yang bersangkutan dalam menghormati perjanjian kerja dengan

organisasi dimana dia bekerja. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 tahun 2014 tentang Tata Cara Penetapan Jaringan Pelayanan dan Lintas Pelayanan Perkeretaapian, grafik perjalanan kereta api yang selanjutnya disebut Gapeka adalah pedoman pengaturan pelaksanaan perjalanan kereta api yang digambarkan dalam bentuk garis yang menunjukkan stasiun, waktu, jarak, kecepatan, dan posisi perjalanan kereta api mulai dari berangkat, bersilang, bersusulan, dan berhenti yang digambarkan secara grafis untuk pengendalian perjalanan keretaapi. Grafik Perjalanan Kereta Api biasanya dibagi menjadi 8 grid vertikal yang menunjukkan pembagian waktu menjadi 8 jam. Namun di beberapa lintas, bisa dibagi menjadi 4 grid atau 8 grid lebih, menyesuaikan kepadatan lintasnya. Grid horizontal jumlahnya menyesuaikan jumlah stasiun/perhentian di lintas. (Aditya et.al 2003) menjelaskan bahwa Gapeka ini menampilkan data-data yang berupa jadwal perjalanan kereta api dalam satu hari, posisi dan jarak antar stasiun serta kecepatan yang di izinkan. Grafik Perjalanan Kereta Api dibuat oleh tim dari PT. Kereta Api Indonesia dan disahkan oleh Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Kereta Api yang tercantum digapekahanya kereta api reguler dan kereta api fakultatif. Untuk PLB atau Perjalanan Luar Biasa, biasanya diatur melalui Malka yang merupakan singkatan dari Maklumat Perjalanan Kereta Api, sementara KLB (Kereta Api Luar Biasa) biasanya diatur melalui Telegram Dinas. Gapeka menjadi pedoman untuk pelaksanaan persilangan /penyusulan. Jika semisal persilangan tidak terjadi di stasiun yang sudah dijadwalkan karena suatu hal, PPKA (Pengatur Perjalanan Kereta Api) akan memberikan lembar PTP (Pemindahan Tempat Persilangan) kepada Kondektur dan Masinis. Pemindahan persilangan diatur oleh PK (Pusat Kendali). Menurut PT. Kereta Api Indonesia (Persero),

Fungsi dari Gapeka adalah sebagai pengaturan perjalanan Kereta Api, sebagai program jasa angkutan baik penumpang atau barang, perkiraan rugi dan laba perusahaan, sebagai cerminan seluruh kegiatan perusahaan, menjadi dasar pelayanan jasa angkutan barang dan/atau penumpang dan menjadi dasar perhitungan Operasi Kereta Api Tepat (OKT).

## **METODE PENELITIAN**

Metode yang digunakan adalah metode kualitatif, Sumber data yang digunakan adalah data sekunder. Data sekunder diperoleh dengan cara membaca berbagai macam buku yang berhubungan dengan penelitian ini atau merupakan suatu data pelengkap yang dicari diluar perusahaan dan dari catatan-catatan perusahaan, (sugiyono, 2012). Populasi pada penelitian ini adalah data keterlambatan 1104 pada Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang, 890 pada realisasi kinerja operasi. Pengumpulan data yang dilakukan dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah disusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis besar permasalahan yang akan ditanyakan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Januari sampai dengan April 2015 batas toleransi keterlambatan kedatangan kereta api untuk Kelas Eksekutif sebesar 35 menit, Kelas Bisnis 45 menit dan Kelas Ekonomi 30 menit dengan jumlah per bulan 110 menit. Pada bulan Mei sampai dengan bulan Desember tahun 2015 terjadi perubahan batas toleransi keterlambatan kedatangan kereta api penumpang, untuk Kelas Eksekutif pada bulan sebelumnya sebesar 35 menit menjadi 20 menit, untuk Kelas Bisnis pada bulan sebelumnya sebesar 45 menit menjadi 29 menit, dan untuk Kelas Ekonomi pada bulan

sebelumnya sebesar 30 menit menjadi 34 menit dengan jumlah per bulan menjadi 83 menit. Rata-rata secara keseluruhan dalam satu tahun untuk Kelas Eksekutif sebesar 25,00 menit, rata-rata Kelas Bisnis 34,33 menit, rata-rata Kelas Ekonomi 32,67 menit. Batas toleransi keterlambatan kedatangan kereta api penumpang untuk Kelas Eksekutif diturunkan  $35-20 = 15$  menit dan untuk Kelas Bisnis diturunkan  $45-29=16$  menit, sedangkan untuk Kelas Ekonomi batas toleransi keterlambatan kedatangan ditambah 4 menit dari semula 30 menit menjadi 34 menit. Berdasarkan Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta selama 12 Bulan, terdapat beberapa bulan dalam satu tahun pada tahun 2015 tidak mencapai target yang mengakibatkan kinerja operasi menurun dan waktu keterlambatan kedatangan kereta api penumpang meningkat. Terdapat pula beberapa bulan dalam satu tahun yang dapat mencapai target yang mengakibatkan kinerja operasi meningkat dan waktu keterlambatan kedatangan kereta api penumpang menurun. Berikut ini adalah tabel rekapitulasi Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta Tahun 2015. Setiap bulannya terdapat kenaikan dan penurunan Kinerja Operasi yang terjadi di Daerah Operasi 1 Jakarta pada Kereta Api Penumpang Kelas Eksekutif, Kelas Bisnis dan Kelas Ekonomi selama tahun 2015 yang berpengaruh pada kenaikan dan penurunan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang. Berikut ini adalah analisis perkembangan Kinerja Operasi yang terjadi di Daerah Operasi 1 Jakarta. Pada bulan Oktober, Kereta Api Kelas Eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 15 menit, pada Kereta Api Kelas Bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 15 menit, dan Kereta Api Kelas Ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 15 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan Oktober jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 45 menit.

Terjadi Penurunan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 40 menit pada bulan Oktober menjadi 45 menit, artinya keterlambatan kereta api meningkat yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar  $45-40 = 5$  menit. Penurunan ini terjadi karena adanya pekerjaan-pekerjaan satker atau satuan kerja yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan Oktober meningkat sebesar 11,13%. Pada bulan November, Kereta Api Kelas Eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 21 menit, pada Kereta Api Kelas Bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 25 menit, dan Kereta Api Kelas Ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 19 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan November jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 65 menit. Terjadi Penurunan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 45 menit pada bulan November menjadi 65 menit, artinya keterlambatan kereta api meningkat yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar  $65-45 = 20$  menit. Penurunan ini terjadi karena adanya beberapa kejadian anjlokkan kereta api, *window time* untuk perawatan prasarana dan percepatan pekerjaan rehabilitasi dan perawatan jalan kereta api, serta krisis lokomotif yang disebabkan banyaknya perjalanan KLB (Kereta Api Luar Biasa) yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan November meningkat sebesar 30,77%. Pada bulan Desember, Kereta Api Kelas Eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 28 menit, pada Kereta Api Kelas Bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 30 menit, dan Kereta Api Kelas Ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 32 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan Desember jumlah

keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 90 menit. Terjadi Penurunan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 65 menit pada bulan Desember menjadi 90 menit, artinya keterlambatan kereta api meningkat yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar  $90-65=25$  menit. Penurunan ini terjadi karena adanya beberapa kejadian anjlokkan kereta api, *window time* untuk perawatan prasarana dan percepatan pekerjaan rehabilitasi dan perawatan jalan kereta api, serta krisis lokomotif yang disebabkan banyaknya perjalanan KLB (Kereta Api Luar Biasa) yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan Desember meningkat sebesar 27,76%. Perkembangan Grafik Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta tahun 2015 jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang meningkat pada bulan Januari, Februari, Mei, Agustus, Oktober, November dan Desember dimana jumlah yang tertinggi terjadi pada bulan Februari sebanyak 129 menit yang mengakibatkan kinerja operasi menurun. Dan jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang menurun pada bulan Maret, April, Juni, Juli, dan September dimana jumlah yang terendah terjadi pada bulan September sebanyak 40 menit. Artinya keterlambatan kedatangan kereta api penumpang tertinggi terjadi pada bulan Februari dan terendah terjadi pada bulan September yang mengakibatkan kinerja operasi meningkat. Untuk kelas Eksekutif (warna biru) yang tertinggi terjadi pada bulan Mei sebesar 33 menit dan yang terendah terjadi di bulan Juli sebesar 13 menit. Artinya keterlambatan kedatangan kereta api penumpang untuk kelas Eksekutif tertinggi terjadi pada bulan Mei dan terendah terjadi pada bulan Juli. Untuk kelas Bisnis (warna merah) yang tertinggi terjadi pada bulan Januari sebesar 48 menit dan yang terendah terjadi di bulan September sebesar 14 menit.

Artinya keterlambatan kedatangan kereta api penumpang untuk kelas Bisnis tertinggi terjadi pada bulan Januari dan terendah terjadi pada bulan September. Dan Untuk kelas Ekonomi (warna hijau) yang tertinggi terjadi pada bulan Februari sebesar 50 menit dan yang terendah terjadi di bulan September sebesar 12 menit. Artinya keterlambatan kedatangan kereta api penumpang untuk kelas Ekonomi tertinggi terjadi pada bulan Februari dan terendah terjadi pada bulan September. Untuk mengetahui lebih lanjut sejauh mana Pengaruh Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang Terhadap Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta Tahun 2015, maka penulis akan melakukan analisis Regresi dan Korelasi. Adapun dari perhitungan dapat akan kita lihat apakah Pengaruh Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang Terhadap Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta Tahun 2015 mempunyai pengaruh atau tidak ada pengaruh. Dalam menganalisis hubungan ini akan digunakan analisis kuantitatif, yaitu menganalisis data dengan menggunakan analisis regresi, analisis korelasi, dan pengukuran dengan menggunakan 2 (dua) variabel, yaitu variabel X (Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang) dan variabel Y (Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta Tahun 2015).

## **SIMPULAN**

Berdasarkan analisis Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang di Daerah Operasi 1 Jakarta pada tahun 2015 rata-rata keseluruhan untuk Kelas Eksekutif sebesar 25,00 menit, Kelas Bisnis 34,33 menit, Kelas Ekonomi 32,67 menit. Keterlambatan Kedatangan Kereta Api dapat disebabkan oleh semua bagian yang terkait dan operasi kereta api, jadi semua bagian memiliki andil terhadap Keterlambatan Kedatangan Kereta Api. Analisis perkembangan Kinerja Operasi di Daerah Operasi 1 Jakarta pada tahun 2015 jumlah

tertinggi terjadi pada bulan Februari sebesar 129 menit dan jumlah yang terendah terjadi pada bulan September sebanyak 40 menit. Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta dapat meningkat apabila keterlambatan kedatangan kereta api penumpang di lintas Daerah Operasi 1 Jakarta menurun dan begitu pula sebaliknya apabila keterlambatan kedatangan kereta api penumpang di lintas Daerah Operasi 1 Jakarta meningkat maka Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta akan menurun. Hasil analisis Pengaruh Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang terhadap Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta Tahun 2015 adalah sebagai berikut: A) Analisis Koefisien Regresi,  $Y = -50,125 + 1,351 X$ , berarti jika terjadi peningkatan Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang sebesar 1%, maka Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta Tahun 2015, akan menurun 1,351 pada konstanta-50,125. B) Analisis koefisien korelasi, menyatakan bahwa  $r = 0,65$  karena besarnya  $r$  berada di antara interval 0,60 – 0,799 berarti hubungan antara variabel X (Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang) dan variabel Y (Kinerja Operasi) adalah kuat. C) Koefisien penentu  $KP = 38,44\%$  artinya terdapat kontribusi dari Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang (X) sebesar 38,44% terhadap Kinerja Operasi (Y), dan sisanya adalah 61,56% adalah pengaruh faktor-faktor lainnya diluar Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang. D) Hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa  $t_{hitung} = 2.268$  sedangkan  $t_{tabel} = 1,812$ . Karena  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $2.268 > 1,812$ ) maka  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak artinya terdapat pengaruh yang positif dan signifikan antara Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang Terhadap Kinerja Operasi. Daerah Operasi 1 Jakarta Tahun 2015.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Andriansyah; *Manajemen transportasi dalam kajian dan teori*, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, Jakarta, 2015.
- James, Evans. & David, Collier; *“Operation Management”*, Pratince Hall, 2007.
- Lembaga Administrasi Negara; *“Sistem Administrasi Negara Republik Indonesia”*,
- Handoko, T. Hani; *“Manajemen”*, BPFE, Yogyakarta, 2011.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 tahun 2014 tentang Tata Cara Penetapan Jaringan Pelayanan dan Lintas Pelayanan Pereretaapian.
- Prawirosentono, S. 2002. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta; Ghalia
- Salim,A. 2000. *Manajemen Transportasi*. Jakarta; Raja Grafindo.
- Simamora.B. 2003. Panduan Riset Perilaku Konsumen.Jakarta; PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Sugiyono; *“Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D”*, Cetakan Ke-22, Alfabeta, Bandung, 2015.
- STMT Trisakti; *“Kamus Populer Transportasi dan Logistik”*, Erlangga, PT. Gelora Aksara Pratama, Jakarta, 2012.
- Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.