

Pelaksanaan Fungsi Pengawasan di dalam Perjalanan Kereta Api Pandanwangi DAOP 9 Jember.

(The Realization of Controlling Function on Pandanwangi Train DAOP 9 Jember)

Irma Yunita Lamhatin, Supranoto, Hermanto Rohman
Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Jember (UNEJ)
Jln. Kalimantan 37, Jember 68121
E-mail: DPU@Unej.ac.id

Abstrak

Fungsi Pengawasan adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya tentang pelaksanaan tugas atau kegiatan, apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yang dilandasi oleh Undang-undang 23 tahun 2007 yang menyebutkan bahwa kondisi perkeretaapian nasional yang masih bersifat monopoli dihadapkan pada berbagai masalah, antara lain kontribusi perkeretaapian terhadap transportasi nasional masih rendah, prasarana dan sarana yang belum memadai, jaringan yang masih terbatas, kemampuan pembiayaan terbatas, tingkat kecelakaan masih tinggi dan tingkat pelayanan masih jauh dari harapan. Dengan memperhatikan hal-hal tersebut peran pemerintah dalam penyelenggaraan perkeretaapian perlu dititikberatkan pada pembinaan yang meliputi penentuan kebijakan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe deskriptif. Informan penelitian dipilih dengan metode *purposive* dan *snowball sampling*. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu teknik observasi, wawancara mendalam, dokumen dan studi kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi masih kurang efektif. Hal ini terbukti dari petugas OTC dan petugas *security* tidak menjalankan tugas sesuai dengan SOP. Bukti lain lemahnya pengawasan adalah masih tidak tertibnya tempat duduk dan masih adanya pedagang asongan yang tetap berjualan di dalam kereta api Pandanwangi. Petugas tidak bisa melarang karena jumlah pedagang lebih banyak daripada jumlah petugas.

Kata Kunci: Fungsi Pengawasan, Kereta api

Abstract

Controlling function is any effort or activity to identify and assess the real facts about the performance of duties or activities on whether they are running properly or not. This research was intended to describe the implementation of controlling function in Pandanwangi train journey in accordance with Law 23 Year 2007 which states that the condition of national railway affairs which is still a monopoly faces a number of problems, among others, the low contribution of railway service to national transport, insufficient infrastructure and facilities, limited network, lack of financing ability, the high rate of accidents and the level of service is still far from expectation. Considering these issues, the government's role in the management of railway affairs needs to emphasize on guidance which includes policy making, regulation, controlling and supervision. This research used qualitative approach with descriptive type. Research informants were selected using purposive and snowball sampling. Data collection techniques used were observation, in-depth interviews, document and literature study. The research results showed that the implementation of controlling function in Pandanwangi train journey was still less effective. This was evidenced from the fact that OTC officers and security officers did not carry out duties in accordance with the SOP. Other evidences of weak supervision were unwell-organized seats and the existence of the peddlers selling in Pandanwangi train. The officers could not ban because the number of sellers was more than that of the officers.

Keywords: Controlling Function, Train

Pendahuluan

Pengawasan adalah suatu upaya yang sistematis untuk menetapkan kinerja standar pada perencanaan untuk merancang sistem umpan balik informasi, untuk membandingkan kinerja aktual dengan standar yang telah ditentukan, untuk menetapkan apakah telah terjadi suatu penyimpangan tersebut, serta untuk mengambil tindakan

perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya perusahaan atau pemerintahan telah digunakan seefektif dan seefisien mungkin guna mencapai tujuan perusahaan atau pemerintahan. Dari pendapat tersebut di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pengawasan merupakan hal penting dalam menjalankan suatu perencanaan. Dengan adanya pengawasan maka perencanaan yang diharapkan oleh manajemen dapat terpenuhi dan berjalan dengan baik.

(sumber: <http://id.shvoong.com/business-management/1971931-fungsi-pengawasan-didalam-organisasi/#ixzz1x17reSxk>).

Menurut Sujamto (1986:63) "Pengawasan adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya tentang pelaksanaan tugas atau kegiatan, apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak". Dari batasan tersebut, jelaslah bahwa tujuannya adalah untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya tentang obyek yang diawasi, apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak. Jika tidak sesuai dengan apa yang semestinya yaitu standar yang berlaku bagi pekerjaan yang bersangkutan, disebut menyimpang atau terjadinya penyimpangan. Salah satu perusahaan yang melakukan fungsi pengawasan adalah perusahaan BUMN yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa transportasi yaitu PT. Kereta Api Indonesia (persero). Layanan PT Kereta Api Indonesia (Persero) meliputi angkutan penumpang dan barang. Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan. Dengan keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut, perkeretaapian perlu ditingkatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi nasional secara terpadu. Untuk itu penyelenggaraan perkeretaapian yang dimulai dari pengadaan, pengoperasian, perawatan, pengusahaan perlu diatur sebaik-baiknya sehingga dapat terselenggara angkutan kereta api yang mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas angkutan orang dan barang.

Dengan keunggulan-keunggulan tersebut PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menjadikannya sebagai modal untuk menyesuaikan diri dalam menghadapi masa depan yang penuh persaingan serta menjadikannya sebagai alat transportasi yang cukup diminati oleh masyarakat. Fungsi pengawasan penting untuk dilakukan karena fungsi pengawasan erat kaitannya dengan fungsi perencanaan, apabila suatu rencana itu dilaksanakan tanpa adanya pengawasan maka rencana itu tidak akan berjalan dengan semestinya dan terjadi penyimpangan. Selain itu fungsi pengawasan merupakan fungsi untuk membantu penilaian apakah fungsi perencanaan, fungsi pengorganisasian, fungsi penyusunan personalia, fungsi pengarahan apakah telah dilaksanakan secara efektif apa tidak. Fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi penting untuk dilaksanakan karena untuk mengetahui bagaimana petugas-petugas menjalankan fungsi dan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab dan peraturan yang telah ditetapkan. Apabila pengawasan di dalam perjalanan kereta api tidak dijalankan maka akan timbul dampak-dampak seperti terjadi kejahatan di dalam kereta api, penumpang tanpa tiket dan juga akan mengalami keterlambatan keberangkatan dan juga kedatangannya.

PT Kereta Api Indonesia (persero) mempunyai 9 daerah operasi (DAOP) dan 3 devisi regional. DAOP 1 yaitu Jakarta, DAOP 2 yaitu Bandung, DAOP 3 yaitu Cirebon,

DAOP 4 yaitu Semarang, DAOP 5 yaitu Purwokerto, DAOP 6 yaitu Yogyakarta, DAOP 7 yaitu Madiun, DAOP 8 yaitu Surabaya dan yang terakhir yaitu DAOP 9 yaitu Jember. Sedangkan 3 devisi regional yaitu devisi regional 1 yaitu medan, devisi regional 2 yaitu sumatra dan devisi regional 3 yaitu Palembang.

(http://D:/Daerah_Operasi_IX_Jember.htm). Pelayanan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai beberapa produk layanan diantaranya yaitu layanan angkutan penumpang dan angkutan pengiriman barang termasuk layanan dalam perjalanan kereta api serta layanan di stasiun. Peraturan yang mengatur Layanan Angkutan Orang Dalam kereta api dan Layanan di stasiun tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2011 mengenai Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api. Sedangkan layanan angkutan kereta barang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api. Setiap DAOP juga memberlakukan layanan yang sama tidak terkecuali DAOP 9.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 9 Jember atau disingkat dengan DAOP 9 JR adalah salah satu daerah operasi perkereta-apian Indonesia, di bawah lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di bawah Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) dipimpin oleh seorang kepala Daerah Operasi (Kadaop) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero). DAOP 9 memiliki beberapa layanan yaitu layanan terhadap penumpang, layanan di stasiun, layanan dalam perjalanan kereta api dan layanan kereta api untuk barang, tetapi khusus untuk KA barang pihak DAOP IX bekerja sama dengan PT Karya Indah Buana. Jadi pihak DAOP 9 hanya menyiapkan keretanya saja untuk jasa layanan kereta barang. DAOP 9 merupakan wilayah kerja PT KAI yang berada di ujung timur dan berpusat di Jember. Stasiun besar di wilayah DAOP 9 adalah Stasiun Jember dan Dipo Lokomotif terbesar yakni Dipo JR yang berada dalam satu kompleks stasiun. Terdapat dua subdipo lok, yakni pada stasiun Probolinggo dan stasiun Banyuwangi Baru. Subdipo PB melayani lokomotif KA Probwangi, sementara Subdipo Banyuwangi melayani lokomotif dipo lain atau milik Dipo Jember sendiri pasca dinas dengan KA Mutiara Timur, KA Tawang Alun, KA Sritanjung, KA Pandanwangi dan KA Probwangi. Batas DAOP IX yaitu hanya sampai sebelah barat yaitu bangil-pasuruan berbatasan dengan DAOP VIII Surabaya, sedangkan sebelah timur sampai Banyuwangi.

Kereta api penumpang yang berada di bawah pengoperasian DAOP 9 Jember diantaranya adalah sebagai berikut.

1. Kereta api Mutiara Timur, bisnis dan eksekutif relasi Stasiun Banyuwangi Baru sampai dengan Stasiun Surabaya Gubeng dengan nomor 85-88.
2. Kereta api Sri Tanjung, ekonomi relasi Stasiun Banyuwangi Baru sampai dengan Stasiun Lempuyangan dengan nomor Gapeka 135-138.
3. Kereta api Tawang Alun, ekonomi relasi Stasiun Banyuwangi Baru sampai dengan Stasiun Malang kotalama dengan nomor Gapeka 149-152.

4. Kereta api Probowangi, ekonomi relasi Stasiun Probolinggo sampai dengan Banyuwangi dengan nomor Gapeka 378-379.
5. Kereta api Pandanwangi, ekonomi lokal relasi Stasiun Kalibaru-Stasiun Banyuwangi Baru-Stasiun Jember dengan nomor Gapeka 380-383.

Sedangkan kereta api penumpang yang terlayani DAOP 9 Jember namun di bawah pengoprasian daerah lain yaitu kereta api Logawa, ekonomi relasi Stasiun Jember sampai Stasiun Purwokerto dengan nomor Gapeka 129-132 (operator DAOP V Purwokerto). Stasiun lintas DAOP IX Jember yaitu Stasiun Pasuruan, Stasiun Rejoso (RO), Stasiun Grati (GI), Stasiun Bayeman (BYM), Stasiun Probolinggo (PB), Stasiun Leces (LEC), Stasiun Malasan (MLS), Stasiun Ranuyoso (RNY), Stasiun Klakah (KK), Stasiun Randuagung (RDA), Stasiun Jatoroto (JTR0, Stasiun Tangu (TGL), Stasiun Bangsalsari (BSS), Stasiun Rambipuji (RBP), Stasiun Mangli (MI), Stasiun Jember (JR) Pusat (DAOP IX Jember), Stasiun Arjasa (AJ), Stasiun Kotok (KTK), Stasiun Kalisat (KLT) Jalur KA Kalisat-Banyuwangi Baru, Stasiun Kalisat (KLT), Stasiun Ledokombo (LDO), Halte Sumberalak 9SSK), Stasiun Sempolan (SPL), Stasiun Garahan (GRH), Stasiun Mrawan (MRW), Stasiun Kalibaru (KBR), Halte Krikilan, Stasiun Glenmore (GLM), Stasiun Sumberwadung (SWD), Stasiun Kalisetail (KSL), Stasiun Temuguruh (TGR), Stasiun Singojuruh (SGJ), Stasiun Rogojampi (RGJ), Stasiun Karangasem (KSE), Stasiun Argopuro (AGO).

Peneliti memilih penelitian di kereta api Pandanwangi karena merupakan kereta api ekonomi yang keberangkatan awal dan kedatangan akhir melalui DAOP IX tepatnya di stasiun besar Jember. Keberangkatan awal kereta ini dari stasiun Jember dan keberangkatan yang dari stasiun Banyuwangi pemberhentian terakhir juga stasiun Jember. Untuk kereta yang lainnya hanya berhenti sementara di stasiun Jember. Selain itu kereta api Pandanwangi merupakan kereta api ekonomi perkotaan yang lebih diminati penumpang daripada kereta api Probowangi, khususnya bagi penumpang dengan tujuan akhir Banyuwangi. Alasan lainnya karena kereta api Pandanwangi merupakan kereta api kelas ekonomi yang terjangkau harganya dan banyak diminati masyarakat dan juga mahasiswa yang berdomisili antara jember- banyuwangi. Oleh karena itu PT Kereta Api DAOP 9 Jember harus melaksanakan fungsi pengawasan di dalam perjalanan dalam kereta api sesuai dengan ketentuan peraturan yang ada atau standar yang ditentukan atau standart operation procedur (SOP) tetapi dalam kenyataannya di dalam perjalanan kereta api pandanwangi karena masih ada SOP yang tidak dijalankan petugas seperti SOP petugas OTC dan juga SOP polsuska.

Berikut daftar tabel SOP petugas OTC dan Petugas Polsuska.

Tabel 1. Tabel SOP petugas OTC dalam perjalanan kereta api

| No | SOP petugas OTC | Pelaksanaan tugas OTC di kereta Pandanwangi |
|---------------------|---|---|
| 1. | 60 menit sebelum kereta api berangkat melakukan pengecekan peralatan OTC, kondisi kran, kunci, lampu, dan persediaan air di toilet. | 80% |
| 2. | Membersihkan toilet dari segala kotoran, debu, dan menyiram toilet dengan karbol serta menjaga toilet tetap bersih, wangi, dan kering. | 80% |
| 3. | Menempatkan kelengkapan toilet (tissue gulung, sabun cair, dan pewangi) serta tempat sampah. | 30% |
| 4. | Setiap 30 menit sekali mengawasi dan melakukan pembersihan toilet, bordes, dan kereta dari sampah dan sisa makanan. | 60% |
| 5. | 30 menit sebelum kereta tiba di tempat tujuan petugas mengambil sampah di setiap kereta dengan membawa tempat sampah dengan sikap yang sopan. | 70% |
| 6. | Mengumpulkan dan memasukkan sampah ke dalam kantong plastik yang tersedia. | 90% |
| Rata-rata realisasi | | 68,33% |

Sumber: data sekunder bagian operasional DAOP 9 Jember, diolah

Dari tabel di atas, dapat dilihat bahwa realisasi tugas OTC di KA Pandanwangi tidak sesuai dengan standart operational procedur (SOP). Dari 100% pelayanan yang telah ditetapkan dalam SOP, rata-rata realisasi tugas OTC di KA Pandanwangi hanya 68,33% .

Petugas POLSUSKA yang bertugas di KA Pandanwangi sebanyak dua orang yang bertugas menjaga keamanan selama KA beroperasi. Untuk lebih rinci, SOP petugas POLSUSKA dapat di lihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 2. Tabel SOP petugas POLSUSKA dan kondisi pelayanan POLSUSKA di KA Pandanwangi

| No | SOP petugas POLSUSKA | Pelaksanaan tugas POLSUSKA di KA Pandanwangi |
|----|---|--|
| 1. | Bekerjasama dengan kondektur dan semua crew KA secara terkoordinasi dalam hal kemanan | 90% |
| 2. | Setiap 30 menit sekali melakukan pengecekan dan mengontrol keamanan di setiap kereta dan mengingatkan penumpang untuk berhati-hati terhadap barang bawaannya. | 80% |

| | |
|---|------|
| 3. Mengambil tindakan terhadap penumpang yang melakukan tindak pidana dan menyerahkannya ke kantor POLSUSKA terdekat. | 100% |
| 4. Membantu pengawasan agar pintu kereta selalu dalam keadaan tertutup dan terkunci. | 0% |
| 5. Melarang pedagang asongan, pengemis naik ke atas KA dan menurunkannya apabila kedapatan berada di atas KA. | 50% |
| 6. Setiap KA berhenti, POLSUSKA harus turun di samping kereta dan melihat situasi di luar sambil memperhatikan penumpang atau orang-orang yang dicurigai. | 80% |
| 7. Mencatat semua kejadian dalam buku laporan kejadian dan diserahkan/dilaporkan kepada ass.manajer costumer care untuk selanjutnya diteruskan pada yang berwenang. | 90% |
| Rata-rata realisasi | 70% |

Sumber: data sekunder bagian operasional DAOP 9 Jember, diolah

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa realisasi tugas POLSUSKA tidak sesuai dengan SOP. Dari 100% pelayanan yang ditentukan dalam SOP, rata-rata realisasi petugas POLSUSKA hanya 70% (keterangan SOP dapat dilihat di lampiran).

Dari SOP yang penulis sebutkan di atas dapat dilihat bahwa fungsi pengawasan masih kurang dari harapan masyarakat karena masih ada petugas kereta api Pandanwangi yang tidak menjalankan tugas sesuai dengan peraturan atau SOP, seperti petugas OTC tidak menempatkan sabun dan tisu di dalam toilet dan kadang-kadang 30 menit sekali tidak menyapu kereta. Sedangkan SOP polsuska yang tidak dijalankan yaitu kurang tegasnya polsuska untuk menutup pintu kereta api ketika kereta api sedang berjalan dan sikap polsuska yang belum bisa melarang pedagang asongan naik ke dalam kereta api Pandanwangi. Dari latar belakang permasalahan yang dijelaskan di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang **“Pelaksanaan Fungsi Pengawasan di Dalam Perjalanan Kereta Api Pandanwangi DAOP 9 Jember”**.

Manfaat penelitian ini yaitu digunakan sebagai bahan masukan bagi PT. Kereta Api (Persero) DAOP 9 Jember agar dapat lebih meningkatkan pengawasan di dalam perjalanan kereta api.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe deskriptif sehingga tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis dan mendeskripsikan pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi. Informan penelitian dipilih dengan menggunakan metode *purposive* dan *snowball* sampling.

Pengumpulan data menggunakan teknik observasi, wawancara mendalam, dokumentasi dan studi kepustakaan. Analisis data menggunakan model Miles dan Huberman yang terdiri dari tahap reduksi data, penyajian data, tahap kesimpulan dan verifikasi. Dalam pengecekan keabsahan data menggunakan triangulasi metode.

Hasil Penelitian

Konsep Fungsi Pengawasan menjadi penting karena tanpa adanya pengawasan maka rencana yang ditentukan semula tidak akan berjalan dengan lancar dan akan menimbulkan penyimpangan. Menurut Sujamto (1986:63) “Pengawasan adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya tentang pelaksanaan tugas atau kegiatan, apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak”. Dari batasan tersebut, jelaslah bahwa tujuannya adalah untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya tentang obyek yang diawasi, apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak. Jika tidak sesuai dengan apa yang semestinya yaitu standar yang berlaku bagi pekerjaan yang bersangkutan, disebut menyimpang atau terjadinya penyimpangan.

Pengawasan di dalam perjalanan kereta api berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 yang kemudian di rubah menjadi UU No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, kondisi perkeretaapian nasional yang masih bersifat monopoli dihadapkan pada berbagai masalah, antara lain kontribusi perkeretaapian terhadap transportasi nasional masih rendah, prasarana dan sarana yang belum memadai, jaringan yang masih terbatas, kemampuan pembiayaan terbatas, tingkat kecelakaan masih tinggi dan tingkat pelayanan masih jauh dari harapan. Dengan memperhatikan hal-hal tersebut peran pemerintah dalam penyelenggaraan perkeretaapian perlu dititikberatkan pada pembinaan yang meliputi penentuan kebijakan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Pengawasan yang dimaksud peneliti di sini yaitu pengawasan yang dilihat dari fungsi manajemen, dimana pengawasan ini berfokus pada objeknya yaitu petugas-petugas yang berada di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi dan kegiatan mereka. Jenis pengawasan yang dilakukan adalah pengawasan secara intern yang berfokus pada input, aktivitas dan output. Pada pengawasan ini seorang pimpinan melimpahkan wewenangnya kepada bawahannya untuk melakukan pengawasan. Pada pelaksanaan pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yang menjadi pemimpin perjalanan yaitu masinis dan masinis yang bertanggung jawab atas semua kejadian di dalam perjalanan.

Adapun Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) dengan Nomor KEP.U/HK.215/IX/3/KA-2011 dan yang mengatur Urusan Perjalanan Dinas dan didalamnya juga terdapat tugas para pegawai di dalam kereta api. Keterkaitan Pengawasan dengan keputusan direksi ini yaitu pengawasan yang difokuskan pada objeknya. Objek yang dimaksud dalam Keputusan Direksi ini yaitu petugas-petugas yang ada di dalam perjalanan kereta api dan mengenai tupoksi mereka. Jenis pengawasan yaitu pengawasan intern. Menurut Winardi (1974:587) Pengawasan dapat di tujukan ke bidang intern maupun ke

ekstern. Pengawasan intern biasanya difokuskan pada input, aktivitas dan output. *Input* pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yaitu petugas-petugas yang menjalankan tugasnya seperti petugas teknisi kereta api, petugas keamanan dan petugas kebersihan atau *On Train Cleaner (OTC)*. Sedangkan aktivitasnya yaitu kegiatan-kegiatan mereka yang sudah diatur dalam *Standart Operation Prosedure (SOP)*. Untuk *output* di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yaitu sebuah laporan yang diserahkan kepada atasannya masing-masing secara langsung. Sebelum pelaksanaan fungsi pengawasan terlebih dahulu harus mengetahui proses pelaksanaannya. Menurut Atmosudirjo (1982:226) "Pengawasan itu merupakan suatu proses". Prosesnya yaitu terdiri dari sebagai berikut.

1. Penentuan obyek atau aktivitas pengawasan;
2. Penentuan *control centers* atau pusat pengawasan;
3. Standart atau alat ukur untuk kriteria pengawasan;
4. Penentuan Sistem pengawasan
5. Penentuan prosedur, metode, dan tehnik pengawasan yang akan dipergunakan.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti dari beberapa informan yang terlibat dalam kegiatan yang tengah diteliti, yaitu Bapak Budi Santoso selaku Asisten Manager Operasi, Bapak Nail selaku Kepala Pusat Pengendalian Operasi KA (Pudal Opka), Bapak Gatot selaku Humas DAOP 9, dan Kondektur kereta api Pandanwangi, proses pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi dapat dibedakan menjadi dua tahap diantaranya sebagai berikut.

A. Tahap Persiapan

Pada tahap persiapan Pelaksanaan Pengawasan di dalam Perjalanan Kereta Api Pandanwangi menurut wawancara dan hasil observasi yang peneliti lakukan yaitu masinis dan asisten masinis menyiapkan rangkaian kereta api di Peron, kemudian pengambilan loko untuk digabungkan dengan rangkaian. Setelah selesai semua baru masinis dan asisten masinis melakukan pengecekan pengereman dan rangkain dengan disaksikan kondektur dan teknisi kereta api. Setelah itu awak KA dan awak sarana melaksanakan apel sebelum kereta api berangkat, tujuannya untuk mengecek kesiapan para awak kereta api dan awak sarana, memberi pesan-pesan keselamatan serta untuk memeriksa rangkaian kereta api. Apabila semuanya sudah siap dan semua rangkaian kereta api Pandanwangi sudah memenuhi syarat, pengatur perjalanan kereta api memberi isyarat berupa simbol 40, kemudian diterima oleh kondektur dan kondektur membalas dengan simbol 41 dengan membunyikan peluit, selanjutnya masinis membalas dengan simbol 35 dengan membunyikan suling loko yang berarti menandakan kereta api siap berangkat. Setiap pemberangkatan kepala stasiun melaporkan ke Junior Manager Pusat Pengendalian Operasi Kereta Api (JM Pusdal Opka). Kemudian Pusdal Opka memantau dan mengendalikan perjalanan kereta api pandanwangi dengan GPS dan menggunakan satelit radio.

B. Pada Tahap Pelaksanaan

Pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi berfokus pada obyeknya. Menurut Manullang (1990:131) "berdasarkan obyek pengawasan

dapat dibedakan atas pengawasan dibidang-bidang seperti produksi, keuangan, waktu, manusia dengan kegiatan-kegiatannya. Peneliti memfokuskan obyek penelitian pada manusia dan kegiatan-kegiatannya. Obyek penelitian pelaksanaan fungsi pengawasan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yaitu petugas kebersihan atau *On Train Cleaner (OTC)*, petugas keamanan atau *security*, dan petugas teknisi kereta api (TKA) serta aktivitas atau kegiatannya. Aktivitas mereka adalah sebagai berikut.

1. Aktivitas petugas kebersihan

Di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi petugas kebersihan kegiatannya yaitu membersihkan kereta, menyapu kereta, membersihkan toilet dan memungut sampah untuk dimasukkan ke dalam plastik. Berdasarkan wawancara, observasi dan kuesioner yang dilakukan peneliti masih ada penyimpangan yang dilakukan petugas kebersihan yang tidak sesuai dengan SOP.

2. Aktivitas dari petugas keamanan atau *security*

Aktivitas dari petugas keamanan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yaitu mentertibkan penumpang dari penyimpangan seperti merokok dan membuat keributan, 30 menit keliling untuk mengingatkan penumpang akan barang bawaannya, melarang pedagang asongan masuk ke dalam kereta serta menutup pintu kereta api ketika kereta api sedang berjalan. Berdasarkan wawancara dan observasi serta kuesioner yang dilakukan oleh peneliti masih ada penyimpangan yang dilakukan oleh petugas keamanan yang tidak sesuai dengan SOP.

3. Aktivitas dari petugas Teknisi kereta api (TKA)

Aktivitas dari petugas teknisi kereta api di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yaitu ikut menyaksikan pengereman, memeriksa Rangkaian kereta api sebelum kereta api berangkat dan setiap kereta api berhenti di stasiun, keliling untuk memeriksa fasilitas yang ada di dalam kereta seperti kipas angin dan lampu, apabila ada yang rusak petugas teknisi kereta api yang akan mengoperasikannya. Berdasarkan observasi dan wawancara yang peneliti lakukan pelaksanaan aktivitas dari petugas teknisi kereta api sudah baik dan sesuai dengan SOP.

Pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi terdiri dari input, aktivitas dan yang terakhir *output*. *Output* dari pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yaitu sebuah laporan yang dimiliki masing-masing petugas untuk diserahkan kepada atasannya masing-masing. Laporan tersebut menyangkut kinerja mereka dan laporan diserahkan secara langsung setiap hari kepada atasan yang membawahi mereka bekerja. Berikut penjelasan laporan-laporan petugas-petugas yang ada di dalam kereta api Pandanwangi.

1. Laporan dari petugas kebersihan

Laporan yang dimiliki petugas kebersihan berupa cek list yang berisi mengenai pelaksanaan pembersihan kereta di dalam perjalanan yaitu mengenai kebersihan kereta, kebersihan wc atau kamar kecil dan perlengkapan kebersihan. Laporan itu setiap hari diserahkan kepada PT Reska karena PT RESKA merupakan anak buah dari manager pelayanan. Dari hasil laporan tersebut petugas kebersihan sudah menjalankan tugas dengan baik. Hal

tersebut bisa dilihat dari dokumen laporan yang peneliti peroleh.

2. Laporan dari petugas keamanan (*security*)

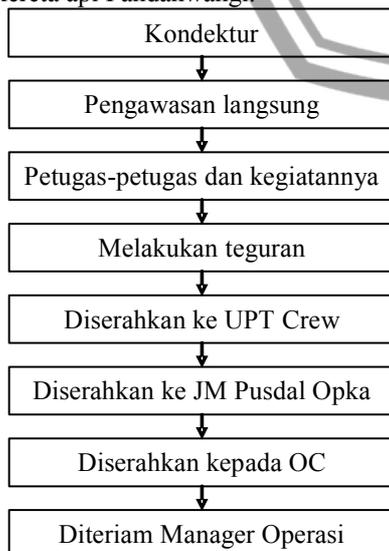
Laporan yang dimiliki petugas keamanan yaitu berupa cek list yang berisi mengenai tugas mereka sebelum kereta api berangkat, memeriksa rangkaian kereta, pengawalan pemeriksaan tiket, kejadian penting, tindakan dan hambatan di dalam perjalanan. Semua keterangan itu dicatat dalam ceklis mereka untuk diserahkan kepada komandan pletonnya (DANTON) masing-masing. Dari Laporan tersebut sudah baik. Hal tersebut bisa dilihat dari dokumen laporan yang peneliti peroleh.

3. Laporan petugas Teknisi Kereta Api

Laporan dari petugas Teknisi Kereta Api yaitu sama dengan petugas-petugas yang lain berbentuk cek list yang berisi keadaan peralatan kereta api Pandanwangi apakah dalam keadaan baik atau tidak. Laporan itu diserahkan kepada Kepala Dipo kereta yang berada di dekat Stasiun Besar Jember. Sebelum kereta api berangkat dia sudah harus memeriksa rangkaian dan harus memastikan keadaan kereta dalam keadaan baik. Dari hasil pemeriksaannya itu ditulis dalam cek list yang dia miliki. Kemudian cek list itu diserahkan kepada Kepala Dipo kereta setiap harinya. Dari Laporan tersebut hasilnya baik. Hal tersebut bisa diketahui dari dokumen yang peneliti peroleh.

Pada pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi dimulai dengan masinis menugaskan atau melimpahkan wewenangnya kepada kondektur untuk melakukan pengawasan dan mengawasi petugas-petugas dan kegiatan-kegiatannya yang ada di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi seperti petugas teknisi kereta api, petugas keamanan dan juga petugas on train cleaner (OTC). Selain itu kondektur juga mengawasi kejadian-kejadian yang mengganggu kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang baik itu yang dilakukan petugas ataupun penumpang maupun pedagang asongan. Pengawasan itu dilakukan setiap kereta api Pandanwangi berangkat dan berjalan.

Berikut gambar proses pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi.



Sumber: wawancara yang diolah

Pembahasan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan melalui wawancara, studi dokumen dan observasi, dapat diketahui bahwa pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi adalah melalui tahap sebagai berikut.

A. Pada Tahap Persiapan

Pada tahap persiapan yang menjadi obyek pengawasan yaitu masinis, asisten masinis, kondektur, petugas teknisi kereta api, petugas kebersihan (OTC) dan petugas keamanan. Sebelum mereka beraktivitas mereka mengikuti apel terlebih dahulu untuk mempersiapkan fisik dan apel dipimpin oleh pengatur perjalanan kereta api. Pada tahap persiapan pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi sudah efektif karena semuanya dipersiapkan dengan baik untuk menjamin keamanan, kenyamanan dan keselamatan penumpang. Hal tersebut peneliti peroleh dari hasil observasi yaitu masinis dan asisten masinis menyiapkan rangkaian dan loko kereta api serta melakukan cek pengereman sebelum kereta api berangkat di peron, kemudian kondisinya dilaporkan kepada pengatur perjalanan apabila semuanya dipastikan aman, Pengatur perjalanan membolehkan masinis memberangkatkan kereta api.

B. Pada Tahap Pelaksanaan

Pada Tahap pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yang menjadi obyeknya yaitu petugas-petugas dan kegiatannya. Dari pembahasan di atas dapat peneliti simpulkan bahwa yang menjadi obyek pengawasan adalah petugas kebersihan (OTC), petugas keamanan dan petugas teknisi kereta api serta kegiatan mereka. Dari hasil penelitian berdasarkan wawancara, observasi dan kuesioner menunjukkan bahwa pelaksanaan fungsi pengawasan masih kurang efektif. Hal tersebut bisa diketahui dari petugas keamanan masih tidak menjalankan tugasnya sesuai SOP yaitu tidak menutup pintu kereta api ketika kereta sedang berjalan dan tidak bisa melarang pedagang asongan serta kadang-kadang setiap 30 menit sekali tidak keliling untuk mengecek keamanan. Sedangkan penyimpangan yang dilakukan oleh petugas kebersihan yaitu 30 menit sekali tidak menyapu dan tidak keliling untuk memungut sampah serta kadang-kadang tidak menempatkan fasilitas di dalam toilet.

Pada pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yang bertanggung jawab atas semua keadaan yaitu masinis karena masinis sebagai pemimpin perjalanan tetapi dalam pelaksanaannya masinis bisa untuk mendelegasikan wewenangnya kepada kondektur. Kondektur yang mengawasi atas kegiatan yang dilakukan oleh petugas kebersihan, petugas keamanan dan petugas teknisi kereta api. Berdasarkan studi dokumen dan wawancara untuk menentukan kriteria pengawasan yang dilaksanakan yaitu kemampuan petugas dalam menjalankan tupoksinya harus sesuai dengan Standart Operation Procedur (SOP). Hasil penelitian pada pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi masih kurang efektif. Berdasarkan wawancara, observasi dan hasil kuesioner kondektur kurang tegas dalam menjalankan

pengawasannya karena kurang memeriksa karcis sehingga menyebabkan tidak tertibnya tempat duduk, selain itu masih ada petugas keamanan dan petugas kebersihan yang tidak di tegur sehingga masih ada tugas yang tidak dilaksanakan.

Sistem pengawasan yang dilakukan oleh kondektur berdasarkan wawancara, studi dokumen dan observasi langsung yaitu menggunakan sistem rantai komando dimana kondektur yang mengkoordinasi aktivitas-aktivitas petugas yang lain seperti petugas keamanan, petugas kebersihan dan petugas teknisi kereta api. Dari hasil penelitian berdasarkan hasil wawancara kondektur masih kurang efektif dalam menegur petugas-petugas lain.

Metode pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yaitu menggunakan metode pengawasan langsung dan metode laporan. Hal tersebut dapat dilihat dari kondektur yang mengawasi petugas dan aktivitasnya secara langsung. Kondektur mengawasi kegiatan mereka mulai kereta api berangkat sampai kereta api berhenti di stasiun pemberhentian akhir. Setiap petugas mempunyai laporan yang diserahkan kepada atasannya masing-masing. Dari hasil penelitian berdasarkan studi dokumen yaitu laporan yang peneliti dapatkan pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi sudah baik tetapi berdasarkan hasil wawancara, observasi dan kuesioner pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi tidak sebaik yang ada laporan.

Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan atas hasil-hasil pengumpulan data bahwa pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi DAOP 9 adalah sebagai berikut.

Pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan Kereta Api Pandanwangi DAOP 9 diselenggarakan setiap hari ketika kereta api sedang berjalan. Yang bertanggung jawab atas jalannya kegiatan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi adalah Masinis karena sebagai pemimpin perjalanan tetapi dalam pelaksanaannya Masinis melimpahkan wewenangnya kepada kondektur karena dia tugasnya mengemudikan kereta. Kondektur melakukan pengawasan langsung terhadap petugas dan kegiatan mereka seperti petugas teknisi kereta api (TKA), Petugas On Train Cleaner (OTC) dan petugas *Security*. Selain melakukan pengawasan langsung kondektur juga harus menegur apabila ada petugas yang melakukan penyimpangan dan bertanggung jawab menyerahkan laporan pengawasan tersebut kepada atasannya langsung.

Pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yaitu dilakukan pada tahap persiapan perjalanan dan tahap pelaksanaan perjalanan.

a. Tahap Persiapan

Pengawasan pada tahap persiapan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi diadakan apel terlebih dahulu. Apel tersebut bertempat di stasiun, pada proses pelaksanaannya apel diikuti oleh pengatur perjalanan, awak KA (masinis&asisten masinis), kondektur, petugas security, petugas teknisi kereta api dan petugas kebersihan. Apel bertujuan untuk memberi pesan-pesan keselamatan,

mengecek kesiapan petugas-petugas yang berada di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi, mengecek rangkaian kereta api dan terakhir berdoa bersama untuk keselamatan dan kelancaran perjalanan.

b. Tahap Pelaksanaan

Pada tahap pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi yaitu dimulai ketika apel selesai dan ketika kereta api berangkat. Yang melakukan pengawasan sebenarnya masinis karena dia adalah pemimpin perjalanan, akan tetapi pada pelaksanaannya dia melimpahkan wewenang kepada kondektur untuk mengawasi kegiatan atau pekerjaan yang dilaksanakan oleh petugas-petugas yang lain seperti petugas security, petugas OTC dan petugas TKA.

Dari pengawasan itu ditemukan penyimpangan-penyimpangan dari petugas kebersihan atau OTC dan petugas keamanan. Penyimpangan yang dilakukan oleh petugas kebersihan yaitu kadang-kadang tidak menyapu dan tidak memungut sampah ketika kereta api sedang berjalan serta kadang-kadang tidak menempatkan tisu dan sabun cair di toilet, sedangkan penyimpangan yang dilakukan oleh petugas keamanan yaitu tidak menutup pintu ketika kereta api sedang berjalan dan kadang-kadang setiap 30 menit sekali tidak keliling serta tidak bisa melarang pedagang asongan naik ke dalam kereta. Selain itu penyimpangan yang dilakukan oleh kondektur yaitu kurang tegas dalam memeriksa tiket untuk nomer tempat duduk dan kurang tegas menegur petugas-petugas yang lain sehingga masih terjadi penyimpangan.

Penyimpangan lain yaitu masih banyaknya pedagang asongan yang berjualan di dalam kereta api Pandanwangi karena petugas tidak sanggup untuk menurunkan dan melarang mereka untuk di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi. Hal tersebut disebabkan karena jumlah pedagang lebih banyak daripada petugas. Dari kesimpulan tersebut dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan kurang efektif karena masih tidak sesuai dengan SOP.

Berdasarkan pembahasan dan kesimpulan yang telah dipaparkan sebelumnya, maka peneliti memberikan saran sebagai berikut.

1. Pada pelaksanaan fungsi pengawasan di dalam perjalanan kereta api Pandanwangi seharusnya kondektur lebih tegas dalam menegur dan memperingati petugas-petugas yang lain seperti petugas OTC dan petugas security sehingga petugas menjalankan tugas sesuai tupoksinya.
2. Masalah ketertiban nomer tempat duduk seharusnya kondektur lebih teliti dan menegur keras penumpang yang tidak tertib untuk nomer tempat duduknya agar penumpang mentaati peraturan atau kebijakan mengenai tiket sehingga terjadi kerjasama yang baik antara petugas dengan penumpang untuk mewujudkan kenyamanan bersama.
3. Untuk pihak kereta api DAOP 9 sebaiknya membina pedagang asongan kalau memang untuk kebaikan bersama dan untuk menjamin kenyamanan penumpang, karena penumpang kereta api Pandanwangi juga senang dan setuju dengan adanya pedagang asongan. Pembinaan itu bisa dilakukan dengan syarat dan aturan tertentu sehingga terwujud kerjasama yang baik.

4. Untuk pihak kereta api DAOP 9 sebaiknya menambah petugas-petugas di dalam perjalanan kereta agar pekerjaan menjadi efektif dan untuk menjamin kenyamanan penumpang.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada bapak dan ibuku tercinta, bapak suwardi dan ibu haironah, serta saudaraku hanik, nurul, kholid dan eko yang selama ini sudah mendoakan dan mendukung. Selain itu kepada seluruh karyawan PT Kereta Api Indonesia DAOP 9 Jember dan seluruh karyawan UPT Crew yang telah membantu penulis dalam pelaksanaan penelitian. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada bapak Mulyono selaku operator Program Studi Administrasi Negara, sahabat seperjuanganku Meilinda, Evi, Linda, Indy, erwin, oky dan semuanya teman-teman AN

Daftar Pustaka

- Atmosudirjo, Slamet P. 1982. *Administrasi dan Manajemen*. Jakarta Timur: Ghalia Indonesia
- Burhan, Bungin. 2005. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Kencana
- Handoko, T. Hani, M.B.A. 1986. *Manajemen*. Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta
- Hasibuan, Malayu S.P Haji. 2011. *Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah*. Jakarta: Bumi Aksara
- Lexy, Moleong. 2005. *Metode Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: Remaja Rosda Karya
- Manullang, M. 1990. *Dasar-dasar Manajemen*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Nasution, M Nur, M.S.T.R. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Singarimbun, Masri&Efendi. 1995. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: LP3S
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sujamto, Ir. 1989. *Aspek-aspek Pengawasan di Indonesia*. Jakarta: PT. Sinar Grafika
- Syafiie, Kencana Inu. 1999. *Ilmu Administrasi Publik*. Jakarta: PT Rineka Cempaka
- Winardi. 1974. *Asas-asas Manajemen*. Bandung: PT Alumni
- Henry Nicholas. 1995. *Administrasi Negara dan masalah-masalah publik*. Jakarta: Grafindo Persada
- Siagian sondang P. 1995. *Manajemen stratejik*. Jakarat: BUMI AKSARA, 1995
- Undang-undang perkeret apian no 23 tahun 2007
- Peraturan Dinas 19 Nomor Kep. U/HK.215/IX/3/KA-20011
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2011
- Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009