BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Didirikan dengan nama Balai Diklat Trans Jaya, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) merupakan salah satu perguruan tinggi kedinasan yang diselenggarakan dibawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan didirikan pada tanggal 14 Mei 1971 dan diresmikan oleh Direktur Jendral Perhubungan Darat Bapak Sumpono Bayu Aji. Terletak di Jalan Semeru No 3 Kota Tegal, Jawa Tengah, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan mempunyai tiga program studi yaitu D-IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ), D-IV Teknologi Rekayasa Otomotif (TRO), dan D-III Teknologi Otomotif (TO). Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan merupakan perguruan tinggi yang berbasis vokasi dimana taruna akan mendapatkan ilmu lapangan atau praktik langsung yang sangat bermanfaat dalam penerepan di dunia kerja nantinya. Dengan tiga program studi yang relevan dengan kebutuhan industri, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan berkomitmen mencetak lulusan yang kompeten dan siap menghadapi tantangan di sektor transportasi. Konsep *teaching factory* yang diimplementasikan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan memastikan bahwa mahasiswa memperoleh pengalaman praktis yang berharga sebelum memasuki dunia kerja dengan menunut keterlibatan pihak instansi terkait untuk menerapkan pengetahuan teori dan praktik yang didapat selama di kampus. Kegiatan tersebut dilaksanakan oleh seluruh taruna/i prodi D-IV RSTJ dan D-IV TRO pada semester tujuh dan delapan serta untuk prodi D-III TO pada semester lima dan enam. Pelaksanaan kegiatan ini disesuaikan dengan kurikulum akademik yang berlaku di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, yang diharapkan dapat mengenal lebih jauh mengenai dunia kerja. Dalam jangka panjang, melalui aktivitas ini diharapkan para taruna/taruni juga dapat merintis bagi kepentingan aktivitas penelitian tugas akhir serta sarana untuk merintis jaringan ke dunia kerja.

Penyelenggaraan kegiatan magang D-IV TRO penting dilakukan agar taruna dapat merasakan langsung seperti apa dunia kerja. Magang diadakan dalam rangka memberi kesempatan kepada para taruna dan taruni untuk memperoleh pengalaman nyata di dunia kerja dan pengalaman ilmu pengetahuan lainnya, dan diharapkan setelah lulus taruna/taruni dapat terjun langsung ke dunia kerja. Kegiatan ini juga merupakan kewajiban dari pembelajaran yang ada di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan karena merupakan pendidikan vokasi yang berbasis pada keterampilan dan keahlian yang disesuaikan dengan dunia kerja nyata. Tujuan pelaksanaan Magang adalah untuk pembelajaran dan pemahaman kondisi objektif secara nyata tentang perusahaan/industri, menerapkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam bidang pengujian kendaraan bermotor yang diperoleh selama kuliah, mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja, dan untuk menjalin kerja sama dengan berbagai instansi/lembaga dalam rangka meningkatkan *graduate employability*, serta meningkatkan wawasan sekaligus membentuk kepribadian taruna/taruni sebagai kader pembangunan dengan wawasan berfikir yang luas. Manfaat yang diperoleh taruna dari magang antara lain menambah pengetahuan, memperluas jaringan, kesempatan mencari pekerjaan, dan menjalin hubungan baik dengan institusi tuan rumah. Dalam jangka panjang, melalui aktivitas ini diharapkan para taruna/taruni juga dapat merintis bagi kepentingan aktivitas penelitian tugas akhir serta sarana untuk merintis jaringan ke dunia kerja. Pelaksanaan magang mata berlangsung di beberapa perusahaan dan perusahaan angkutan barang atau penumpang. Persyaratannya adalah perusahaan mempunyai divisi atau departemen yang mampu menampung salah satu jadwal perkuliahan taruna/i Program Studi D-IV Teknologi Rekayasa Otomotif. Penyediaan setiap lokasi magang terdiri dari kelompok yang berisikan sejumlah 3-4 taruna/i dan salah satu lokasi magang mata kuliah D-IV TRO adalah PT. Transportasi Jakarta yang beralamat alamat 17 di Jl. Mayjen Soetoyo No. 1, Cawang, Jakarta Timur.

PT Transportasi Jakarta merupakan perusahaan yang menyelenggarakan sistem transportasi Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Selatan dengan jalur lintasan terpanjang di dunia (244 Km), mengambil inspirasi dari sistem TransMilenio di Bogota, Kolombia. Berdasarkan Keputusan Gubernur No 110/2203, PT Transportasi Jakarta dikelola secara non – struktural, menggunakan dana transfer, anggaran yang fleksibel, pendapatan yang dapat disetor, dan bertanggung jawab langsung ke Gubernur. Operasional Transjakarta dimulai pada 1 Februari 2004 sebagai Badan Pengelola (BP), kemudian berubah menjadi Badan Layanan Umum (BLU) di bawah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta pada 4 Mei 2006 sesuai Peraturan Gubernur No. 48 Tahun 2006. Pada tahun 2011, Transjakarta mengimplementasikan sistem manajemen armada terpadu, termasuk integrasi dengan operator bus untuk layanan feeder busway, serta mengganti bus koridor 1 dengan bus articulated. Pada 27 Maret 2014, Transjakarta berganti status menjadi BUMD dengan nama resmi PT Transportasi Jakarta.

PT Transportasi Jakarta memiliki beberapa bagian yang mendukung pembelajaran program studi D-IV Teknologi Rekayasa Otomotif (TRO), salah satunya adalah Divisi Teknik Sarana. Divisi ini bertanggung jawab memastikan kelayakan operasional bus atau Siap Guna Operasi (SGO). Saat ini, fokus utama Divisi Teknik Sarana adalah melakukan evaluasi dan pengendalian terhadap bus konvensional dan uji coba ritase baterai pada bus listrik. PT Transportasi Jakarta bekerja sama dengan berbagai operator bus untuk mengelola operasional bus, salah satunya yaitu Operator Swakelola.

Operator Swakelola PT Transportasi Jakarta memiliki sebanyak 5 pool yang tersebar di berbagai lokasi di Ibukota Jakarta, yang berfungsi untuk mendukung operasional armada transportasi umum, seperti bus Transjakarta. Fasilitas ini meliputi area parkir, lokasi perawatan, perbaikan, dan pusat pengelolaan logistik untuk memastikan setiap bus beroperasi sesuai jadwal dan rute yang telah ditentukan (Wang et al., 2018). Secara khusus, pool juga berperan dalam menyediakan sarana pendukung seperti pit service untuk pemeliharaan bagian bawah kendaraan dan area pemeriksaan teknis yang memadai.

Kerusakan bus dapat didefinisikan sebagai kegagalan fungsi pada komponen atau sistem bus yang dapat mengganggu operasional armada dan mengurangi kenyamanan serta keamanan penumpang (Smith et al., 2017). Kerusakan ini dapat terjadi pada berbagai kategori, seperti sistem rem, bodi kendaraan, atau sistem AC, dan diklasifikasikan ke dalam tiga tingkat: ringan, sedang, dan berat, bergantung pada dampaknya terhadap operasional kendaraan (Rahman & Abdullah, 2021). Pada Analisis ini memberikan wawasan untuk mengidentifikasi distribusi kerusakan antar pool yang selanjutnya dapat menjadi bahan pertimbangan untuk dilakukan evaluasi setiap pool.

I.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana perbandingan distribusi kerusakan berdasarkan kategori Sasis dan Mesin, Interior dan Eksterior, Electrical, Sistem AC, serta Telematik pada pool milik operator Swakelola periode Agustus hingga Desember 2024?
2. Bagaimana distribusi dan frekuensi kerusakan armada bus pada masing-masing pool milik Operator Swakelola PT Transportasi Jakarta selama periode Agustus hingga Desember 2024?
3. Berapa rasio antara jumlah kerusakan tiap pool dengan jumlah armada tiap pool?
4. Berapa rasio antara jumlah kerusakan seluruh kategori dengan jumlah seluruh armada?

I.3 Batasan Masalah

1. Pool yang digunakan sebagai perbandingan merupakan pool milik Operator Swakelola PT Transportasi Jakarta
2. Periode kerusakan mulai bulan Agustus hingga Desember 2024

I.4 Tujuan

1. Menganalisis perbandingan distribusi kerusakan berdasarkan kategori Sasis dan Mesin, Interior dan Eksterior, Electrical, Sistem AC, serta Telematik pada pool milik operator Swakelola periode Agustus hingga Desember 2024
2. Menganalisis distribusi dan frekuensi kerusakan armada bus pada masing-

masing pool milik Operator Swakelola PT Transportasi Jakarta selama periode Agustus hingga Desember 2024

3. Menghitung rasio antara jumlah kerusakan dengan jumlah armada setiap pool
4. Menghitung rasio antara jumlah kerusakan semua kategori dengan jumlah seluruh armada dari semua pool

I.5 Manfaat

1. Bagi Peneliti, mendapat pengetahuan distribusi kerusakan dari setiap pool milik Operator Swakelola PT Transportasi Jakarta.
2. Bagi kampus, menjadi bahan pembelajaran dan wawasan bagi para mahasiswa/i Politeknik keselamatan Transportasi Jalan tentang pengelolaan armada pada perusahaan otobus atau BUMD.
3. Bagi PT Transportasi Jakarta, mendapat masukan untuk evaluasi dalam meningkatkan kinerja PT Transportasi Jakarta dalam operasional pool.

I.6 Sistematika Penulisan Laporan

Sistematika penulisan laporan umum Magang terdiri dari 5 (lima) bab yang dilengkapi dengan daftar pustaka dan lampiran untuk memperjelas topik bahasan. Berikut sistematika penulisan laporan umum Magang:

- I. **BAB I PENDAHULUAN**
Berisi tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup, dan sistematika penulisan.
- II. **BAB II GAMBARAN UMUM**
Berisikan gambaran umum PT Transportasi Jakarta mengenai letak geografi, profil perusahaan, prasarana dan sarana, pemilikan kendaraan dan jumlah armada, kelembagaan, jumlah sumber daya manusia, operasional (pelayanan dan pengawasan).
- III. **BAB III METODE PELAKSANAAN**
Berisi tentang waktu pelaksanaan magang dan bagaimana rencana kegiatan magang yang akan dilakukan di PT Transportasi Jakarta selama 6 bulan.

IV. BAB IV HASIL PELAKSANAAN MAGANG

Berisi tentang identifikasi masalah, data temuan, pembahasan atau analisa di PT Transportasi Jakarta.

V. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi tentang kesimpulan dan saran dalam pelaksanaan Magang.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN