

**ANALISIS BISNIS JASA ANGKUTAN BARANG RETAIL PADA
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAOP 5 PURWOKERTO**

Laila Fitriana¹

Dama Yuninata²

^{1,2}Manajemen Perdagangan, Sekolah Vokasi, Universitas Sebelas Maret, Indonesia

Informasi korespondensi : dama.yuninata@staff.uns.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui layanan bisnis kereta api yang efektif dalam pengangkutan barang antara proses *business to business* dan *business to customer* sehingga muatan atau *volume* yang diangkut mencapai target atau program. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Metode ini digunakan untuk memperoleh gambaran tentang layanan bisnis pada angkutan barang perkeretaapian. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, dan telaah dokumen (studi pustaka). Analisis data dilakukan melalui uji anova yaitu dengan membandingkan banyaknya muatan yang diangkut dengan dua layanan bisnis yang berbeda dalam pengiriman barang kereta api.

Kata Kunci: Bisnis Logistik; B2B; Pengangkutan Barang

PENDAHULUAN

Dalam perkembangannya bisnis logistik di Indonesia terus mengarah pada tren positif setiap tahun. (Rizal dan Hana, 2019) Peluang yang lebar pada berbanding lurus pada sektor jasa logistik yang ada peningkatan permintaan untuk moda transportasi logistik dalam skala yang besar. Dimiyati (2006:128) menjelaskan keunggulan pada bisnis logistik dapat dimanfaatkan untuk mengatasi masalah distribusi pada komoditas, atau produk dari berbagai sumber (*supply*) pada tujuan akhir (*destination demand*) agar tarif pengangkutan menjadi terjangkau. Satu aspek dalam pencapaian keberhasilan pada bisnis logistik adalah ketika barang dapat segera dikirim dengan cepat ke tujuan akhir di mana pada proses pendistribusian dapat menggunakan transportasi udara, darat, dan laut (Pebriana, Harimurti, & Purnaya, 2021). Namun, menurut (Basuki, Yani, & Tubaka, 2021) keberhasilan dalam mengelola bisnis logistik sangat ditentukan dari keahlian pelaku usaha.

Disparitas sebuah kebutuhan utama moda transportasi di Pulau Jawa kini mulai terasa. Pertumbuhan *volume* muatan barang berbanding lurus dengan pertumbuhan kendaraan bermotor di Pulau Jawa signifikan, penyebabnya adalah pembangunan yang terpusat di Pulau Jawa (Prasetyo & hadi, 2013). Perpindahan orang serta barang yang terjadi dalam beberapa tahun menyebabkan penggunaan kereta api meningkat. Hal tersebut dikarenakan KA adalah salah satu sarana transportasi yang berperan penting dalam melayani pergerakan sebagai angkutan barang umum (*general cargo*) dapat menjadi tulang punggung angkutan atau transportasi darat (Renstra Kemenhub 2010-2014).

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui layanan bisnis kereta api yang efektif dalam pengangkutan barang antara proses *business to business* dan *business to customer* sehingga muatan yang diangkut mencapai target atau program. Penelitian ini juga memberikan rekomendasi kepada PT KAI Daop 5 Purwokerto tentang layanan bisnis angkutan barang yang efektif dan efisien.

Manajemen Logistik

Kegiatan perusahaan yang berkaitan dengan transportasi, fasilitas, lokasi, komunikasi, *inventarisasi*, penyimpanan disebut Manajemen logistik (Bowersox 2006). Sedangkan menurut (Lysons, 2000) manajemen logistik adalah proses implementasi dan pelaksanaan yang efisien terhadap penggunaan biaya mulai dari proses perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian yang efisien kegiatan pergudangan hingga pengadaan transportasi guna terciptanya efisiensi biaya, untuk memenuhi kebutuhan konsumen. Manajemen logistik adalah tanggung jawab untuk menciptakan dan mengelola sistem guna mengatasi aliran bahan baku dan produk jadi (Swasta, 1990). *The council of logistic Management* (1998) Manajemen logistik merupakan bagian dari proses manajemen rantai pasokan yang berperan penting dalam perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian efisiensi dan efektivitas penyimpanan serta aliran barang, jasa dan informasi ke titik konsumsi untuk memenuhi kebutuhan konsumen.

Peran logistik tidak lagi hanya mengangkut produk jadi dan material, tetapi juga menciptakan keunggulan dengan menyediakan layanan yang memenuhi kebutuhan konsumen (Salim, 2015). Menurut Chapman et al., (2002) berpendapat bahwa memiliki jasa logistik yang unggul berdampak besar bagi Indonesia dalam upaya membangun hubungan nasional dan internasional. Sektor jasa logistik adalah sektor yang esensial karena berperan dalam pendistribusian barang serta jasa, mulai dari transformasi bahan baku, proses produksi, pemasaran, hingga barang dan jasa tersebut sampai ke konsumen (Salim, 2015).

Aktivitas logistik yang dilakukan untuk mengalirkan barang dari titik asal menuju ke titik tujuan di antaranya mulai dari pelayanan, perencanaan, manajemen inventaris, komunikasi logistik, penanganan material, transportasi, pergudangan, dan penyimpanan (Chandra, 2013). Aktivitas-aktivitas logistik menurut Gunawan (2014) terdapat 13 macam, antara lain: pelayanan konsumen, manajemen persediaan, peramalan

permintaan, penanganan material, komunikasi logistik, pengemasan, dukungan layanan dan suku cadang, memilih lokasi pabrik serta gudang, pengadaan, *reverse logistics*, transportasi, pergudangan serta penyimpanan.

Sistem Transportasi Perkeretaapian

Dalam ketentuan umum pasal 1 UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dijelaskan, bahwa Perkeretaapian adalah sistem yang terdiri atas sarana dan prasana, sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Sedangkan dalam pembukaan UU No. 23 2007 disebutkan bahwa perkeretaapian sebagai salah satu sarana transportasi dengan sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik dan kelebihan pengangkutan secara massal, yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain. Akan tetapi potensinya perlu dikembangkan serta meningkatkan peranan sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional dalam rangka menunjang, mendorong, serta menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Menurut Nasution (1996) kontribusi perkeretaapian terhadap perkembangan perekonomian dan masyarakat sangat besar. Perkeretaapian yang memprakarsai pengangkutan barang dalam jumlah besar dengan tarif seminimum mungkin akibatnya dapat mendorong kemajuan industri, kemajuan perdagangan, pertambangan, dan aktivitas lain di masyarakat. (Ditjen Perkeretaapian, 2022) menyebutkan Kelebihan menggunakan transportasi kereta api, yaitu:

- a. Dalam jumlah yang besar bisa mengangkut muatan dan barang
- b. Dapat menempuh jarak jauh. Semakin efisien dan tarif semakin rendah maka jaraknya semakin jauh
- c. Jadwal perjalanan yang padat dapat dilaksanakan.
- d. Kelancaran perjalanannya terjamin.
- e. Memberikan tingkat layanan yang memadai dibandingkan dengan bus.

Kesimpulan uraian tersebut bahwa kereta api adalah salah satu moda yang mempunyai ciri serta kelebihan dalam mengangkut penumpang serta barang dalam jumlah besar, hemat energi, efisien dalam menggunakan tempat, tingkat keamanannya tinggi dan rendah polusi. Dalam Pasal 1 ayat (14) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dijelaskan jika angkutan kereta api merupakan kegiatan pemindahan manusia dan barang dari tujuan awal ke tujuan akhir dengan menggunakan kereta api. Ada dua jenis angkutan pada kereta api yaitu angkutan penumpang/orang dan angkutan barang:

1. Angkutan Penumpang (Orang)

Selaras dengan Pasal 130 ayat (1), bahwa Pengangkutan orang dilakukan dengan menggunakan kereta api. Terdapat beberapa kelas layanan dalam Angkutan Penumpang di KAI (persero), yakni Kereta Kelas Eksekutif dengan kode kereta K1, Kereta Kelas Bisnis dengan Kode kereta K2, Kereta Kelas Ekonomi dengan kode kereta K3. Pada tahun 2017 dan 2018 kereta kelas ekonomi memiliki ekonomi baru, yaitu

Kelas Premium dan Ekonomi *New Image* keduanya memakai kode kereta K3. Dalam kondisi tertentu penyelenggara sarana Perkeretaapian dapat mengangkut penumpang menggunakan kereta api dengan persetujuan pemerintah atau pemerintah daerah, serta wajib memperhatikan fasilitas minimal atau Standar Pelayanan Minimum (SPM) dan keselamatan. Penyediaan fasilitas dan fasilitas khusus bersifat wajib dan tidak dipungut biaya bagi penyandang disabilitas, ibu yang sedang mengandung, anak di bawah umur lima tahun, orang yang sedang sakit, serta lansia dari operator kereta api.

2. Angkutan Barang

Pengangkutan barang dalam hal ini adalah barang, benda dan hewan yang diangkut menggunakan gerbong kereta api. Berdasarkan Pasal 139 ayat (2) Undang-Undang Perkeretaapian, Angkutan barang terdiri dari: Barang Umum, Barang Khusus, Barang Berbahaya dan Beracun serta Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode pengumpulan data

1. Data sekunder serta melakukan wawancara dengan unit angkutan barang PT KAI Daop 5 Purwokerto.
2. Melakukan pengamatan di PT KAI Daop 5 Purwokerto mengenai sistem pelayanan bisnis angkutan barang, proses pengiriman barang.

B. Lokasi Pengamatan

Lokasi penelitian di Unit Angkutan Barang PT KAI Daop 5 Purwokerto. Waktu penelitian dan pengamatan dilakukan pada jam kerja selama 5 hari kerja.

C. Metode analisis

Analisis data merupakan proses mencari dan menyusun data secara sistematis yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, serta dokumentasi yang dilakukan dengan cara menjabarkan, dan menyusun data ke dalam kategori yang akan dipelajari sehingga menghasilkan kesimpulan yang dapat dipahami (Sugiyono, 2010). Penelitian ini menggunakan metode Analisis Varians Satu Arah. Teknik analisis data yang digunakan untuk uji hipotesis dalam penelitian ini adalah Analisis Varians satu arah dengan sel tak sama. Tujuan dari uji anova satu arah untuk menguji perbedaan di antara dua atau lebih kelompok di mana terdapat satu faktor yang dipertimbangkan. Dengan alat analisis varians satu arah yaitu membandingkan jumlah muatan yang dikirim setiap tahunnya dapat mengetahui layanan bisnis yang efektif dan dapat dilakukan tindakan dalam meningkatkan pelayanan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Varian Satu Arah pada PT KAI dapat dilihat dalam perhitungan *volume* pada pengiriman barang selama empat tahun. Pada proses pengiriman barang, PT KAI menggunakan dua proses bisnis yaitu B2B dan B2C.

Penulis telah menghitung perbedaan *volume* pada proses pengiriman barang B2B dan B2C, kemudian penulis akan membandingkan besaran total volume per tahun antara B2B dan B2C. Berdasarkan pada analisis di atas, maka nantinya hasil perhitungan dapat digunakan oleh PT KAI Daop 5 Purwokerto untuk menentukan proses pengiriman yang paling efektif digunakan. Asumsi perhitungan sebagai berikut:

a. Kategori Anova

Tabel 1. Kategori Anova

| Nomor | Tahun | Vol Angkut |
|-------|-------|------------|
| 1. | 1 | 520.000 |
| 2. | 1 | 440.000 |
| 3. | 1 | 500.000 |
| 4. | 1 | 480.000 |
| 5. | 1 | 474.000 |
| 6. | 1 | 334.000 |
| 7. | 1 | 780.000 |
| 8. | 1 | 740.000 |
| 9. | 1 | 720.000 |
| 10. | 1 | 840.000 |
| 11. | 1 | 800.000 |
| 12. | 1 | 700.000 |
| 13. | 2 | 939.000 |
| 14. | 2 | 850.000 |
| 15. | 2 | 934.000 |
| 16. | 2 | 866.000 |
| 17. | 2 | 966.000 |
| 18. | 2 | 678.000 |
| 19. | 2 | 757.000 |
| 20. | 2 | 766.000 |
| 21. | 2 | 670.000 |
| 22. | 2 | 657.000 |
| 23. | 2 | 608.000 |
| 24. | 2 | 439.000 |
| 25. | 3 | 495.641 |
| 26. | 3 | 680.133 |
| 27. | 3 | 305.307 |
| 28. | 3 | 267.821 |
| 29. | 3 | 260.355 |

Lanjutan Tabel 2 . Kategori Anova

| Nomor | Tahun | Vol Angkut |
|-------|-------|------------|
| 30. | 3 | 424.963 |
| 31. | 3 | 437.535 |
| 32. | 3 | 236.453 |
| 33. | 3 | 463.276 |
| 34. | 3 | 517.634 |
| 35. | 3 | 525.551 |
| 36. | 3 | 546.306 |
| 37. | 4 | 488.922 |
| 38. | 4 | 301.297 |
| 39. | 4 | 335.838 |
| 40. | 4 | 395.471 |
| 41. | 4 | 398.722 |
| 42. | 4 | 452.820 |
| 43. | 4 | 293.497 |
| 44. | 4 | 349.899 |
| 45. | 4 | 439.005 |
| 46. | 4 | 461.222 |
| 47. | 4 | 436.646 |
| 48. | 4 | 366.809 |

Sumber : SPSS diolah 2022

Kategori:

1 = 2018

2 = 2019

3 = 2020

4 = 2021

b. Uji Normalitas Shapiro Wilk

Jika nilai sig > 0,05 maka data distribusi normal

Jika nilai sig < 0,05 maka data distribusi tidak normal

Tabel 2. Uji Normalitas

| | Tahun | Tests of Normality | | | | | |
|---------------|-------|---------------------------------|----|-------|--------------|----|------|
| | | Kolmogorov-Smirnov ^a | | | Shapiro-Wilk | | |
| | | Statistic | Df | Sig. | Statistic | Df | Sig. |
| Vol. Angkutan | 2018 | .204 | 12 | .181 | .909 | 12 | .206 |
| | 2019 | .130 | 12 | .200* | .947 | 12 | .587 |
| | 2020 | .152 | 12 | .200* | .935 | 12 | .440 |
| | 2021 | .166 | 12 | .200* | .951 | 12 | .657 |

Sumber : SPSS diolah 2022

Simpulan: Dari uji normalitas shapiro wilk diketahui bahwa nilai sig. > 0,05 maka data distribusi dinyatakan normal

c. Uji Homogenitas dan Uji Anova One Way

Tabel 3. Uji Homogenitas dan Uji Anova *One Way*

| Tahun | N | Mean | 95% Confidence Interval for Mean | | Minimum | Maximum |
|-------|----|--------|----------------------------------|-------------|---------|---------|
| | | | Lower Bound | Upper Bound | | |
| 2018 | 12 | 610.67 | 503.03 | 718.30 | 334 | 840 |
| 2019 | 12 | 760.83 | 660.24 | 861.42 | 439 | 966 |
| 2020 | 12 | 430.08 | 343.03 | 517.13 | 236 | 680 |
| 2021 | 12 | 393.35 | 352.43 | 434.26 | 293 | 489 |
| Total | 48 | 548.73 | 490.53 | 606.93 | 236 | 966 |

Sumber : SPSS diolah 2022

Interpretasi:

1) Melihat Perbedaan rata- rata *volume* angkutan selama 4 tahun

Berdasarkan output SPSS “descriptives” dapat dilihat perbedaan rata – rata *volume* angkutan dari tahun 2018 – 2021 dengan rincian sebagai berikut:

- a) Rata – rata *volume* angkutan tahun 2018 sebesar 610.67
- b) Rata – rata *volume* angkutan tahun 2019 sebesar 760.83
- c) Rata – rata *volume* angkutan tahun 2020 sebesar 430.08
- d) Rata – rata *volume*. angkutan tahun 2021 sebesar 393.35

Dengan demikian, secara deskriptif dapat disimpulkan bahwa rata- rata *volume* angkutan tertinggi adalah tahun 2019 yakni sebesar 760.83

2) Menguji Kesamaan Varian (Uji Homogenitas)

Tabel 4. Uji Homogenitas

| | | Test of Homogeneity of Variances | | | |
|-----------------|--------------------------------------|----------------------------------|-----|--------|------|
| | | Levene Statistic | df1 | df2 | Sig. |
| Volume Angkutan | Based on Mean | 4.757 | 3 | 44 | .006 |
| | Based on Median | 4.590 | 3 | 44 | .007 |
| | Based on Median and with adjusted df | 4.590 | 3 | 33.434 | .008 |
| | Based on trimmed mean | 4.798 | 3 | 44 | .006 |

Sumber: SPSS diolah 2022

Berdasarkan output SPSS “Test of Homogeneity of Variances” diperoleh nilai signifikansi (Sig) > 0,05 maka bisa disimpulkan bahwa Variabel keempat kelompok *volume* angkutan yang dibandingkan tersebut adalah homogen atau sama sehingga asumsi homogenitas dalam Uji *one way* anova terpenuhi.

3) Menguji Apakah Keempat Sampel Mempunyai Rata – Rata yang Sama atau Berbeda (Uji Anova)

Dasar pengambilan keputusan dalam Analisis Anova:

Jika nilai signifikansi (sig) > 0.05 maka rata- rata sama.

Jika nilai signifikansi (sig) < 0.05 maka rata – rata berbeda.

Tabel 5 *Volume* Angkutan

| | Sum of Squares | Df | Mean Square | F | Sig. |
|----------------|----------------|----|-------------|--------|------|
| Between Groups | 1044549.499 | 3 | 348183.166 | 18.163 | .000 |
| Within Groups | 843475.986 | 44 | 19169.909 | | |
| Total | 1888025.485 | 47 | | | |

Sumber: SPSS diolah 2022

Berdasarkan output anova di atas, diketahui nilai sig sebesar $0.000 < 0.05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa rata-rata keempat *volume* angkutan

a) Melihat Kesamaan Rata – Rata *Volume* Angkutan

Tabel 6 Rata-rata *Volume* Angkutan

| Tahun | N | Subset for alpha = 0.05 | |
|-------|----|-------------------------|------------|
| | | 1 | 2 |
| 2021 | 12 | 393.3 5 | |
| 2020 | 12 | 430.0 8 | |
| 2018 | 12 | | 610.6 7 |
| 2019 | 12 | | 760.8 3 |
| Sig. | | .915 | .052 |

Means for groups in homogeneous subsets are displayed.

Uses Harmonic Mean Sample Size = 12.000.

Sumber: SPSS diolah 2022

- Pada subset 1 terdapat data *volume* angkutan tahun 2021 dan 2020, artinya rata – rata *volume* angkut pada tahun 2021 dan 2020 tersebut tidak memiliki perbedaan yang signifikan. Dengan kata lain, rata- rata *volume* angkutan 2021 dan 2020 adalah sama.
- Pada subset 2 terdapat data *volume* Angkutan tahun 2018 dan 2019, artinya rata – rata *volume* angkutan pada tahun 2018 dan 2019 tidak memiliki

perbedaan yang signifikan. Dengan kata lain, rata – rata *volume* tahun 2018 dan 2019 adalah sama.

b) Kesimpulan dalam uji one way anova.

Dalam riset pengujian *volume* angkutan tahun 2018 – 2021 ini *volume* angkut tahun 2019 berbeda dengan 2021 dan 2018 berbeda dengan tahun 2020, sedangkan *volume* angkut pada tahun 2021 sama dengan 2020 dan *volume* angkut tahun 2018 sama dengan 2019. Dengan demikian, variabel tahun berpengaruh signifikan terhadap rata- rata *volume* angkutan. Jadi, secara keseluruhan *volume* program B2B pada tahun 2018 dan 2019 lebih besar daripada tahun 2021 dan pada tahun 2019 PT KAI mengubah proses bisnis menjadi B2C dan *volume* lebih besar dari tahun 2021.

KESIMPULAN

Berdasarkan data *volume* angkutan pada PT KAI Daop 5 Purwokerto bahwa total *volume* angkutan per tahun B2B lebih besar daripada B2C. Realisasi pada tahun 2018 rata – rata *volume* angkutan sebesar 610.67 dan rata – rata *volume* angkutan tahun 2019 sebesar 760.83, keduanya menggunakan layanan *business to business* dan lebih besar dari pada tahun 2020 yang menggunakan layanan B2C. Sedangkan *volume* angkutan di tahun 2020 lebih besar daripada B2B tahun 2021.

SARAN

Unit Angkutan Barang PT KAI Daop 5 Purwokerto sebagai operator pelayanan pengiriman barang harus meningkatkan layanan bisnis dengan membuat program realisasi dengan data yang valid agar target dapat tercapai dengan maksimal dan pendapatan dapat sesuai yang diinginkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aruperes, G. P., & dkk. (2018, Januari). Analisis Pergerakan Angkutan Barang. *Jurnal Sipil Statik*, VI(1), 57-66.
- Bintang, Asuransi;. (2020, maret 5). *About Us PT. Asuransi Bintang*. Dipetik Mei 11, 2022, dari PT. Asuransi Bintang.
- Bungin, B. (2007). *Penelitian Kualitatif Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*. Kencana. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Dewi, D. K. (2020). *Evaluasi Kualitas Pelayanan PT. KAI (Persero) Unit Angkutan Barang Stasiun Pasar Turi Terhadap Kepuasan Pengguna*. Universitas Airlangga, Manajemen Pemasaran. Surabaya: IR-Perpustakaan Universitas Airlangga.
- Garside, A. K., & Rahmasari , D. (2017). *Manajemen Logistik*. Malang: Universitas Muhammdiyah Malang.

- Gie, T. L. (2012). *Administrasi Perkantoran Modern*. Yogyakarta: Liberty.
- Julian. (2015). Analisis Ability to Pay dan Willingness to Pay Pengguna Jasa Kereta. *SP - Economic*.
- Kuncoro, M. (2009). *Metode Riset Untuk Bisnis & Ekonomi*. Jakarta: Edisi 3 Erlangga.
- Levy, M., & Weitz, B. A. (2012). *Retailing Management Information Center*. New York: McGraw Hill Higher Education.
- Ling, L. (2007). *Supply chain management: Concepts, techniques and practices*. Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd.
- Lupiyoadi, Rambat, & Hamdani. (2009). *Manajemen Pemasaran Jasa*. Jakarta: Salemba Empat.
- Mardiasmo. (2017). *Perpajakan Edisi Terbaru*. Yogyakarta.
- Nasution. (2008). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nasution, H. M. (1996). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Purwadarminta. (2011). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka.
- Samsu, S. (2013). Analisis Pengakuan Dan Pengukuran Pendapatan Berdasarkan Psak No.23 Pada Pt. Misa Utara Manado . *Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 1(3), 567-575.
- Smith, J. I., Miletsky, & Genevieve. (2009). *Perspective On Branding*. Boston: Course Technology PTR.
- Syam. (2020, Agustus). Pengaruh Efektifitas Dan Efisiensi Kerja Terhadap Kinerja Pegawai Pada Kantor Kecamatan Banggae. *Jurnal Ilmu Manajemen*, IV, 128-152.
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.
- Yunani, A. (2015, April 22). *Logistik Berbasis Kereta Api*. (Artikel Kereta Api Logistik) Dipetik April 27, 2022, dari Supply Chain Indonesia: <https://supplychainindonesia.com/sekilas-logistik-berbasis-kereta-api/>
- Cargo.id* (2022,05 23). Retrieved from KAI:id: <https://cargo.kai.id/site/about>