

BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH

A. Sejarah PT KAI di Muara Enim

Sejarah perkembangan kereta api Indonesia terdapat dalam tiga kurun waktu, yaitu :

1. Perkeretaapian pada Zaman Kolonial Belanda

Kereta Api telah dikenal di Indonesia sejak abad ke-19. Pelaksanaan pemasangan jalan kereta api ditandai dengan pencangkulan pertama pembuatan badan jalan rel oleh Gubernur Jenderal Belanda Mr.L.A.J.Baron Sloet Van De Beele tanggal 17 Juni 1864. Perkembangan jasa kereta api dimulai tanggal 17 juni 1868 yaitu antara Tanjung di Surakarta dengan Semarang yang berjarak 26 Km oleh *Netherland Indische Spoorwagen Matschappy* (NISM). Kemudian secara berturut-turut dilanjutkan dengan pembangunan jaringan kereta api di seluruh Jawa, Sumatera Utara, Aceh, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Sulawesi.¹

2. Perkeretaapian Zaman Kedudukan Jepang

Dengan datangnya Jepang, maka semua perkeretaapian di Indonesia di satukan dalam satu pimpinan yang dikuasai oleh pemerintahan jepang. Perkeretaapian di Jawa dibawah kekuasaan Angkatan Darat Jepang yang dinamakan *Rikuyu Sokyuku* dan kemudian dirubah menjadi *Tetsudo Kyoku* yang berkantor pusat di Bandung. Dan perkeretaapian di Sumatera di bawah kekuasaan Angkatan Laut Jepang yang dinamakan *Reta Sumatera Tetsudo* yang berkantor pusat di Sumatera Selatan.²

3. Perkeretaapian Zaman Pemerintahan RI

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan

¹ A. Daliman, "Sejarah Indonesia Abad 19 Sampai Awal Abad 20", (Yogyakarta:Ombak)

² PT. KAI, "Sejarah Perkeretaapian", <https://Www.Kereta-Api.Co.Id/>, Diakses Tanggal 14 Mei 2016 Pukul 8:12

pertama pembangunan jalan KA di desa Kemijen, Jum'at tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867. Keberhasilan swasta, NV. NISM membangun jalan KA antara Kemijen - Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan KA di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 – 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 Km, tahun 1870 menjadi 110 Km, tahun 1880 mencapai 405 Km, tahun 1890 menjadi 1.427 Km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 Km. Selain di Jawa, pembangunan jalan KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 Km² antara Makasar-Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujungpandang - Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan KA Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 Km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 Km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA di sana.

Jenis jalan rel KA di Indonesia semula dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942 - 1943) sepanjang 473 Km, sedangkan jalan KA yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 km antara Bayah - Cikara dan 220 Km antara Muaro - Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muaro - Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang mempekerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan,

serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro-Pekanbaru.

Periode Setelah Proklamasi Kemerdekaan RI pada tanggal 17 Agustus 1945, pengambilalihan penguasaan perkeretaapian secara resmi dialihkan ke tangan Pemerintahan Indonesia. Orang Jepang tidak diperbolehkan campur tangan lagi urusan perkeretaapian di Indonesia, inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia DKARI, pada tanggal 27 September 1949 Pemerintah RI mengeluarkan Peraturan Pemerintah No.2 yang menyatakan bahwa Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) dan *Staat Spoorwage* (SS) digabungkan menjadi satu yaitu Djawatan Kereta Api (DKA). Kemudian pada tanggal 25 Mei 1963 berdasarkan Peraturan Pemerintah No.22 Tahun 1963 status perkeretaapian berubah dari Djawatan Kereta Api (DKA) menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 1971, pada tanggal 15 September 1971 PNKA berubah lagi menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) dan selanjutnya berdasarkan Keputusan Presiden No.44 Tahun 1974, Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) merubah unit organisasi dalam lingkungan Departemen Perhubungan dimana kedudukan, fungsi, tugas dan susunan organisasi diatur berdasarkan Keppres tersebut. Terhitung tanggal 2 Februari 1991 berdasarkan Peraturan Pemerintah No.57 tahun 1991, Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) berubah status menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA) yang kepemilikannya dikuasai oleh negara. PERUMKA berusaha menekan kerugian sosial dengan cara meningkatkan produktivitas kereta api dan menggunakan peralatan dalam pengoperasian secara optimal sehingga dapat mencapai hasil yang maksimal. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.19 Tahun 1998 terhitung sejak tanggal 1 Juni 1999 telah dialihkan usahanya dari PERUMKA menjadi PT.Kereta Api dengan bentuk badan usaha Persero.³

³ Nurhayati, "Sejarah Kereta Api di Indonesia", (CV Rizki Mandiri:2014)

Tabel 2.1
Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia

Periode	Status	Dasar Hukum
1864	Pertama kali dibangun Jalan Rel sepanjang 26 km antara Kemijen Tanggung oleh Pemerintah Hindia Belanda	-
1864-1945	Staat Spoorwegen (SS) Verenigde Spoorwegenbedrijf (VS) Deli Spoorwegen Maatschappij (DSM)	IBW
1945-1950	DKA	IBW
1950-1963	DKA-RI	IBW
1963 -1971	PNKA	PP. No. 22 Th. 1963
1971-1991	PJKA	PP. No. 61 Th. 1971
1991-1998	PERUMKA	PP. No. 57 Th. 1990
1998-2010	PT. KERETA API (Persero)	PP. No. 19 Th. 1998 Keppres No. 39 Th. 1999 Akte Notaris Imas Fatimah
2010 – sekarang	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	Instruksi Direksi No. 16/OT.203/KA 2010

Sumber : Annual Report PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2014

Pembangunan kereta api di Indonesia yaitu salah satunya di pulau Sumatra karena, dibangunnya jalur-jalur kereta api sebagai moda transportasi darat yang berperan mengangkut hasil alam serta tambang batu bara yang berlimpah. Pembangunan rel kereta api di Sumatra Selatan dimulai dari rute Kertapati menuju Prabumulih, Muara Enim, Lahat dan Lubuk Linggau . sejak itu, jalur kereta api di Sumatera Selatan terbagi menjadi 2 wilayah kerja yakni Palembang dan Lampung. Sedangkan, pembangunan jalur kereta api dari Muara Enim sampai Lahat masih dalam tahap pemasangan rel , dan barulah pada tahun 1924 rel untuk jalan kereta api

selesai terpasang hingga ke Lahat serta dengan seiringnya kemajuan pesat di bukanya jalur kereta api sampai ke Lubuk Linggau, guna memajukan perekonomian maka kereta api melayani angkutan manusia yang menjadikannya alat transportasi yang cepat, praktis dan efisien.⁴

Sedangkan di Kabupaten Muara Enim dalam sejarahnya, PT KAI di dibuka oleh Zuid-Sumatra *Staatsspoorwegen*, bersamaan dengan pengoperasian jalur baru Prabumulih-Tanjung Enim untuk pengangkutan batu bara. Pada tanggal 1 Juni 1933 jalur kereta api Lubuk-Linggau-Muara Enim sudah selesai dibangun. PT Kai Muara Enim terletak pada ketinggian +37 meter ini termasuk dalam divisi regional III Palembang yang letaknya paling utara di Kabupaten Muara Enim, tepat di Jalan Trans-Sumatra Muara Enim,Sumatra Selatan 31312 Indonesia, berada pada titik koordinat 3°39'22.46400"S 103°43'29.82000"E, serta memiliki tiga jalur kereta api dengan jalur 2 merupakan sepur lurus.⁵

Gambar 2

Foto PT KAI Muara Enim



Sumber : Diambil dari Vibes-Sumatra.com , Diakses Pada Tanggal 25 November 2023

Di Muara Enim ada Sembilan perlintasan kereta api, baik yang sudah ada pintu pengaman perlintasan KA, maupun yang belum memiliki pintu pengaman perlintasan ka. Diantaranya, perlintasan KA Jalan Sosial (samping Dinas Kesbangpol), perlintasan dekat SMA 1 Muara Enim, Jalan Pelita Sari, Jalan Pelawaran, Jalan Rumah Tumbuh dan Rukun Damai, Kelurahan Tungkal, simpang Dusun Muara Enim

⁴ R Ravico "Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi Di Sumatera Selatan" Jurnal Agastya, Vol.11 No.1, 2021

⁵ "Subdit Jalan Rel dan Jembatan", Jarak Antarstasiun dan Perhentian, (Bandung:PT Kereta Api,2004)

, Simpang Tungkal menuju gedung kesenian Muara Enim dan perlintasan Jalan Jenderal Sudirman menuju gor Muara Enim. Diantara kesembilan perlintasan tersebut, sudah ada 6 perlintasan KA yang sudah memiliki pintu pengaman, sedangkan ada 3 perlintasan ka yang sama sekali tidak memiliki pintu pengaman perlintasan KA nya, dimana ketiga perlintasan ini cukup ramai dilalui masyarakat dan cukup sering memakan korban saat kendaraan melintas. Dapat dilihat lintasan kereta api dari peta berikut .

Gambar 3
Peta Jaringan Kereta Api



Sumber : Peta Jaringan Kereta Api Divisi Regional III Palembang, Diambil pada Tanggal 19 Maret 2024

B. Struktur Organisasi PT KAI

Dalam Suatu Perusahaan diperlukan suatu struktur organisasi yang mengatur tugas dan wewenang serta tanggung jawab dari suatu bagian. Adapun bentuk dari struktur organisasi yang diperlukan oleh PT Kereta Api (Persero) adalah struktur organisasi garis dan staf dimana didalamnya terdapat pengawalan secara langsung dan spesialisasi dalam pekerjaan. PT Kereta Api Indonesia mempunyai struktur perusahaan yang terdiri dari beberapa divisi secara khusus tersusun dari berbagai bagian dan daerah pengoperasiaanya. Pemberi wewenang dan tanggungjawab

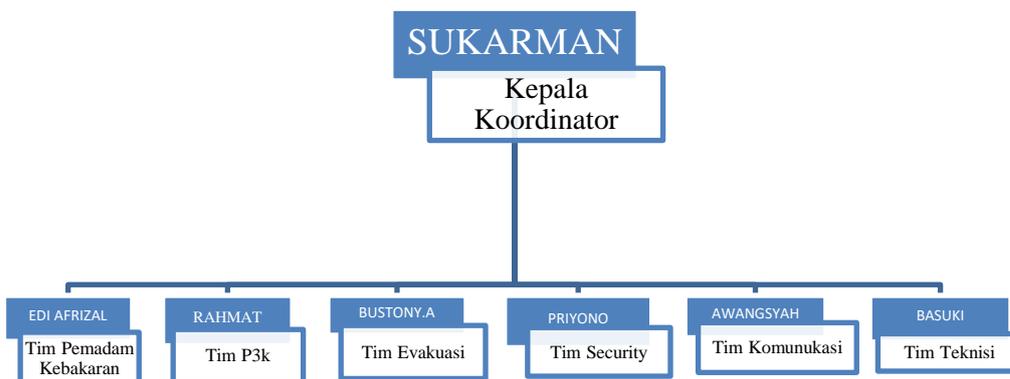
bergerak secara vertical kebawah dengan pendelegasian yang tegas serta setiap bagian-bagian utama langsung berada dibawah seorang pemimpin melalui hirarki yang ada. Struktur organisasi ini memiliki peran untuk menjelaskan fungsi, tugas, tanggungjawab dan wewenang yang efektif dan efisien.⁶ Adapun struktur-struktur organisasi dari PT.Kereta Api Indonesia di Muara Enim dapat dilihat dibagan berikut.

Gambar 4
Struktur Organisasi PT. KAI Muara Enim



Sumber : Struktur Organisasi Stasiun Besar C Muara Enim Divre III Paelmbang, Diambil pada Tanggal 19 Maret 2024

Struktur Organisasi Tim Tanggap Darurat



⁶ Pace Wayne dan Don F, "Komunikasi Organisasi: Strategi Meningkatkan Kinerja Perusahaan", (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2006)

C. Visi dan Misi PT Kereta Api Indonesia

1. Visi

- a. Menjadikan solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia
- b. *Driving ekosistem transportasi solution for Indonesia*

2. Misi

- c. Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman efisien berbasis digital dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.
- d. Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur dan teknologi.
- e. Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur-infrastruktur penting terkait transportasi.

D. Nilai-Nilai Utama PT Kereta Api Indonesia

1. Amanah (Memegang teguh kepercayaan yang diberikan)
2. Kompeten (Terus belajar dan mengembangkan kapabilitas)
3. Harmonis (Saling peduli dan menghargai perbedaan)
4. Loyalitas (Berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan Negara)
5. Adaktif (Terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan)
6. Kolaboratif (Membangun kerjasama yang sinergis)

Budaya PT KAI berusaha memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan empat pilar yaitu:

1. Keselamatan

KAI memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga asset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

2. Ketepatan Waktu

KAI akan selalu berupaya semaksimal mungkin untuk tetap mengoperasikan perjalanan kereta api tepat sesuai pada waktunya, baik dari jadwal keberangkatan dan jadwal tiba demi kelancaran dan kepuasan pelanggan sebagai solusi dari salah satu alternative transportasi publik yang bebas dari kemacetan.

3. Pelayanan

Dalam hal pelayanan, KAI akan memberikan yang terbaik sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6A unsur pokok: kemampuan (*Ability*), sikap (*Attitude*), penampilan (*Appearance*), perhatian (*Attention*), tindakan (*Action*), dan tanggungjawab (*Accountability*).

4. Kenyamanan

Kenyamanan pelanggan akan muncul sendirinya seiring dengan pelayanan prima, ketepatan waktu dan keselamatan yang diterapkan KAI sebagai pilar utama dalam mencapai kepuasan pelanggan. Perusahaan tidak akan pernah berhenti dalam menciptakan lingkungan yang kondusif baik di stasiun maupun di atas kereta api dalam hal meningkatkan rasa nyaman kepada pelanggan.

Adapun tujuan yang diterapkan oleh PT KAI adalah untuk turut serta melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional khususnya dibidang transportasi, dengan menyediakan barang dan jasa bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di pasar dalam negeri ataupun internasional dibidang perkeretaapian yang meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan kereta api, kegiatan perawatan prasarana perkeretaapian, pengusaha prasarana perkeretaapian, pengusaha usaha penunjang prasarana dan sarana kereta api dan kemanfaatan umum dengan menetapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas.⁷

E. Aspek Kegiatan PT Kereta Api

PT Kereta Api merupakan perusahaan yang menyediakan pelayanan umum dibidang jasa transportasi sebagai subsistem nasional yang bermutu bagi pemenuhan masyarakat ramai. PT Kereta Api (Persero) mempunyai kegiatan usaha sebagai berikut :⁸

1. Menyediakan jasa angkutan yang memberikan manfaat terbesar bagi penggunanya.
2. Menjamin tersedianya angkutan sesuai jenis dan kelas angkutan.
3. Menjamin kelancaran arus perjalanan penumpang dan barang.
4. Menjamin keselamatan dan ketertiban selama perjalanan serta penyiapan barang ditempat tujuannya.

⁷ R Ravico “*Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi di Sumatra Selatan*”, Jurnal Agastya, Vol.11, No.1, 2021, 71.

⁸ Telaga Bakti, “*Sejarah Perkeretaapian Indonesia*”, (Bandung:Angkasa,1997)

5. Menunjang angkutan antar modal dengan memanfaatkan kelebihan masing-masing jenis angkutan dalam rangka efisiensi dan efektivitas angkutan.
6. Mendukung peningkatan ekonomi, politik dan kebudayaan dalam keterkaitan.
7. Mendorong pertumbuhan ekonomi dan memperbaiki kesatuan bangsa dalam lingkup Wawasan Nusantara.
8. Menunjang sektor-sektor lain dalam rangka peningkatan produksi dan pembangunan nasional.
9. Menunjang keterkaitan antar sektor produksi dengan konsumen dalam kebijaksanaan pemerintah.