

PERKERETAAPIAN INDONESIA: TELAAH TENTANG PERKEMBANGAN SOSIAL EKONOMI PADA MASA ORDE BARU (1966-1998)

Oleh:
REZKY ATYKA WIJAYA
rezkyatykawijaya@gmail.com
Pembimbing:
Terry Irenewaty, M. Hum

ABSTRAK

Penulisan sejarah merupakan bentuk dan proses penyampaian tentang peristiwa-peristiwa pada masa lampau. Salah satunya ialah Perkeretaapian Indonesia: Telaah tentang Perkembangan Sosial-Ekonomi pada Masa Orde Baru (1966-1998). Perkembangan sosial-ekonomi perkeretaapian di Indonesia pada masa Orde Baru merupakan sejarah panjang yang perlu untuk diteliti menjadi sebuah karya ilmiah. Penelitian ini bertujuan untuk: 1) Mendeskripsikan kondisi perkeretaapian sebelum masa Orde Baru. 2) Menjelaskan perubahan-perubahan yang terjadi di perkeretaapian Indonesia pada masa Orde Baru. 3) Menjelaskan peranan perkeretaapian Indonesia dalam perkembangan kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Indonesia pada masa Orde Baru.

Penulisan skripsi ini menggunakan metode penelitian sejarah. Metode penelitian sejarah merupakan pelaksanaan petunjuk teknis tentang bahan, kritik, interpretasi, dan penyajian sejarah. Metode ini terdiri dari lima langkah, antara lain: 1) Pemilihan topik merupakan awal dari suatu penelitian berdasarkan tingkat ketertarikan penulis terhadap tulisan yang disusun oleh penulis serta memperhatikan tingkat intelektualitas penulis terhadap tema yang dikaji dalam tulisan. 2) Pengumpulan sumber/*heuristik* merupakan suatu kegiatan untuk mengumpulkan sumber, jejak-jejak sejarah yang diperlukan. 3) Verifikasi/kritik sumber merupakan uji keabsahan sumber yang sudah didapat. 4) Interpretasi merupakan cara penulis dalam menetapkan makna dan saling hubung antara fakta-fakta yang telah berhasil dihimpun oleh penulis. 5) Historiografi/penulisan sejarah adalah sebuah paparan dan penyajian dari penelitian sejarah.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perkeretaapian Indonesia mempunyai peranan yang penting dalam pembangunan sosial-ekonomi Indonesia. Dibuktikan dengan adanya perkembangan pesat perusahaan kereta api Indonesia dari zaman pendudukan Jepang sampai pada masa Orde Baru. Peranan perkeretaapian Indonesia di bidang sosial meliputi merehabilitasi jalan rel dengan mengganti bantalan-bantalan yang lebih berkualitas serta mengatasi kemacetan di perkotaan. Peranan perkeretaapian Indonesia di bidang ekonomi meliputi pengangkutan hasil perkebunan, industri, serta perdagangan secara lebih efisien waktu dan tenaga dari satu daerah ke daerah lain yang dekat dengan jalur lintas kereta api sehingga dapat meningkatkan sumber pendapatan negara.

Kata kunci: perkeretaapian Indonesia, sosial-ekonomi, orde baru, 1966-1998

INDONESIAN RAILWAYS: A STUDY OF THE SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT DURING THE NEW ORDER ERA (1966-1998)

ABSTRACT

History writing is a form and process of presenting past events. One of them is "Indonesian Railways: A Study of the Socio-economic Development during the New Order Era (1966-1998)". The socio-economic development of railways in Indonesia during the New Order era was a long history that needs to be studied in a scientific work. This study aimed to: 1) describe the conditions of railways before the New Order era, 2) explain roles of railways in Indonesia in the development of the socio-economic life of Indonesian people during the New Order Era.

This undergraduate thesis writing used the historical research method. The historical research method was the implementation of the technical guideline about materials, criticism, interpretation, and history presentation. The method consisted of five steps, i.e.: 1) topic selection, namely the beginning of a study writer's intellectuality level related to the theme in the writing; 2) source collection/heuristics, namely an activity to collect necessary historical sources and traces; 3) verification/source criticisms, namely assessment of the trustworthiness of the collected sources; 4) interpretation, namely the way the writer determine meanings and interrelationships among facts collected by the writer; and 5) historiography/history writing, namely display and presentation of historical research.

The result of the study showed that Indonesian railways played important roles in the socio-economic development in Indonesia, indicated by the fast development of the Indonesian railway company from the Japanese occupation era to the New Order era. The roles of Indonesian railways in the social sector included the rehabilitation of railroads by replacing railroad ties with ones with higher quality and solving congestion in cities. The roles of Indonesian railways in the economic sector included the more efficient transport of the product of plantation, industry, and trading as well as workers from one region to another region close to the track rail traffic so that it was capable of increasing the state revenue.

Keywords: *Indonesian railways, socio-economic, new order, 1966-1998*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan pelayanan terhadap kebutuhan perjalanan manusia dalam pengadaannya dapat diwujudkan dengan berbagai bentuk dan jenis menurut fungsinya. Pengadaan transportasi memerlukan kesesuaian antara ukuran dengan sifat-sifat lingkungan sosial dan fisik. Transportasi selebihnya memegang peranan sangat penting dalam setiap kegiatan manusia. Sedangkan manusia senantiasa berupaya untuk memperbaiki dan meningkatkan sistem, serta kapasitas angkut barang atau jasa transportasinya sejak dulu. Terciptanya jalan rel merupakan salah satu hasil upaya pengembangan sistem transportasi, baik mengenai jalan lintasannya maupun kendaraan serta sistem pengoperasiannya. Hal tersebut ditunjukkan dengan tumbuhnya jalan rel yang merupakan salah satu hasil dari upaya perbaikan jalan transportasi darat serta peningkatan daya angkut yang telah dimulai sejak awal abad ke-16.

Kereta api mulai diperkenalkan di Indonesia pada masa pemerintah Hindia Belanda melalui *NV. Nederlandsch Indische Spoorweg Mij (NISM)* antara desa Kemijen di Semarang dengan Tanggung. Pembangunannya dimulai tanggal 17 Juni 1864 yang menghubungkan antara daerah Kemijen dengan Tanggung dengan jarak pembangunannya sepanjang 26 km dengan ditandai pencangkulan pertama oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda saat itu, Mr L. A. J. Baron Sloet Van Den Beele.

Situasi Indonesia yang saat itu perang kemerdekaan juga menimbulkan dampak pada transportasi darat, namun berbeda halnya dengan transportasi kereta api yang tidak terpengaruh oleh keadaan peperangan. Meskipun perang terjadi di berbagai daerah, tidak seorangpun awak kereta api seperti masinis, asisten masinis, kondektur, teknisi, dan pegawai lainnya merasa takut menjalankan tugasnya. Serangkaian peristiwa yang terjadi setelah proklamasi kemerdekaan RI ternyata belum sepenuhnya menjadikan kereta api Indonesia terbebas dari kekuasaan Jepang. Tanggal 20 Agustus 1945, kereta api Indonesia membentuk "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) dan berhasil mengambil alih kekuasaan perkeretaapian kantor Eksploitasi Tengah pada tanggal 26 September 1945.

Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) dibentuk pada tanggal 23 Januari 1946 dengan Maklumat Kementerian Perhubungan No. 1/KA. DKARI akhirnya memilih bergabung dengan sejumlah perusahaan kereta api menjadi satu kesatuan dan berganti nama menjadi "Djawatan Kereta Api" (DKA). Hal itu ditandai dengan dikeluarkannya Pengumuman Menteri Perhubungan Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 tanggal 6 Januari 1950. Pada repelita ketiga, mulailah PNKA mempunyai kesempatan untuk memperbaiki alat-alat prasarana dan sarana yang diperlukan oleh angkutan kereta api. Perubahan-perubahan yang terjadi pada masa orde baru secara umum terletak pada pergantian nama PNKA menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api" (PJKA) pada tahun 1971, kemudian pada tahun 1991 PJKA diubah menjadi "Perusahaan Umum Kereta Api" (Perumka), dan kemudian pada tahun 1998 nama Perumka berubah menjadi PT. Kereta Api (Persero).

Penulis mengambil tema ini dengan judul "Perkeretaapian Indonesia: Telaah tentang Perkembangan Sosial-Ekonomi pada Masa Orde Baru (1966-1998)" mempunyai alasan karena penulis ingin mempelajari lebih dalam tentang perkembangan perkeretaapian Indonesia pada masa pemerintahan Soeharto yang dikenal melakukan pembangunan-pembangunan yang pesat dalam berbagai sektor terutama pada sektor transportasi agar dapat membantu masyarakat untuk melakukan kegiatan sehari-hari.

METODE PENELITIAN

Penulisan skripsi ini menggunakan metode penelitian sejarah. Metode penelitian sejarah merupakan pelaksanaan petunjuk teknis tentang bahan, kritik, interpretasi, dan penyajian sejarah. Metode ini terdiri dari lima langkah, antara lain: 1) Pemilihan topik merupakan awal dari suatu penelitian berdasarkan tingkat ketertarikan penulis terhadap tulisan yang disusun oleh penulis serta memperhatikan tingkat intelektualitas penulis terhadap tema yang dikaji dalam tulisan. 2) Pengumpulan sumber/heuristik merupakan suatu kegiatan untuk mengumpulkan sumber, jejak-jejak sejarah yang diperlukan. 3) Verifikasi/kritik sumber merupakan uji keabsahan sumber yang sudah didapat. 4) Interpretasi merupakan cara penulis dalam menetapkan makna dan saling hubung antara fakta-fakta yang telah berhasil dihimpun oleh penulis. 5) Historiografi/penulisan sejarah adalah sebuah paparan dan penyajian dari penelitian sejarah.

PEMBAHASAN

Transportasi (angkutan), meskipun hanya merupakan satu bagian saja dari proses keseluruhan, mempunyai peran penting dan berpengaruh. Kegiatan penduduk, sesuai kebutuhannya, terpisah-pisah dan demi kenyamanan, komunikasi perlu diadakan diantara tiap-tiap bagian tersebut. Bentuk-bentuk komunikasi memacu perbedaan pemakaian dan tuntutan, selain itu, perubahan teknologi memungkinkan penggantian suatu bentuk komunikasi dengan yang lain.

Munculnya jalan rel adalah salah satu hasil dari upaya untuk memperbaiki serta meningkatkan daya angkut sistem transportasi yang sangat dibutuhkan dalam kegiatan manusia. Salah satu pendorong utama bagi pemasangan jalan rel di Indonesia juga upaya pemerintah Belanda untuk memperbaiki sistem transportasi yang ada, terutama untuk pengangkutan hasil bumi di Pulau Jawa bagi komoditas ekspor yang sangat penting. Hasil bumi Indonesia menjadi mata dagangan ekspor yang sangat penting dan merupakan kebutuhan vital bagi rakyat Belanda.

Kereta api mulai diperkenalkan di Indonesia pada masa pemerintah Hindia Belanda melalui NV. Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) antara desa Kemijen di Semarang dengan Tanggung. Pembangunannya dimulai tanggal 17 Juni 1864 yang menghubungkan antara daerah Kemijen dengan Tanggung dengan jarak pembangunannya sepanjang 25 km dengan ditandai pencangkulan pertama oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda saat itu, Mr L. A. J. Baron Sloet Van Den Beele. Pembangunannya dipimpin oleh J. P. De Bordes. Jalannya dibangun dengan lebar sepur 1.435 milimeter. Dalam tiga tahun sudah dapat diselesaikan jalan sepanjang 25 kilometer sampai Desa Tanggung. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu tanggal 10 Agustus 1867.

Wilayah operasi NISM meluas ke seluruh Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, dan Jawa Timur. Di Indonesia NISM berkantor pusat di Semarang yang sampai sekarang dikenal dengan Gedung Lawang Sewu. Selain di pulau Jawa, di pulau Sumatera juga dibangun lintas jalan rel. Lintas jalan rel yang dioperasikan pertama kali adalah dari Medan ke Labuhan, dibuka pada tanggal 25 Juli 1886. Sebagian besar kereta api di Sumatera mengangkut hasil batu bara yang memang hasil bumi yang banyak dihasilkan di Sumatera ialah batu bara. Selain batu bara, ada pula hasil bumi lainnya yaitu lada, kopi, karet, kelapa sawit, minyak bumi, emas, dan perak.

Tentara Jepang memberikan pelatihan kemiliteran kepada sejumlah karyawan Kereta Api. Dengan demikian, di suatu saat menjelang perebutan kekuasaan pengetahuan militer ini menjadi bekal bagi pembentukan "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) dan "Pasukan Kereta Api" (PKA). Jepang membangun jalan rel di Jawa Barat pada dua tempat. Satu lintas dibangun dari Saketi, sebuah stasiun pada lintas Rangkasbitung – Labuhan, ke arah selatan sampai Bayah di tepi Pantai Samudera Hindia sepanjang 83 kilometer. Tujuan lintas ini untuk keperluan pabrik pengolahan batu bara yang dibangun di Bayah. Lintas yang kedua menghubungkan stasiun Cicalengka pada lintas Bogor – Yogyakarta dengan Stasiun Majalaya di lintas Bandung – Ciwidey. Dengan lintas ini, daerah Bandung Selatan akan terhubung langsung dengan daerah Jawa Tengah dan Jawa Timur.

Rakyat Indonesia berusaha untuk memanfaatkan kekosongan kekuasaan atas wilayah Indonesia yang ditinggal Jepang yang sedang sibuk mengurus peperangan. Rakyat Indonesia melakukan perlawanan terhadap tentara-tentara Jepang yang masih tersisa di Indonesia. Dinas Kereta Api juga ikut membantu dalam berbagai usaha. Usaha tersebut meliputi pengangkutan para

pengungsi, para pemuda dan pejuang, para tawanan, dan para pemimpin negara. Walaupun demikian kondisinya, tidak ada satupun awak kereta api merasa takut menjalankan tugasnya.

Perjuangan rakyat Indonesia tidak berhenti sampai pernyataan proklamasi, rakyat Indonesia harus melakukan perjuangan-perjuangan merebut wilayah-wilayah yang masih diduduki tentara Jepang. Para pejuang kereta api pun juga melakukan usaha merebut Balai Besar Kereta Api yang terletak di Bandung. Pertama kali oleh pemuda dan pegawai kereta api di Jakarta, yaitu berhasil mengambil alih kekuasaan perkeretaapian kantor Eksploitasi Barat yang terletak di Jakarta pada tanggal 4 September 1945. Sebelumnya, para pemuda dan pegawai kereta api membentuk suatu organisasi yang bernama "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) pada tanggal 20 Agustus 1945.

Perebutan Balai Besar Kereta Api tidak berjalan mulus seperti daerah lainnya, namun karena perjuangan para pemuda dan pegawai kereta api yang gigih dan tangguh maka pada tanggal 28 September 1945 pucuk pimpinan perkeretaapian dapat direbut dari tangan Jepang. Setelah Balai Besar Kereta Api dapat direbut, dibentuklah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Selain itu, pada tanggal tersebut ditetapkan sebagai "Hari Jadi Kereta Api".

Berdasarkan pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum PJ No. 2 tanggal 6 Januari 1950, terhitung mulai tanggal 1 Januari 1950 DKARI dan SS/VS dilebur menjadi satu dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA). DKA mempunyai Rencana Lima Tahun yang sasaran dan rencana tujuan lebih mendahulukan rehabilitasi dari pada pembangunan yang sama sekali baru. Misalnya melakukan rehaillitasi jalan rel yang meliputi wilayah Jawa, lintas-lintas Jakarta-Bandung-Tasikmalaya-Banjar-Surabaya-Malang. Serta lintas di Sumatera adalah lintas batubara dari Kertapati sampai Tanjungenim (Sumatera Selatan), lintas rel gigi di Sumatera Barat, lintas Besitang-Langsa (Sumatera Utara/Aceh).

Kondisi lokomotif juga diperhatikan pada saat itu. Berdasarkan patokan yang berlaku di dunia perkeretaapian, termasuk di luar negeri, lokomotif yang telah berumur 40 tahun lebih dikeluarkan dari peredaran operasional. Lokomotif-lokomotif uap demikian bisa saja direhabilitasi, mula-mula kawahnya, kemudian rangkanya, silindernya, dan lain-lain, sampai akhirnya terwujud lokomotif baru yang lain sama sekali dari semula. Rehabilitasi yang demikian itu memakan biaya yang besar, bahkan mungkin mendekati harga lokomotif baru. Kekurangan lokomotif yang layak jalan pada tahun 1950-an disebabkan bukan hanya karena umurnya yang telah lanjut, melainkan juga pemeliharaannya yang terabaikan selama 10 tahun terakhir (1940-1950) dan kekurangan suku cadang.

Tanggal 22 Mei 1963, DKA diubah statusnya menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) setelah diterbitkannya Peraturan Pemerintah Undang-undang (PERPU) No. 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara. Sementara itu, perusahaan kereta api eks Deli Spoorweg Maatschppij (DSM) mulai tanggal 29 April 1963 berubah statusnya menjadi Eksploitasi Sumatera Utara dengan kantor pusat berkedudukan di Medan. Eksploitasi Sumatera Utara gaya lama berubah menjadi Eksploitasi Aceh dengan kantor pusat tetap di Kotaraja.

Program pemerintah yang dikemas dalam Rencana Rencana Lima Tahun dan Rencana Tujuh Tahun disusunlah program rehabilitasi jembatan. Program ini meliputi penggantian, pembangunan, dan pemeliharaan jembatan. Penggantian jembatan baja menurut Rencana Lima Tahun adalah 27.139 ton, akan tetapi karena terbatasnya dana, pekerjaan tersebut hanya selesai 12.148 ton. Sisanya (14.991 ton) dimasukkan ke dalam program Rencana Tujuh Tahun (1960-1966). Namun dalam periode ini pun penggantian jembatan baja hanya selesai 4.635 ton.

Pemerintah mulai membuka usaha pembangunan nasional melalui repelita-repelita pada tahun 1969. Transportasi di Indonesia mulai dikembangkan kembali guna untuk mensejahterakan masyarakat. Namun pembangunan tersebut masih terprioritaskan kepada pembangunan transportasi angkutan jalan raya, sedangkan untuk angkutan kereta api masih dibatasi pada pekerjaan rehabilitasi sedikit demi sedikit. Bersamaan dikeluarkan Undang-Undang No. 9 Tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969, dengan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971 tanggal 15 September 1971, PNKA dijadikan perusahaan jawatan dengan nama Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

Penggantian perkakas dilakukan setelah tahun 1970 dan berhasil dilakukan pada lintas-lintas antara lain di lintas Cikampek-Semarang Poncol, Cirebon-Yogyakarta, Surabaya-Babat,

Surabaya-Malang, Kertapati-Lahat, Tanjungkarang-Prabumulih, Belawan-Medan-Kisaran-Rantauprapat, dan Bukitputus-Indarung-Padang.

Sedangkan kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan masalah perekonomian dijelaskan dalam Pasal 2 Keputusan Menteri Keuangan Nomor 740/KMK.00/1989 peningkatan efisiensi dan produktivitas BUMN antara lain dapat dilakukan melalui kerjasama operasi (KSO). Pemerintah mengeluarkan UU No. 57 Tahun 1990, PJKA diubah bentuknya menjadi Perumka (Perusahaan Umum Kereta Api). Untuk mensukseskan misinya sebagai Perum, disamping tetap mengutamakan dan terus meningkatkan pemberian pelayanan umum juga harus mampu membiayai diri, bahkan meraih keuntungan, pengelolaan Perumka dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip manajemen, sebagaimana digariskan oleh Menteri Perhubungan yang dikenal sebagai pendekatan Quality, Cost, and Delivery (QCD), tanpa mengabaikan sistem Total Quality Control (TQC) yang sudah lebih dulu diterapkan.

Pemerintah juga melakukan konsep subsidi silang, yang mana bahwa kereta api kelas non ekonomi (bisnis-eksekutif) mensubsidi kereta api kelas ekonomi sehingga biaya operasional dapat selalu terpenuhi. Maka pada tahun 1995, Perumka meluncurkan 2 layanan KA Argo, sebagaimana KA Argo tersebut mempunyai jarak tempuh yang cukup singkat pada masa itu. Yakni KA Argo Gede dan KA Argo Bromo yang mana KA Argo Bromo dengan rute keberangkatan dari Jakarta-Surabaya melalui lintas utara dapat ditempuh selama 9,5 jam.

Kebutuhan akan pegawai dan karyawan semakin meningkat, maka mendorong berdirinya beberapa sekolah/ sistem pendidikan pegawai Kereta Api yang setingkat akademi atau semi akademi seperti:

1. SATKA (Sekolah Ahli Teknik Kereta Api)
2. SOKA (Sekolah Opseter Kereta Api)
3. ADKA (Akademi Djawatan Kereta Api).

Peran kereta api bidang sosial di sisi lain juga mengatasi permasalahan di daerah perkotaan terutama untuk membantu mengatasi kemacetan lalu lintas di wilayah perkotaan. Angkutan massal ini sangat strategis khususnya mengatasi kemacetan perkotaan yang semakin parah, disamping juga dapat menghemat waktu perjalanan dan tarifnya pun lebih murah sehingga terjangkau oleh masyarakat.

Pada masa Orde Baru, pembangunan ekonomi tidak merata karena hanya difokuskan di Pulau Jawa saja. Hal ini menimbulkan kecemburuan sosial oleh daerah lain, maka pemerintah melakukan migrasi dari Pulau Jawa ke pulau lain agar pembangunan merata. Angkutan kereta api merupakan salah satu transportasi yang dimanfaatkan mengangkut para transmigran dari daerah satu dengan daerah lain agar lebih cepat sampai ke pelabuhan karena pada masa itu angkutan pesawat belum sepenuhnya berkembang seperti saat ini.

Perusahaan kereta api juga menyerap tenaga kerja dari warga sekitar, seperti pedagang asongan di dalam maupun di luar kereta, pedagang kaki lima yang ada di luar maupun di dalam stasiun, porter atau disebut juga orang yang mengangkut barang penumpang dari kereta ke luar stasiun. Namun, ada pula sisi buruk dari penyerapan tenaga kerja itu ialah timbulnya calo tiket yang sangat merugikan perusahaan sehingga banyak pula penumpang yang bergantung pada calo untuk mempermudah mendapatkan tiket kereta api.

Pada Periode 1960an sampai 1970an angkutan kereta api sudah mulai mendapat perhatian dan pada puncaknya pada tahun 1971, namun perusahaan kereta api melalui PJKA belum mampu menampung dan memfasilitasi keinginan penumpang. Hal ini terlihat pada tabel dibawah ini

Tabel 1. Angkutan penumpang di semua eksploitasi penumpang:

Penumpang Berangkat	Satuan Dalam	1970	1971	1972	1973
JAWA DAN MADURA					
1. Penumpang berangkat	Jutaan	46	45	35	25
2. Kilometer penumpang	Jutaan	3.138	3.306	3.058	2.738
3. Rata-rata jarak tempuh penumpang	Kilometer	68,2	73,5	87,4	109,5
SUMATERA					
1. Penumpang berangkat	Jutaan	4	4	4	4
2. Kilometer penumpang	Jutaan	240	239	286	322
3. Rata-rata jarak tempuh penumpang	Kilometer	60	60	72	80

Dari data statistik pada tabel di atas menunjukkan penggunaan kereta api sebagai salah satu alat transportasi yang mudah dan murah mulai menunjukkan grafik yang sangat signifikan tiap tahunnya, dilihat dari rata-rata kilometer penumpang tiap tahun cenderung meningkat. Akan tetapi, hal ini belum meningkatkan pertumbuhan dan perkembangan sektor ekonomi negara.

Tidak terlepas dari peran kereta api sebagai penyedia alat transportasi yang murah, namun sebagai alat transportasi yang mudah kereta api belum menunjukkannya. Hal ini dapat dilihat pada tabel di atas, grafik pengguna kereta api tiap tahun cenderung turun dikarenakan perkembangan ekonomi yang sangat pesat yang seirama dengan pertumbuhan penduduk tidak bisa diimbangi oleh perkembangan kereta api.

Pendapatan dan pengeluaran PJKA dalam tahun 1979/1980 sampai 1983/1984 tidak dapat menutup biaya, bahkan biaya eksploitasi tanpa biaya prasarana pun tidak tertutup. Pendapatan tiap tahun kira-kira hanya seimbang dengan biaya operasi langsung. Hal tersebut tercantum pada tabel di bawah ini:

Tabel 2. Pendapatan dan pengeluaran PJKA dalam tahun 1979/1980 sampai 1983/1984

	79/80	80/81	81/82	82/83	83/84
Pendapatan, tidak termasuk angkutan penumpang	38,356	46,942	49,877	61,018	76,507
Pendapatan, termasuk angkutan penumpang dan lain-lain	44,378	53,773	56,773	69,178	85,589
Pengeluaran:					
Pegawai	25,164	35,764	42,189	46,386	56,531
Bahan bakar dsb.	4,911	7,548	7,563	12,407	16,559
Overhead dll.	12,710	16,799	17,200	18,414	21,015
	42,785	60,111	66,952	77,207	94,105
Pemeliharaan:					
Sarana	5,123	8,050	8,709	7,660	12,936
Lain-lain	1,373	2,959	2,019	1,949	1,813
	6,496	11,009	10,728	9,609	14,749
Prasarana	5,316	6,130	5,808	7,347	7,318
Jumlah pengeluaran eksploitasi	54,597	77,250	83,488	94,150	116,172
Jumlah pengeluaran eksploitasi tanpa prasarana	49,281	71,120	77,640	86,803	108,854
Pemeliharaan dan rehab. Pelita	4,311	6,468	8,681	11,892	10,394
Bunga dan depresiasi	10,323	11,463	12,627	14,334	19,153

*dalam satuan milyar rupiah

Tabel di atas menunjukkan bahwa pendapatan dari angkutan penumpang dan non penumpang (barang) dari tahun 1979-1984 mengalami peningkatan secara terus menerus dari tahun ke tahun. Sedangkan pengeluaran PJKA untuk memberi honor pegawai, memasok bahan bakar, dan melakukan pemeliharaan-pemeliharaan terhadap sarana prasarana juga mengalami peningkatan dari rentang tahun 1979-1984, Sehingga pendapatan PJKA tidak mampu menutup pengeluaran-pengeluaran perusahaan.

Babak baru pengelolaan dimulai ketika PJKA diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990. Perumka berupaya untuk mendapatkan laba dari jasa yang disediakan. Selanjutnya untuk mendorong Perumka menjadi perusahaan bisnis jasa, pada tanggal 3 Februari 1998 pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998.

Transportasi kereta api juga berperan penting dalam bidang perkebunan. Perkebunan yang dimaksud ialah perkebunan tebu. Kereta api merupakan sarana penting dalam membantu pengangkutan tebu dari lahan menuju ke pabrik penggilingan tebu atau disebut juga pabrik gula.

Produksi gula menjadi sektor industri yang penting bagi perekonomian Indonesia, maka dari itu, pemerintah melakukan pengembangan kemajuan kereta api agar lebih mempermudah pengangkutan tebu ke pabrik gula dan lebih efisien waktu dan tenaga karena sebelumnya pengangkutan tebu dari perkebunan ke pabrik gula menggunakan gerobak.

Seiringan dengan pergantian nama dan status menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero), perusahaan mulai mengembangkan sarana dan prasarana agar dapat melayani para pengguna transportasi kereta api dengan maksimal. Perubahan status kepegawaian yang semula Pegawai Negeri Sipil (PNS) menjadi non PNS karena status perusahaannya juga berubah dari perusahaan jawatan ke perusahaan BUMN. Nama tersebut belum diubah hingga masa sekarang ini sebab PT. Kereta Api (Persero) mengalami perkembangan yang baik meskipun belum dapat sepenuhnya membantu pemerintah Indonesia dalam sektor perekonomian sehingga harus lebih dibenahi dari segi internal dan eksternalnya.

KESIMPULAN

Dari hasil pembahasan yang dilakukan, dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut ini, Peranan perkeretaapian di bidang sosial adalah mengatasi permasalahan di daerah perkotaan terutama untuk membantu mengatasi kemacetan lalu lintas di wilayah perkotaan. Angkutan massal ini sangat strategis khususnya mengatasi kemacetan perkotaan yang semakin parah, disamping juga dapat menghemat waktu perjalanan dan tarifnya pun lebih murah sehingga terjangkau oleh masyarakat. Perusahaan kereta api juga menyerap tenaga kerja dari warga sekitar, seperti pedagang asongan di dalam maupun di luar kereta, pedagang kaki lima yang ada di luar maupun di dalam stasiun, porter atau disebut juga orang yang mengangkut barang penumpang dari kereta ke luar stasiun. Namun, ada pula sisi buruk dari penyerapan tenaga kerja itu ialah timbulnya calo tiket yang sangat merugikan perusahaan sehingga banyak pula penumpang yang bergantung pada calo untuk mempermudah mendapatkan tiket kereta api.

Peranan perkeretaapian di bidang ekonomi adalah kereta api merupakan sarana penting dalam membantu pengangkutan tebu dari lahan menuju ke pabrik penggilingan tebu atau disebut juga pabrik gula. Produksi gula menjadi sektor industri yang penting bagi perekonomian Indonesia, maka dari itu, pemerintah melakukan pengembangan kemajuan kereta api agar lebih mempermudah pengangkutan tebu ke pabrik gula dan lebih efisien waktu dan tenaga karena sebelumnya pengangkutan tebu dari perkebunan ke pabrik gula menggunakan gerobak.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. F. D. Hobbs, "Traffic Planning and Engineering (Second edition)", terj. Anggota IKAPI, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas (Edisi kedua)*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995, hlm. 8.
- [2]. Iman Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*. Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api (Yayasan Pusaka), 1992, hlm. 92.
- [3]. Soebandha Poerbohadisapoetro, *Mosaik Perjuangan Kereta Api Tahun 1945*. Bandung: Perusahaan Umum Kereta Api, 1995, hlm. 2.
- [4]. Tim Talaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, Bandung: Angkasa, 1997, hlm. 349-350.
- [5]. Tim Talaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, Bandung: Angkasa, 1997, hlm. 453.
- [6]. Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api (Yayasan Pusaka), *50 Tahun Perkeretaapian Indonesia 1945-1995 Sekilas Lintas*. Bandung: PT. Intergrafika, 1995, hlm. 4.

Reviewer



Dr. Aman, M. Pd
NIP. 19741015 200312 1 001

Yogyakarta, 23 Maret 2016
Pembimbing



Rr. Terry Irenewaty, M. Hum
NIP. 19560428 198203 2 003