

**PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI SUMATERA
SELATAN TAHUN 1998-2015**
(Sumbangan Materi Pembelajaran Sejarah Kelas XI di SMA Negeri 4 Lahat)

Dwiki Septiandini

Alumi Prodi Pendidikan Sejarah FKIP UNSRI

E-mail: dini.septian09@gmail.com

ABSTRAK

Rumusan masalah dari penelitian ini adalah bagaimana perkembangan sarana dan prasarana perkeretaapian, pelayanan publik kereta api, serta strategi apa yang dilakukan oleh PT KAI dalam menghadapi persaingan moda angkutan darat di Sumatera Selatan dari tahun 1998 hingga tahun 2015. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar perubahan dan perkembangan sarana dan prasarana kereta api, pelayanan publik kereta api, serta strategi apa yang akan dilakukan oleh PT KAI dalam menghadapi persaingan moda angkutan darat di Sumatera Selatan dari tahun 1998 hingga tahun 2015. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode historis dengan teknik pengumpulan data yang berasal dari wawancara, studi kepustakaan dan observasi yang dilakukan. Hasil penelitian menjelaskan bahwa perkembangan transportasi kereta api dalam bidang sarana, prasarana, serta pelayanan publiknya cukup meningkat setiap tahunnya. Terbukti dengan adanya berbagai macam inovasi dan penambahan armada yang dilakukan oleh pihak Divre III Sumatera Selatan baik dalam hal sarana prasarana (lokomotif, gerbong, jalan rel, stasiun) serta pelayanan publiknya.

Kata Kunci : *Kereta Api, Sarana dan Prasarana, Pelayanan Publik, Sumatera Selatan*

ABSTRACT

The formulation of the problem of this research is how the development of railway facilities and infrastructure, railway public services, and what strategy is done by PT KAI in facing the competition of land transportation mode in South Sumatera from 1998 until 2015. The purpose of this research is to know how big changes and developments of railway facilities and infrastructure, railway public services, and what strategies will be undertaken by PT KAI in facing the competition of land transportation mode in South Sumatra from 1998 to 2015. This research was conducted from August 2016 to November 2017 using the method historical data collection techniques derived from interviews, literature studies and observations made. The results of the study explained that the development of railway transportation in the field of facilities, infrastructure, and public services increases every year. Evidenced by the existence of various innovations conducted by the Division III of South Sumatra both in terms of infrastructure facilities (locomotives, carriages, roads) and public services. Moreover transport of goods in the form of coal that donate foreign exchange to the country amounted to 2 trillion rupiah each year.

Kata Kunci : **Railways, facilities and infrastructure, railway public services, South Sumatera**

Pendahuluan

Kereta api yang pertama kali diperkenalkan oleh Belanda di Indonesia adalah Lokomotif dengan penggerak berupa mesin uap. Lokomotif dengan penggerak mesin uap ini sudah mulai dipakai untuk menarik rangkaian kereta atau gerbong sejak dibukanya jalur rel pertama di Indonesia yaitu di Semarang antara Kamijen sampai Tanggung pada tahun 1867 sepanjang 26 Km (Hartono, 2012 : 3). Setelah berhasil melaksanakan pembangunan jalan rel dan pengembangan transportasi kereta api di Pulau Jawa, maka pemerintah Hindia Belanda mulai tertarik untuk mengembangkan transportasi kereta api dan memulai pembangunan jalan rel di Pulau Sumatera. Hingga akhirnya pada tahun 1914 dibawah pengawasan ketat Pemerintah Kolonial Belanda, pembangunan transportasi khususnya jaringan rel kereta api di wilayah Sumatera Selatan ini mulai dilakukan (<http://www.dardela.com/>, diakses pada 29 Oktober 2015). Lintasan kereta api di Sumatera Selatan pertama kali dibangun sepanjang 12 Km dari Panjang menuju Tanjung Karang, Lampung. Pada waktu bersamaan dilaksanakan juga pemasangan dan pembangunan lintasan rel dari Kertapati, Palembang menuju kota Prabumulih sejauh 78 Km. Kemudian dari Prabumulih mengarah ke selatan hingga bertemu dengan rel yang dibangun dari Tanjung Karang. Secara keseluruhan jalur keselatan selesai dibangun pada tahun 1924 dan jalur ke barat selesai dibangun pada tahun 1933. Pembangunan jaringan rel kereta api ini dibawah

pengawasan perusahaan kereta api milik Pemerintah Belanda yakni SS (*Staat Spoor Wagon*) (Novita, 2012 : 2).

Setelah mengalami pasang surut perkembangan dunia transportasi, PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) kini telah mengalami perkembangan yang cukup signifikan selama kurun waktu 70 tahun (1945 – 2015), baik dalam hal status perusahaan maupun kegiatan operasionalnya. Dalam struktur organisasai PT KAI, Perubahan struktur organisasi tersebut dimulai pada tahun 1963 yaitu DKARI (Djawatan Kereta Api Republik Indonesia), PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api) pada tahun 1966, PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) tahun 1971, PT KA PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api) tahun 1998 dan PT KAI (Persero) pada tahun 1999 (Company Profile, 2008:7). Sebelum tahun 1998, moda angkutan transportasi kereta api di Divre III Sumatera Selatan hanya berpusat pada angkutan penumpang dan hasil bumi berupa batubara dan minyak bumi (BBM). Tidak seperti sekarang yang sudah merambah keberbagai bidang. Oleh karena itu setelah reformasi tahun 1998 PT KAI (Persero) mulai berbenah diri dengan merubah tujuan PT KAI menjadi sebuah lembaga bisnis yang berorientasi laba, hal ini didasarkan pada PP No. 19 Tahun 1998 (Company Profile, 2013:4). Perubahan Status dan struktur organisasi serta pelayanan penggunaan jasa angkutan perkeretaapian juga berdampak pada perubahan dan perkembangan sistem transportasi yang ada disetiap daerah di Indonesia khususnya wilayah

Sumatera Selatan. Namun disisi lain, perkembangan transportasi kereta api di Sumatera Selatan ini kurang berdampak terhadap kemajuan perekonomian daerahnya tersebut. Hal ini karena jasa angkutan kereta api di Sumatera Selatan masih kalah saing terhadap moda angkutan darat lainnya seperti Bus, mobil pribadi, untuk angkutan penumpang serta truk dan tronton untuk angkutan barang seperti batu bara, minyak bumi, dan lainnya. Selain itu juga situasi keuangan nasional pada masa itu kurang mendukung perkembangan transportasi kereta api, akhirnya perkembangan kereta apipun mengalami pasang surut, seperti kurangnya sarana dan prasarana seperti gerbong, lokomotif, stasiun maupun jalan rel yang rusak dan kecerobohan penduduk sekitar jalan rel yang mengambil besi/bantalan rel untuk dijual kembali serta kurangnya tenaga ahli yang bisa memperbaiki sarana dan prasarana tersebut menyebabkan perkeretaapian kurang bisa berkembang dengan baik. Padahal perkeretaapian merupakan salah satu aset peninggalan Imperialisme dan Kolonialisme yang sangat penting dan berguna bagi hajat hidup orang banyak dan wajib kita jaga dan rawat dengan baik.

Tinjauan Pustaka

Pengertian Perkembangan

Menurut Meleod dalam Yanda (2013:14), Perkembangan (*development*) adalah proses atau tahapan pertumbuhan kearah yang lebih maju. Pertumbuhan sendiri (*growth*) berarti tahapan peningkatan sesuatu dalam hal jumlah, ukuran, dan arti pentingnya. Menurut

Susanto (2011:19) perkembangan merupakan suatu perubahan, dan perubahan ini tidak bersifat kuantitatif, melainkan kualitatif. Perkembangan tidak hanya ditekankan pada segi material saja melainkan pada segi fungsional juga. Dalam penelitian ini perkembangan yang penulis maksud adalah perkembangan dalam bidang transportasi kereta api di Sumatera Selatan yang berupa Prasarana, Sarana, dan Pelayanan Publiknya.

Pengertian Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terdapat unsur pergerakan (*movement*), dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas barang atau penumpang dengan atau tanpa alat angkut ketempat lain (Tim Dosen, 1997 : 2). Menurut Salim (2006 : 6) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Berdasarkan beberapa pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah kegiatan pemindahan atau pengangkutan baik itu barang maupun penumpang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan berbagai jenis kendaraan yang sesuai dengan kemajuan teknologi.

Masa Awal Perkeretaapian di Sumatera Selatan

Pada tahun 1914 dibangunlah Lintasan kereta di Sumatera Selatan sepanjang 12 Km dari Panjang menuju Tanjung Karang, Lampung. Pada waktu bersamaan dilaksanakan juga pemasangan dan pembangunan lintasan rel dari Kertapati, Palembang menuju kota Prabumulih sejauh 78 Km. Kemudian dari

Prabumulih mengarah ke selatan hingga bertemu dengan rel yang dibangun dari Tanjung Karang. Dalam hal ini Prabumulih merupakan titik persimpangan ke arah selatan dan barat. Jalur Kereta api dari Prabumulih ke arah selatan menuju Baturaja dan Martapura, sedangkan ke arah barat menuju Muara Enim, Lahat, Tebing Tinggi dan Lubuk Linggau. Secara keseluruhan jalur keselatan selesai dibangun pada tahun 1924 dan jalur ke barat selesai dibangun pada tahun 1933. Pembangunan jaringan rel kereta api ini dibawah pengawasan perusahaan kereta api milik Pemerintah Belanda yakni SS (*Staat Spoor Wagon*) (Novita, 2012 : 2). Suksesnya pembangunan jaringan rel kereta api Muara Enim-Lahat membuat pemerintah Hindia Belanda semakin antusias dalam membangun jalur kereta api di Sumatera Selatan. Namun setelah jalan rel tersebut selesai dibangun dan dapat dilalui kereta, Pemerintah Hindia Belanda mulai menghadapi masalah kerusakan kereta, dan banyak kereta yang memerlukan perawatan. Oleh sebab itu dibangunlah sebuah bengkel besar kereta api (sekarang dinamakan Balai Yasa Lahat) yang berfungsi untuk perbaikan dan perawatan kereta api yang diresmikan pada tahun 1931 dengan nama "*WARKPLAATS*", dan pada tahun ini pula Balai Yasa Lahat (*Warkplaats*) dioperasikan. (UPT. Balai Yasa, 2010 : 2)

Hingga tahun 2000, panjang rel kereta api turun sampai 40% dalam rentang waktu 61 tahun (1939-2000). Hal ini disebabkan oleh ruas jalan rel yang sudah tidak dipakai lagi atau rusak, hingga pada saat Jepang

berkuasa sebagian besar bantalan-bantalan rel yang ada di Indonesia di angkut ke Birma untuk pembuatan senjata dalam menyambut perang Asia Timur Raya. Jumlah sarana kereta api juga menurun, seperti lokomotif yang berjumlah 1.314 menjadi 530 unit (berkurang 60%) (Lubis dalam Working paper No.1 tahun 2008 hal 5). Setelah Belanda mengalami kekalahan dalam perang dunia ke-2 akhirnya pada tahun 1942, Jepang menguasai dan menduduki wilayah Indonesia termasuk Sumatera Selatan. Pada masa pendudukan Jepang ini tidak banyak terjadi perubahan dari segi materil dan operasiona perkeretaapian. Tidak ada barang baru seperti lokomotif, kereta, gerobak, jalan rel, bangunan stasiun, rumah sinyal dan sebagainya yang dibawa oleh Jepang ke Indonesia. Hal ini karena, Jepang lebih mengkhhususkan mereka dalam menyambut perang Asia Timur Raya. Dalam periode tahun 1945-1950, perkeretaapian menghiiasi sejarah perjuangan bangsa Indonesia dalam mempertahankan, menegakkan, serta mengisi kemerdekaannya. Pada masa revolusi fisik (1945-1950), kereta api turut serta sebagai salah satu alat perjuangan. Oleh karena itu kehidupan perkeretaapian pada masa itu diwarnai dan dijiwai oleh suasana dan kegiatan perjuangan dalam mempertahankan bangsa Indonesia dari tangan penjajahan.

Wilayah Sumatera Selatan sendiri menggunakan jasa kereta api sebagai alat perjuangan dalam mengirimakan bantuan baik berupa logistik, pasukan, makanan. Selain pengiriman bahan logistik, PJKA

juga menghubungkan daerah-daerah Sumatera Selatan yakni Palembang-Lubuk Linggau dan Palembang-Lampung serta ke pelosok-pelosok wilayah yang jauh dari pusat kota dan menjadi basis pertahanan militer, seperti Prabumulih, dan Lahat. Selama perang berlangsung PJKA telah berperan mengangkut pasukan bantuan dari Lampung sebanyak 1 kompi yang dipimpin oleh Kapten Ismail Husni, serta pengangkutan beras dan amunisi. Dalam perjalanan dari Lampung ke Palembang, rakyat yang berada di daerah yang dilalui kereta api juga ikut memberikan bantuan berupa penyediaan bahan makanan untuk kebutuhan para prajurit TNI yang dipersiapkan penduduk disetiap stasiun yang dilalui kereta (Tim Penyusun Subkoss, 2003:633). Menurut Sindapati dalam Anggraini (2013:34), selain berperan dalam bidang transportasi PJKA juga berperan dalam pembuatan senjata berupa amunisi serta memperbaiki senjata yang sudah rusak dan membuatnya menjadi senjata-senjata yang baru yang dapat digunakan dalam upaya mempertahankan NKRI.

Tahun 1950-1965 perkeretaapian Indonesia mulai bangkit. Namun kondisi Indonesia yang pada saat itu masih menghadapi kemelut dalam bidang pemerintahan, ekonomi, sosial, politik dan keamanan menyebabkan kondisi perkeretaapian menjadi tidak terurus. Pemerintah Indonesia harus menghadapi blokade ekonomi Pihak Belanda, turunnya devisa, penarikan modal Belanda serta inflasi dan hutang negara yang terus meningkat akibat perang kemerdekaan tahun

1945-1950 yang telah memporak-porandakan perekonomian Indonesia. Belum lagi gerakan separatisme dari PRRI (Pemerintah Revolusioner Republik Indonesia) yang kembali terjadi disetiap daerah di Indonesia seperti wilayah Sumatera Selatan yang harus menghadapi gerakan separatis dari dewan Garuda. Dan sekali lagi kereta api memegang peranan penting dalam mempertahankan kedaulatan NKRI dari tangan penjajah maupun orang-orang yang ingin memecah belah kedaulatan NKRI.

Setelah mengalami pasang surut baik dalam hal organisasi maupun pelayanan publik, perkeretaapian Indonesia terus berbenah diri memperbaiki segala macam pelayanan baik dalam hal sarana, prasarana maupun lainnya. Terjadi beberapa perubahan dalam struktur organisasi perkeretaapian di Indonesia. Dimulai pada tahun 1963 yaitu DKARI, PNKA pada tahun 1966, PJKA tahun 1971, hingga pada tahun 1998 terjadi reformasi yang merupakan tonggak sejarah baru bagi kehidupan bangsa Indonesia untuk menuju kearah yang lebih baik membuat Pemerintah mulai berbenah diri khususnya dalam bidang transportasi. Selain berbenah diri pemerintah juga mengubah status dan struktur organisasi perkeretaapian dari PJKA menjadi PT KA (Perumka) dan kemudian berubah kembali menjadi PT KAI (Persero) pada tahun 1998 yang beroperasi sebagai lembaga bisnis yang berorientasi laba berdasarkan PP No. 19 Tahun 1998 (Company Profile, 2013:4).

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini merupakan metode yang telah lazim digunakan dalam penelitian sejarah yakni “Metode Historis”. Secara sederhana, Abdurahman (2007:53) mendefinisikan metode historis sebagai “penyelidikan atas suatu masalah dengan mengaplikasikan jalan pemecahannya dalam perspektif historis”. Selain pendapat tersebut, Sjamsuddin (2007 : 12) mengatakan bahwa metode historis sebagai “ suatu prosedur, proses atau teknik yang sistematis dalam penyidikan suatu disiplin ilmu tertentu untuk mendapat objek (bahan-bahan) yang akan diteliti. Dengan langkah-langkah Heuristik (Pengumpulan Sumber), Kritik Sumber, Interpretasi (Penafsiran) dan Historiografi (Penulisan) data-data yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti.

Pembahasan

Perkembangan Sarana dan Prasarana Transportasi Kereta Api di Sumatera Selatan tahun 1998-2015.

Setelah terjadinya reformasi tahun 1998 yang merupakan tonggak sejarah baru bagi kehidupan bangsa Indonesia untuk menuju kearah yang lebih baik membuat Pemerintah mulai berbenah diri khususnya dalam bidang transportasi. Selain berbenah diri pemerintah juga mengubah status dan struktur organisasi perkeretaapian dari PJKA menjadi PT KA (Perumka) dan kemudian berubah kembali menjadi PT KAI (Persero) pada tahun 1998 yang beroperasi sebagai lembaga bisnis yang berorientasi laba berdasarkan PP No. 19 Tahun 1998 (Company Profile, 2013:4).

Perubahan Status dan struktur organisasi, serta pelayanan penggunaan jasa angkutan perkeretaapian juga berdampak pada perubahan dan perkembangan sistem transportasi yang ada disetiap daerah di Indonesia khususnya wilayah Sumatera Selatan. Setelah terjadinya reformasi dan pergantian status perusahaan, PT KAI melalui Daop (Daerah Operasional) khusus untuk Pulau Jawa dan Divre (Divisi Regional) untuk Pulau Sumatera mulai berbenah diri mengatur jalannya sistem transportasi kereta api daerah masing-masing. Namun karena situasi keuangan nasional pada masa itu yang kurang mendukung perkembangan transportasi kereta api, akhirnya perkembangan kereta apipun mengalami pasang surut, seperti kurangnya sarana dan prasarana seperti gerbong, lokomotif, stasiun maupun jalan rel yang rusak dan kecerobohan penduduk sekitar jalan rel yang mengambil besi/bantalan rel untuk dijual kembali.

Selain menghadapi masalah kurangnya sarana prasarana dan pelayanan yang kurang PT KAI melalui Divre III Sumatera selatan juga mengalami masalah lain. Mereka harus kembali bersaing dengan perusahaan angkutan darat (jalan raya) lainnya yaitu truk dalam mengangkut hasil bumi terutama batubara. Hal ini karena truk bisa menjangkau daerah-daerah yang terpencil yang tidak bisa dijangkau oleh kereta tanpa adanya sarana dan prasarana yang mendukung. Karena mendapat berbagai masalah dan komplain dari masyarakat pengguna jasa kereta api maka PT KAI melalui Divre III yang bertanggung jawab

terhadap kelancaran sistem transportasi kereta api di Sumatera Selatan mulai melakukan perubahan-perubahan dengan menambah dan memperbaiki sarana dan prasarana serta memperbaiki pelayanan umum untuk perkeretaapian di wilayah Sumatera Selatan. Adapun sarana dan prasarana yang ada di Divre (Divisi Regional) 3 Sumatera Selatan ini meliputi:

1. Prasarana

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian di Indonesia, yang termasuk ke dalam prasarana perkeretaapian meliputi Rel/Jalan rel, Stasiun, Jembatan, Peralatan Telekomunikasi dan Persinyalan.

Rel, Jembatan dan Peralatan Persinyalan di Divisi Regional (Divre) III Sumatera Selatan

Semenjak terjadinya reformasi dan perubahan status perusahaan tahun 1998, tidak ditemukannya perubahan atau penambahan panjang jalur rel kereta api. Yang ada hanya perbaikan dan perawatan jalan rel agar saat pengoperasiannya bisa berjalan dengan baik. Panjang jalan rel kereta api di Divre (Divisi Regional) 3 Sumatera Selatan masih tetap sepanjang 643 km. Kondisi ini tetap berlangsung hingga akhirnya pada tahun 2015, Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan dan PT KAI (Persero) mulai membangun kembali prasarana dan sarana yang dapat mendukung terealisasinya penggunaan kereta api sebagai alat transportasi nasional pada tahun 2030 diseluruh wilayah Indonesia termasuk Sumatera Selatan dan kota-

kota di dalamnya seperti kota Palembang.

Adapun progress pembangunan jalur ganda di wilayah Divre III Sumatera Selatan per Oktober 2014 yaitu jalur X6 – Niru sudah selesai dikerjakan sepanjang 19 km, jalur Niru – Tanjungenim baru sepanjang 59 km sedang dalam tahap penyelesaian, jalur Cempaka – Blambangan Umpu sepanjang 57 km dalam tahap penyelesaian, serta jalur Tanjung Rambang – X6 sepanjang 17 km juga dalam tahap penyelesaian (Tim Majalah Kontak No. 10 tahun XLI Oktober, 2014:3). Setelah terjadinya reformasi tahun 1998 dan pergantian struktur organisasi dari PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api) Menjadi PT KAI (PT Kereta Api Indonesia) Persero hingga tahun 2014 tidak terjadi perubahan yang signifikan mengenai jumlah jembatan. Hingga tahun 2014 jumlah jembatan yang ada di Divre (Divisi Regional) III Sumatera Selatan ada sekitar 224 yang tersebar di seluruh wilayah kerja Divre III Sumatera Selatan. Barulah pada tahun 2015 setelah adanya pembangunan jalur ganda, jumlah jembatan kereta di Divre III Sumatera Selatan mengalami penambahan. Hal ini karena penambahan jembatan selalu mengikuti perkembangan jalur rel. Sedangkan peralatan persinyalan dan telekomunikasi merupakan suatu prasarana untuk menjamin keamanan dan keselamatan perjalanan kereta api.

Sebagian besar sistem persinyalan di wilayah Sumatera Selatan dari tahun 1998 – 2015 sendiri masih menggunakan sinyal mekanik yang digerakkan dari dua

rumah sinyal jadoel seperti yang terdapat pada Stasiun Kertapati, Stasiun Muara Enim dan stasiun lainnya. Walaupun demikian di beberapa stasiun sudah mulai beralih ke sistem persinyalan yang lebih bagus yakni sistem elektrik yang pengoperasiannya hanya dengan menekan tombol-tombol yang terdapat pada meja layanan. Stasiun di Sumatera Selatan yang sudah menggunakan sistem persinyalan elektrik ini adalah Stasiun Prabumulih Baru (Jumadi, 2011:12-13).

Stasiun di Divre (Divisi Regional) III Sumatera Selatan Tahun 1998 – 2015

Sejak tahun 1998-2015 tidak terlalu banyak terjadi perubahan mengenai jumlah stasiun beserta perangkatnya. Yang mengalami perubahan hanyalah bentuk bangunan stasiun beserta perangkatnya seperti fasilitas dan sistem keorganisasian yang ada disetiap stasiun, serta perangkat stasiun yang tidak mengalami perubahan hanyalah menara air yang masih tetap bertahan dari zaman Belanda hingga sekarang. Hingga tahun 2011 jumlah stasiun di wilayah Divre III Sumatera Selatan berjumlah sekitar 66 yang terbagi dalam dua wilayah yakni 46 Stasiun di Provinsi Sumatera Selatan dan 20 Stasiun di Provinsi Lampung yang masih aktif beroperasi hingga sekarang (Sudarsih, 2011:6).

Stasiun-Stasiun yang ada di Sumatera Selatan ini juga terbagi menjadi 6 sub bagian dengan klasifikasi yaitu, (1) Stasiun Besar, (2) Stasiun Kelas 1, (3) Stasiun Kelas 2, (4) Stasiun Kelas 3, (5) Stasiun Kelas 4, dan (6) Stasiun Kelas 5.

Yang termasuk Stasiun Besar di Divre 3 Sumatera selatan yakni stasiun Kertapati, Stasiun Kelas 1 yakni Stasiun Lahat dan Stasiun Prabumulih. Kemudian stasiun Kelas 2 yakni Stasiun Baturaja, Lubuklinggau, Muara Enim, dan Stasiun Tanjung Enim. Stasiun Kelas 3 yaitu Stasiun Martapura, dan Stasiun Tebingtinggi. Stasiun Kelas 4 yakni Stasiun Belimbing – Pendopo, dan Stasiun Niru. Sedangkan untuk Stasiun Kelas 5 berjumlah 34 yang tersebar disetiap kabupaten/kota di wilayah kerja Divre 3 Sumatera Selatan.

Sebagian besar bangunan stasiun yang ada di Divre III Sumsel sudah dibangun sejak zaman belanda namun saat ini kondisi stasiun-stasiun tersebut sudah banyak mengalami perubahan. Bangunan utama stasiun sudah dirubah menjadi bangunan baru guna mengikuti perkembangan zaman dan kenyamanan para penumpang yang berkunjung ke stasiun setiap harinya. Adapun yang masih bisa diidentifikasi kekunoannya berupa corong air, menara air, serta rumah dinas tipe bedeng dan tipe kopel. Selain itu yang tidak berubah dari Stasiun ini adalah penamaan nama Stasiun yang tetap menggunakan nama kota atau daerah sebagai nama stasiun. Selain perubahan bentuk stasiun, jumlah stasiun di Divre III Sumatera Selatan juga mengalami penambahan. Baru-baru ini pada tahun 2014 Menteri BUMN, Dahlan Iskan, pada hari senin tanggal 9 Juli 2014, meresmikan 11 Stasiun baru di Divre III Sumsel. Adapun tujuan pembangunan stasiun baru ini adalah untuk meningkatkan pelayanan PT KAI dalam bisnis angkutan barang,

dimana komoditi angkutan batubara merupakan komoditi utama yang diangkut oleh Divre III Sumsel daripada angkutan barang. Hal ini tentunya berbeda dengan pelayanan PT KAI di Pulau Jawa yang lebih mengutamakan angkutan penumpang dibandingkan angkutan barang. Dari 11 stasiun baru yang diresmikan lima stasiun baru tersebut diantaranya berada di Provinsi Lampung yakni, Stasiun Sukamenanti, Stasiun Gedung Ratu, Stasiun Candi Mas, Stasiun Tanjung Rajo, dan Stasiun Way Pisang. Sedangkan untuk provinsi Sumatera Selatan meliputi Stasiun Sungai Tuha, Stasiun Lubuk Batang, Stasiun Kepayang, Stasiun Suka Merindu, Stasiun Talang Pandang, dan Stasiun Tanjung Terang (Tim Majalah kontak, No. 6 Tahun XLI Oktober, 2014:7).

2. Sarana

Dalam Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel. Dan sarana perkeretaapian yang dimaksud adalah sarana yang bisa digunakan untuk operasional perkeretaapian seperti Lokomotif baik itu Lokomotif Diesel ataupun Lokomotif Listrik, Kereta dan Gerbong.

Lokomotif di DIVRE 3 Sumsel

Lokomotif yang digunakan untuk menarik penumpang dan barang itu berbeda jenis dan tipe. Seperti halnya di Sumatera Selatan, DIVRE III Sumatera Selatan menggunakan lokomotif jenis BB 200, BB 202, BB 203, CC 201, CC 202, CC 203, CC 204, dan CC 205 (Album Lokomotif, 2010: 5-41).

a. Lokomotif BB 200

Lokomotif BB 200 ini merupakan tipe pertama diesel elektrik dengan transmisi daya DC-DC buatan pabrik General Motor EMD (USA) yang digunakan dilintas Jawa sejak 1957. Lokomotif ini dulunya digunakan sebagai penarik kereta api barang maupun penumpang terutama dilintasan datar. Hingga akhir tahun 2011 masih terdapat sekitar 8 buah lokomotif jenis BB 200 yang terdapat di dipo Semarangponcol, Kertapati dan Tanjungkarang (Album Lokomotif, 2010:29).

b. Lokomotif BB 202

Lokomotif BB 202 ini merupakan lokomotif diesel elektrik generasi ketiga buatan pabrik General Motor EMD (USA) yang didinaskan pada tahun 1968 dan tahun 1971. Berbeda dengan lokomotif diesel elektrik lain, lokomotif yang mempunyai 1 kabin masins ini memiliki ciri khas yang spesifik yakni tanpa hidung (*nose*) alias rata. Selain itu lokomotif jenis BB 202 ini hanya terdapat diwilayah Sumatera Selatan. Alokasi lokomotif BB 202 ini ada di Dipo Kertapati dengan jumlah 8 buah yang digunakan untuk dinaskan kereta api penumpang dan barang (Hartono,2012:108).

c. Lokomotif BB 203

Lokomotif BB 203 merupakan lokomotif diesel elektrik buatan pabrik General Electric USA yang dioperasikan pertama kali pada tahun 1978 sebanyak 11 unit. Kemudian setelah beroperasi selama 5 tahun pada tahun 1983 didatangkanlah kembali lokomotif jenis BB 203 sebanyak 30 unit yang kemudian pada tahun 1985

didatangkan kembali sebanyak 18 unit. Hingga akhirnya pada akhir tahun 1988/1989 lokomotif BB 203 ini kemudian dimodifikasi menjadi lokomotif CC 201. Berdasarkan data yang diperoleh pada tahun 2011, lokomotif ini sekarang hanya berjumlah 5 buah yang berada di depo Kertapati (Album Lokomotif , 2010:41).

d. Lokomotif CC 201

Lokomotif CC 201 adalah lokomotif buatan general elektrik tipe kedua yang dipesan pada tahun 1976 sebanyak 38 buah. Selanjutnya lokomotif ini dibeli lagi oleh Indonesia pada tahun 1984 sebanyak 34 buah dan tahun 1992 sebanyak 20 buah, ditambah dengan lokomotif BB 203 yang sudah dimodifikasi menjadi lokomotif CC 201. Untuk saat ini ada sekitar 144 jumlah lokomotif CC201 yang ada di Indonesia dengan 133 lokomotif CC201 yang masih aktif beroperasi. Lokomotif CC 201 ini merupakan lokomotif yang bersifat multiguna. Hal ini karena lokomotif ini dapat dioperasikan untuk menarik kereta api barang maupun penumpang (<http://Purwojaya.wordpress.com> diakses 3 november 2017).

e. Lokomotif CC 202

Lokomotif CC 202 buatan pabrik General Motor Kanada merupakan lokomotif diesel terberat di Indonesia dengan berat 108 ton. Sebelum CC205 datang, CC202 merupakan loko terkuat, terbesar dan terberat di Indonesia. Karena itulah loko ini akrab disebut sebagai Si Perkasa. Lokomotif CC 202 ini mulai beroperasi pada tahun 1986 sebanyak 15 unit, tahun 1990 sebanyak 15 unit, tahun 1995 sebanyak 3 unit, tahun 2001 sebanyak 4 unit, tahun 2002

sebanyak 2 unit, dan tahun 2008 sebanyak 9 unit. Dengan total populasi sebanyak 48 unit (Album Lokomotif, 2010:13)

f. Lokomotif CC 203

Lokomotif CC 203 buatan General Electric Ltd, merupakan pengembangan desain dari lokomotif CC 201, yaitu pada bentuk hidung (nose) ujung pendek yang aerodinamis. Lokomotif ini mulai beroperasi dari tahun 1995 dengan armada sebanyak 12 unit, tahun 1997-1998 sebanyak 18 unit, tahun 2000-2001 sebanyak 7 unit dan tahun 2002 sebanyak 4 unit dengan total 41 unit dengan pembagian 37 unit berada di Jawa yang berada di depo Jatinegara dan Bandung. sedangkan 4 unit lainnya berada di Sumatera Selatan yang merupakan milik PT. Tanjung Enim Lestari untuk angkutan barang berupa kertas pulp (Prasetya dan Sudarsih, 2014:6-9).

g. Lokomotif CC 204

Ada 2 jenis lokomotif CC 204 yakni lokomotif CC 204 yang merupakan modifikasi dari lokomotif CC 201 dan lokomotif CC 204 buatan PT INKA Madiun yang bekerjasama dengan PT. General Electric Technology Indonesia. Lokomotif CC204 hasil modifikasi CC201 ini berjumlah 7 unit yang dialokasikan di depo Jatinegara, Sidotopo dan Yogyakarta. Sedangkan lokomotif CC 204 yang digunakan di wilayah Sumatera Selatan adalah lokomotif CC 204 buatan PT INKA. Lokomotif CC 204 buatan PT INKA ini memiliki bentuk kabin yang sama persis dengan lokomotif CC 203. Jumlah seluruh CC204 buatan PT INKA adalah 37 unit dengan pembagian 26 unit lokomotif berada di Jawa dan 11 unit

di Divre III Sumatera Selatan. Semua lokomotif masih aktif sampai sekarang.

(<https://hendriyana90.wordpress.com/cc204/> diakses 3 November 2017).

h. Lokomotif CC 205

Lokomotif CC 205 ini merupakan lokomotif buatan Electro Motie Diesel (EMD) yang digunakan khusus untuk menarik KA BABARANJANG yang mengangkut batubara dari Tanjungenim Baru (TMB) ke Stasiun Tarahan yang merupakan Stasiun paling Selatan atau akhir diwilayah Divre III Sumatera Selatan. Lokomotif CC 205 ini didatangkan pada akhir bulan september tahun 2011 sebanyak 6 unit yang mulai beroperasi pada awal bulan Oktober 2011. Lokomotif ini didatangkan karena angkutan batubara yang diangkut oleh CC202 masih belum maksimal (Prasetya, 2012:9). Keseluruhan lokomotif ini dikendalikan oleh 1 orang masinis dan 1 orang asisten masinis yang sudah memiliki jam terbang minimal sebanyak 2000 jam dalam mengoperasikan lokomotif kereta api jenis apa saja baik di Jawa maupun Sumatera.

i. Gerbong atau Kereta di Divre 3 Sumatera Selatan

Menurut Hartono (2011:2), Istilah yang berlaku di perusahaan kereta api yaitu “Kereta” untuk menyebut kendaraan rel yang berfungsi untuk mengangkut penumpang lengkap dengan fasilitasnya dan istilah “Gerbong” sering digunakan untuk menyebut kendaraan rel yang berfungsi untuk mengangkut barang sehingga lebih mudah untuk menyebut “Kereta penumpang” dan “Gerbong Barang”. Jadi, Kereta atau Gerbong

merupakan sarana perkeretaapian yang ditarik oleh lokomotif yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang. Kereta penumpang dan Gerbong Barang merupakan salah satu sarana yang digunakan di Divre III Sumatera Selatan. Berdasarkan jenis kelasnya, gerbong atau kereta api penumpang dibagi menjadi tiga yaitu, Kereta Api Eksekutif, Kereta Api Bisnis dan Kereta Api Ekonomi, yang terbagi dalam tiga sub kelas yakni kelas eksekutif, bisnis, maupun ekonomi. Penggunaan kereta berdasarkan jenis kelasnya di Divre III Sumatera Selatan ini sudah dilakukan sejak tahun 1986 hingga seekarang. Hanya saja perkembangan kereta selalu mengikuti selera konsumen dan perkembangan zaman. Hingga akhirnya pada tahun 1998 setelah reformasi penggunaan kereta penumpang/gerbong barang masih tetap dilakukan (<http://www.pt-kai.co.id> diakses pada tanggal 3 November 2017).

Kereta Ekonomi yang digunakan pada tahun 1998 memiliki fasilitas yang kurang memadai, dimulai dari tidak adanya fasilitas AC, tempat duduk yang menggunakan busa dan senderan kayu. Tidak adanya gorden yang bisa menutupi kaca, dan penerangan yang kurang sehingga kondisi dalam gerbong terlihat agak gelap. Berbeda dengan KA ekonomi yang digunakan pada tahun 2009, kondisi dalam gerbong sudah cukup memuaskan dengan fasilitas AC yang memadai, tempat duduk yang cukup nyaman karena menggunakan busa untuk dudukan dan senderan, adanya gorden yang dapat menghalangi sinar matahari, dan bagasi diatas kepala

penumpang yang cukup besar membuat penumpang tidak takut untuk membawa barang yang cukup banyak. Selain itu pada tahun 2009, PT KAI mulai berbenah dan bertransformasi menjadi perusahaan jasa sehingga otomatis pembaruan sarana dan prasarana perlu dilakukan guna menunjang kegiatan operasionalnya sebagai penyedia jasa layanan angkutan terbaik. Begitupula dengan kereta api kelas eksekutif dan bisnis. Kedua jenis kereta tersebut juga selalu mengalami perubahan yang sesuai dengan tuntutan konsumen dan perkembangan zaman. Semakin maju teknologi maka semakin banyak tuntutan konsumen yang membuat pelayanan PT KAI semakin baik (Company Profile, 2013:3-5). Selain itu pesatnya permintaan komoditas ekspor hasil bumi di Sumatera Selatan membuat pihak Pemprov, bekerjasama dengan PT KAI Divre III Sumsel, dan Perusahaan-Perusahaan hasil bumi di Sumsel mulai membuat berbagai fasilitas yang mendukung kebutuhan angkutan barang guna memenuhi kebutuhan ekspor salah satunya adalah dengan menambah atau memodifikasi gerbong angkutan barang. Penggunaan gerbong ini sudah dilakukan sejak kereta api ada di Sumatera Selatan. Hal ini karena pada awalnya tujuan diadakannya jalur perkeretaapian di Sumatera Selatan adalah untuk mengangkut hasil bumi berupa batubara, bahan bakar minyak dan hasil bumi lainnya untuk diekspor (Irwanto, 2011:67-73).

Divre III Sumatera Selatan saat ini sendiri menggunakan gerbong jenis KKBW 50 ton, KKBW 30 ton, KKBW 25 ton, PPCW 42 dan

50 ton untuk angkutan batubara, gerbong ZZOW Klinker untuk mengangkut klinker bahan baku pembuatan semen, GK (Gerbong Ketel) untuk mengangkut BBM, gerbong GGW untuk mengangkut Pulp yang merupakan bahan dasar pembuatan kertas dan *tissue* yang semuanya digunakan untuk mengangkut hasil bumi wilayah Sumatera Selatan ke Pelabuhan (Selayang Pandang Upt.Balai Yasa, 2016:10 dan <http://cargo.kai.id/produk>). Dalam perkembangannya gerbong-gerbong angkutan barang ini sudah mengalami modifikasi seperti inovasi yang dilakukan pada gerbong jenis KKBW untuk angkutan batubara. Inovasi tersebut antara lain Pemasangan Supralin pada gerbong KKBW guna membatu kelancaran dalam proses pembongkaran material batubara. Dengan adanya inovasi ini pembongkaran batubara menjadi lebih cepat dan efektif daripada gerbong yang belum dipasang supralin (Tim Majalah Kontak No.6 Tahun XLI, 2014:6).

Selain modifikasi gerbong KKBW, gerbong-gerbong lainnya pun mengalami modifikasi guna disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi lapangan. Seperti halnya angkutan Klinker yang menggunakan gerbong KKBW dan ZZOW yang dimodifikasi dengan tambahan atap penutup sehingga muatan yang dibawa aman dari hujan dan terik matahari. Kemudian angkutan Pulp yang menggunakan gerbong tertutup jenis GGW yang telah dimodifikasi khusus atap yang bisa dibuka dan ditutup (Upt.Balai Yasa,2016:10).

Pelayanan Transportasi Kereta Api di DIVRE III Sumatera Selatan

Dalam menanggapi kebutuhan transportasi yang semakin meningkat, kualitas pelayanan menjadi dasar yang dapat mempengaruhi pilihan konsumen untuk memilih berbagai jenis jasa yang terus berkembang saat ini. Dalam era perkembangan dan pertumbuhan penduduk yang begitu pesat sehingga menyebabkan manusia lebih cenderung memilih transportasi yang cepat dan terjangkau. Masyarakat cenderung menuntut pelayanan dan fasilitas yang lebih baik sesuai dengan kebutuhannya, hal ini karena transportasi berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak segala kebutuhan manusia. Menyadari hal tersebut pelayanan dan fasilitas dalam kereta api haruslah seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang aman, ramah, cepat, lancar, tertib, nyaman, selamat, serta efisien (Putranto, 2016:1). Kebijakan perusahaan diberlakukan untuk meraih kemajuan perkeretaapian dari sisi Internal maupun eksternal (Company Profile, 2012:4).

Dari sisi internal, perusahaan mulai menarapkan kebijakan yang tegas bagi para karyawannya. Budaya perusahaan yang lama ditinggalkan dan diganti dengan yang baru dengan sistem kerja yang lebih efisien dan modern. Kedisiplinan ditegakkan dan kesejahteraan karyawannya pun ditingkatkan. Transformasi ini berpengaruh terhadap kinerja pengelolaan keuangan perusahaan yang lebih

baik. Pendapatan KAI tumbuh sebesar 217% yaitu dari Rp 4,84 triliun pada 2009 menjadi Rp 10,5 triliun pada tahun 2014. Pada periode yang sama laba bersih tercatat sebesar 606% dari Rp 155,7 miliar tahun 2009 menjadi 943, 4 miliar pada tahun 2014 (Sukairi, 2015:26). Dari sisi eksternal PT KAI mulai membenahi berbagai pelayanan kepada para pengguna jasa kereta api di Indonesia. Beberapa transformasi yang dilakukan diantaranya pemberlakuan sistem *boarding*, kapasitas penumpang 100%, larangan merokok dalam stasiun dan dalam kereta, larangan pedagang asongan berjualan dalam stasiun dan dalam kereta, fasilitas stasiun yang makin lengkap, serta perluasan peron dan tempat parkir stasiun. Berkat kemajuan teknologi akses masyarakat dalam memperoleh tiket menjadi lebih mudah, diantaranya penerapan *e-ticketing* dan *e-kiosk* serta bagi masyarakat yang kurang paham dengan penggunaan saluran internet dapat membeli tiket melalui minimarket (Alfamart, Indomaret) dan agen-agen tiket yang bisa menyediakan penjualan tiket tanpa perlu berdesak-desakan atau antre panjang di stasiun (Company Profile, 2012: 4 - 12 dan Sukairi, 2015:26).

a. Layanan Kereta Penumpang

Ada beberapa layanan kereta penumpang yang bisa kita temukan dan kita jadikan referensi di Divre III Sumsel yaitu, (1) KA Limex Sriwijaya, (2) KA Rajabasa, (3) KA Sindang Marga, (4) KA Serelo, dan (5) Bus Rel Kertalaya. Kereta-kereta penumpang ini, sejak dibuka pada tahun 1986 hingga sekarang sudah banyak mengalami perubahan,

terutama untuk fasilitas di setiap kelasnya. Dalam pengoperasiannya Divre III Sumsel hanya melayani 8 (delapan) perjalanan kereta penumpang dengan penjelasan sebagai berikut,

1. KA Limex Sriwijaya

Limex Sriwijaya merupakan kereta api Eksekutif – Bisnis yang melayani koridor Stasiun Kertapati – stasiun Tanjung Karang. Nama Kereta Api Sriwijaya ini sendiri diambil untuk mengenang kemahsyuran Kerajaan Sriwijaya yang pernah memerintah bumi Sriwijaya. Pada mulanya kereta ini mulai dioperasikan pada tahun 1986 hingga sampai saat ini. Kereta ini diberangkatkan dari Stasiun Kertapati untuk tujuan Stasiun Tanjungkarang pada pukul 21.00 WIB dan tiba di Stasiun Tanjungkarang pada pukul 06.10 WIB begitu pula sebaliknya. Kereta api Sriwijaya ini memiliki kapasitas 534 penumpang, kereta ini merupakan kereta eksekutif dan bisnis yang ditarik oleh CC 204 dan CC 201 tarif kereta api ini untuk kelas eksekutif berkisar antara Rp 170.000 – Rp 210.000 dan untuk tarif kereta api kelas bisnis berkisar antara Rp 150.000 – Rp 170.000 tergantung jarak dan subkelas (http://wikipedia.org/wiki/Kereta_Api_Sriwijaya diakses pada tanggal 27 Agustus 2017).

2. Kereta Api Sindang Marga I dan II

Kereta api Sindang Marga merupakan kereta api Eksekutif – Bisnis yang melayani koridor Stasiun Kertapati – Stasiun Lubuklinggau. Nama Kereta Api Sindang Marga sendiri merupakan penyebutan untuk sekumpulan marga-marga di wilayah

Sumatera Selatan pada waktu itu. Kereta ini diberangkatkan dari Stasiun Kertapati pada pukul 20.00 WIB dan tiba di Stasiun Lubuklinggau pada pukul 03.31 WIB. Sedangkan perjalanan sebaliknya dari Stasiun Lubuklinggau berangkat pukul 21.00 WIB dan tiba di Stasiun Kertapati pada pukul 04.04 WIB dan Kereta ini memiliki kapasitas 360 penumpang. Dalam satu kali perjalanan kereta ini ditarik oleh lokomotif jenis CC 201 dengan tarif perjalanan untuk kelas eksekutif adalah Rp 80.000 – Rp 170.000 dan kelas bisnis sekitar Rp 60.000 – Rp 150.000 tergantung jarak dan sub kelas (<http://www.pt-kai.co.id>, diakses pada tanggal 27 Agustus 2017).

3. Kereta Api Serelo I dan II

Kereta api Serelo atau Bukit Serelo merupakan kereta api kelas ekonomi AC yang melayani koridor Kertapati – Lubuklinggau, Sumatera Selatan. Kereta Api Serelo ini memiliki stamformasi rangkaian yang terdiri dari 5 kereta kelas ekonomi, 1 kereta makan pembangkit, dan kereta aling-aling eks kereta kelas bisnis dengan kapasitas penumpang sebanyak 106 penumpang tiap gerbong, yang ditarik oleh lokomotif jenis CC 201. KA Serelo diberangkatkan dari Stasiun Kertapati pada pukul 09.30 WIB, dengan tarif perjalanan sebesar Rp 35.000,- (Jumadi,2011:9-12 dan http://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Serelo, diakses pada tanggal 27 Agustus 2017).

4. Kereta Api Rajabasa I dan II

Kereta Api Rajabasa (KA Ekspres Rajabasa) merupakan KA

kelas ekonomi yang melayani koridor Kertapati (Palembang) – Tanjungkarang (Bandar Lampung). Kata Rajabasa sendiri diambil dari salah satu nama kota yang ada di Provinsi Lampung yaitu kota Rajabasa. KA Rajabasa diberangkatkan dari Stasiun Kertapati pada pukul 08.30 WIB, dan tiba di Stasiun Tanjungkarang pada pukul 19.41 WIB. Kereta ini memiliki kapasitas angkutan sebanyak 636 penumpang dengan membawa 5-6 kereta Ekonomi AC. Dalam sekali jalan biasanya ditarik lokomotif jenis CC204. Pada saat mudik Lebaran atau hari libur nasional, kereta api ini dapat dilakukan penambahan 1 Kereta Ekonomi. Kini tarif kereta api ini jauh dekat adalah Rp 32.000,- setelah mendapat PSO dari Kementerian Perhubungan. Tetapi jika tidak mendapat PSO, tarif kereta api ini adalah Rp 70.000,-. (Prasetya, 2011:9-15 dan <http://www.pt-kai.co.id>, diakses pada tanggal 27 Agustus 2017).

5. Bus Rel Kertalaya

Bus Rel Kertalaya merupakan bus rel pertama yang dibuat dan dioperasikan di Indonesia. Moda transportasi cepat masal ini menghubungkan Stasiun Kertapati di Palembang dengan Indralaya di Kabupaten Ogan Ilir dan dimaksudkan sebagai kereta pengangkut mahasiswa Universitas Sriwijaya. Kereta Bus Kertalaya ini terdiri dari 3 gerbong (kereta) penumpang yang memiliki kapasitas angkut masing-masing 110 dengan perbandingan duduk 36 orang dan berdiri 74 orang dengan tarif sebesar Rp 3.000 per orang pada masa awal pengoperasiannya dan sekarang tarif yang digunakan hanya Rp 2500 per

orang (http://id.wikipedia.org/wiki/Bus_Rel_Kertalaya).

b. Layanan Barang

Berbeda dengan angkutan penumpang, Divre III Sumatera Selatan Sejak mulai dioperasikannya jaringan kereta api pada tahun 1914 hingga sekarang sudah melayani angkutan barang terutama untuk hasil bumi yang berasal dari daerah kabupaten/kota yang ada di wilayah Sumatera Selatan seperti Batubara, Bahan Bakar Minyak (BBM) dan hasil bumi lainnya (<http://www.pt-kai.co.id> diakses pada hari sabtu, 9 September 2017). Ada beberapa produk layanan kereta api angkutan barang yang bisa kita temukan di wilayah Divre III Sumatera Selatan yaitu,

1. Angkutan Batubara

Batubara merupakan hasil bumi wilayah Sumatera Selatan yang paling berkontribusi besar dalam meningkatkan pendapatan angkutan barang dan menambah devisa negara. Dari bisnis batubara itu sendiri PT KAI mampu meraup keuntungan hingga mencapai mencapai lebih dari 2 triliun tiap tahunnya. Sebagian besar batubara ini di distribusikan dari wilayah kabupaten/kota yang ada di Sumatera Selatan seperti Tanjungenim, Lahat/Merapi dan Muaraenim (Tim Majalah Kontak No.4 Tahun XLI April, 2014: 3). Adapun perusahaan-perusahaan Batubara di Sumatera Selatan yang menjalin kerjasama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu PT Bukit Asam Tbk (PT BA), PT Bara Alam Utama, dan PT Bara Multi Sugih Sentosa (<http://wikipedia.com> dan <http://cargo.kai.id/produk/batubara>

diakses pada hari sabtu, 9 September 2017). KA batubara yang digunakan untuk beroperasi lebih dikenal dengan nama KA Babaranjang (Kereta Api Batubara Rangkaian Panjang). Dalam satu hari ada sekitar 18 – 20 KA Babaranjang yang beroperasi dari Tanjungenim Baru – Tarahan pulang pergi (Yanuarika, 2012:6). Sesuai dengan namanya KA Babaranjang (Batubara Rangkaian Panjang) merupakan kereta terpanjang di Indonesia. Satu rangkaian KA Babaranjang bisa terdiri dari 40 gerbong jenis KKBW dengan 2 lokomotif CC202 atau 60 gerbong KKBW dengan 3 lokomotif CC202. Sedangkan jika menggunakan lokomotif baru jenis CC205 jika dalam keadaan dobel lokomotif bisa menarik 40 - 60 gerbong KKBW muatan 50 ton/gerbongnya (Yanuarika dan Prasetya, 2012:6 -11).

2. Angkutan Bahan Bakar Minyak (BBM)

Selain batubara PT KAI (Persero) juga menjalin kerjasama dengan PT Pertamina (Persero) Tbk. dalam hal pendistribusian angkutan bahan bakar minyak (BBM) yang berupa Avtur, Premium (Bensin), Kerosin (minyak tanah), dan Solar ke sejumlah daerah di wilayah Sumatera Selatan yang memiliki Dipo Pertamina dengan diangkut oleh Kereta Api. Distribusi BBM melalui KA di wilayah Sumatera Selatan ini melayani angkutan BBM dari Kertapati ke Baturaja, Kertapati ke Lubuklinggau, dan Kertapati ke Lahat. Pengangkutan BBM dengan kereta ini dilayani dengan menggunakan gerbong jenis ketel atau yang lebih sering disebut Gerbong Ketel (GK). Ada 3 KA

yang dioperasikan untuk melayani distribusi BBM dari Depo Pertamina Kertapati ke tiga tempat yang berbeda. Masing – masing KA melayani tujuan Kertapati – Lubuklinggau dengan stamformasi 18 gerbong ketel jenis KKW sejauh 305 Kilometer, 1 KA melayani Kertapati – Lahat sejauh 190 Km dengan stamformasi gerbong sebanyak 15 gerbong ketel jenis KKW dan 1 lagi KA yang melayani angkutan BBM Kertapati – Tigagajah (Baturaja) sejauh 171 km dengan stamformasi gerbong sebanyak 16 gerbong ketel jenis KKW dengan kapasitas 30 ton per gerbongnya. Sedangkan untuk lokomotif penariknya, digunakanlah lokomotif jenis CC201 (Sudarsih, 2014:6).

3. Angkutan Pulp PT Tanjungenim Lestari (PT TEL)

Seperti halnya di wilayah kerja Divre III Sumatera Selatan, PT KAI ikut berperan dalam kerjasama angkutan barang berupa pulp (bahan baku kertas) yang merupakan hasil produksi dari PT Tanjung Enim Lestari (PT TEL) pulp and Paper. Perusahaan yang bergerak dalam produksi pembuatan bubur kertas sebagai bahan baku pembuatan kertas dan tissue. Setiap tahunnya rata – rata hasil produksi PT TEL sekitar 420 ton bubur kertas yang berasal dari sekitar 2,4 juta kubik kayu gelondong yang bahan bakunya dipasok oleh PT Musi Hutan Persada. PT TEL mengeksport sebanyak 85% pulp ke negara – negara di kawasan Asia – Pasifik seperti Jepang, Korea, Bangladesh, Taiwan, Tiongkok, India, dan wilayah Asia Selatan lainnya yang

dikirim dengan menggunakan kapal laut. Angkutan Pulp yang di operasikan oleh PT KAI (Persero) ini menggunakan gerbong tertutup jenis GGW yang telah dimodifikasi dengan atap yang bisa dibuka – tutup yang ditarik oleh dua lokomotif jenis CC203 warna hijau milik PT TEL (Sudarsih, 2013:12).

4. Angkutan Semen Klingker PT Semen Baturaja

Angkutan semen di Divre III Sumatera Selatan merupakan kerjasama antara PT KAI (Persero) dengan PT Semen Baturaja. Jenis semen yang diangkut merupakan semen jadi yang sudah dikemas dan klingker (bahan baku pembuatan semen). Namun hingga saat ini hanya angkutan Klingker saja yang masih diangkut dengan menggunakan jasa transportasi kereta api, sedangkan jenis semen curah dan semen kemasan (sak) diangkut menggunakan truk. Setiap harinya ada 2 KA yang beroperasi dengan stamformasi 20 gerbong tertutup jenis gerbong KKBW dan gerbong ZZOW yang telah dimodifikasi dengan tambahan atap penutup sehingga muatan yang dibawa aman dari sinar matahari langsung maupun hujan. 2 (dua) KA ini mengangkut klinker dari Baturaja menuju Stasiun Kertapati yang ditarik dengan menggunakan lokomotif seri CC201 sejauh 173 km dan ditempuh dalam waktu sekitar 6 jam (Sudarsih, 2013:14).

5. Angkutan Pupuk Sriwijaya (PT PUSRI)

Angkutan Pupuk merupakan salah satu bentuk layanan angkutan barang yang dapat membantu pendistribusian pupuk guna memenuhi kebutuhan petani. Guna

memenuhi kebutuhan petani inilah PT Pupuk Sriwijaya (PT PUSRI) mulai melakukan kerjasama dengan PT KAI (Persero) dalam upaya pengangkutan pupuk. Gerbong yang digunakan adalah gerbong khusus jenis DGGW/GGW bercat biru. (<http://cargo.kai.id/produk/pupuk> diakses pada hari sabtu, 9 September 2017).

Berdasarkan penjelasan tersebut, angkutan penumpang dan angkutan barang di Sumatera Selatan telah mengalami banyak perkembangan sejak tahun 1998-2015. Namun untuk angkutan penumpang di wilayah Divre 3 Sumatera Selatan sendiri kurang terlalu diminati akibat kalah dengan moda transportasi darat lainnya seperti Bus, travel (mobil pribadi) dan lainnya. Angkutan penumpang ini akan ramai jika sudah memasuki libur Perayaan Idul Fitri, Natal dan Tahun baru. Berbeda dengan angkutan barang yang perkembangannya sangat pesat, terutama angkutan Batubara PT. Bukit Asam yang memberikan kontribusi Pendapatan terbesar kepada Pemerintah dan PT KAI setiap tahunnya. Selain angkutan batubara angkutan barang seperti BBM dan lainnya pun ikut menyumbangkan pendapatan yang cukup kepada negara (Sujadi, 2010:124).

1. Strategi PT KAI Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik di Sumatera Selatan

Ada banyak strategi yang direncanakan oleh PT KAI mengenai peningkatan kualitas pelayanan sesuai dengan rencana jangka panjang PT KAI tahun 2011 – 2015

dalam *Annual Report* (Laporan Tahunan) PT KAI meliputi tahap konsolidasi, Peningkatan Kapabilitas, Inovasi dan World Class. Konsolidasi merupakan strategi perusahaan yang berfokus kepada pengurangan kelemahan dan adaptasi lingkungan bisnis, antara lain dengan mengubah jenis produk/orientasi pasar, mengurangi inefisiensi, melakukan pendayagunaan aset non produktif dan penjualan sebagian aset perusahaan yang tak bisa didayagunakan lagi, serta penataan SDM (Annual Report, 2011:41). Dalam meningkatkan kapabilitas PT KAI terhadap kualitas pelayanan publik maka, perusahaan perlu lebih fokus dalam perbaikan internal dengan membatasi diri dalam melayani segmen pasar yang telah dipilih dengan menitikberatkan pada upaya-upaya melanjutkan perbaikan sarana-prasarana, peningkatan jaminan keselamatan, dan kualitas pelayanan, penataan SDM, pengembangan sistem informasi yang terpadu, serta peningkatan bisnis nonangkutan secara profesional. Selain itu fokus strategi perusahaan pada tahap inovasi ialah melakukan inovasi terhadap jasa angkutan, properti, dan pengembangan bisnis lainnya yang kompetitif, inovasi pelayanan pasar teknologi dengan menggandeng internet sebagai rekan bisnisnya (Pramyastiwi, Hardjanto, dan Said, Tanpa Tahun:66).

Inovasi-inovasi yang telah dilakukan oleh PT KAI adalah dengan pemberlakuan ticketing onlinee, penjualan tiket sesuai dengan tempat duduk dan sesuai dengan kartu identitas untuk KA kelas ekonomi, pemberlakuan

boarding 30 menit sebelum keberangkatan, penambahan fasilitas AC untuk kelas ekonomi. Kenyamanan dan keamanan penumpang lebih terjamin dengan adanya larangan merokok di stasiun dan di dalam gerbong kereta. Strategi ini terus dikembangkan dengan mengutamakan keselamatan, ketepatan waktu, keamanan dan kenyamanan (Annual Report, 2011:42-43). Pada tahap world class, pertumbuhan perusahaan dilakukan dengan tujuan penguasaan potensi pasar. Dengan pertumbuhan pendapatan dan keuntungan yang stabil, diharapkan dapat mencapai citra kereta api yang sudah menjadi pilihan transportasi unggul dan terciptanya 4 pilar utama yakni, keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan keamanan (Annual Report, 2011:44).

Kesimpulan

dapat disimpulkan bahwa :

1. Perkembangan Prasarana dan sarana di Divre III Sumatera Selatan sudah mengalami perubahan dan perkembangan yang cukup signifikan. Pengembangan sarana dan prasarana tersebut digalakkan guna mendukung kegiatan operasional PT KAI Divre III Sumatera Selatan dengan membangun jalan rel, stasiun, listrik dan persinyalan, jembatan, ataupun memperbaiki lokomotif serta kereta dan gerbong barang yang terus berkembang sesuai dengan tuntutan kebutuhan para pengguna jasa kereta api di Divre III Sumatera Selatan.
2. Adapun pelayanan publik PT KAI di Divre III Sumatera Selatan sudah lebih baik dari tahun-tahun sebelumnya. Produk pelayanan PT KAI di Divre III Sumatera Selatan

adalah angkutan penumpang dan angkutan barang.

3. Dalam menghadapi kebutuhan konsumen yang terus meningkat, PT KAI Divre III Sumatera selatan melakukan beberapa strategi dalam beberapa tahap yaitu tahap konsolidasi, peningkatan kapabilitas, inovasi dan world class.

Daftar Pustaka

- Alian dan Irwanto, Dedi. 2007. *Metodelogi Sejarah : Sumbangan Pemikiran Bagi Mahasiswa Dalam penelitian Sejarah Untuk Skripsi*. Indralaya : FKIP Universitas Sriwijaya
- Anggraini, Andika Putri. 2013. *Peranan Kereta api Pada Masa Revolusi Fisik di Sumatera Selatan Tahun 1945-1949*. Indralaya : FKIP Unsri.
- Aryandini Novita. 2012. *Laporan Penelitian Arkeologi, Jaringan Kereta api di Sumatera Selatan*. Palembang: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Balai Arkeologi Palembang.
- Annual Report. 2011. PT Kereta Api Indonesia (Persero)
- Company Profile. 2009. PT Kereta Api Indonesia (Persero)
- Company Profile. 2012. PT Kereta Api Indonesia (Persero)
- Hartono.2012.*Lokomotif dan Kereta Rel Diesel di Indonesia*.Depok: PT.Ilalang Sakti Komunikasi
- Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. 2011. Kementrian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian:Jakarta Pusat
- Sjamsuddin, Helius. 2007. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Ombak
- Tim Dosen Universitas Gunadarma. 1997. *Sistem Transportasi*. Jakarta: Universitas Gunadarma
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2*. Asosiasi Perkeretaapian Indonesia (APKA). Bandung: Cv.Angkasa
- Tim Penyusun Subkoss. 2005 . *Sejarah Peranan SUBKOSS dalam Perjuangan Rakyat Sumbagsel (1945-1950)*. Palembang. DHD 45 Provinsi Sumatera Selatan
- Tim. 2015. *Sumatera Selatan dalam Angka*. Provinsi Sumatera Selatan. Badan Pusat Statistik
- Prasetya, Sedy. 2011. *Indralaya (IDR) Melayani KRD dan Railbus*. Majalah Kereta Api. Edisi 55 Februari
- _____. 2012.*Pengangkut Khusus Mutiara Hitam*. Majalah Kereta Api. Edisi 72 Juli
- _____. 2012.*Lokomotif Super Khusus Babaranjang*. Majalah Kereta Api. Edisi 72 Juli
- Prasetya dan Sudarsih. 2014. *Berburu CC203*. Majalah Kereta Api Edisi 94 Mei
- Prasetya dan Sudarsih. 2014. *CC203 Cikal Bakal CC204*. Majalah Kereta Api Edisi 94 Mei

- Putranto, Thomas Aquinas Wahyu Adi. 2016. *Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Fasilitas Terhadap Kepuasan Konsumen*. Yogyakarta:Universitas Sanata Dharma
- Siti Khoirun Nikmah Valentina Sri Wijiyati, Working Paper No.1, 2008. *Kereta apiku Sayang, Kareta Apiku Malang "Proyek Efisiensi Perkeretaapian"*.
- Sudarsih, Ahmad. 2011. *12 Stasiun Bumi Sriwijaya*. Majalah Kereta Api Edisi 55 Februari
- _____. 2013. *KKBW & ZZOW Pengangkut Klinker*. Majalah Kereta Api. Edisi 79 Februari
- _____. 2013. *Tipe Sama Beda Desain Pintu*. Majalah Kereta Api Edisi 79 Februari
- _____. 2014. *Sepur Ketel BBM Jawa – Sumatera*. Majalah Kereta Api. Edisi 98 September
- _____. 2014. *Nostalgia CC201*. Majalah Kereta Api Edisi 92 Maret
- Sukairi. 2015. *Melalui Pengelolaan Kekuatan*. Majalah Kontak edisi No. 12 tahun XLII
- Yanda, Adha. 2013. *Perkembangan Tambang Rakyat Batubara di Desa Darmo Kecamatan Lawang Kidul Kabupaten Muara Enim (2008-2013) : Studi Tentang Keadaan Sosial Ekonomi: Suatu Sumbangan Materi Sejarah Lokal Pada Kelas XI di SMA Negeri 1 Lawang Kidul*. Indralaya: FKIP Unsri
- Yanuarika, M. 2012. *KA Superbabaranjang Yang Lain End*. Majalah Kereta Api. Edisi 72 Juli
- _____. 2012. *RCD Alat Canggih Pembalik Gerbong*. Majalah Kereta Api Edisi 72 Juli
- Yass, Marzuki. AB. 2004. *Metodologi Sejarah dan Historiografi*. Palembang: Depdikbud
- Majalah dan Koran**
- Tim Majalah Kereta Api, 2012. *Super Babaranjang Rajanya KA barang*. Depok: Pt Ilalang Sakti
- Tim Majalah Kereta Api, 2011. *12 Stasiun di Bumi Sriwijaya*. Depok:Pt Ilalang Sakti
- Tim Majalah Kontak. 2014. *Memperkuat Si Tulang Punggung Perusahaan*. Majalah Kontak, No. 4 Tahun XLI April
- Tim Majalah Kontak. 2014. *Melaju lebih Cepat Dengan Jalur Ganda*. Majalah Kontak, No. 10 Tahun XLI Oktober
- Tim Majalah Kontak. 2014. *Melaju lebih Cepat Dengan Jalur Ganda*. Majalah Kontak, No. 10 Tahun XLI Oktober
- Tim Majalah kontak. *Menteri BUMN Resmikan 11 Stasiun Baru di Divre III Sumsel*. Majalah Kontak, No. 6 Tahun XLI Oktober