DINAMIKA PERUSAHAAN NEGARA DI SUMATERA BARAT: DARI PJKA KE PT.KAI (ERA ORDE BARU DAN REFORMASI) 1971-2010

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu persyaratan
guna memperoleh gelar Sarjana Pendidikan

Oleh :

NINA WATI

79507/2006

JURUSAN SEJARAH

FAKULTAS ILMU SOSIAL

UNIVERSITAS NEGERI PADANG

2011

PERSETUJUAN PEMBIMBING

SKRIPSI

DINAMIKA PERUSAHAAN NEGARA DI SUMATERA BARAT : DARI PJKA KE PT. KAI (ERA ORDE BARU DAN REFORMASI) 1971-2010

Nama	:	**Nina Wati**
BP/Nim	:	**2006/79507**
Jurusan	:	**Sejarah**
Program Studi	:	**Pendidikan Sejarah**
Fakultas	:	**Ilmu Sosial**

Padang, Agustus 2011

Disetujui oleh:

Pembimbing I,

Drs.Etmi Hardi, M.Hum
NIP. 196703041993031003

Pembimbing II,

Drs.Gusraredi
NIP. 196112041986091001

Ketua Jurusan,

Hendra Naldi, S.S, M.Hum
NIP 196909301996031001

HALAMAN PENGESAHAN LULUS

UJIAN SKRIPSI

Dinyatakan lulus setelah mempertahankan di depan Tim Penguji Skripsi
Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang
Pada tanggal 3 Agustus 2011

DINAMIKA PERUSAHAAN NEGARA DI SUMATERA BARAT : DARI PJKA KE PT. KAI (ERA ORDE BARU DAN REFORMASI) 1971-2010

Nama	:	**Nina Wati**
BP/Nim	:	**2006/79507**
Jurusan	:	**Sejarah**
Program Studi	:	**Pendidikan Sejarah**
Fakultas	:	**Ilmu Sosial**

Padang, Agustus 2011

Tim Penguji		**Tanda Tangan**
1. Ketua	**: Drs.Etmi Hardi, M.Hum**	**1.**
2. Sekretaris	**: Drs.Gusraredi**	**2.**
3. Anggota	**: 1. Drs.Zul Asri, M.Hum**	**3.**
	2. Hendra Naldi, S.S, M.Hum	**4.**
	3. Abdul Salam,S.Ag,M.hum	**5.**

ABSTRAK

Nina Wati. 06/79507 : Dinamika Perusahaan Negara Di Sumatera Barat: Dari PJKA ke PT. KAI (Era Orde Baru Dan Reformasi) 1971-2010: Mahasiswa Jurusan Sejarah (FIS) Universitas Negeri Padang.

Skripsi ini merupakan kajian tentang perusahaan kereta api yang bergerak di bidang jasa angkutan darat, dengan memilih perusahaan kereta api yang ada di Sumatera Barat sebagai objek penelitian. Kajian dalam skipsi ini mengambarkan bagaimana keberdaan perusahaan kereta api di Sumatera Barat dari tahun 1971 sampai 2010, dan bagaiman kebijakan pemerintah terhadap perusahaan kereta api di daerah ini sehingga masih bisa tetap eksis sampai tahun 2010. Perusahaan kereta api di Sumatera Barat sangat menarik untuk dikaji, karena perusahaan ini merupakan salah satu perusahaan negara yang besar, namun selalu merugi, sebagai perusahaan negara yang pernah jaya saat ini makin di tinggalkan. Studi ini bertujuan untuk memperlihatkan keberadaan perusahaan kereta api di Sumatera Barat dari tahun 1971 sampai 2010, dan untuk mengetahui kebijakan pemerintah terhadap perkeretaapian di Sumatera Barat sehingga masih tetapa eksis samapi tahun 2010.

Penelitian ini termasuk penelitian sejarah oleh sebab itu kajian mengenai Dinamika Perusahaan negara di Sumatera Barat: dari PJKA ke PT. KAI (Era Orde Baru dan Reformasi) 1971- 2010, dilakukan dengan menggunakan prosedur penelitian sejarah yaitu: (1) Heuristik pengumpulan data adalah melalui sumber tulisan dan lisan (2) Kritik Sumber, pada tahap kritik ekstern tidak dilakukan uji labor kerena arsip yang didapat hanya berupa Photocopy dari data yang asli, selain itu data yang didapat intern (3) Interpretasi fakta sejarah yang didapat diklasifikasikan dan saling dihubungkan dengan proses sebab akibat. (4) Historiografi.

Hasil penelitian menunjukan bahwa keberadaan perusahaan kereta api di Sumatera Barat sering mengalami dinamika dalam bentuk badan usahanya. Hal itu terjadi kerena perusahaan kereta api selalu mangalami krisis dalam keuanggan perusahaan, dan bahkan operasional kereta api di berbagai daerah di Sumatera Barat terpaksa harus dihentikan kerena perusahaan tidak mampu membiayai biaya operasional kereta api yang begitu besar, dan ditambah lagi kurangnya minat masyrakat terhadap kereta api. Untuk mengatasi fenomena yang dihadapi oleh perusahaan kereta api di Sumatera Barat, maka pemerintah Sumatera Bara mengambil suatu kebijakan dengan cara mengoperasikan kereta api wisata, sebagai sebuah pemecahan masalah yang dihadapi oleh perusahaan kereta api, dan sebagai sebuah pertaruhan harga diri bagi Pemda Sumatera Barat, karena kereta api merupakan angkutan massal yang tertua di wilayah ini.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kepada sang pencipta langit dan bumi, Allah S.W.T yang memberikan rahmat dan karunianya, sehingga penulis dapat menelesaikan skripsi ini dengan judul" Dinamika Peruasahaan Negara di Sumatera Barat: Dari PJKA ke PT. KAI (Era Orde Baru dan Reformasi) 1971-210". Seiring dengan itu, penulis juga tidak lupa mengirimkan Sholawat dan Salam kepada Arwah junjungan alam, yakni Nabi Besar Muhammad SAW, yang melalui perantaranyalah kita dapat merasakan dan menikmati kehidupan yang penuh dengan perkembangan ilmu pengetahuan seperti yang kita rasakan saat ini.

Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana pada Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang. Dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan dan batuan serta dorongan dan motivasi dari berbagai pihak, sehingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Untuk itu dalam kesempatan ini penulis ingin mengucakan terima kasih yang sebanyak-banyaknya kepada:

1. Drs. Etmihardi, M. Hum selaku dosem pembimbing I sekaligus juga sebagai sekretaris jurusan sejarah FIS UNP Padang.
2. Drs. Gusraredi selaku dosen pembimbing II.
3. Hendranaldi, SS, M. Hum selaku ketua jurusan sejarah FIS UNP Padang.
4. Drs. Bustamam, M.Pd selaku penasehat Akademik.
5. Bapak/ Ibu Tim penguji karya akhir jurusan sejarah FIS UNP Padang.
6. Bapak/Ibu Staf pengajar sejarah FIS UNP Padang.
7. Orang tua, kakak-kakak, adik, dan ponakan-ponakan yang telah memberikan bantuan baik moril maupun materil.
8. Pegawai PT. KAI Sumatera Barat dan masyrakat di sekitar perusahaan yangtelah banyak membantu penulis dalam mendapatkan data yang diperlukan dalam menulis skripsi ini.
9. Rekan-rekan seperjuangan sejurusan dan seangktan 2006 yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari sebagai manusia yang lemah tentu ada ketidak sempurnaan dalam membuat skripsi ini. Oleh kerena itu penulis mengharapkan kriti dan saran dari orang yang mencintai ilmu, pembaca umumnya, pemerhati sejarah khususnya demi sempunanya skripsi ini.

Akhir kata penulis mengucapkan mohon maaf kalau ada kata-kata dalam tulisan ini yang menyingung pihak lain. Hanya kepada Allah S.W.T penulis mohon ampun dan semoga Allah melimpahkan karuniaNya kepada kita semua Amiin.

Padang, 27 Juli 2011

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK……... i

KATA PENGANTAR……..ii

DAFTAR ISI……... iii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah……..... 1
B. Batasan Dan Rumusan Masalah……. 9
C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian……..... 10
D. Tinjuan Pustaka……11
E. Metode Penelitian…….. 15

BAB II GAMBARAN UMUM SEJARAH PERUSAHAAN

PERKERETAAPIAN DI SUMATERA BARAT

A. Zaman Kolonial…… 17
B. Awal Kemerdekaan…….…….. 23
C. Orde lama Hingga Awal Orde Baru…… 24

BAB III PERUSAAN KERETA API SUMATERA BARAT (1971-2010)

A. Periode PJKA……..28

B. Dari PJKA ke Perumka……..34

C. Masa PT.KAI…….40

D. Usaha Perusahaan kereta Api di Sumatra Barat untuk mempertahankan

Eksistensinya

1. Sarana dan prasaranan……46
2. Perbaikan terhadap kereta api wisata…….52
3. Klafikasi Pekerja Perusahan Kereta Api di Sumatera Barat……..54

BAB IV PENUTUP

DAFTAR PUSTAKA…….……..v
LAMPIRAN

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan angkutan darat merupakan salah satu sektor yang mempunyai peranan yang sangat besar dan utama terhadap perkembangan ekonomi rakyat Sumatra Barat. Dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang memadai pada suatu daerah maka akan menunjang kelancaran kegiatan perekonomian daerah itu baik dalam pemasaran maupun hasil produksi[1]. Transportasi sangat mempengaruhi aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat di Sumatra Barat, kerena konsentrasi mobilitas masyarakat sangat tergantung dengan penyediaan sarana dan prasarana perhubungan yang tersedia terutama fasilitas jalan raya, selain angkutan jalan raya, angkutan laut seperti kapal juga memiliki peranan yang penting, begitu juga halnya dengan angkutan darat lainnya seperti kereta api.

Kereta api merupakan salah satu alat transportasi darat yang memiliki kerakteristik dan keunggulan khusus, terutama pada kemampuannya mengangkut barang dan manusia secara massal. Selain itu kereta api hemat dalam penggunaan ruang, dan memiliki tingkat pencemaran udara yang rendah, bahkan beberapa kota besar di dunia, jenis angkutan jalan rel atau kereta api merupakan salah satu bentuk sarana angkutan yang mampu memecahkan problema kemacetan jalan raya. [2]

Perubahan-perubahan (Dinamika) yang terjadi pada perusahaan kereta api di Sumatera Barat, ternyata tidaka mampu membawa perusahaan kereta api, keluar dari

[1]"Potensi pembangunan Sumatra Bagian Tengah", *laporan penelitian*, lembaga penelitian Ekonomi Regional, Padang,1994, hal 48

[2]Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung : Balai Besar Perumka, 1992, hal 122

krisis keuangan yang selalu melanda. Malahan perkeretapian di Sumatra Barat semakin menujukan penurunan fungsinya dalam menawarkan jasa pelayanannya untuk pengangkutan barang dan penumpang, untuk menjaga kelangsungan perkeretaapian di wilayah ini. Pemerintah (khususnya Pemda Sumatera Barat) mengambil berbagai macam kebijakan untuk tetap manjaga eksistensi perkeretaapian di Sumatera Barat, namun berbagai kebijakan yang diambil oleh pemerintah tidak mampu mengangkat perekonomian perusahaan yang semakin lama, semakin merugi hal itu disebabkan karena begitu besarnya biaya operasional yang dibutuhkan oleh perusahaan kereta api.

Keberadaan kereta api di Sumatera Barat dilatarbelakangi dengan ditemukannya kandungan batu bara di Ombilin, sawahlunto, menjelang pertengahan abad ke-19 jalan kereta api di Sumatra barat selesai dibangun oleh pemerintah Hindia Balanda, di bawah pengelolaan Staat Sporwagen yang disingkat dengan SS, untuk wilayah Sumatera Barat perusahaan kereta api tersebut bernama *Staat Spoorwagen Sumatra`S Wesk Kus*. Fungsi kereta api pada masa kolonial itu tidak hanya digunakan untuk pengangkutan batu bara saja melainkan juga untuk megangkut barang dan keperluan masyarakat. Pada masa pendudukan Jepang tahun 1942-1945, kereta api di Sumatra berdiri sendiri dengan nama *Seibu Sumatoro Tetsudo,* fungsi utama kereta api pada masa pendudukan Jepang untuk kegiatan militer terutama untuk mengangkut tentara ke daerah-daerah pertempuran.[3] Namun hal itu tidak berlangsung lama, setelah Jepang mengalami kekalahan dalam Perang Asia Timur raya maka pada tahun 1945 dengan diproklamirkannya kemerdekaan Indonesia, maka kereta api dikelola oleh bangsa sendiri tanggal 30 september 1945, ditetap kan nama bagi perusahaan kereta api, dengan nama pertama dalam bahasa

[3]Gusti Asnan et al," Sejarah Transportasi:Inovasi Peranan Kereta Api di Sumatra Barat",(Padang:laporan Penelitan Universitas Andalas, 1991), hal 19

Indonesia adalah DKARI (Djawatan Kereta Api Indonesia), setelah keluarnya PP. No. 22 tanggal 22 Mei 1963 DKARI berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA).

Pada tanggal 15 September 1971 PNKA ditetapkan menjadi PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api). Perubahan status PNKA menjadi PJKA ditetapkan melalui PP. No. 16/ 1971[4]. perubahan status itu bertujuan untuk membangkitkan peranan kereta api sebagai alat transpotasi darat. Perubahan badan usaha dari PNKA menjadi PJKA terjadi pada masa Rezim Orde baru pasa saat itu pemerintah memutuskan untuk memberikan peranan yang lebih besar terhadap PJKA , seiring dengan diberlakukannya REPELITA oleh pemerintah yang dicerminkan dengan banyaknya penyediaan dana, baik dana rutin untuk mempertahankan jalan rel, maupun dana pembangunan untuk meninggkatkan kemampuan PJKA di masa yang akan datang. Bahkan lebih dari itu PJKA dapat menjadi tulang punggung angkutan darat. Namun kebijakan yang diberlakukan oleh pemerintah terhadap PJKA tidak dapat membuat PJKA Sumbar bangkit dari keterpurukan dalam keuangan perusahaan. Pada masa Orde Baru itu juga PJKA Sumbar mengalami permasalahan dengan terjadinya pemberhentian operasional kereta api yang melewati daerah Padang Panjang-Bukitinggi, jalur kereta api yang melewati ketiga wilyah ini seperti seonggok besi tua yang seolah-olah tidak ada gunanya lagi. Padahal jika dilihat dari segi ekonomi dan wisata daerah tersebut sangat potensial untuk di kembangkan.

Saat kritis yang dialami PJKA Eksploatasi Sumatra Barat tahun 1977, pada saat itu dapat tertolong dengan digalakannya kembali pemakaian batu bara oleh pemerintah untuk menganti bahan bakar minyak, sehingga secara berangsur-angsur permintaan batu bara semakin meninggkat, tidak hanya di dalam negeri tapi juga sampai ke luar negeri, sehingga perekonomian perusahaan dapat tertolong pada saat itu, dengan semakin

[4]Manuskrip PT Kereta Api (Persero) hal 15, tahun 1999

membaiknya permintaan batu bara sekaligus meninggkatkan permintaan jasa ankutan kereta api, dalam tahun-tahun berikutnya pemerintah mulai memikirkan kelangsungan hidup kereta api Sumatra Barat dengan mendatangkan 16 buah loko diesel elektrik dari negara swiss[5]. Di samping itu pemerintah juga membangun jalan kereta api lintas kereta api Bukit Putus- Indarung sepanjang 14 km yang telah diresmikan tanggal 16 November 1979, oleh mentri perhubungan RI Bapak Roesmin Noedjadin untuk melancarkan angkutan semen dari Indarung ke Teluk Bayur dan angkutan batu bara dari Sawahlunto ke Indarung sebagai bahan bakar pabrik semen[6]. Untuk meninggkatkan kemampuan PJKA dalam pemberian jasa jalan rel, maka Pemda Sumatra Barat memberikan kepercayaan penuh kepada PJKA Sumbar untuk mengeksploitasi sepenuhnya pengangkutan hasil tambang batu bara produksi PERUM tambang batu bara ombilin Sawahlunto dan PT semen. Tangung jawab yang diberikan kepada PJKA eksploatasi Sumbar merupakan tugas yang harus dilaksanakan berdasarkan instruksi Mentri Perhubungan RI atas permintaan Gubernur Sumbar, yang menjadi Instruksi MENHUB berdasarkan pada kenyataan dengan melihat keadaan perekonomian PJKA yang berada di ujung tanduk[7].

Pada tahun 1990 pemerintah kembali membuat perubahan baru terhadap bentuk badan usaha perusahaan kereta api, dari PJKA ke PERUMKA (Perusahaan umum Kereta Api), berdasarkan PP No. 57 tahun 1990 yang dikeluarkan tanggal 30 Oktober 1990.[8], perubahan ini tidak hanya dari segi badan usahanya saja, tetapi juga terhadap tujuan dari

[5] Habibullah 1994, hal 22
[6] Wawancara Syafrizal Romeyo tgl 23 nov 2010
[7] Manuskrip PT kereta Api (pesero) hal 16 tahun 1999

[8]Peraturan pemerintah Republki Indonesia No 57 tahun 1990 tentang pengalihan bentuk perusahaan Jawatan (PERJAN) Kereta Api menjadi perusahaan umum (PERUM) kereta Api. Hal. 813

perusahaan. Tujuan perusahaan yang semula lebih berorientasi pada pelayanan saja tetapi lebih kepada untuk mencari keuntungan, Karena status perusahaan Jawatan dianggap kurang cocok untuk mengelola perusahaan karena ikatan birokrasi yag dianggap sangat kaku dan tanggung jawab yang longgar terhadap kerugian perusahaan. Dengan status Perum ini maka PERUMKA harus lebih mandiri dan dapat meringankan beban keuangan pemerintah kerena Perumka harus menjalankan usahanya tanpa harus merugi.[9] Terobosan yang dilakukan oleh Perumka Eksploatasi Sumatera Barat (ESB) ketika itu adalah mengadakan kerjasama dengan PTPN VI Pasaman untuk mengankut minyak sawit mentah (CPO) dari Naras (Pariaman) ke pelabuhan Teluk Bayur. Dan pengoperasian kereta api wisata pada tahun 1992.

Jika di bandingkan perkeretapian yang ada di wilayah Sumatera barat dengan kereta api yang ada di wilayah Jawa, terdapat suatu perbedaan yang mencolok, baik itu dari segi jumlah penumpang maupun dari Topografis wilayahnya. Di wilayah Jawa kereta api penumpang terutama kelas bisniss dan eksekutif memiliki jumlah penumpang yang relative sangat besar maka seharusnya kereta api dapat digunakan sebagai money maker (pencetak uang) bagi perusahaan. Bila bertolak dari hal ini, bagaimanaperekeretaapian di Sumatra Barat dengan adanya kereta api wisata, apakah mampu memberikan keuntungan pada perusahaan atau bahkan sebaliknya. Perdibandingan itu juga dapat dilihat dari segi topografis wilayah, dimana areal utuk jalan rel di wilayah Jawa cenderung datar, sangat berbanding terbalik dengan keadaan topografis wilayah Sumatra Barat yang sebagian besar daerahnya merupakan areal perbukittan dan pegunungan terjal, sehingga

[9] Wawancara dengan Bapak Nurmen staf seksi sarana pada tanggal 19 desember 2010.

operasional kereta api harus melintasi pegunungan dengan tanjakan yang tinggi dan berbahaya yang mengharuskan adanya peralatan yang lengkap.[10]

Keberadaan kereta api wisata di Sumatera Barat, ide awalnya pertama kali sudah muncul pada tahun 1991, dalam suatu pembicaraan kepala Eksploatasi Sumatera Barat, Ir Arief Munzaini dengan Gubernur Sumatera Barat yang pada saat itu menjabat adalah Hasan Basri Durin. Dari pembicaraan itu tercetuslah gagasan untuk menunjang dan memajukan Sumbar, dengan mengoperasikan kereta api wisata. Program ini merupakan bagian dari tujuan pemerintah Sumatera Barat untuk mengalakkan program pemerintah melalui kunjungan wisata Indonesia, yang kemudian dikenal dengan *Visit Indonesia Year* 1991. Perumka Eksploatasi Sumatera Barat, dengan kereta api wisatanya berusaha memperkenalkan wilayah wisata alam Ranah Minang kepada wisatawan mancanegara negara maupun domestik.[11]

Terlepas dari kepentingan eksistensi perusahaan kereta api wilayah Sumatera Barat yang dari waktu ke waktu terus mengalami kemunduran fungsinya sebagai alat taranspotasi darat, terutama dalam angkutan penumpang kerena mendapatkan persaingan berat dari angktan darat lainnya seperti mobil yang terus bertambah jumlahnya dan semakin membaiknya kondisi sarana dan prasarananya. Sehingga untuk menjaga keberadaan kereta api sebagai alat tarnsportasi yang telah jauh lebih dulu berada dan berkiprah di tengah masyarakat, dan untuk kepentingan perusahaan, maka perusahaan kereta api wilayah Sumatera Barat terus berusaha mencari jalan keluar dari masalah keuangan yang selalu di hadapi oleh perusahaan kereta api Sumatera Barat. Salah satu

[10] Wawancara Mardi Munir tgl 12 oktober 2010

[11] Riswandi, *kereta api Ankutan Barang di Sumatra Barat*", skripsi (padang : Fakultas Sastra Universitas Andalas, 2000), hal .26.

cara yang ditempuh adalah mengoperasikan jasa ankutan penumpang dengan cara mengoperasikan kereta api wisata.

Pada tanggal 3 Februari 1998 PERUMKA kembali mengalami perubahan statusnya, menjadi PT Kereta Api (Persero) yang dituangkan dalam PP No. 19 tahun1998.[12] Perubahan bentuk badan Usaha dari PERUM ke PT, hal itu terjadi kerena perusahaan terus mengalami kerugian yang besar pemerintah pun memilik kesulitan untuk memberikan Subsidi penuh terhadap perusahaan kereta api dengan biaya operasionalnya yang besar, sehingga pemerintah terpaksa menjual sebagian saham Perum tersebut kepada pablik dan satusnya diubah menjadi PT (persero). Perubahan Badan usaha dari PERUM menjadi PT, tujuan utamanya adalah untuk mencari keuntungan dan yang kedua untuk memberikan pelayanan umum.

pada tahun 1992-2001, jumlah penumpang kereta api wisata terus mengalami peningkatan, namun kondisi tersebut tidak mendatangkan keuntungan bagi PT KAI. Hal itu disebabkan kerena biaya operasional kereta api wisata lebih besar dari pendapatan yang di peroleh. Setiap kali pemberangkatan dari Padang menuju Pariaman pulang pergi membutuhkan biaya sekitar Rp 6 juta sementara pendapatan yang di peroleh hanya berkisar Rp 2 sampai 3 juta. Untuk mengatasi masalah tersebut pemerintah Sumbar memberikan suntikan dana untuk kereta api kelas ekonomis.[13]

Menurunnya pendapatan ekonomi perusahaan, hal itu berdampak sangat besar terhadap perusahaan perkeretaapian di Sumatera Barat , yang mana perusahaan ini kemudian megalami keterpurukan di bidang ekonomi perusahaan, hal itu dapat dilihat dari pengurangan jumlah pegawai dari 1000 pegawai di tahun 1971, menjadi 620

[12] Paraturan Pemerintah No. 19 Tanggal 3 Februari 1998.
[13] Wawancara Joni Efendi tgl 4 Nov 2010

pegawai pada tahun 1980-an sampai tahun 2010 ,dan ditambah lagi dengan berkurangnya pendapatan keuangan perusahaan dari sektor penumpang dari 65% menjadi 25 %, dan pengangktan barang yang dahulunya dapat diandalkan dengan adanya pengangktan Batu bara dari Sawahlunto, namun seiring dengan berjalannya waktu sumber SDA ini lama-kelamaan semakin menipis dan bahkan habis, sehinnga opersional kereta api dari Sawah lunto di hentikan, sekarang yang satu-satunya kereta pegangkut barang yang masih aktif adalah kereta pengangkut semen, yang hanya mampu memberikan keuntungan sikitar 20%, pendapatan ini pun juga tidak mampu menutupi biaya operasional kereta api, namun dalam kondisi yang sulit seperti itu perusahaan kereta api di Sumatera Barat tidak dibubarkan, dan bahkan dalam keadaan seperti itu perusahaan perekertaapian Sumatera Barat masih bisa bertahan sampai saat ini.

Kondisi ini mencerminkan betapa getirnya, pemasalahan yang dihadapi oleh perusahaan kereta api di Sumatera Barat, sebagai sebuah perusahaan BUMN yang bergerak di bidang jasa, sehingga perusahaan itu pernah mengalami masa kritis dalam keuangan perusahaan. Masa kritis yang dihadapi perusahaan kereta api Sumatera Barat diakibatkan karena menurunnya penggunaan jasa kereta api, baik itu kereta api penumpang maupun kereta api pengangkutan barang, seiring dengan berkembangnya ankutan jalan raya dengan sarana dan prasaran yang memadai. Kondisi ini membuat Perusahaan kereta api Sumbar sebagai salah satu tulang pungung angkutan darat mengalami penurunan yang sangat drastis. Masa sulit itu masih berlanjut sampai saat ini, namun di tengah kemelut krisis ekonomi yang di hadapi, perusahaan kereta api di Sumatera Barat mampu mempertahankan eksistensinya sebagai perusahan transportasi darat, dan mampu bertahan meski pernah mengalami masa-masa sulit sekalipun.

Berangkat dari latar belakang di atas, dinamika (perubahan-perubahan yang terjadi) dari PJKA ke PT KAI sebagai sebuah perusahaan negara sangat menarik untuk dikaji, karena perusahaan kereta api di Sumatera Barat merupakan salah satu perusahaan negara yang besar, tapi selalu mengalami kerugian, dan sebagai sebuah perusahaan yang pernah jaya tapi sekarang di tinggalkan, maka dengan melihat problematika tersebut. Bagaimana strategi yang digunakan oleh perusahaan kereta api Sumatera Barat untuk dapat mempertahankan eksistensinya dari kemelut krisis keuangan yang selalu melanda, sehingga membuat perkeretaapian Sumatera Barat harus kehilangan pamornya sebagai salah satu tulang punggung angkutan darat.

B. Pembatasan dan Rumusan Masalah

Sebagaimana judul yang diangkat "Dinamika Perusahaan Negara di Sumaetra Barat Pada Masa Orde Baru dan Reformasi dari PJKA ke PT KAI tahun 1971-2010", maka untuk mempermudah penulisannya perlu diberikan pembatasan dan rumusan masalah, karena begitu panjangnya rentangan waktu yang dimiliki oleh perusahaan perkeretaapian sumbar, mengharuskan peneliti untuk memperkecil batasan dan ruang lingkup masalah. Batasan wilayah (scope spatial) dan batasan waktu (scope temporal) penelitian. Penelitian ini membatasi masalah seputar Dinamika perusahaan perkeretapian Sumbar, dan bagaimana kebijakan yang diambil oleh pemerintah terhadap PJKA sampai ke PT KAI sehingga masih tetap eksis hingga saat ini. Batasan spatialnya diambil di kasawan Sumatra Barat. Temporalnya dimulai dari tahun 1971 sebagai awal pergantian nama dari PNKA menjadi PJKA, sampai 2010, untuk melihat bagaimana eksistensi dan gebrakan yang dilakukan Pemda Sumatera Barat terhadap PT KAI sampai tahun 2010, Sehubungan dengan itu maka diajukan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana keberadaan perusahaan kereta api di Sumatera Barat dari tahun 1971 sampai 2010?
2. Bagaimana kebijakan pemerintah Sumatera Barat terhadap Perusahaan kereta api di daerah ini sehingga tetap eksis sampai tahun 2010?

C. Tujuan Dan Manfaat

Tujuan :

1. Untuk melihat keberadaan perusahaan kereta api di Sumatera Barat dari tahun 1971 sampai 2010
2. Untuk mengetahui kebijakan pemerintah terhadap perkeretaapian di Sumatera Barat sehingga tetap eksis sampai saat ini.

Manfaat :

a. Secara praktis.

Sebagai bahan masukan bagi pihak yang terkait, bahwa perusahaan kereta api Sumbar perlu diperhatikan keberadannya. Mengingat begitu besar aset yang dimiliki perkeretaapiaan Sumatera Barat, sehingga memerlukan perhatian khusus dari pemerintah agar dapat berkembang menjadi prusahaan transportasi darat sebagai mana mestinya.

b. Secara Akademis.

1. Untuk bahan sumbangan terhadap kajian sejarah lokal.
2. Sebagai sumbangan secara Akademik, sehingga dikemudian hari dapat menjadi acuan dalam penelitian yang sama.

D. Tinjauan Pustaka.

a. Studi relevan.

Beberapa tulisan yang membahas tentang perkeretaapian disumatra Barat diantaranya adalah Gusti Asnan Et-Al “sejarah transportasi: Inovasi peranan kereta Api di Sumatra Barat. Tulisan ini membahas tentang perkeretaapiaan di Sumatera Barat yang mengalami kemunduran terus menerus sejak akhir tahun 1950-an hingga akhirnya terpaksa terhenti operasionalnya pada tahun 1970-an.

Habibullah dalam tulisanya, “ kebijakan perumka dalam meningkatkan volume jasa angkutan kereta api di sumatra barat” merupakan sebuah tulisan yang mengkaji kebijakan perumka dalam menentukan volume barang dan jasa dalam menjamin hubungan kerja sama antara perumka dan pengguna jasa kereta api di Sumatra barat. Maruna M, “P.N kereta api eksploitasi Sumatra Barat dan perkembangan Ekonomi”, tulisan ini mengemukakan tentang peranan sarana dan prasarana kereta api dalam pertumbuhan ekonomi daerah Sumatra Barat.

Selanjutnya indriani Romusha logas, “tenaga kerja paksa pemerintah Jepang dalam pembangunan kereta api Muaro Sijunjung- Pekan Baru 1943-1945”, dan H. M Syafei Abdullah,”korban pembangunan jalan kereta api Muaro Sijunjung- Pekan Baru 1943-1945”, kedua tulisan ini menjelaskan tentang pembangunan jalan kereta api Padang-Pariaman dan perkembangannya tahun 1950-1980, sebagai alat angkutan terutam di Sumtra Barat. Kemudian Riswandi,” kereta api angkutan batu bara di Sumatra Barat 1977-1998,” menjelaskan khusus tentang angkutan batu bara yang

frekuensinya berfluktasi selama 1977-1998. Fluktasi ini terjadi karena sangat bergantung kepada kebutuhan dipasar (industry yang memakai bahan bakar batu bara).

Kemudian Abrar," Angkutan kereta api dan perkembangan Ekonomi Sumatera Barat 1887-1940", menjelaskan tentang proses pembangunan Jalan kereta api di Sumatra Barat serta perkembangan ekonomi daerah serta kereta angkutan barang. Cukup banyak tulisan-tulisan lain yang membahas tentang perkeretaapian, namun disini penulis mengangkat judul tentang" Dinamika Perusahaan Negara di Sumatera Barat: dari PJKA ke PT. KAI (Era Orde Baru dan Reformasi) 1971-2010".

b. Kerangka Konseptual.

1. Dinamika

Konsep yang dipakai dalam penelitian ini adalah dinamika, yang berarti melihat perubahan-perubahan yang terjadi tentang maju mundurnya sebuah perusahaan transportasi darat mulai dari kemajuan-kemajuan yang pernah dicapai perusahaan kereta api Sumbar sampai masa-masa krisis yang pernah dialami dalam bidang ekonomi perusahaan.

2. Perusahaan

Perusahaan adalah suatu bentuk organisasi yang bertujuan untuk mencari laba dengan menggunakan faktor-faktor produksi menghasilkan barang atau jasa untuk keperluan masyarakat. Perusahaan dibentuk untuk memperoleh laba, dan bukan untuk tujuan yang lainnya. Laba dapat diperoleh dengan jalan memproduksi barang atau jasa untuk keperluan masyarakat. Menurut John A Shubin, perusahaan adalah suatu bentuk organisasi pemilikan yang mengabungkan faktor-faktor

produksi di dalam suatu tempat dengan maksud memproduksi barang atau jasa dan menjualnya dengan laba.[14] Perusahaan dapat di kelompokan kepada perusahaan swasta dan perusahaan milik negara. Perusahaan swasta yaitu perusahaan yang modal seluruhnya dimiliki oleh swasta dan tidak ada campur tangan pemerintah. Sedangkan perusahaan negara yaitu perusahaan yang modal seluruhnya berasal dari Negara.

Bardasarkan jenis hasil produksinya maka perusahaan dapat dikategorikan kedalam:

1. Perusahaan agraris adalah perusahaan yang bekerja pada bidang pertanian, dengan bantuan tenaga alam untuk memproduksi hasil-hasil bumi yang berguna bagi masyrakat
2. Perusahaan ekstraktif adalah perusahaan yang bergerak dibidang pencarian bahan dari alam. Bahan-bahan itu sudah ada akan tetapiperlu diusahakan, diproses agar bermanfaat bagi manusia, contohnya perusahaan penebangan kayu, perusahaan perikanan laut, perusahaan perikanan laut, perusahaan garam dlsb.
3. Perusahaan industri adalah perusahaan yang merubah bentuk bahan-bahan, mengolahnya menjadi barang-barang yang siap dipakai.
4. Perusahaan dagang adalah perusahaan yang bergerak didalam penyaluran barang-barang dari produsen kepada konsumen, contohnya grosir, took.
5. Perusahaan penjualan jasa adalah perusahaan yang bergerak didalam bidang pemberian jasa, contohnya perusahaan transportasi, perusahaan bioskop, perusahaan bengkel, perusahaan surat kabar, perusahaan telekomunkasi.

[14] *Pengantar Ekonomi perusahaan*, Drs Wasis, hal 5

6. Perusahaan kredit adalah lembaga keuangan, yang usahanya menarik dana dari masyarakat dan menyalurkanya kembali kepada masyarakat. Pada umumnya kecuali pemberian kredit, lembaga keuangan juga melayani jasa lain yang ada kaitanya dengan lalu lintas keuangan.

3. Transportasi

Kata tranportasi, berasal dari bahasa latin yaitu "Trans Portare", Tarns artinya seberang atau sebelah lain, dan Portare artinya membawa sesuatu kesebelah lain atau dari dari suatu tempat ke tempat lain. Secara lebih jelasnya Transpotasi dapat didevenisikan sebagai upaya untuk mengangkut atau membawa barang, atau penumpang dari suatu tempat ketempat yang lainya.[15]

Transportasi merupakan sarana angkutan yang salah satu fungsinya adalah untuk menghubungkan tempat kediaman denagn tempat bekerja atau para pembuat barang dengan para pelanggannya. Dari sudut pandang yang lebih luas, fasilitas transportasi memberikan aneka pilihan untuk menuju ketempat kerja, pasar, sarana rekreasi, serta menyediakan akses ke sarana-saran kesehatan, pendidikan, dan sarana lainnya.prinsip teknik transpotasi sudah mengalami perkembangan selama beberapa abad. Manusia diketahui sudah merancang dan menggunakan jalur transportasi sejak tahun 30.000 sebelum masehi (SM). Pada awalnya, para pedagang dan para imigranlah yang membuka kebanyakan jalur perhubungan, namun selanjutnya pihak militerlah yang secara umum banyak maningkatkan jalur-jalur yang dibangun oleh pihak sipil tersebut. Kendaraan militer pertama kali yang dibuat sekitar tahun 2500 SM, dan sejak saat itu upaya-upaya yang siknifikan sudah dilakukan oleh para penguasa dan jajaran dibawahnya untuk membangun dan

[15] Rustian Kamaludin*" ekonomi Transpotasi",* hal 16

memelihara jalur-jalur perhubungan tersebut dalam bentuk jalan. Maka sejak saat itu terus terjadi penigkatan dalam pembangunan jalan raya dan jaringan jalan sampai berbagai kecangihan alat transpotasi yang ada saat sekarang ini.[16]

E. **Metode penelitan**.

1. Pertama : heuristik adalah pengumpulan data tentang subjek yang akan diteliti. Informasi yang dikumpulkan berupa sunber lisan maupun tulisan. Sumber tulisan seperti buku-buku yang berhubungan dengan judul yang penulis buat yaitu mengenai dinamika yang terjadi dari PJKA ke PT KAI, yang didapat dari perpustakaan seperti buku-buku, skripsi, dokumen yang bisa digunakan untuk menambah sumber bagi penulis dalam membuat proposal ini.
2. Kedua : kritik adalah melakukan pengujian terhadap sumber atau data yang ditemukan. Kritik sumber ini menempuh 2 cara yaitu kritik eksternal maupun Internal, kritik eksternal melakukan pengujian terhadap keaslian data yang diperoleh, baik itu dalam dalam bentuk data tertulis yaitu buku-buku mengenai peruasahaan kereta api, dan buku-buku lain yang dapat menunjang dalam penulisan ini. Sementara kritik internal dilakukan untuk menguji keaslian dari Informasi sejarah yang terkandung di dalamnya, yang didapat dari buku-buku maupun wawancara.
3. Ketiga : Analisis adalah memilah-milah atau membedah faktor-faktor sejarah yang berkaitan dengan perusahaan kereta api , sehingga ditemukan berbagai informasi yang sebenarnya telah diuji melalui kritik. Sumber fakta yng ditemukan diklasifikasikan

[16] *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*, C. Jotin Khisti, hal 3

kemudian dilakukan proses merangkai data atau faktor yang telah diolah kedalam unit-unit analisis yang sesuai dengan masalah penelitian interpretasi dan asplanasi.

4. Historiografi yaitu penulisan sejarah, menulis hasil penelitian ke dalam karya ilmiah, dalam bentuk skripsi.

BAB II

GAMBARAN UMUM SEJARAH PERUSAHAAN PERKERETAAPIAN DI SUMATRA BARAT

A. Zaman Kolonial

Keberadaan jaringan kereta api di Sumatera Barat erat kaitannya dengan penemuan sumber daya alam batu bara di Sawahlunto, yang ditemukan oleh W.h De Grove pada tahun 1891. Penemuan potensi alam batu bara itu kemudian dilanjutkan dengan upaya pengarapan sumber daya alam tersebut, dalam konteks inil maka dibukalah usaha pertambangan di Ombilin Sawahlunto pada akhir abad ke-19. Untuk meneliti pembuatan jalan kereta api di Sumatera Barat pemerintah Hindia Belanda mengutus Ir. Clueseaner Jv. Izzermen, Raj Snaghkage, Anj Vaan Hoon dan juga disertai delapan orang opsete Belanda.

Pembangunan sarana transportasi berupa rel atau jalan kereta api untuk kepentingan distribusi batu bara pada mulanya direncanakan mulai dari pusat pertambangan menuju pesisir timur pulau Sumatera. Rencana itu didasarkan pada beberapa pertimbangan, yaitu faktor geografis wilayah Sumatera Barat yang menunjukan bahwa perbedaan tinggi rendahnya permukaan bumi pada daerah yang dimaksud tidak seimbang antara dataran tinggi dan dataran rendah, diamana topografis di wilayah ini cenderung banyak terdapat pegunungan yang terjal yang menjadi faktor pemghalang kelancaran pembangunan rel kereta api, seperti Solok melalui Subang kemudian dilanjutkan ke Samudra Hindia dengan menjadikan Terusan sebagai pelabuhanya. Padang sebagai pusat pemerintahan tidak bisa dijadikan

pelabuhan, kerena keadaan yang tidak mengizinkan. Pelabuhan bisa juga dibangun di Sungai Pisang dan Sungai Pinang. Keadaan itu tentu saja mempermudah jalannya kereta api, lagi pula pada daerah-daerah yang datar perjalanan kereta api lebih cepat dari pada daerah-daerah yang memiliki tanjakan. Pertimbangan lainya adalah bahwa daerah Pesisir Timur pulau Sumatra ini barada relatif dekat denagan Bandar dagang Singapura, sehingga dapat mempermudah pemasaran batu bara.[1]

Pengadaan jalur rel kereta api yang direncanakan di Sawahlunto kearah pesisir Timur pulau Sumatera tidak berhasil diwujudkan. Kendala utama yang menyebabkan kegagalan tersebut karena adanya kesulitan-kesulitan politis, mengigat daerah-daerah di sekitar wilayah itu masih memiliki kemerdekaan, dibawah kekuasaan Siak (didukung oleh kekuasaan Inggris) , sehingga menyulitkan bagi pemerintah kolonial untuk menguasainya.[2]

Gagalnya rencana pembanguan sarana dan prasarana transportasi kereta api melalui daerah Pesisir Timur pulau Sumatera, memunculkan alternatif lain, yaitu melewati Lembah Anai yang terletak antara Padang Panjang dan Kayu Tanam. Pencetus ide untuk membangun rel kereta api melewati Lembah Anai itu adalah Ir. Ijzerman, bedasarkan UU yang keluar bulan Juli 1887, dimana ditetapkan untuk membuat jalan kereta api dari Teluk Bayur hingga menuju Muaro Kalaban dan Sawahlunto pada tahun 1891. Walaupun untuk dapat berhubungan dengan Padang langsung harus memotong sebuah bukit yang sampai sekarang bernama Bukit Putus.[3]

[1] Rusli Amran . *Sumatra Barat Plakat Panjang*, Jakarta: Sinar Harapan, 1985, hal 310.
[2] Rusli Amran. *Ibid*, hal 311.
[3] Rusli Amran. Ibid, hal 312-313.

Cukup banyak waktu yang dihabiskan oleh pemerintah kolonial Belanda untuk mencari jalan aternatif untuk pembangunan jalan rel dengan pertimbagan ekonomis dan politis. Namun setelah melalui perdebatan yang cukup panjang, maka pilihan pemerintah kolonial Belanda jatuh kepada jalur darat Padang panjang, dan jalur dari Solok ke Padang Panjang atas dasar pertimbanagn ekonomis.

Dana yang harus dikeluarkan untuk membangunan pertambangan batu bara untuk sarana transportasi, dan pelabuhan penumpang cukup besar. Untuk itu pemerintah berniat menyerahkan pengelolaannya pada pihak swasta, namun sayang tidak ada satupun pihak swasta yang mampu mengelolannya pada satu perusahaan saja. Melalui perdebatan yang cukup panjang akhirnya diambil suatu keputusan bahwa pengelolaan usaha keretaapi dipegang oleh pemerintah, pihak swasta hanya boleh melakukan pertambangan batubara saja.

Berdasarkan undang-undang perkeretaapian Hindia Belanda No. 163 tertanggal 6 Juli 1887, bahwasanya pembangunan jalan kereta api dari Muara Kalaban ke Teluk Bayur disyahkan, begitu juga dengan pembangunan pelabuhan Teluk Bayur. Pelaksanaan pembangunan itu dimulai pada bulan September 1887 dibawah pimpinan I.r J.W Ijzerman pembangunan jalan keretaapi itu diresmikanpada tanggal 1 Oktober 1892.

Peresmian pemakaian jalan kereta api antara Padang dan Muaro Kalaban serta pelabuhan Teluk Bayur dilakukan secara resmi secara bersamaan pada jam 07.015 pagi pada tanggal 1 Oktober 1892. Setelah hubungan Muaro Kalaban dengan Padang selesai, maka berikutnya dilanjutkan denagan membangun rel dengan ruas jalan Muaro Kalaban-

Sawah lunto berjarak 4 km, dan selesai dibangun pada bulan Januari 1894. Jalur Muaro Kalaban ini memiliki terowongan terpanjang yaitu 827 meter. Sementara itu jembatan terpanjang adalah yang terdapat diruas jalan Lembah Anai, dan sebelumnya telah dibangun pula jalur yang menghubungkan Padang-Solok sepanjang 53 km pada tahun 1893, yang difungsikan untuk menghubungkan Padang dengan daerah-daerah sentral produksi lainnya, maka dibuka pula jaringan kereta api Bukittinggi, Payakumbuh, dan Pariaman.[4]

Sejak dioperasikannya jalan kereta api di Sumatera Barat pada tahun 1892, alat taranportasi kereta api segera menjadi alat angkut utama dan membawa hasil yang mengembirakan, sesuai dengan tujuna utama dibangunnya jalan kereta api sebagai alat angkut produksi tambang batu bara Ombilin ke Pelabuhan pun telah tercapai. Hal itu terbukti dengan semakin meninggkatnya hasil produksi tambang batu bara dari tahun ke tahun.

Meningkatnya aktivitas perekonomian perusahaan kereta api merupakan salah satu ide yang menyebabkan diperluasnya jaringan keteraapi kekawasan pedalaman lainnya. Bahkan pemerintah Hindia Belanda kembali memikirkan kemungkinan dibukannya jalur kereta api kearah pesisir Timur Sumatera yang sempat tertunda pelaksanaannya. Perluasaan jalur kereta api itu menanda kesuksesan yang dicapai oleh perusahaan kereta api di Sumatera Barat, dan sekaligus digunakan sebagai alat angkutan barang dan penumpang.

[4] Kiswati. "Jalan Kereta Api Padang-Pariaman dan Perkembangannya (1950-1980)", *Skripsi* Padang: Fakultas Sastra Sejarah Unand, 1997, hal 23.

Sedangkan jalan ke pesisir Timur pulau Sumatera untuk kepentingan rencana mentransmigrasikan penduduk Jawa ke Sumatera.[5]

Pada bulan Juli tahun 1891, pembangunan jalan kereta api dari pulau Air ke Padang Panjang dan Bukittinggi, berhasil diselesasaikan pada bulan Oktober 1892. Kemudian pada tahun 1894 diselesaikan jalur antara Muaro Kalaban dan Sawah lunto, serta antara Bukittinggi dan Payakumbuh. Dalam jangka waktu 22 tahun dapat diselesaikan pembangunan jalan kereta api sepanjang 230 km. Untuk lintas Lubuk Alung-Pariaman selesai dibangun pada tahun 1908, Pariaman-Naras selesai pula dibangun pada bulan Januari 1911, dan Payakumbuh Libanang selesai pula dibangun pada bulan Juni 1921, sedangkan jalur yang menghubungkan Muara Kalaban dan Muaro Sijunjung diselesaikan pada tahun 1924. Pembangunan jalan keretaapi itu diselesaikan oleh putra-putri bangsa Indonesia, mereka menjadi korban keganasan alam dan para pengawas bertangan besi yang merupakan kaki tangan Kompeni Belanda yang memperlakukan para pekerja secara tidak manusiawi, yang lebih dikenal dengan sebutan kerja paksa (Rodi).[6]

Menonjolnya fungsi kereta api di Sumatera Barat menjelang pendudukan Jepang selama perang dunia kedua, tidak hanya semata-mata disebabkan oleh tingginya laju produksi batu bara, dimana barang yang diangkut oleh keretaapi tidak hanya batubara semata melainkan juga digunkan untuk mengangkut barang-barang berupa semen dari Indarung menuju daerah-daerah pedalam di wilayah Sumatera Barat dan hasil-hasil perkebunan milik maskapai Asing dan penduduk yang ada di daerah

[5] Rusli Amran *Op. cit*, hal 315
[6] Manuskrip PT kereta Api (Persero) hal 28 tahun 1999

pedalaman. Selama pendudukan Jepang berlangsung di Sumaetra Barat kehidupan ekonomi diorganisir oleh pemerintahan Jepang untuk keperluan parang dengan tujuan utama Jepang yaitu untuk memenangkan perang Asia Timur Raya. Ciri-ciri ekonomi perang pada masa Jepang di Sumatera Barat, menyebabkan matinya potensi ekonomi yang dimiliki kereta api selama ini[7]. Pemerintah pendudukan Jepang menguasai sarana tranportasi kereta api, untuk kepentingan mobilisasi militer Jepang, malahan pemerintah Jepang berusaha memperluas jaringan kereta api dari Muaro Sijunjung ke Logas (daerah Riau). Tujuan prluasaan itu adalah untuk mempermudah hubungan antara pusat pendudukan yang barada di wilayah Singapura dengan Bukittinggi, yang merupakan sentral pendudukan Jepang di pulau Sumatera. Untuk keperluan itu, maka pemerintah Jepang berusaha memobilisasi tenaga rakyat Indonesia melalui system kerja paksa (Romusha).

Matinya potensi ekonomi kereta api di Sumatera Barat pada masa pendudukan Jepang, juga bersamaan dengan menurunnya produksi batubara Ombilin pada tahun 1944. Fenomena itu bisa dimengerti, mengingat rusaknya sebagian alat-alat pertambangan akibat peperangan. Peperangan juga mengakibatkan rusaknya perkebunan milik masyarakat Eropa, sehingga meyebabkan kereta api kekurangan akses muatannya.[8]

Pada masa pendudukan Jepang, pengurusan kereta api dibagi dua. Untuk wilayah Jawa berada dibawah pengawasan angkatan darat (Rikugun), sedangkan untuk wilayah Sumatera berada dibawah pengawasan angkatan laut (Kaigun), sedangkan eksploitasinya berdiri sendiri-sendiri. Untuk

[7] Marjani Martamin, *sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Sumatra Barat*, Jakarta: Depdikbut, 1977/1988, hal 173.

[8] Gusti Asnan *Op. Cit*, hal 17.

Sumatera Barat dan Sumatera Tengah seperti Riau, Jambi dan Bengkulu bernama SEIBU SUMATERA TETSUDO. Ketika masa pendudukan Jepang bakhir pada tahun 1945, maka pengelolaan perusahaan kereta api diambil alih oleh pemuda-pemuda Indonesia.

B. Awal Kemerdekaan.

Setelah proklamasi Indonesia dikumandangkan pada tanggal 17 Agustus 1945, maka perusahaan keretaapi di indoneia diambil secara resmi oleh bangsa sendiri dan dikelola oleh para pemuda-pemuda bangsa. Pemgambilan pimpinan kereta api dipusatkan untuk daerah-daerah dari pemerintah Jepang yang dilakukan secara terpisah. Hal itu disesuaikan dengan situasi dan kondisi daerah setempat. Pengambilan pimpinan perkeretaapian di kantor pusat Bandung dilaksanakan pada tanggal 28 September 1945, dan hari itu juga dikenal sebagai hari kereta api Indonesia[9], dan Marah Badaroeddin terpilih sebagai kepal Eksploitasi Sumatera Barat.

Ketika Indonesia berhasil memperoleh kemerdekaannya, maka kereta api yang semula milik pemerintah kolonial segera dinasionalisasikan dengan menukar nama perusahaan kereta api menjadi DKA-RI. Maka semenjak itu kereta api dikelola oleh Djawatan Kereta api (DKA)[10]. Namun peranan komersil perusahaan keretaapi di Indonesia, khususnya di Sumatera Barat hingga tahun 1950 relatif tidak menunjukan pekembangan yang berarti terhadap kelangsungan perusahaan kereta api di Sumatera Barat. Hal itu dikarenakan tidak stabilnya kehidupan sosial ekonomi yang disebabkan

[9] Kiswati. *Op. Cit*, hal 44
[10] Manuskrip PERUMKA, hal 9, tahun 1990

kerena semua potensi yang ada dikerahkan untuk upaya mempertahankan kemerdekaan yang telah dicapai, sehingga kepentingan perusahaan keretaapi dikesampingkan. Akibatnya kelangsungan perusahaan kereta api tidak berjalan sebagaimana mestinya.[11]

Mulai tahun 1950, setelah diakuinya kedaulatan Indonesia oleh pemerintahan Belanda, maka kehidupan ekonomi di Sumatera Barat secara barangsur-angsur mulai pulih kembali. Suasana itu turut mendukung kembalinya kereta api berperan dalam perekonomian Sumatera Barat. Jasa kereta api masih tetap diamanfaatkan untuk pengangkutan batu bara, semen, baras, pupuk. Selain untuk pengangkutan barang pada tahun 1950, keretaapi juga di fungsikan untuk pengangkutan penumpang dari daerah pedalaman seperti Bukittinggi dan Payakumbuh ke kota Padang ataupun sebaliknya.

C. Orde Lama hingga awal Orde Baru.

Keberadaan dan perkembangan perusahaan kereta api tidak bisa dilepaskan dari pergolokan politik yang tejadi pada masa orde lama dibawah pimpinan presiden Soekarno, yang membawa pengaruh yang besar terhadap kelangsungan perusahaan keretaapi di Sumatera Barat. Ketika di daerah Sumatera Barat terjadi pergolakan daerah pada tahun 1958, yaitu dengan terjadinya peristiwa PRRI, dimana peristwa itu sangat menganggu kemanan wilayah Sumatera Barat. Untuk itu banyak penduduk yang barada di wilayah ini terpaksa harus diungsikan. Peristiwa itu membawa dampak yang cukup fatal bagi operasional kereta api, kerena kereta api hanya digunakan untuk mengangkut pengungsi dan persediaan makanan ke daerah pedalaman,

[11] Gusti Asnan. Op. Cit, hal 18.

bahkan kereta api juga dimanfaatkan untuk membawa personil ABRI untuk mengamankan daerah dari pergolakan yang terjadi.[12]

Situasi daerah yang tidak aman menyebabkan masyarakat merasa takut untuk melakukan perjalanan dengan kereta api maupun dengan kendaraan lainnya, kerena sering terjadi sabotase dan pencegatan-pencegatan terhadap sarana transportasi. Akibatnya volume angkutan kereta api yang menghubungkan Padang dengan daerah pedalaman Sumatera barat berhenti secara total yang berlangsung selama 27 hari. Malahan pemerintah pusat menganjurkan kepada pihak pengelola angkutan kereta api dan kendaraan bermotor lainnya agar menghentikan usaha angkutan penumpang dan barang yang mereka kelola untuk sementara waktu.[13]

Pergolakan daerah yang terjadi di Sumatera Barat dapat diatasi pemerintah. Ditandai dengan meredanya politisi di Sumatera Barat pada tahun 1961, namun tidak lama setelah terjadinya peristiwa PRRI, juga disusul oleh peristiwa politik yang dikenal denagan G30S/PKI yang terjadi pada tahun 1965. Urutan-urutan peristiwa tersebut semuanya membawa dampak yang sangat buruk bagi kelangsungan perusahaan kereta api di Sumatera Barat. Memburuknya situasi perusahaan kereta api tidak bisa dilepaskan dari masalah interen dan eksteren yang dihadapi oleh perusahaan keretaapi itu sendiri, seperti dengan semakin merosotnya pendapatan perusahaan keretaapi, baik itu dari sektor pengangkutan barang maupun pengangkutan penumpang. Batu bara yang merupakan salah satu andalan pendapatan keretaapi, sebagai bahan bakar (sumber energi) juga semakin didesak fungsinya oleh minyak

[12] Wawancara Majinis tanggal 5 februari 2011.
[13] wawancara Azwar Adar pada tanggal 9 februari 2011

bumi. Gejala itu dapat diamati pada PLN Padang dan Bukitinggi yang menganti bahan bakarnya dari yang semula menggunakan batu bara diganti dengan menggunakan minyak bumi pada tahun 1967, padahal pengangkutan batu bara kebukittinggi merupakan nilai pemasukan yang cukup besar bagi perusahaan kereta api.[14]

Sejak tanggal 27 Oktober 1966, perusahaan kereta api berstatus DKA-RI-PNKA sampai awal pemerintahan Orde Baru yaitu tahun 1971, sekitar tahun 1970-an perusahaan eksploitasi Sumatera Barat mengalami kemunduran sumber pendapatan bagi pengangkutan batu bara dari Sawahlunto ke Teluk Bayur. Kemunduran itu disebabkan kerena bahan bakar batu bara muali tersaingi oleh bahan bakar minyak. Angkutan penumpang yang sebelumnya juga dapat diandalkan oleh perusahaan juga mendapatkan saingan berat oleh angkutan jalan raya, dengan sarana dan prasarananya yang semakin membaik. Setelah pemerintah mengalakkan kembali pemakaian batu bara sebagai salah satu sumber energi, maka permintaan akan batu bara mulai membaik, yang mengakibatkan semakin meningkatnya permintaan angkutan jasa kereta api di Sumatera Barat pada akhir tahun 1977.

Disamping itu pemerintah Sumatera Barat juga berusaha membangun jalan kereta api yang menghubungkan lintas Bukit Putus-Indarung sepanjang 14 km, yang telah diresmikan pada tanggal 16 November 1979 oleh mentri perhubungan RI. Pembangunan jalan keretaapi itu bertujuan untuk kelancaran ankutan semen dari Indarung ke Teluk Bayur, dan angkutan batu bara dari Sawahlunto ke Indarung sebagai bahan bakar pabrik semen.[15]

[14] Gusti Asnan *Op. Cit*, hal 21
[15] *Ibid*, hal 8

Tahun 1973, DKA-RI-PNKA berubah menjadi PJKA (Perusahaan Djawatan Kereta Api). Selama masa PJKA ini fungsi kereta api dari tahun 1977, lebih diutamakan untuk angkutan berang sampai tahun 1990. Pengangkutan penumpang dengan kereta api sebenarnya telah dimulai sejak tahun 1950, namun sampai tahun 1980-an persaingan yang terjadi antara tranportasi kereta api dengan mobil atau kendaraan bermotor sangat mencolok sekali dengan kereta api penumpang yang mengangkut penumpang dari Padang- Pariaman.

Jadi jalur kereta api di Sumatera Barat pada masa Orba sampai tahun 1997, hanya berfungsi sebagai angkutan barang dan penumpang. Namun angkutan barang lebih diutamakan kerena dengan semakin membaiknya angka pendapatan bagi pihak perusahaan kereta api. Jika dibandingkan masa setelah kemerdekaan, akan tetapi ankutan penumpang khususnya kereta api wisata terus direalisasikan walaupun pendapatanya tidak sebaik angkutan barang.

BAB IV

KESIMPULAN

Keberadaan kereta api di Sumatera Barat dilatarbelakangi dengan ditemukannya kandungan batu bara di Ombilin, sawahlunto. Menjelang pertengahan abad ke-19 jalan kereta api di Sumatera Barat selesai dibangun oleh pemerintah Hindia Balanda, di bawah pengelolaan Staat Sporwagen yang disingkat dengan SS. Untuk wilayah Sumatera Barat perusahaan kereta api tersebut bernama *Staat Spoorwagen Sumatra`S Wesk Kus*. Setelah Indonesia merdeka pada tahun 1945, perkeretaapian mulai dikelola oleh bangsa sendiri dengan status badan usahanya DKA-RI. Namun pada tanggal 22 Mei 1963 DKARI berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) . Perubahan status perusahaan ternaya tidak membawa perubahan yang berarti bagi perusahaan.

Perubahan badan usaha dari PNKA menjadi PJKA terjadi pada masa Rezim Orde Baru. Pada saat itu pemerintah memutuskan untuk memberikan peranan yang lebih besar terhadap PJKA. Seiring dengan diberlakukannya REPELITA oleh pemerintah yang dicerminkan dengan banyaknya penyediaan dana, baik dana rutin untuk mempertahankan jalan rel, maupun dana pembangunan untuk meningkatkan kemampuan PJKA. Bahkan lebih dari itu PJKA dapat menjadi tulang punggung angkutan darat. Namun kebijakan yang diberlakukan oleh pemerintah terhadap PJKA tidak dapat membuat PJKA Sumatera Barat bangkit dari keterpurukan dalam keuangan perusahaan. Pada masa Orde Baru itu juga PJKA Sumatera Barat mengalami permasalahan dengan

terjadinya pemberhentian operasional kereta api yang melewati daerah Padang Panjang-Bukitinggi. Jalur kereta api yang melewati ketiga wilyah ini seperti seonggok besi tua yang seolah-olah tidak ada gunanya lagi.

Pada tahun 1990 pemerintah kembali membuat perubahan baru terhadap bentuk badan usaha perusahaan kereta api, dari PJKA ke PERUMKA (Perusahaan umum Kereta Api), berdasarkan PP No. 57 tahun 1990 yang dikeluarkan tanggal 30 Oktober 1990. Perubahan ini tidak hanya dari segi badan usahanya saja, juga terhadap tujuan dari perusahaan. Tujuan perusahaan yang semula lebih berorientasi pada pelayanan saja sekarang lebih diarahkan untuk mencari keuntungan, Karena status perusahaan Jawatan dianggap kurang cocok untuk mengelola perusahaan, karena ikatan birokrasi yag dianggap sangat kaku dan tanggung jawab yang longgar terhadap kerugian perusahaan. Dengan status Perum ini maka PERUMKA dapat lebih mandiri dan dapat meringankan beban keuangan pemerintah kerena Perumka harus menjalankan usahanya tanpa harus merugi. Terobosan yang dilakukan oleh Perumka Eksploatasi Sumatera Barat (ESB) ketika itu adalah mengadakan kerjasama dengan PTPN VI Pasaman untuk mengangkut minyak sawit mentah (CPO) dari Naras (Pariaman) ke pelabuhan Teluk Bayur, sejalan dengan pengoperasian kereta api wisata pada tahun 1991.

Pada tanggal 3 Februari 1998 PERUMKA kembali mengalami perubahan statusnya, menjadi PT Kereta Api (Persero) yang dituangkan dalam PP No. 19 tahun1998. Perubahan bentuk badan Usaha dari PERUM ke PT, terjadi kerena perusahaan terus mengalami kerugian yang besar. Pemerintah pun memiliki kesulitan untuk memberikan subsidi penuh terhadap perusahaan kereta api dengan biaya operasionalnya yang besar, sehingga pemerintah terpaksa menjual sebagian

saham Perum tersebut kepada publik dan satusnya diubah menjadi PT (persero). Perubahan Badan usaha dari PERUM menjadi PT, tujuan utamanya adalah untuk mencari keuntungan dan yang kedua untuk memberikan pelayanan umum.

pada tahun 1992-2001, jumlah penumpang kereta api wisata terus mengalami peningkatan, namun kondisi tersebut tidak mendatangkan keuntungan bagi PT KAI. Hal itu disebabkan kerena biaya operasional kereta api wisata lebih besar dari pendapatan yang di peroleh. Setiap kali pemberangkatan dari Padang menuju Pariaman pulang pergi membutuhkan biaya sekitar Rp 6 juta sementara pendapatan yang di peroleh hanya berkisar Rp 2 sampai 3 juta. Untuk mengatasi masalah tersebut pemerintah Sumbar memberikan suntikan dana untuk kereta api kelas ekonomis.

Diluncurkannya program kereta api wisata oleh PT. kereta api (persero) devisi regional II Sumatera Barat, sesungguhnya suatu upaya untuk merebut hati masyarakat pengguna jasa angkutan darat. Lebih dari itu adalh untuk mempertahankan nama dan eksistensi perusahaan sebagai perusahaan penyedia jasa angkutan yang telah berumur ratusan tahun. Dilihat dari keadaan dan data khususnya pendapatan dan biaya operasional kereta api selalu mengalami defisit keuangan atau selalu “merugi”.

Dihadapkan pada kenyataan-kenyataan tersebut PT. kereta api (Persero), khususnya sub unit kereta api wisata bisa diibaratkan seperti *makan buah simalakama,* terus beroperasi “rugi” dan kalah bersaing dengan alat transportasi lainnya, bila benar-benar dihentikan pengoperasiannya merupakan pertaruhan hargga diri. Dengan demikian bagaimanapun juga kereta api wisata merupakan

sebuah pemecahan masalah yang dihadapi perusahaan kereta api di Sumatera Barat, hal itu kerena kereta api merupakan sebuah perusahaan angkutan massal tertua di negeri ini.

Daftar Pustaka

A. Arsip

Arsip Humas PT. KAI, Mengenai Jaringan Jalan Rel Kereta Api di Sumatera Barat

Arsip tentang Daftar Pekerja Perusahaan pada Perumka 13 Januari 1997

Arsip tentang Daftar Nominatif Pegawai Non Organik atau Pekerja Harian Lepas 31 Desember 1999

Arsip tentang Rencana Kerja Mingguan PT KAI 18 Februari 2002

Arsip tentang Perjanjian Kerja Pegawai Perusahaan

B. Buku

Abdullah Taufik (1985), *Ilmu Sejarah dan Historiografi Arah dan Perspektif*. Jakarta: PT Gramedia

Amran Rusli (1985), *Sumatra Barat Plakat Panjang.* Jakarta: Sinar Harapan

Martamin Marjani, (1997/1998) " *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Sumatra Barat*". Jakarta: Depdikbud

Rustian Kamaludin (1987), *Ekonomi Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia

Subarkah Imam (1992), *sekilas 25 tahun kereta Api kita 1867-1992*. Bandung: Yogyakarta Pasaka

Sukanto Sujono (1982). " *Sosiologi Suatu pengantar* ". Jakarta: CV. Rajawali

Suwandi Imam (1985). " *Seluk Beluk Koperasi Perusahaan* ". Jakarta: Bharata Karya Aksara

Siregar Muchtarudin (1993)," *Beberapa masalah ekonomi dan manajement pegangkutan*.". Jakarta: Erlangga

Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997), "*sejarah perkeretapiaan Jilid I Bandung*" : Angkasa

_____ (1997), "*sejarah perkeretaapian Jilid II Badung*" : Angkasa

Kisti Jotin. C (1986), " *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*" . Jakarta: Erlangga

Wasis (1986), " *pengantar Ekonomi perusahaan* ". Bandung: Alumni