

**PERANAN INDUSTRI PERKERETAAPIAN JEPANG BAGI
PERKEMBANGAN PT KCI (KERETA *COMMUTER* INDONESIA)
WILAYAH JABODETABEK (JAKARTA, BOGOR, DEPOK,
TANGERANG DAN BEKASI)**



SKRIPSI

*Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh
gelar Sarjana Sastra pada Departemen Sastra Jepang
Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin*

Disusun Oleh:

MUHAMMAD DIMAS HIDAYATULLAH
F91115001

**DEPARTEMEN SASTRA JEPANG
FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2021

HALAMAN JUDUL

**PERANAN INDUSTRI PERKERETAAPIAN JEPANG BAGI
PERKEMBANGAN PT KCI (KERETA *COMMUTER* INDONESIA)
WILAYAH JABODETABEK (JAKARTA, BOGOR, DEPOK,
TANGERANG DAN BEKASI)**

SKRIPSI

*Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh
gelar Sarjana Sastra pada Departemen Sastra Jepang
Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin*

Disusun Oleh:

MUHAMMAD DIMAS HIDAYATULLAH
F91115001

**DEPARTEMEN SASTRA JEPANG
FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU BUDAYA
DEPARTEMEN SASTRA JEPANG

LEMBAR PENGESAHAN

Sesuai dengan surat penugasan Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin Nomor: 1232/UN4.9.1/KEP/2019 pada tanggal 16 Oktober 2019, dengan ini kami menyatakan menerima dan menyetujui skripsi yang berjudul **“Peranan Industri Perkeretaapian Jepang bagi Perkembangan PT KCI (Kereta Commuter Indonesia) Wilayah Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi)”** untuk diteruskan kepada panitia ujian skripsi Departemen Sastra Jepang Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin.

Makassar, 21 November 2020

Konsultan I

Konsultan II


Meta Sekar Puji Astuti. S.S., M.A., Ph.D
NIP. 19710903200501 2 006


Drs. Dias Pradadimara. M.A., M.S
NIP. 19641217199803 1 001

Disetujui untuk diteruskan

kepada Panitia Ujian Skripsi

Ketua Departemen Sastra Jepang
Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin


Meta Sekar Puji Astuti. S.S., M.A., Ph.D
NIP. 19710903200501 2 006

SKRIPSI

**PERANAN INDUSTRI PERKERETAAPIAN JEPANG BAGI
PERKEMBANGAN PT KCI (KERETA COMMUTER INDONESIA)
WILAYAH JABODETABEK (JAKARTA, BOGOR, DEPOK,
TANGERANG, DAN BEKASI)**

Disusun dan diajukan oleh:

MUHAMMAD DIMAS HIDAYATULLAH

No Pokok: F911 15 001

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 07 Desember 2020

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui

Komisi Pembimbing

Konsultan I

Konsultan II



Meta Sekar Puji Astuti, S.S., M.A., Ph.D
NIP. 19710903200501 2 006



Drs. Dias Pradadimara, M.A., M.S
NIP. 19641217199803 1 001

Dekan Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin

Ketua Departemen Sastra Jepang
Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin



Prof. Dr. Akir Duli, M.A
NIP. 19640716199103 1 010



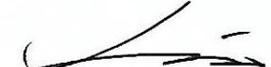
Meta Sekar Puji Astuti, S.S., M.A., Ph.D
NIP. 19710903200501 2 006

UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU BUDAYA
DEPARTEMEN SASTRA JEPANG

Pada hari senin tanggal 07 Desember 2020, Panitia Ujian Skripsi menerima dengan baik skripsi yang berjudul **“Peranan Industri Perkeretaapian Jepang bagi Perkembangan PT KCI (Kereta Commuter Indonesia) Wilayah Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi)”** yang diajukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat ujian akhir guna memperoleh gelar Sarjana Sastra pada Departemen Sastra Jepang Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin.

Makassar, 14 Januari 2021

Panitia Ujian Skripsi:

1. Ketua : Meta Sekar Puji Astuti, S.S., M.A., Ph.D ()
2. Sekretaris : Drs. Dias Pradadimara, M.A., M.S ()
3. Penguji I : Rudy Yusuf, S.S., M.Phil ()
4. Penguji II : Yunita El Risman, S.S., M.A ()
5. Konsultan I : Meta Sekar Puji Astuti, S.S., M.A., Ph.D ()
6. Konsultan II: Drs. Dias Pradadimara, M.A., M.S ()

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Dimas Hidayatullah

Nomor Induk : F91115001

Jenjang Penelitian : S1 (Strata Satu)

Program Studi : Sastra Jepang

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **“Peranan Industri Perkeretaapian Jepang bagi Perkembangan PT.KCI (Kereta Commuter Indonesia) Wilayah Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi)”** adalah benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain.

Apabila di kemudian hari terbukti sebagian atau seluruh isi skripsi ini merupakan hasil karya orang lain atau dikutip tanpa menyebut sumbernya, maka saya bersedia menerima sanksi atau perbuatan tersebut.



Makassar, 21 Januari 2021


Muhammad Dimas Hidayatullah

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana pada Departemen Sastra Jepang Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin.

Selesainya skripsi dengan judul “Peranan Industri Perkeretaapian Jepang dalam Perkembangan PT KCI (Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi)” ini, tidak terlepas dari bantuan, bimbingan, serta dukungan dari berbagai Pihak, Oleh Karena itu, dalam kesempatan ini saya dengan senang hati menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah bersedia meluangkan waktu dan energinya dalam proses penyusunan skripsi ini di antaranya:

1. Ayah dan Mami tercinta yang telah memberikan segala usaha baik secara materil dan moral dan tak henti-hentinya berdoa yang terbaik untuk Dimas dalam kondisi apapun. Sungguh terima kasih dan mohon maaf belum dapat membalas itu semua.
2. Ibu Meta Sekar Puji Astuti, S.S, M.A., Ph.D (Meta Sensei) dan Bapak Drs. Dias Pradadimara, M.A., M.S (Pak Dias) Terima kasih karena telah berbaik hati dan sabar membimbing Dimas, dan masih memberikan banyak sekali kesempatan untuk mengerjakan skripsi

meski beberapa kali mengecewakan Meta-sensei dan Pak Dias dengan menghilangnya selama beberapa bulan purnama. Mohon maaf atas segala ketidaknyamanan yang ditimbulkan selama bertemu dengan saya, sensei. Mohon maaf juga jikalau tidak memenuhi ekspektasi dari Meta-sensei dan Pak Dias.

3. Bapak Rudy Yusuf, S.S., M.Phil (Rudy-Sensei) dan Ibu Yunita El Risman, S.S., M.A (Yunita-sensei) yang telah meluangkan waktu untuk membaca saya, serta hadir dan bersedia mendengarkan presentasi saya, Sensei. Terima kasih telah memberi masukan dan kritik yang membangun hingga skripsi ini menjadi karya yang bermanfaat bagi pembaca. Terima kasih juga atas proses menuju ujian akhir dan revisi yang tidak dipersulit oleh kedua dosen penguji.
4. Seluruh dosen pengajar Program Studi Sastra Jepang Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin; Meta Sensei, Imelda Sensei, Fany Sensei, Fithy Sensei, Takdir Sensei, Kasma Sensei, Ical Sensei, Yunita Sensei, Fitri Sensei, Yayat Sensei, Ida Sensei, dan Rudy Sensei. Terima kasih banyak atas segala ilmu dan pengetahuan yang telah diberikan kepada saya selama berkuliah di departemen sastra Jepang ini.
5. Ibu Uga yang senantiasa menjawab dengan ramah atas setiap pertanyaan dan kebingungan saya selama proses pengurusan berkas akademik.

6. Semua individu atau manusia yang pernah bertemu dengan saya, sungguh terima kasih banyak dan mohon maaf sebesar-besarnya atas ketidaknyamanan yang muncul selama ini. Meskipun tak menyebut nama, kalian merupakan individu yang luar biasa, spesial dengan segala keunikannya masing-masing.

Akhir kata, penulis berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu penulis selama ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi yang membacanya. Aamiin.

Makassar, Januari 2021

Muhammad Dimas Hidayatullah

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUI.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERSUTUJUAN	iii
LEMBAR PENERIMAAN	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL.....	xiv
ABSTRAK	xv
BAB I	
PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
1.4 Batasan Penelitian	6
1.5 Metode Penelitian.....	6

1.6 Penelitian Terdahulu	8
1.7 Sistematika Penulisan.....	13
 BAB II	
 PERKERETAAPIAN DAN HUBUNGAN INDONESIA-JEPANG	15
2.1 Perkeretaapian	15
2.1.1 Aspek Teknologi Jalur	16
2.1.2 Aspek Tenaga Penggerak.....	20
2.1.3 Aspek Posisi Kereta Api	21
2.1.4 Aspek Segi Penggunaan.....	21
2.2. Perkeretaapian di Indonesia	22
2.2.1 Sejarah Singkat.....	23
2.3 Perkeretaapian di Jepang	29
2.3.1 Sejarah Singkat.....	29
2.4 Hubungan Indonesia Jepang	32
2.4.1 Perkeretaapian	33
2.5 Metode Analisis	34
 BAB III	
 PERKEMBANGAN PERKERETAAPIAN INDONESIA	36

3.1 Perkembangan Kereta Komuter Sebelum Kemerdekaan 1875-1925.....	36
3.2 Pembenahan Stasiun Era Ignasius Jonan (2009-2014)	41
3.3 Perkembangan Kereta Komuter Masa PT KCI.....	43
3.4 Revitalisasi Perkeretaapian dengan Bantuan Jepang	45
3.5 Pembangunan MRT	52
BAB IV	
PERANAN INDUSTRI JEPANG DI PT KCI.....	54
4.1 Armada KRL	56
4.1.1 <i>JR East</i>	59
4.1.2 <i>Tokyo Metro</i>	62
4.1.3 <i>Tokyu Car Corporation</i>	65
4.2 Kerjasama di Aspek Lain	67
4.2.1 Perawatan Kereta Api	67
4.2.2 <i>Finger Pointer Confirmation</i> (Tunjuk Sebut).....	68
4.2.3 <i>Hospitality</i> (keramah tamahan)/ <i>Omotenashi</i>	70
BAB V	
KESIMPULAN	73
DAFTAR PUSTAKA	75

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Logo PT KCI 2020	1
Gambar 2.1 Perhitungan Jarak Lebar Jalur Kereta Api atau Lebar Sepur	16
Gambar 2.2 Rel Bergerigi	17
Gambar 2.3 Tipe <i>Straddle-Beam</i> , Tokyo Monorail 10000 Series EMU.....	18
Gambar 2.4 Tipe <i>Suspended</i> , Chiba Urban Monorail 0 Series	18
Gambar 2.5 Representasi Stabilisasi Kereta <i>Maglev</i>	19
Gambar 2.6 Jalur Kereta Api Surabaya-Pasuruan, Jalur kereta api pertama milik <i>Staatsspoorwegen</i>	25
Gambar 2.7 Grafik Jalur Kereta 1875-1925.....	26
Gambar 2.8 Logo Perusahaan dari masa ke masa	28
Gambar 2.9 Logo Perusahaan PT KAI Tahun 2020	28
Gambar 3.1 Pembukaan Jalur Trem Makassar-Takalar	37
Gambar 3.2 Lokomotif 1 D+D Lokomotif Uap	38
Gambar 3.3 Lokomotif listrik dengan kode 1 A-AA-A1	39
Gambar 3.4 Kondisi Kereta Api Jarak Jauh.....	40
Gambar 3.5 Penumpang berebut menaiki KRL Ekonomi	41
Gambar 4.1 <i>Tokyo Metro 6000</i>	55

Gambar 4.2 <i>JR East</i> 205.....	55
Gambar 4.3 <i>JR East</i> 103 dan <i>JR</i> 205.....	59
Gambar 4.4 <i>JR</i> 203.....	60
Gambar 4.5 Penampakan <i>JR</i> 205	61
Gambar 4.6 Penampakan <i>JR</i> 205 Marchen Face	61
Gambar 4.7 Penampakan <i>Tokyo Metro</i> 05 di Stasiun Duri.....	63
Gambar 4.8 Penampakan KRL <i>Tokyo Metro</i> 6000.....	64
Gambar 4.9 Penampakan KRL TM 7213F	65
Gambar 4.10 Penampakan dari Tokyu 8500.....	66
Gambar 4.11 Masinis sedang tunjuk-sebut kepada masinis atau petugas di stasiun Juanda.....	68
Gambar 4.12 Masinis sedang tunjuk-sebut kepada masinis atau petugas di stasiun Juanda.....	69
Gambar 4.13 Masinis KRL di stasiun Jakarta Kota.....	70
Gambar 4.14 Kursi roda dan pengguna komuter yang sedang menggunakan bangku pipa.....	71
Gambar 4.15 Kondisi stasiun depot	72
Gambar 4.16 Petugas kebersihan Stasiun	73

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Pengadaan unit kereta dari Jepang yang dilakukan oleh PT KCJ..... 56

ABSTRAK

Muhammad Dimas Hidayatullah. Peranan Industri Perkeretaapian Jepang bagi Perkembangan PT KCI (Kereta *Commuter* Indonesia) Wilayah JABODETABEK (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi). Skripsi. Sastra Jepang. Universitas Hasanuddin. 2021. (Dibimbing oleh Meta Sekar Puji Astuti, S.S, M.A., Ph.D dan Drs. Dias Pradadimara, M.A., M.S).

Penelitian membahas tentang bagaimana peranan industri perkeretaapian Jepang dalam perkembangan PT (persero) Kereta Commuter Indonesia. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui peranan industri perkeretaapian Jepang di PT KCI serta memahami alasan PT KCI memilih Jepang untuk menjalin kerjasama dalam sektor ekonomi transportasi kereta.

Penelitian ini merupakan penelitian sejarah dan penelitian lapangan atau etnografi dengan menggunakan pendekatan ekonomi politik di Jakarta pada PT Kereta *Commuter* Indonesia sebagai fokus utama pada penelitian ini.

Berdasarkan analisis data yang dilakukan, diperoleh ada 3 (tiga) perusahaan perkeretaapian Jepang yang bekerjasama dengan PT KCI untuk pengadaan KRL yaitu *Tokyu, Tokyo Metro dan Japan Railway East (JR East)* dengan total 1.260 unit kereta rel listrik eks Jepang hadir di Indonesia. Keterlibatan Jepang juga hadir pada sektor perawatan KRL dan keramahtamahan.

Kata kunci: Jepang, Indonesia, KRL eks Jepang, KCI.

ABSTRACT

Muhammad Dimas Hidayatullah. The Role of the Japanese Railway Industry for the Development of PT KCI (Indonesian Commuter Trains) in the JABODETABEK Area (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang and Bekasi). Essay. Japanese Literature. Hasanuddin University. 2021. (Supervised by Meta Sekar Puji Astuti, S.S, M.A., Ph.D and Drs. Dias Pradadimara, M.A., M.S).

This research discusses how the role of the Japanese railway industry in the development of PT (Persero) Kereta Commuter Indonesia. The purpose of this study is to determine the role of the Japanese railway industry in PT KCI and to understand the reasons for PT KCI to choose Japan to collaborate in the economic sector of rail transportation.

This research is historical research and field research or ethnography using a political economy approach in Jakarta at PT Kereta Commuter Indonesia as the main focus of this research.

Based on the data analysis conducted, it was obtained that there were 3 (three) Japanese railway companies that collaborated with PT KCI for the procurement of KRL, namely Tokyu, Tokyo Metro and Japan Railway East (JR East) with a total of 1,260 units of ex-Japanese EMU (electric multiple unit) present in Indonesia. Japanese involvement is also present in the KRL maintenance and hospitality sector.

Keywords: Japan, Indonesia, ex-Japanese EMU, KCI.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada tahun 2015, PT Kereta *Commuter* Indonesia (KCI) melakukan kerjasama dengan Jepang dalam hal ini Japan Railway (*JR*) East untuk pembelian 120 unit Kereta Rel Listrik (KRL). Kerjasama Indonesia-Jepang bukan kali ini saja tetapi sudah terjalin sejak tahun 1976 dengan hadirnya KRL Rheostatik oleh *Nippon Sharyo*, *Kawasaki Heavy Industries*, dan *Hitachi, Ltd.* Menjadi suatu hal yang menarik bahwa di tahun 1976 perkeretaapian Indonesia mulai menggunakan KRL dari Jepang. Namun pada kenyataannya, sejarah perkeretaapian di Indonesia sudah dimulai dari zaman Belanda dan menggunakan kereta dari Eropa sejak tahun 1864. Oleh karena itu, penulis ingin mengetahui bagaimana perubahan yang pada awalnya perkeretaapian di Indonesia dibangun oleh Belanda menggunakan kereta Eropa, kemudian pasca kemerdekaan menggunakan kereta Jepang kemudian dibentuknya PT KCI, serta bagaimana hubungan bilateral Indonesia dan Jepang di lingkup perkeretaapian.



Gambar 1.1 Logo PT KCI 2020.
Sumber: www.krl.co.id

KRL atau kereta komuter menjadi salah satu moda transportasi umum masyarakat urban yang menjadi pilihan di beberapa negara. Jepang memiliki lebih dari 100 perusahaan

kereta api dengan pengguna kereta komuter pada tahun 2017 sebanyak 405 juta

orang¹. Di Indonesia khususnya Jabodetabek, pengguna KRL pada tahun 2017 sebanyak 315 juta orang dengan jumlah penumpang 998 ribu orang/hari (*Annual Report* PT KCI, 2017). Sejak tanggal 19 Desember 2017, PT KAI *Commuter* Jabodetabek (KCJ) berubah nama menjadi PT Kereta *Commuter* Indonesia (KCI). PT KCI merupakan perusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api komuter dengan menggunakan sarana Kereta Rel Listrik (KRL) di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek) dan sekitarnya serta perusahaan di bidang usaha non angkutan penumpang. Dengan alasan seperti bebas macet, menyingkat waktu perjalanan, serta ongkos yang dikeluarkan jauh lebih murah dibandingkan menggunakan sarana transportasi lain apalagi menggunakan kendaraan pribadi, sarana kereta komuter menjadi primadona bagi masyarakat yang tinggal di wilayah penyanggah kemudian bekerja di pusat kota. KCI saat ini melayani 79 stasiun di seluruh Jabodetabek, Banten dan Cikarang dengan jangkauan 418,5 KM. KCI memiliki target mengangkut penumpang 1,2 juta/hari sehingga dibutuhkan armada KRL hingga 1.460 Unit pada tahun 2019. Hingga Juni 2018 KCI telah memiliki 900 unit KRL yang merupakan hasil pembelian dari beberapa perusahaan di Jepang. Keterlibatan Jepang tidak sebatas penjualan kereta saja akan tetapi *JR East* juga pernah terlibat dalam perawatan kereta pada tahun 2015. Keterlibatan ini secara tidak langsung membawa aliran atau kultur Jepang yang mempengaruhi KCI seperti *Finger Pointer Confirmation* atau tunjuk sebut, bangku pipa, *guiding block* untuk komuter tuna netra, sarung tangan dan

¹ Central Japan Railway Center (CJRC). <https://global.jr-central.co.jp/en/company/achievement/financeandtransportation/transportation2.html> diakses pada 8 Mei 2019.

topi untuk masinis, dan *passing board* untuk pelanggan kursi roda agar memudahkan untuk masuk dan keluar dari kereta serta *vending machine* untuk pembelian tiket secara otomatis. KCI juga menyediakan toko *C-Corner* yang menjual pernak-pernik seperti gantungan kunci, baju, bahkan miniatur kereta komuter di beberapa stasiun kereta api.

Hubungan bilateral antara Indonesia-Jepang telah dibangun lama dengan pondasi yang dibangun sejak 60 tahun ditandatanganinya Perjanjian Perdamaian dengan Jepang (*San Francisco Peace Treaty*) atau lebih dikenal sebagai Perjanjian San Francisco pada tanggal 20 Januari 1958 antara sekutu dan Jepang. Sebagai “mitra strategis²”, kedua negara ini selalu memperkuat kerjasama di berbagai bidang, bukan hanya di bidang ekonomi dan politik saja, tetapi juga di bidang sosial dan budaya. Periode *Heisei* 平成 (1989-2019) baru saja berakhir dan periode *Reiwa* 令和 telah dimulai pada 1 Mei 2019. Di periode *Heisei*, kerjasama ekonomi yang dibangun antara Indonesia dengan Jepang dengan jumlah bantuan pinjaman *Official Development Assistant* (ODA) berkisar 28,324.89 yen.³ Pada tahun 2019, Jepang merupakan investor asing terbesar kedua dengan investasi langsung luar negeri atau *Foreign Investment Direct* (FDI), mencapai US\$ 3,75 miliar, meskipun turun 6,15% dibanding tahun sebelumnya. Di lingkup perkeretaapian, menurut sebuah situs web searail.malayanrailways.com keterlibatan Jepang mulai tercatat pada tahun 1962

² Disebut sebagai mitra strategis dikarenakan sejarah panjang Indonesia-Jepang serta kuatnya pondasi yang dibangun di Indonesia oleh Jepang setelah perjanjian *San Fransisco*

³ Kumulatif dari Tahun Fiskal 1989-2008 (dalam ratus juta yen).

di Aceh sebuah lokomotif C71 dengan lebar sepur 875 mm dari *Nippon Sharyo*.⁴ Sedangkan dalam buku Sejarah Perkeretaapian Indonesia yang diterbitkan oleh Asosiasi Pakar Perkeretaapian Indonesia (APKA), Jepang mulai terlibat pada 1960 khusus untuk mengeksploitasi Aceh dipesan 10 lokomotif uap dari *Nippon Sharyo*, Jepang, dengan lebar sepur 750 mm (APKA, 1997:182). Pada 1976, KRL berteknologi Rheostatik diproduksi bersama secara *Completely Built-Up* (CBU) oleh *Nippon Sharyo*, *Kawasaki Heavy Industries* dan *Hitachi, Ltd* sebanyak 120 unit kemudian didatangkan ke Indonesia yang kini sudah tidak beroperasi lagi. Pada Mei 2000 pemerintah kota Tokyo, Jepang melalui *Japan International Cooperation Agency* (JICA) menghibahkan 72 unit KRL seri 6000 bekas yang sebelumnya dioperasikan oleh Biro Transportasi Metropolitan Tokyo (東京都交通局, *Tōkyō-to Kōtsū-kyoku*) atau dikenal dengan *Toei* (都営) kepada Indonesia. Hal ini membuat hubungan Indonesia-Jepang semakin kuat di dunia kereta rel listrik. Kereta ini kemudian diresmikan pada tanggal 25 Agustus 2000 dan menjadikan KRL berpendingin udara (AC) pertama di Indonesia.

Sejak saat itu, Indonesia rutin mendatangkan KRL bekas Jepang untuk memperkuat armada KRL di Jabodetabek, hal ini mengakibatkan dominasi unit KRL buatan Jepang. Pada tanggal 3 Desember 2010, Jepang dan Indonesia melakukan pertemuan dan sepakat untuk melakukan kerjasama dalam bidang transportasi dan infrastruktur yaitu, pembangunan *Mass Rapid Trans* (MRT) di Jakarta dengan pinjaman ODA jangka panjang sebesar 140 Miliar Yen, MRT ini

⁴ Dikutip dari situs web <http://searail.malayanrailways.com/PJKA/Atjeh%20Tram/AT.htm> diakses pada 22 Januari 2020.

telah diresmikan pada 24 Maret 2019 oleh Presiden Jokowi Widodo. Tentunya dengan hadirnya MRT ini merupakan bentuk persahabatan antara Indonesia dan Jepang, hal ini dikonfirmasi oleh Dubes Ishi dikutip dari koran daring Republika, yang mengatakan bahwa “Ini hanyalah sebuah permulaan, lebih banyak lagi yang akan kita lakukan ke depan dan ini juga bentuk persahabatan antara Jepang dan Indonesia”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis menemukan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peranan industri perkeretaapian Jepang dalam perkembangan PT (Persero) Kereta *Commuter* Indonesia?
2. Apa dampak dari pembelian armada KRL dengan jumlah besar terhadap PT Kereta *Commuter* Indonesia?

1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui peranan industri perkeretaapian Jepang dalam perkembangan PT (Persero) Kereta *Commuter* Indonesia
2. Memahami alasan PT Kereta *Commuter* Indonesia memilih Jepang untuk menjalin kerjasama dalam sektor ekonomi transportasi kereta.

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini:

1. Memberi wawasan mengenai perkembangan kereta komuter di Indonesia.
2. Menjadi sebuah representasi kecil akan hubungan Indonesia-Jepang di sektor perkeretaapian.

1.4. Batasan Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis memilih ruang lingkup kerja PT Kereta *Commuter* Indonesia selaku anak perusahaan PT Kereta Api Indonesia yang mengelola kereta komuter area Jabodetabek. Penulis membatasi akan meneliti kerjasama yang dijalin oleh Indonesia dan Jepang dalam bidang transportasi semenjak berdirinya PT KCI pada 2009 hingga 2017, kemudian laporan tahunan yang tersedia dari 2015 hingga 2017. Penulis akan meneliti akibat bagi PT KCI yang terjadi karena kerjasama yang terjalin antar Jepang dan Indonesia dalam pembelian kereta komuter bekas maupun dalam hal perawatan KRL. Penulis juga membatasi pengadopsian kultur Jepang di Indonesia di area stasiun Juanda.

1.5. Metode Penelitian

Dalam penelitian yang dilakukan, penulis akan menggunakan metode penelitian sejarah serta penelitian lapangan (*field research*). Hal ini meliputi penelitian pengumpulan data, verifikasi data, analisis dan pemaparan hasil analisis. Penulis akan melihat sejarah hubungan Indonesia-Jepang sektor perkeretaapian khususnya kereta komuter. Tahap penelitian awal sejarah ini dilakukan dengan pengumpulan data. Data yang dikumpulkan adalah laporan tahunan *PT KCI*, buku *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II* (1997) oleh Asosiasi Profesi Perkeretaapian Indonesia (APKA), koran atau pun berita daring yang bersangkutan dengan penelitian. Dari data yang telah diperoleh, kemudian

diklasifikasikan sebagai data primer dan data sekunder, selanjutnya menganalisis data yang telah diperoleh, kemudian memaparkan hasil analisis tersebut. Penelitian ekonomi politik adalah wilayah studi yang berurusan dengan persoalan kekuasaan dan distribusi sumber-sumber daya ekonomi. Ekonomi politik mendalami pertanyaan-pertanyaan seputar siapa yang mempunyai dan mengendalikan lembaga-lembaga ekonomi, kemasyarakatan dan budaya. Dalam ranah kajian budaya, minat utama dalam ekonomi politik terutama terkait dengan cakupan dan mekanisme pembentukan budaya yang dipengaruhi oleh kepemilikan korporasi dan kendali atas industri budaya, sehingga mayoritas kajian budaya membicarakan siapa yang memiliki dan mengontrol produksi kultural, distribusi dan mekanismenya, serta akibat-akibat dari pola-pola kepemilikan dan kontrol tersebut bagi kontur lanskap kultural (Barker, 2014).

Penulis menggunakan pendekatan ekonomi politik untuk mengetahui bagaimana peranan industri perkeretaapian Jepang dalam perkembangan PT KCI. Tahap pertama, penulis akan membuat daftar kerjasama yang telah dilakukan sejak berdirinya PT KCI, kemudian berangkat dari situ terlihat sejauh mana peran Jepang di sektor kereta komuter ini.

1.6. Penelitian Terdahulu

Hubungan Indonesia-Jepang telah dibangun sejak lama, sebelum masa kependudukan kemudian pasca perang dan ditandatanganinya Perjanjian Perdamaian dengan Jepang (*San Francisco Peace Treaty*) atau lebih dikenal sebagai Perjanjian San Francisco pada tanggal 20 Januari 1958 antara sekutu dan

Jepang serta pembayaran pampasan perang membuat pondasi baik secara diplomasi atau emosional, hubungan ini semakin menguat.

Buku yang ditulis oleh Aiko Kurasawa berjudul *Peristiwa 1965 Persepsi dan Sikap Jepang* (2015), dapat menjadi sedikit gambaran keterlibatan Jepang di Indonesia. Jepang pernah melakukan invasi ke Hindia Belanda pada 1942-1945 kemudian mundur dan melakukan penandatanganan Perjanjian Perdamaian dengan Jepang (*San Francisco Peace Treaty*) atau lebih dikenal sebagai Perjanjian San Francisco pada tanggal 20 Januari 1958 antara sekutu dan Jepang yang salah satu isinya adalah pembayaran pampasan perang murni sebesar 223 juta dolar AS serta 400 juta AS bantuan ekonomi. Dana pampasan perang yang berbentuk jasa orang Jepang umumnya ditawarkan dalam bentuk proyek-proyek pembangunan infrastruktur, gedung-gedung, pabrik-pabrik dan lain-lain oleh perusahaan-perusahaan Jepang. Menurut sebuah laporan oleh Kementerian Industri dan Perdagangan Jepang (MITI), pada tahun 1968, sebanyak 11 dari 36 proyek tidak selesai, sementara tujuh dari proyek-proyek telah selesai itu tidak berfungsi dengan baik. (*Trade Promotion Bureau, Dept. of Trade & Industry, 1968*). Secara kasarnya hanya setengah atau 18 dari keseluruhan proyek yang beroperasi. Kedekatan emosional juga merupakan salah satu alasan pondasi menguatnya hubungan Indonesia-Jepang yaitu Naoko Nemoto (Ratna Sari Dewi), istri ketiga Soekarno. Dewi memainkan peran penting dalam menjembatani hubungan suaminya dengan kedutaan Jepang, dan perusahaan-perusahaan Jepang.

Dalam buku *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2* (1997) yang ditulis oleh Asosiasi Profesi Perkeretaapian Indonesia (APKA), perkeretaapian di

Indonesia dimulai oleh zaman penjajahan Belanda. Ketika itu baik yang diusahakan oleh negara maupun oleh swasta didirikan atas konsesi dengan tujuan untuk menunjang usaha-usaha ekonomi pemerintah kolonial serta untuk kepentingan politik militer. Dalam zaman penjajahan Jepang jaringan kereta api semuanya diusahakan oleh pemerintahan militer Jepang. Jadi, tidak ada kereta api yang diusahakan oleh swasta. Pasca kemerdekaan 1950 babak baru dimulai, pengusahaan perkeretaapian dilakukan semata-mata oleh pemerintah menjadi sesuatu perusahaan pemerintah. Kondisi yang awalnya aparat pemerintahan kolonial menjadi aparat pemerintahan nasional meski landasannya masih menggunakan aturan kolonial (IBW). Pada zaman kolonial pola arus angkutannya jelas, orientasi waktu itu adalah untuk ekspor, angkutan barang dari sentra-sentra ke pelabuhan. Setelah merdeka, asal tujuannya tersebar, produk ekspor menurun, produksi lebih diutamakan untuk konsumsi dalam negeri dan peran angkutan penumpang semakin dominan tiap tahun. Maka dari itu pemerintah berusaha melakukan penggabungan perkeretaapian swasta berada di satu tangan yakni perusahaan pemerintahan. Upaya ini terealisasi pada 1963 dengan dileburnya ex DSM (*Deli Spoorweg Maatschappij*) ke dalam PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api). Untuk memberi landasan hukum yang baru bersifat nasional bagi perkeretaapian nasional maka dikeluarkannya UU No. 19/1960 dan PP No. 22/1963 yang mengubah status DKA (Djawatan Kereta Api) menjadi perusahaan negara yang kemudian DKARI diubah statusnya menjadi PNKA. Dengan perubahan ini fungsi dan misi perkeretaapian kita menurut kepada amanat

undang-undang dasar kita, yang harus digunakan bagi sebesar-besarnya kepentingan dan kemakmuran rakyat.

Seiring berjalannya waktu, perkeretaapian Indonesia mulai tertinggal, dengan belum adanya pola tertentu dan pegangan yang tegas dan jelas bagi semua instansi terkait yang berwenang serta kondisi keuangan negara yang menempatkan perkeretaapian selalu dalam posisi tidak dapat mengembangkan dirinya dengan baik dalam memenuhi permintaan angkutan yang semakin menanjak. Pabrik-pabrik, perkebunan, terutama di Jawa yang pada zaman Hindia Belanda sangat terikat erat kereta api, karena keterbatasan dan ketidakmampuan kereta api, mereka memulai memikirkan memecahkan kebutuhan angkutan mereka dengan menggunakan jenis transportasi darat lainnya yakni angkutan jalan raya. Peranan perkeretaapian di pelabuhan-pelabuhan mulai melemah, jalur rel mulai tidak terawat dan akhirnya tidak digunakan lagi. Makin maju dan berperannya jalan raya yang tidak berimbang dengan perkembangan perkeretaapian. Permasalahan akibat tekanan-tekanan *budgetair* dalam sektor infrastruktur PNKA kemudian situasi keuangan pada tingkat nasional yang membuat kesulitan mendapatkan suku cadang, maka kondisi prasarana yang meliputi jalan kereta api, jembatan, emplasemen, peralatan sinyal dan telekomunikasi berada dalam kondisi yang memprihatinkan sehingga dapat mengganggu keamanan dan sistem pengamanan operasional.

Kondisi perkeretaapian Indonesia diperburuk lagi dengan situasi politik menjelang Gerakan 30 September (G30S) 1965 dimana pimpinan kereta api mulai didominasi oleh golongan komunis, masalah-masalah pembangunan menjadi

masalah nomor dua. Pimpinan KA harus mendengarkan suara kaum buruh dengan bertamengkan kontrol sosial. Pergerakan pimpinan semakin terbatas, dalam situasi keuangan negara yang memburuk kereta api harus tetap beroperasi dengan baik. Masalah mental dan kualitas sumber daya manusianya sendiri, dimana terjadi pembengkakan karyawan PNKA dikarenakan PNKA menjadi salah satu sasaran utama basis massa dan politis polisional (G30S) serta sulitnya mengubah mental pegawai negeri menjadi karyawan perusahaan.

Berikut adalah beberapa penelitian yang dianggap relevan oleh penulis.

Yang pertama, sebuah artikel berjudul *Kebijakan Ekonomi dan Politik Indonesia Memilih Bekerjasama dengan Tiongkok daripada Jepang dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung tahun 2015* (2016) ditulis oleh Engra Rahmadoni dan Tri Joko Wulyo dirilis oleh *Jurnal Online Mahasiswa*, Artikel ini menganalisis alasan Indonesia memilih bekerjasama dengan Tiongkok daripada Jepang dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung tahun 2015. Ia membahas mengenai tawaran proposal dari Tiongkok dan Jepang kepada Indonesia untuk mengerjakan proyek kereta cepat ini serta melihat hubungan antar negara ini serta dampak ekonominya. Meski Jepang terkenal dengan pelopor kereta cepat dunia, Indonesia menjatuhkan pilihan kepada Tiongkok. Berdasarkan pada penelitian tersebut ia mengambil kesimpulan bahwa kebijakan pemerintah Indonesia memilih Tiongkok karena ingin menyeimbangkan pengaruh ekonomi antara Tiongkok dan Jepang di Indonesia yang secara notabene merupakan negara besar di Asia dengan melihat jumlah investasi dan kerjasama internasional yang sangat berbeda jauh.

Yang kedua, penelitian yang dilakukan Kartika yang berjudul *Analisis Strategi Ketepatan Waktu Penjadwalan Kereta Api Commuter Line Pemberangkatan Stasiun Bogor* (2015), menggambarkan keterlambatan KRL tiba di stasiun Bogor, rata-rata keterlambatan paling minimum adalah 0,38 menit dan keterlambatan maksimum adalah 12,38 menit. Rentang waktu ini masih dikategorikan efektif karena rata-rata keterlambatan maksimum melebihi tidak begitu jauh dari batas keterlambatan yang ditetapkan oleh PT KCJ yaitu 10 menit.

Yang ketiga, sebuah artikel berjudul *Analisis Tingkat Kepuasan Pelanggan KRL Sistem Commuter Line (Studi Kasus Pada PT Kereta Api Commuter Jabodetabek)* (2013) yang ditulis oleh Indah dan Rizky dirilis oleh Jurnal Bijak. Peneliti melakukan risetnya dengan penelitian deskriptif kualitatif dengan data meliputi studi kepustakaan dan studi lapangan dengan cara observasi dan penyebaran kuesioner. Hasil yang didapatkan penelitian ini adalah terdapat tujuh faktor yang menurut responden menjadi prioritas untuk ditingkatkan karena belum memuaskan, yaitu meliputi: kapasitas tempat duduk, kebersihan, berfungsinya fasilitas kereta, tersedianya alat untuk memberikan info rute, ketepatan jadwal berangkat, dan ketersediaan petugas untuk menghargai dan melayani serta mengutamakan kebutuhan pelanggan. Sedangkan beberapa faktor yang menurut responden penting dan memuaskan, adalah: kemampuan memberikan pelayanan terbaik pada pelanggan, keramahan para petugas dalam memberikan pelayanan, kesopanan para petugas dalam memberikan pelayanan, kemampuan petugas dalam menjaga keamanan berada di stasiun atau gerbong kereta, dan

kemampuan petugas dalam menjaga kenyamanan berada di stasiun atau gerbong kereta.

Berbeda dengan penelitian relevan yang telah saya hadirkan diatas, penelitian saya akan meneliti tentang hubungan Indonesia-Jepang dalam hal ini PT KCI, dan meneliti apakah ada perubahan kultur di sekitar PT KCI.

1.7. Sistematika Penulisan

Penelitian tugas akhir ini disusun dalam lima bagian. Pada bagian pertama, penulis akan memaparkan mengenai latar belakang yang berisi alasan mengapa penulis ingin meneliti tentang peranan Jepang dalam perkembangan PT Kereta *Commuter* Indonesia dan menjelaskan sedikit mengenai awal kerjasama Indonesia-Jepang dalam sarana transportasi kereta. Kemudian rumusan masalah beserta tujuan, lalu batasan penelitian dimulai dari berdirinya PT KCJ 2008-2017. Serta metode penelitian yang digunakan. Pada bab kedua, peneliti akan menjelaskan mengenai perkeretaapian, apa itu kereta api dan jenisnya kemudian dilanjut dengan hubungan bilateral Indonesia dan Jepang secara umum selama periode *Heisei* (1989-2019). Kemudian pada bab ketiga berisi revitalisasi dan pembangunan prasarana perkeretaapian Jabodetabek dengan bantuan Jepang. Pada bab keempat berisi peranan industri perkeretaapian Jepang, kerjasama yang dijalin oleh Indonesia dengan beberapa perusahaan Jepang di PT KCI baik itu pembelian maupun program perawatan, kemudian dampak yang dirasakan terhadap masyarakat serta PT KCI selama kerjasama dengan Jepang termasuk laba bersih, target pencapaian penumpang serta kepuasan para komuter. Pada bab kelima, akan dijelaskan kesimpulan dari hasil penelitian ini. Serta saran yang berkaitan

dengan penelitian ini yang sekiranya akan berguna untuk perbaikan pada masa yang akan datang.

BAB II

PERKERETAAPIAN DAN HUBUNGAN INDONESIA-JEPANG

Perkeretaapian di Indonesia telah hadir di Indonesia dari tahun 1864 dengan inisiator pemerintah Belanda, hingga kini perkembangannya begitu pesat dari teknologi uap hingga teknologi listrik atau lebih dikenal dengan KRL bahkan teknologi *maglev* atau *magnetic* telah hadir di Jepang dan Cina. Pada bab ini akan dibahas mengenai perkeretaapian dan hubungan Indonesia-Jepang selama era *Heisei* sebagai pengantar mengenai kondisi perkeretaapian di Indonesia dan hubungannya dengan Jepang.

2.1. Perkeretaapian

Kereta api adalah kereta yang terdiri atas rangkaian gerbong (kereta) yang ditarik oleh lokomotif, dijalankan dengan tenaga uap atau listrik, berjalan di atas rel, digunakan untuk kendaraan umum.⁵ Kereta api adalah moda transportasi yang terdiri dari serangkaian kendaraan yang bergerak sepanjang jalur kereta api untuk mengangkut kargo atau penumpang. Dalam artikel berjudul *Kereta Api Pilihan Utama Sebagai Moda Alternatif Angkutan Umum Massal* ditulis oleh Dewa Ayu yang dirilis di *Jurnal Paduraksa* membagi jadi 4 (empat) aspek jenis kereta api, seperti aspek teknologi jalur, tenaga penggerak, posisi serta penggunaannya.

⁵ <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/Kereta%20Api>

2.1.1. Aspek Teknologi Jalur

1. Kereta Api Rel Konvensional

Kereta api jenis ini akan sering kita jumpai di Indonesia, apalagi di pulau Jawa. Rel kereta terdiri atas dua batang besi yang diletakkan pada bantalan kayu atau bahan pengganti lainnya. Ukuran atau jarak antara dua batang besi ini bervariasi mulai dari *Broad Gauge* dengan ukuran 1676 mm dan 1524 mm, *Standard Gauge* dengan ukuran 1435 mm dan 451 mm, *Metre Gauge* dengan ukuran 1067 mm, 1000 mm, dan 915 mm dan yang terakhir ada *Narrow Gauge* dengan ukuran 762 mm dan 610 mm. Di Indonesia menggunakan *Standard Gauge* atau trek standar dengan ukuran 1435 dan *Metre Gauge* atau trek sempit dengan ukuran 1067 mm.



Gambar 2.1 Perhitungan jarak lebar jalur kereta api atau lebar sepur.

Sumber: Wikimedia Commons oleh Dmitry Sutyagin

2. Kereta Api Rel Gigi

Kereta api bergerigi atau rel gigi hanya dijumpai di daerah tertentu yang aspek geografisnya curam, letak rel gigi ini berada

di tengah-tengah rel dan hanya bisa digunakan oleh kereta api atau lokomotif khusus yang memiliki roda gigi. Rel bergerigi di Indonesia yang masih aktif saat ini dapat dijumpai di Ambarawa, Jawa tengah dan Sawah lunto, Sumatera Barat yang dimanfaatkan sebagai jalur kereta Wisata.



Gambar 2.2 Rel bergerigi. Sumber: Heritage KAI

3. Kereta Api Monorel

Kereta api monorel atau kereta api rel tunggal berbeda dengan kereta api konvensional, kereta ini jalurnya hanya terdiri dari satu batang besi. Ia dibagi menjadi dua tipe, ada tipe *straddle-beam* atau kereta yang berjalan di atas rel dan tipe *suspended* atau kereta yang bergantung dan melaju di bawah rel. Di Indonesia sendiri kereta api jenis ini masih dalam tahap

pengerjaan tetapi telah dihentikan. Belum ada kepastian proyek monorel ini akan dilanjutkan atau tidak.



Gambar 2.3 Tipe Straddle-Beam, Tokyo Monorail 10000 series EMU.

Sumber: Wikimedia Commons, Nyohoho

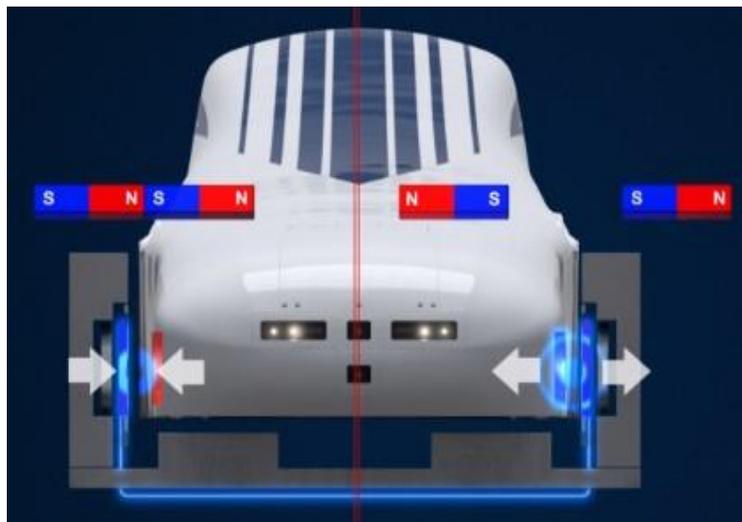


Gambar 2.4 Tipe Suspended, Chiba Urban Monorail 0 Series.

Sumber: Wikimedia Commons, PekePON

4. Kereta Api *Maglev* (*Magnetic Levitation*)

Kereta api levitasi magnetik merupakan jenis kereta api yang mengambang secara magnetik. Kereta api konvensional menghasilkan gesekan antar roda dan rel saat beroperasi, hal ini membatasi kecepatan maksimum karena roda tergelincir atau keluar dari jalur saat bergerak terlalu cepat. Konsep *Maglev* mengatasi Batasan ini dengan mengangkat kereta di atas rel. Biaya litbang *Maglev* serta untuk pembangunannya yang begitu mahal, hanya ada dua jalur *Maglev* yang dibuka untuk transportasi umum yaitu *Shanghai Transrapid* di Tiongkok dan *Linimo* (リニモ, *Rinimo*) di Jepang.



Gambar 2.5 Representasi stabilisasi kereta maglev.
Sumber: <https://scmaglev.ir-central-global.com/>

2.1.2. Aspek Tenaga Penggerak

1. Kereta Api Uap

Kereta api uap adalah kereta api yang digerakkan dengan uap air yang dihasilkan dari ketel uap yang dipanaskan dengan kayu bakar, batu bara ataupun minyak bakar. Teknologi ini masih bertahan hingga kini, meski jarang digunakan dan lebih banyak tersimpan di museum.

2. Kereta Api Diesel

Kereta api diesel adalah kereta api yang digerakkan menggunakan mesin diesel. Ada tiga jenis kereta api diesel ini, yaitu kereta api atau lokomotif diesel hidrolik, lokomotif diesel mekanik dan lokomotif diesel elektrik. Di Indonesia terdapat dua jenis yang digunakan yaitu Kereta Rel Diesel (KRD) atau loko diesel-hidrolik dan Kereta Rel Diesel Elektrik (KRDE). KRDE merupakan kereta atau lokomotif yang memadukan mesin diesel dengan teknologi yang dipakai pada kereta rel listrik.

3. Kereta Api Listrik

Kereta api listrik atau lebih dikenal dengan Kereta Rel Listrik (KRL) merupakan kereta rel yang bergerak dengan sistem propulsi motor listrik. Terdapat dua jenis KRL, terpusat (*locomotive-hauled*) atau terdistribusi (*electric multiple unit/EMU*). KRL jenis terpusat atau *locomotive-hauled* merupakan sistem terpusat, dalam satu rangkaian kereta hanya satu gerbong yang memiliki sistem penggerak,

seperti lokomotif pada kereta konvensional. Sedangkan, KRL jenis terdistribusi atau *EMU* dalam satu rangkaian KRL dengan stamformasi 8 (SF8) maka susunannya empat gerbong memiliki sistem penggerak dan empat gerbong tanpa penggerak.

2.1.3. Aspek Posisi Kereta Api

Aspek posisi kereta api terbagi menjadi tiga bagian, yaitu permukaan (*surface*), layang (*elevated/viaduct*) dan bawah tanah (*underground*). Kereta api pada umumnya berjalan di atas tanah seperti KRD yang melayani antar provinsi, kemudian kereta seperti LRT masuk sebagai kereta api layang (*elevated*) yang berjalan di atas dengan bantuan tiang-tiang dan memiliki lajunya sendiri tanpa harus memikirkan perisalangan sebidang seperti yang dialami oleh jalur KRL. Kemudian yang terakhir ada kereta api bawah tanah (*underground*) yang lebih dikenal sebagai, *subway*, *underground*, *metro* dan Moda Raya Terpadu (MRT).

2.1.4. Aspek Segi Penggunaan

Aspek terakhir dilihat dari segi penggunaannya terbagi menjadi dua, yaitu kereta api penumpang dan kereta api barang.

1. Kereta api Penumpang

Kereta api penumpang adalah suatu rangkaian yang terdiri dari lokomotif dan gerbong yang digunakan untuk mengangkut manusia.

2. Kereta api Barang

Kereta api barang adalah suatu rangkaian yang terdiri dari lokomotif dan gerbong yang digunakan untuk mengangkut barang seperti peti kemas, hasil tambang, mengangkut ternak atau mengangkut perlengkapan militer seperti tank.

2.2. Perkeretaapian di Indonesia

Perkeretaapian awalnya dimonopoli oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI) yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api yang melayani angkutan penumpang dan barang. Namun, pada akhir maret 2007, DPR mengesahkan revisi UU No. 13 Tahun 1992, yaitu UU No. 23 Tahun 2007, yang menegaskan bahwa investor swasta maupun pemerintah daerah diberi kesempatan untuk mengelola jasa angkutan kereta api di Indonesia.⁶ Hal ini tentu mengakhiri monopoli PT KAI dalam mengoperasikan kereta api di Indonesia. PT KAI fokus dalam pelayanan jasa sedangkan jalur kereta api yang mendukung operasi PT KAI seluruhnya dimiliki oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (DJKA Kemenhub RI) maka dari itu PT KAI hanya sebagai operator, segala urusan baik perijinan, penomoran kereta, lalu lintas perkeretaapian menjadi tanggung jawab DJKA.

⁶ "SATYA HERAGANDHI, Prospek Industri KA Luar Biasa". Seputar Indonesia (Sindo). MNC Group. 28-10-2007. Diarsipkan dari versi asli tanggal 22-11-2007. (<http://web.archive.org/web/20071122021248/http://www.seputar-indonesia.com/ediscetak/strategi/satya-heragandhi-prospek-industri-ka-luar-2.html>)

Pada tahun 2017, total panjang infrastruktur jaringan jalur rel kereta api di Indonesia adalah 8.357 km dengan jalur yang masih beroperasi sepanjang 5.107 km dan 418 km telah dielektifikasi untuk area Jabodetabek.⁷ Wilayah utama operasi PT KAI berada di Jawa dan beberapa wilayah lainnya seperti Aceh, Sumatra Utara, Sumatra Barat, Sumatra Selatan, dan Lampung.

Didiek Hartantyo merupakan Direktur Utama KAI, Ia menggantikan posisi Edi Sukmoro pada tanggal 8 Mei 2020. Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni PT Reska Multi Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta *Commuter* Indonesia (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistik (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009) dan PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia. Dalam skripsi ini akan membahas salah satu anak perusahaan PT KAI yaitu PT Kereta *Commuter* Indonesia.

2.2.1. Sejarah Singkat

Perkeretaapian Hindia Belanda (Indonesia saat ini) dimulai oleh perusahaan swasta *The Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (N.I.S). Pada tahun 1864, dengan dibangunnya jalur kereta api dari Semarang-Yogyakarta (Solo-Yogyakarta) yang selesai pada tanggal 21 Mei 1873. Setelah jalur ini dibangun tak berapa lama jalur Betawi-Bogor yang dikerjakan oleh N.I.S selesai juga. Pada proses pengerjaan kedua jalur tersebut banyak halangan sehingga hampir beberapa kali bangkrut.

⁷ Buku Informasi Transportasi 2016, Statistik Perhubungan Buku I 2015, Kementerian Perhubungan.

Halangan yang terus datang di tubuh N.I.S dan pendapatannya yang sedikit pada beberapa tahun awal sehingga tidak ada yang ingin memasukkan modal ke perusahaan tersebut karena ketidakpastian di kemudian hari.

Pulau Jawa pada zaman pendudukan Belanda atau bahkan hingga kini masih menjadi pulau yang paling maju diantara pulau-pulau lainnya dalam teritori Indonesia, maka dari itu dibutuhkan juga transportasi untuk menghubungkan satu tempat ke tempat lainnya. Meskipun pulau Jawa terbilang maju, saat itu hanya ada jalan biasa dan kali-kali atau sungai yang menghubungkannya. Angkutan barang-barang dari satu tempat ke tempat lainnya begitu banyak dan hanya mengandalkan gerobak sapi, maka sering terjadi kekurangan gerobak sapi dikarenakan sapi-sapi dipaksa hingga kelelahan. Hal tersebut menjadi peluang untuk mengadakan transportasi yang lebih baik maka seiring kurang berkembangnya N.I.S, pemerintah Hindia Belanda mengambil inisiatif untuk membangun jalur kereta api negaranya sendiri, dibentuk lah *Staatsspoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indië (SS en T)* atau lebih dikenal dengan *Staatsspoorwegen (SS)* pada tanggal 8 April 1875.

Perusahaan N.I.S dan SS tergolong sukses yang akhirnya mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS)*, *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)*, *Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS)*, *Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS)*, *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM)*, *Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM)*, *Probolinggo Stoomtram*

*Maatschappij (Pb.SM), Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM), Malang Stoomtram Maatschappij (MS), Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM), Deli Spoorweg Maatschappij (DSM).*⁸

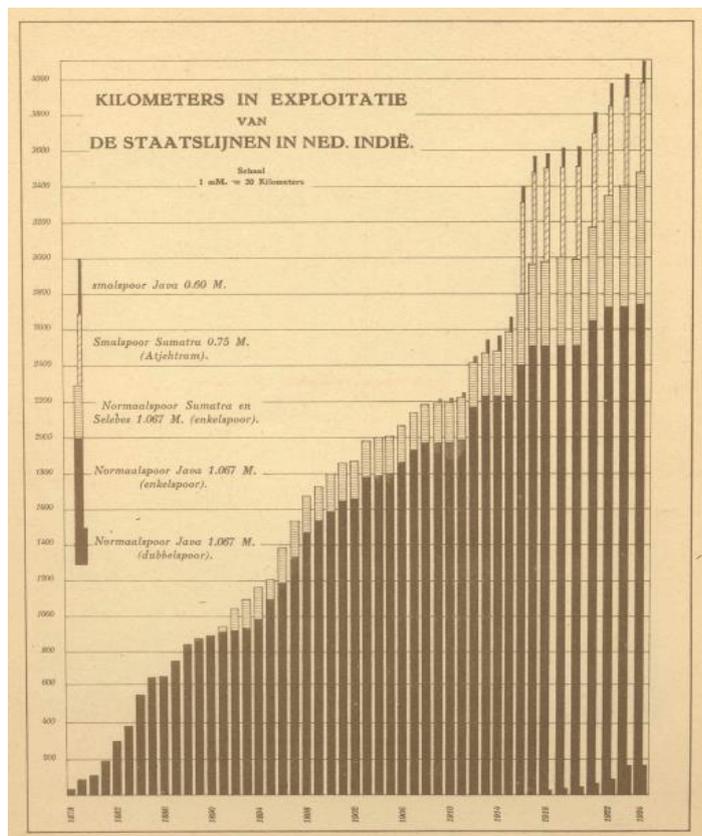


*Gambar 2.6 Jalur Kereta Api Surabaya-Pasuruan menjadi jalur kereta api pertama milik perusahaan Negara Staatsspoorwegen (SS).
Sumber: heritage.kereta-api.co.id (media.kitlv.nl)*

Pembangunan jalur kereta api ini tidak hanya dilaksanakan di Jawa saja, beberapa tempat seperti Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Sulawesi Selatan pernah dilaksanakan pembangunan jalur kereta api. Meski kini jalur-jalur tersebut banyak yang mati, hilang atau tidak difungsikan kembali. Semakin banyaknya jalur kereta api yang dibuka dan lahan yang kurang memadai *Staatsspoorwegen* berubah nama menjadi *Staatsspoor en Tramwegen*. Jadi, selain menjadi perusahaan kereta api, mereka juga mengurus Trem. Trem merupakan kereta yang memiliki rel

⁸ Sejarah Perkeretaapian, <https://heritage.kereta-api.co.id/page/sejarah-perkeretapian> diakses pada tanggal 23 Oktober 2020.

khusus di dalam kota, angkutan ini menggunakan tenaga listrik. Sampai akhir tahun 1928, Panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 (Gambar 2.7).



Gambar 2.7 Grafik jalur kereta.

Sumber: *Boekoe Peringatan dari Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch Indië 1875-1925. Hal 27.*

Pada tahun 1942, Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih Jepang dan berubah nama menjadi *Rikuyu Sokyuku* (Dinas Kereta Api).⁹ Dalam zaman penjajahan Jepang jaringan kereta api semuanya diusahakan oleh

⁹ Ibid.,

pemerintahan militer Jepang. Jadi, tidak ada kereta api yang diusahakan oleh swasta. Pasca kemerdekaan 1950 babak baru dimulai, pengusahaan perkeretaapian dilakukan semata-mata oleh pemerintah menjadi sesuatu perusahaan pemerintah. Kondisi yang awalnya aparat pemerintahan kolonial menjadi aparat pemerintahan nasional meski landasannya masih menggunakan aturan kolonial (IBW). Pada zaman kolonial pola arus angkutannya jelas, orientasi waktu itu adalah untuk ekspor, angkutan barang dari sentra-sentra ke pelabuhan. Setelah merdeka, asal tujuannya tersebar, produk ekspor menurun, produksi lebih diutamakan untuk konsumsi dalam negeri dan peran angkutan penumpang semakin dominan tiap tahun.

Maka dari itu pemerintah berusaha melakukan penggabungan perkeretaapian swasta berada di satu tangan yakni perusahaan pemerintahan. Upaya ini terealisasi pada 1963 dengan dileburnya ex DSM (*Deli Spoorweg Maatschappij*) ke dalam PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api). Untuk memberi landasan hukum yang baru bersifat nasional bagi perkeretaapian nasional maka dikeluarkannya UU No. 19/1960 dan PP No. 22/1963 yang mengubah status DKA (Djawatan Kereta Api) menjadi perusahaan negara yang kemudian DKARI diubah statusnya menjadi PNKA. Dengan perubahan ini fungsi dan misi perkeretaapian kita menurut kepada amanat undang-undang dasar kita, yang harus digunakan bagi sebesar-besarnya kepentingan dan kemakmuran rakyat. Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta API (PJKA) pada tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah

bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) pada tahun 1991. Perumka kemudian berubah menjadi Perseroan terbatas, PT. Kereta Api (Persero) pada tahun 1998.



Gambar 2.8 Logo Perusahaan dari masa ke masa.
Sumber: heritage.kereta-api.co.id



Gambar 2.9 Logo Perusahaan PT KAI tahun 2020.
Sumber: kai.id

Pada tahun 2011 nama perusahaan PT. Kereta Api (Persero) berubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan meluncurkan logo baru. Kemudian pada tahun 2020 logo PT KAI diubah dan sekaligus menetapkan visi KAI yang baru “Menjadi Solusi Ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia” seperti yang dijelaskan oleh *Vice President* (VP)

Public Relations KAI Joni Martinus yang dikutip oleh berita daring kumparan “Diharapkan terus maju dan menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik yang terintegrasi, tepercaya, bersinergi, dan kelak dapat menghubungkan Indonesia dari Sabang sampai Merauke.”

2.3. Perkeretaapian di Jepang

Kondisi perkeretaapian di Jepang begitu berbeda dengan apa yang terjadi di Indonesia. Di Indonesia layanan perkeretaapian hanya disediakan oleh PT KAI dengan memecah fokusnya kepada beberapa anak perusahaannya seperti PT KCI sebagai operator KRL dan PT Railink sebagai operator kereta bandara. Yang terjadi di Jepang, layanan perkeretaapian disediakan oleh lebih dari 100 perusahaan swasta termasuk enam perusahaan dari *Japan Railway Group (JR)* yang telah diprivatisasi (dimiliki negara hingga 1987) yang menyediakan layanan penumpang ke sebagian besar wilayah *Hokkaido, Honsu, Shikoku dan Kyushu*, satu perusahaan angkutan barang (*JR Freight Company*) dan 16 perusahaan swasta besar yang menyediakan layanan perkeretaapian sebagai bagian dari operasi perusahaan mereka, kemudian ada juga puluhan perusahaan kereta api pribadi lokal yang lebih kecil.

2.3.1. Sejarah Singkat

Transportasi kereta api telah direncanakan untuk dihadirkan di Jepang sebelum restorasi *Meiji* terjadi. Namun, rencana tersebut baru terealisasi setelah setahun setelah restorasi *Meiji*. Pada 12 September 1872, jalur pertama kereta api Shimbashi-Yokohama dibuka. Pada tahun 1881 didirikan *Nippon Railway* (日本鉄道, *Nippon Tetsudō*), perusahaan

perkeretaapian swasta pertama Jepang. Tak begitu jauh berbeda dengan Indonesia, di Jepang perusahaan kereta api swasta ataupun pribadi banyak bermunculan. Hingga pada tahun 1906-1907 rencana nasionalisasi 47 perusahaan swasta oleh pemerintah Jepang dilaksanakan secara bertahap tetapi hanya ada 17 perusahaan swasta termasuk “Big 5” (*Nippon, San'yo, Kyushu and Kansai Railway dan Hikkaido Coal & Railway Co*) yang berhasil dibeli oleh pemerintah Jepang. Tak berapa lama ketika Perang Dunia kedua (PD II) mulai terjadi, perkeretaapian berada dibawah kendali militer. Pada periode ini terjadi gelombang kedua nasionalisasi terhadap perusahaan kereta api. Pada tahun 1943 dan 1944 sebanyak 22 perusahaan kereta api didapatkan oleh pemerintah Jepang tetapi berbeda dengan gelombang pertama nasionalisasi, kali ini lebih menargetkan kepada keuntungan atau nilai industri seperti jalur *Tsurumi*, jalur *Hanwa* dan jalur *Lida*. Beberapa perusahaan bahkan dipaksa untuk melepas besi pada satu jalur dari dua jalur (*double track*) kereta api hingga ada yang menutup bisnisnya untuk memenuhi permintaan komoditas besi oleh militer. Kerusakan terburuk yang terjadi di perkeretaapian Ketika masa PD II adalah hilangnya jalur kereta api Okinawa.

Perang dunia kedua telah usai, Jepang mengalami kekalahan maka dari itu butuh waktu yang lama bagi Jepang dan perkeretaapiannya untuk berjalan seperti semula. Pada tahun 1949, perusahaan kereta api pemerintah Jepang (*Japanese Government Railways, 鉄道省 Tetsudō-shō*) yang dibawah langsung oleh Kementerian Transportasi (*The Ministry of Land,*

Infrastructure, Transport and Tourism (国土交通省, *Kokudo-kōtsū-shō*) direorganisasi menjadi *Japanese National Railways* (JNR, 日本国有鉄道, *Nihon Kokuyū Tetsudō*).

Pada awal tahun 1950-an, era elektrifikasi mulai dilakukan. Elektrifikasi di beberapa jalur seperti jalur tokaido yang diselesaikan pada tahun 1956, jalur San'yo pada tahun 1964 dan jalur Tohoko pada 1968. Kereta api yang berada di Jepang kebanyakan menggunakan tenaga penggerak uap, hingga pada tahun 1954 unit kereta-kereta tersebut purna tugas. Beberapa armada kereta api di Jepang masih menganut *locomotive-hauled* atau kereta dengan jenis terpusat, seperti yang dijelaskan pada bagian awal. Pada tahun 1957 JNR menghadirkan 101 series dengan jenis *electric multiple unit* (EMU) atau kereta dengan tenaga elektrik atau diesel terdistribusi, sehingga banyak kereta yang berteknologi *locomotive-hauled* diubah menjadi elektrik atau diesel terdistribusi (EMU dan DMU). Pada tahun 1960-an, pertumbuhan ekonomi sangat signifikan di Jepang. Hadirnya *Tokaido Shinkansen*, kereta cepat modern pertama dibuka pada 1964 bertepatan dengan *Tokyo Olympic* yang menjadi penanda masa keemasan perkeretaapian. Namun, dikarenakan pembangunan *shinkansen*, melonjaknya pengguna kereta api maka perluasan dan pembangunan empat jalur (*quadruple track*) memakan biaya yang begitu masif untuk menyelesaikan masalah tersebut, pada tahun 1987, JNR diprivatisasi dibagi menjadi tujuh perusahaan yang tergabung dalam *Japan Railways Group* (JR Group). Dewasa ini, perusahaan perkeretaapian kebanyakan dari perusahaan

swasta atau pribadi baik sebagai operator atau pemilik jalur tertentu. Perkeretaapian Jepang terus meningkat pesat dengan reputasi yang baik dari segi efisiensi, kapasitas, ketepatan waktu dan teknologi.

2.4. Hubungan Indonesia - Jepang

Buku yang ditulis oleh Aiko Kurasawa berjudul *Peristiwa 1965 Persepsi dan Sikap Jepang* (2015), dapat menjadi sedikit gambaran keterlibatan Jepang di Indonesia. Jepang pernah melakukan invasi ke Hindia Belanda pada 1942-1945 kemudian mundur dan melakukan penandatanganan Perjanjian Perdamaian dengan Jepang (*San Francisco Peace Treaty*) atau lebih dikenal sebagai Perjanjian San Francisco pada tanggal 20 Januari 1958 antara sekutu dan Jepang yang salah satu isinya adalah pembayaran pampasan perang murni sebesar 223 juta dolar AS serta 400 juta AS bantuan ekonomi. Dana pampasan perang yang berbentuk jasa orang Jepang umumnya ditawarkan dalam bentuk proyek-proyek pembangunan infrastruktur, gedung-gedung, pabrik-pabrik dan lain-lain oleh perusahaan-perusahaan Jepang. Menurut sebuah laporan oleh Kementerian Industri dan Perdagangan Jepang (MITI), pada tahun 1968, sebanyak 11 dari 36 proyek tidak selesai, sementara tujuh dari proyek-proyek telah selesai itu tidak berfungsi dengan baik. (*Trade Promotion Bureau, Dept. of Trade & Industry, 1968*). Secara kasarnya hanya setengah atau 18 dari keseluruhan proyek yang beroperasi. Kedekatan emosional juga merupakan salah satu alasan pondasi menguatnya hubungan Indonesia-Jepang yaitu Naoko Nemoto (Ratna Sari Dewi), istri ketiga Soekarno. Dewi memainkan peran penting dalam menjembatani hubungan suaminya dengan kedutaan Jepang, dan perusahaan-perusahaan Jepang.

2.4.1. Perkeretaapian

Di dunia perkeretaan sendiri, menurut sebuah situs web searail.malayanrailways.com keterlibatan Jepang mulai tercatat pada tahun 1962 di Aceh sebuah lokomotif C71 dengan lebar sepur 875 mm dari *Nippon Sharyo*.¹⁰ Sedangkan dalam buku Sejarah Perkeretaapian Indonesia yang diterbitkan oleh Asosiasi Pakar Perkeretaapian Indonesia (APKA), Jepang mulai terlibat pada 1960 khusus untuk mengeksploitasi Aceh dipesan 10 lokomotif uap dari *Nippon Sharyo*, Jepang, dengan lebar sepur 750 mm (APKA, 1997:182).

Keterlibatan Jepang pada dunia KRL dimulai pada 1976, KRL berteknologi Rheostatik diproduksi bersama secara *Completely Built-Up* (CBU) oleh *Nippon Sharyo*, *Kawasaki Heavy Industries* dan *Hitachi, Ltd.*, sebanyak 120 unit untuk Indonesia. Keterlibatan Jepang tak berhenti disitu, pada Mei 2000 pemerintah kota Tokyo, Jepang melalui *Japan International Cooperation Agency* (JICA) menghibahkan 72 unit Kereta Rel Listrik (KRL) seri 6000 eks Jepang kepada Indonesia yang sebelumnya dioperasikan oleh Biro Transportasi Metropolitan Tokyo (東京都交通局, *Tōkyō-to Kōtsū-kyoku*) atau dikenal dengan *Toei* (都営). Kerjasama Jepang dalam perkeretaapian dibahas lebih rinci pada bab 3 dan pada PT KCI pada bab 4.

¹⁰ Dikutip dari situs web <http://searail.malayanrailways.com/PJKA/Atjeh%20Tram/AT.htm> diakses pada 22 Januari 2020.

2.5. Metode Analisis

Etnografi berasal dari bahasa Yunani, *ethnos* yang berarti orang dan *graphein* yang berarti tulisan.¹¹ terdapat pengertian lain yang semakna, dimana secara harfiah sederhana, etnografi diartikan sebagai tulisan atau laporan tentang suatu suku bangsa yang ditulis oleh seorang antropolog atas hasil penelitian lapangan (*field work*).¹²

Dikutip dari artikel Analisis Data Kualitatif Model Spradley (Etnografi), James P. Spradley, dengan metode etnografinya, telah mengambil bagian penting di dalam merubah citra antropologi menjadi alat penting untuk memahami masyarakat yang saat ini sedang berkembang dan masyarakat yang multikultural di seluruh dunia. Bahkan, hampir semua antropolog sepakat bahwa etnografi menjadi dasar antropologi kultural (Koeswinarno, 2015:265).

Penelitian etnografi dengan dilandasi oleh pemikiran fenomenologi. Dalam memahami budaya, maka tahap-tahap yang harus dilalui, dimulai dari rincian (*breakdown*), resolusi (*resolution*), dan akhirnya pertalian (*coherence*). Hasil akhirnya adalah pertalian dimana memperlihatkan 1) mengapa suatu resolusi lebih baik dari yang lainnya; 2) menghubungkan suatu resolusi dengan pengetahuan yang lebih yang menyusun suatu tradisi; dan menjelaskan dan menerangkan, menampilkan reaksi dari anggota masyarakat yang diteliti (Sadewo dalam Bungin, 2015:183)

¹¹ Kamarusdiana, Kamarusdiana. (2019). Studi Etnografi Dalam Kerangka Masyarakat Dan Budaya. SALAM: Jurnal Sosial dan Budaya Syari. Hlm. 115

¹² Amri Marzali, "Kata Pengantar: Metode Etnografi", dalam buku James P. Spradley, Metode Etnografi, (Yogyakarta: PT. Tiara Wacana Yogya, 1997), hlm. xv

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian etnografi adalah teknik analisis tematik etnografi dalam upaya mendeskripsikan secara menyeluruh karakteristik kultural yang mempengaruhi perilaku sosial individu. Fokus utama laporan penelitian adalah narasi deskriptif tentang konteks dan tema-tema kultural yang mempengaruhi perilaku sosial individu. Fokus ini sesuai dengan pengertian etnografi yang berarti penelitian untuk menemukan dan mendeskripsikan secara komprehensif fenomena budaya dari sebuah kelompok (Hanurawan, 2016:90). Hanurawan (2016:91), teknik analisis tematik etnografi dilakukan melalui prosedur:

- a. Peneliti membuat daftar kategori yang menonjol sesuai dengan tujuan penelitian yang terdapat dalam data-data hasil pengumpulan data (hasil observasi, wawancara, dokumen, dan rekaman audio dan video). Daftar kategori itu adalah fenomena perilaku atau kejiwaan yang spesifik suatu kelompok kebudayaan tertentu atau etnik tertentu.
- b. Peneliti memberi label terhadap kategori-kategori yang muncul.
- c. Berdasarkan pada daftar kategori yang menonjol tersebut maka kemudian peneliti membuat kesimpulan-kesimpulan hasil-hasil penelitian.