

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kereta api merupakan salah satu moda transportasi massal yang efisien untuk perjalanan jarak jauh maupun dekat. Transportasi ini memainkan peran penting dalam memenuhi kebutuhan manusia, terutama dalam mendukung berbagai aktivitas ekonomi dan sosial. Dengan fungsinya sebagai alat untuk mengangkut barang, jasa, serta manusia, kereta api mampu mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat. Selain itu, keberadaannya memberikan dampak ganda (multiplier effect) baik bagi pengguna jasa maupun masyarakat di sekitarnya. Dalam memilih moda transportasi umum, konsumen biasanya mempertimbangkan berbagai faktor, seperti kualitas pelayanan, tingkat kenyamanan, keandalan, keselamatan, biaya perjalanan, jarak tempuh, fleksibilitas, kecepatan, serta dampak terhadap lingkungan dan sebagainya.¹

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, tepatnya pada 17 Juni 1864, dimulai pembangunan jalur kereta api pertama yang menghubungkan Semarang dan Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta). Proyek ini dipimpin oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele. Tahapan selanjutnya dimulai pada 8 April 1875, ketika pemerintah Hindia Belanda, melalui Staatssporwegen (SS), membangun jalur kereta api negara dengan rute awal Surabaya-Pasuruan-Malang. Jalur ini dikelola oleh perusahaan swasta, Naamlooze Vennootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM). Keberhasilan NISM dalam bekerja sama dengan SS berhasil menarik minat investor swasta lainnya untuk membangun jalur kereta api baru. Beberapa perusahaan yang ikut terlibat antara lain Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM), Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM), Deli Spoorweg Maatschappij (DSM), Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM), Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM), Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS), Semarang Joana Stoomtram Maatschappij

¹ Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2015, h. 8.

(SJS), Malang Stoomtram Maatschappij (MS), Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS), Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM), dan Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS). Jaringan rel kereta api terus diperluas ke berbagai wilayah di Nusantara. Jalur baru mulai dibangun di Aceh pada 1876, di Sumatera Utara pada 1889, di Sumatera Barat pada 1891, di Sumatera Selatan pada 1914, dan di Sulawesi pada 1922. Hingga akhir tahun 1928, panjang total jalur kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km.²

Setelah Proklamasi Kemerdekaan, pada tanggal 28 September 1945 didirikan Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia (DKARI). Tanggal berdirinya DKARI kemudian ditetapkan sebagai Hari Kereta Api. Pengelolaan sistem perkeretaapian memasuki era baru ketika PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) melalui Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990. Sebagai perusahaan umum, Perumka bertugas memberikan pelayanan kepada masyarakat sekaligus memperoleh pendapatan dari produk dan jasa yang ditawarkan. Dalam layanan penumpang, Perumka menyediakan tiga kategori kelas, yaitu eksekutif, bisnis, dan ekonomi. Pada 31 Juli 1995, Perumka memperkenalkan layanan kereta penumpang kelas eksekutif dengan merek Argo Bromo JS-950. Layanan ini kemudian dikembangkan menjadi Kereta Api Argo Bromo Anggrek, yang mulai beroperasi pada 24 September 1997.³

Pada 3 Februari 1998, pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998 tentang perubahan status Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Dengan perubahan ini, nama perusahaan resmi menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api, yang disingkat PT Kereta Api (Persero) atau PT KA. Sebagai entitas bisnis yang berorientasi pada keuntungan, perusahaan tetap melaksanakan sebagian tanggung jawabnya sebagai penyedia layanan publik dengan dukungan dana dari pemerintah melalui skema Public Service Obligation (PSO). Berdasarkan

² Sejarah Kereta Api Indonesia, *Kompaspedia*, <https://kompaspedia.kompas.id/baca/profil/lembaga/pt-kereta-api-indonesia>, Diakses tanggal 1 Desember 2024.

³ Laporan Tahunan PT KAI tahun 2018, h. 88.

surat persetujuan Menteri Hukum dan HAM RI No. AHU-AH.01-16788 tanggal 5 Oktober 2009, Direksi PT Kereta Api (Persero) mengeluarkan Instruksi Direksi No. 16/OT.203/KA-2010. Instruksi tersebut mengesahkan perubahan nama PT Kereta Api (Persero) menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau KAI, yang berlaku mulai 11 Mei 2010.⁴

Sebagai salah satu moda transportasi massal, kereta api telah berperan penting sebagai tulang punggung dalam melayani mobilitas masyarakat. Di tengah tantangan yang dihadapi Indonesia saat ini, seperti konsumsi bahan bakar minyak yang sangat tinggi, kemacetan lalu lintas yang semakin parah, serta tingkat polusi udara yang kian membahayakan, sudah saatnya pemerintah merumuskan kebijakan transportasi yang berpihak pada pengembangan angkutan massal yang lebih efisien dalam penggunaan energi dan berkelanjutan bagi lingkungan. Kepemimpinan yang tegas dibutuhkan untuk mereformasi BUMN sebesar KAI yang memiliki kultur dan sejarah panjang, dengan jumlah karyawan mencapai lebih 27 ribu orang. Reformasi menjadi kebutuhan mendesak untuk membangkitkan KAI, terutama di sektor manajemen dan keuangan.⁵

Transformasi besar telah terjadi pada kereta api di Indonesia, dari sebuah perusahaan yang dulu merugi dan memiliki pelayanan buruk menjadi entitas yang sehat, menguntungkan, dan berorientasi pada pelayanan berkualitas. PT Kereta Api Indonesia (KAI), yang sebelumnya kurang terorganisir di berbagai aspek, secara bertahap direformasi menjadi moda transportasi unggulan. Saat ini, PT KAI mampu bersaing dengan moda transportasi berbasis jalan raya, dan semakin banyak masyarakat yang memilih kereta api sebagai alat transportasi utama dalam aktivitas sehari-hari. Peningkatan kinerja PT KAI juga berkontribusi pada upaya pemerintah untuk mengurangi volume kendaraan di jalan raya, sehingga membantu mengatasi kemacetan dan menekan tingkat polusi. Perjalanan transformasi PT KAI

⁴ Laporan Tahunan PT KAI tahun 2018, h. 89.

⁵ Djuraid, Hadi M., *Jonan dan Evolusi Kereta Api Indonesia* (Jakarta: PT Mediasuara Shakti – BUMN Track, 2013), h. 46.

tidaklah mudah, namun berbagai inovasi dan pembaruan telah diterapkan untuk menjadikan kereta api sebagai pilihan transportasi yang lebih andal, nyaman, dan aman bagi masyarakat.

Kebangkitan perkeretaapian di Indonesia mulai terlihat sejak tahun 2009, saat Ignasius Jonan menjabat sebagai Direktur Utama PT KAI. Di bawah kepemimpinannya, PT KAI menunjukkan kemajuan signifikan di berbagai aspek, seperti perbaikan infrastruktur, stabilitas keuangan perusahaan, dan peningkatan kualitas sumber daya manusia. Secara rinci, berbagai pembaruan dilakukan, termasuk peningkatan fasilitas di dalam kereta dan stasiun, serta penerapan sistem pelayanan yang lebih memuaskan bagi pelanggan.⁶ Keberhasilan pengoperasian jalur rel ganda di jalur utara Pulau Jawa juga memberikan dampak positif, meningkatkan frekuensi dan kualitas layanan kereta api, baik untuk angkutan penumpang maupun barang. Selain itu, penambahan dan peningkatan kualitas kereta lokal, revitalisasi aset-aset strategis, serta pertumbuhan pendapatan yang berkelanjutan menjadi bukti keberhasilan manajemen yang diterapkan PT KAI dalam menjalankan operasionalnya.

PT KAI juga memberikan perhatian besar pada perkembangan kereta api lokal dengan menambah beberapa jadwal perjalanan baru. Salah satu aspek utama yang mencerminkan citra PT KAI adalah pelayanannya pada KRL Jabodetabek, yang menyumbang sekitar 79,75 persen dari total jumlah penumpang perusahaan.⁷ Perubahan signifikan terjadi pada KRL Jabodetabek, yang sebelumnya memiliki kondisi jauh dari nyaman, tertib, dan aman. Ketidaksiplinan penumpang dalam menggunakan KRL menjadi masalah utama, ditambah dengan situasi di dalam KRL yang kacau akibat kehadiran pedagang, pengamen, dan pengemis. Untuk mengatasi masalah ini, PT KAI menyerahkan pengelolaan KRL Jabodetabek kepada anak perusahaannya, PT KAI Commuter Jabodetabek (KCJ), dengan tujuan meningkatkan kualitas

⁶ Bambang Susantono. *Revolusi Transportasi* (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2014), h. 136.

⁷ Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2016, h. 37.

layanan. Perkembangan positif mulai terlihat pada tahun 2012, ditandai dengan penambahan armada baru, penerapan sistem tiket elektronik, serta penggantian KRL Ekonomi dengan Commuter Line yang lebih modern.⁸ KRL Jabodetabek menunjukkan tren pertumbuhan yang positif, terutama dari segi jumlah penumpang yang meningkat secara signifikan. Pada Juni 2014, total penumpang KRL mencapai 18,5 juta orang, dengan rata-rata 617.014 penumpang per hari. Angka ini mengalami kenaikan dibandingkan tahun sebelumnya, di mana jumlah penumpang tercatat hanya 11,8 juta orang dengan rata-rata harian sebesar 393.884 orang.⁹

Pada tahun 2015, PT Kereta Api Indonesia (KAI) mencatatkan peningkatan pendapatan yang signifikan, dengan kenaikan sebesar 33,03% menjadi Rp 13,93 triliun, dibandingkan dengan Rp 10,48 triliun pada tahun sebelumnya. Pendapatan terbesar berasal dari sektor angkutan penumpang yang berkontribusi 38,33%, mencapai Rp 5,34 triliun, atau meningkat 16,75% dibandingkan dengan tahun sebelumnya yang sebesar Rp 4,58 triliun. Di sisi lain, angkutan barang menyumbang 31,27% dari total pendapatan, dengan pertumbuhan 6,04% menjadi Rp 4,36 triliun. Pendapatan dari angkutan barang ini sangat penting bagi KAI karena sistem kontrak jangka panjang memberikan prediktabilitas pendapatan. Keuangan KAI di tahun 2015 menunjukkan kekuatan yang solid, tercermin dari peningkatan modal yang lebih besar dibandingkan utang. Selain itu, KAI juga berkontribusi besar bagi negara dengan membayar dividen sebesar Rp 237 juta dan pajak senilai Rp 520.422 juta pada tahun tersebut. Perusahaan ini juga menciptakan lapangan kerja bagi 25.361 pekerja yang tersebar di Pulau Sumatera, Jawa, dan Bali, di luar pekerja yang ada di anak perusahaan. Dari perspektif lingkungan, KAI turut mengurangi kemacetan dan polusi, serta mendukung terciptanya sistem transportasi yang aman, mudah, dan ramah lingkungan.¹⁰ Pada tahun 2016, perusahaan mencatatkan pendapatan sebesar Rp 14,46 triliun, mengalami

⁸ Sujadi, *Si Ular Besi Antar Jonan Jadi Menteri*, h. 222.

⁹ "Penumpang KRL Naik Drastis", *Kompas*, 18 Agustus 2014, h. 26.

¹⁰ Laporan PT KAI Tahun 2015, h. 25-31.

peningkatan sebesar 3,8% dibandingkan dengan pendapatan sebesar Rp 13,93 triliun pada tahun 2015.¹¹ Berbeda jauh dengan kondisi pada tahun 2008, di mana PT KAI mengalami kerugian sekitar 83 miliar.¹² Sejak tahun 2009, pendapatan PT KAI mengalami perbaikan yang signifikan dan terus menunjukkan tren positif hingga saat ini.

Pada tahun 2016, PT KAI berhasil mengangkut lebih dari 352 juta penumpang dan 32 juta ton barang. Pertumbuhan yang pesat terlihat terutama dalam layanan angkutan komuter di wilayah Jabodetabek dan angkutan barang di Sumatera. Namun demikian, PT KAI terus mencari peluang untuk mengembangkan bisnis di luar sektor angkutan dengan memaksimalkan nilai tambah dari aset-aset yang dimiliki, salah satunya dengan membangun kawasan bisnis terpadu yang mengusung konsep transit oriented development (TOD). Langkah-langkah ini diambil untuk mengoptimalkan potensi pertumbuhan serta mencapai keuntungan yang maksimal dan berkelanjutan.¹³ Pada tahun tersebut, PT KAI tercatat dalam kondisi keuangan yang sehat dengan skor 91,5, menunjukkan peningkatan dibandingkan dengan tahun sebelumnya yang hanya memperoleh skor 84,5. Perusahaan berhasil meraih pendapatan sebesar Rp 9 triliun, yang merupakan sekitar 46 persen dari target pendapatan Rp 19,49 triliun pada semester pertama 2017. Dari total pendapatan tersebut, PT KAI mencatatkan laba bersih sebesar Rp 750 miliar.¹⁴

Alasan penulis mengambil kajian ini karena perubahan pelayanan perkeretaapian membuat salah satu sarana mode transportasi Indonesia menjadi lebih maju dan penguatan integritas dalam tata pengelolaannya seperti pembaharuan Infrastruktur, layanan public, dan keterbukaan informasi yang bisa kita akses di website KAI.Id. Maka dari itu penulis melakukan Batasan waktu dari tahun 2009 sampai 2016. Dimana pada 2009 adalah pengangkatan

¹¹ Laporan PT KAI Tahun 2016, h. 128.

¹² Djuraid. *Jonan dan Evolusi Kereta Api Indonesia*, h. 2.

¹³ Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2016, h. 1.

¹⁴ Nadlir, Moh. "Semester 1 2017, PT KAI Raup Keuntungan Rp 9 Triliun" (<http://ekonomi.kompas.com>, dikunjungi pada 8 Oktober 2024).

Ignasius Jonan sebagai kepala KAI yang mengawali perubahan demi perubahan di tubuh KAI hingga tahun 2016.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Perkembangan Kereta Api Indonesia?
2. Bagaimana Transformasi Pelayanan Kereta Api di Pulau Jawa Tahun 2009-2016?

C. Tujuan

Setiap penelitian pada dasarnya harus mempunyai tujuan, dan tujuan tersebut dalam sebuah penelitian harus sejalan dengan rumusan masalah. Berdasarkan rumusan masalah, tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menjelaskan perkembangan Kereta Api Indonesia.
2. Untuk menjelaskan Transformasi Pelayanan Kereta Api di Pulau Jawa Tahun 2009-2016.

D. Tinjauan Pustaka

Penelitian sejarah umumnya tidak dimulai dari awal, melainkan dari tema dan masalah yang telah diteliti oleh sejarawan sebelumnya. Para sejarawan tersebut mewariskan pengetahuan yang nantinya akan ditelaah oleh sejarawan berikutnya melalui berbagai bacaan. Oleh karena itu, penting bagi sejarawan untuk memanfaatkan penelitian pendahulunya sebagai sumber informasi yang relevan. Untuk memperkuat penelitian ini, dilakukanlah tinjauan pustaka. Tinjauan pustaka tersebut bertujuan untuk membedakan topik penelitian yang sedang dikaji dengan topik-topik penelitian sebelumnya. Dalam penulisan ini, penulis menemukan beberapa karya yang berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan, antara lain:

1. Buku karya Hadi M Djuraid tahun 2013 yang berjudul "*Jonan Dan Evolusi Kereta Api Indonesia*" Bandung, penerbit: PT Mediasuara Shakti – BUMN Track. Dalam buku ini membahas tentang bagaimana sosok Ignasius Jonan yang revolusioner mengubah tatanan organisasi KAI dari akar sampai puncaknya. Dengan integritas yang dimilikinya telah berhasil menghantarkan KAI menuju kemajuan, buku ini merupakan saksi bisu

bagaimana Ignasius Jonan memimpin para staf-stafnya yang berada dalam lingkungan PT KAI. perbedaan antara buku di atas dengan penelitian yang dilakukan penulis adalah jika penelitian terdahulu meneliti tentang sosok Ignasius Jonan semasa memimpin. Sedangkan penelitian yang sedang dilaksanakan oleh penulis yaitu tentang Transformasi Pelayanan Kereta Api Di Pulau Jawa Tahun 2009-2016. penulis lebih berfokus pada proses perubahan berkemajuan pelayanan KAI dalam infrastruktur, layanan publik, dan keterbukaan informasi.

2. Skripsi karya Srie Adhimas Dwi Putranto Universitas Diponegoro Semarang, Jurusan Ilmu Sejarah tahun 2018 yang berjudul *“Perkembangan PT Kereta Api Indonesia Pada Masa Kepemimpinan Ignasius Jonan, 2009-2014”*. Skripsi ini secara mendalam membahas bagaimana Ignasius Jonan, dengan pendekatan revolusionernya, mampu merombak secara signifikan struktur organisasi PT KAI, dimulai dari level paling dasar hingga ke pucuk pimpinan. Jonan, yang dikenal memiliki integritas tinggi dan visi yang jelas, berhasil membawa perusahaan tersebut keluar dari stagnasi menuju era modern yang lebih maju. Di bawah kepemimpinannya, KAI tidak hanya mengalami perbaikan dalam operasional, tetapi juga dalam manajemen sumber daya manusia. Buku ini menjadi catatan penting yang menggambarkan proses Jonan dalam memotivasi, mengarahkan, dan membangun kerja sama di antara seluruh stafnya di lingkungan PT KAI, hingga pada akhirnya menghasilkan perubahan besar yang terlihat nyata dalam kemajuan perusahaan. Sedangkan Penulis saat ini sedang melakukan penelitian mengenai Transformasi Pelayanan Kereta Api di Pulau Jawa dalam rentang waktu 2009 hingga 2016. Fokus utama penulis adalah pada proses perubahan pelayanan yang dialami KAI dalam aspek infrastruktur, layanan publik, serta transparansi informasi yang mudah diakses oleh masyarakat.
3. Desertasi karya Agus Mulyana berjudul *Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa-Rawa; Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan 1878-1924* (FIB UI, 2005) membahas sejarah pembangunan jalur kereta api di Indonesia sejak masa kolonial hingga awal kemerdekaan, dengan fokus pada aspek geografis, tantangan pembangunan infrastruktur, serta peran

jalur kereta dalam membuka akses ekonomi antarwilayah. Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Sultan Muhammad Kamaluci dalam skripsinya yang berjudul Transformasi Pelayanan Kereta Api di Pulau Jawa Tahun 2009-2016 (2025), yang menyoroti transformasi pelayanan PT Kereta Api Indonesia (KAI) selama era kepemimpinan Ignasius Jonan, khususnya dalam aspek infrastruktur, layanan publik, dan keterbukaan informasi. Jika Agus Mulyana menitikberatkan pada sejarah dan perkembangan jaringan rel kereta api dari perspektif geografis dan kolonialisme, penelitian Sultan Muhammad Kamaluci lebih berfokus pada modernisasi pelayanan, termasuk digitalisasi sistem tiket, peningkatan fasilitas, dan reformasi layanan komuter di Pulau Jawa pada era kontemporer.

4. Skripsi karya Dellia Gustiani UIN Sunan Gunung Djati Bandung tahun 2024, jurusan Sejarah Peradaban Islam yang berjudul “Pengaruh Transportasi Perkeretaapian dalam Pembangunan Kota Cimahi (1884-1975)”. Penelitian ini secara mendalam mengkaji sejarah pembangunan jalur kereta api Buitenzorg–Bandung–Cicalengka, dengan fokus pada pengaruh keberadaan Stasiun Cimahi terhadap perkembangan Kota Cimahi sejak masa kolonial hingga Orde Baru. Melalui kajian sejarah yang komprehensif, penelitian ini menjelaskan bagaimana jalur kereta api tersebut tidak hanya menjadi sarana utama pengangkutan hasil perkebunan, tetapi juga memicu perubahan signifikan dalam aspek sosial dan ekonomi masyarakat Cimahi, terutama setelah kawasan tersebut dijadikan garnisun militer oleh pemerintah kolonial Belanda. Penelitian ini menjadi catatan penting yang menunjukkan keterkaitan perkembangan infrastruktur transportasi dengan dinamika perkotaan pada masa kolonial. Sedangkan skripsi karya Sultan Muhammad Kamaluci dari Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung, Jurusan Sejarah Peradaban Islam tahun 2025 yang berjudul “Transformasi Pelayanan Kereta Api di Pulau Jawa Tahun 2009-2016” membahas perubahan pelayanan PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) pada era modern, khususnya selama masa

kepemimpinan Ignasius Jonan. Skripsi ini mengulas berbagai terobosan yang dilakukan dalam meningkatkan kualitas layanan PT KAI, mulai dari reformasi manajemen hingga modernisasi layanan publik seperti KRL Jabodetabek. Transformasi tersebut mencakup peningkatan infrastruktur, perbaikan sistem pelayanan, serta penerapan keterbukaan informasi yang dapat diakses masyarakat. Penelitian ini menjadi catatan penting tentang bagaimana perubahan pelayanan kereta api di era modern berdampak pada peningkatan jumlah penumpang dan pendapatan PT KAI. Perbedaan utama antara kedua penelitian ini adalah ruang lingkup waktu dan fokus kajian, di mana penelitian pertama menyoroti aspek sejarah kolonial, sedangkan penelitian kedua menyoroti transformasi pelayanan kereta api di era kontemporer.

E. Metode Penelitian

Metode adalah suatu cara atau sistem yang digunakan untuk mencapai tujuan dalam penelitian. Fungsi dari metode adalah untuk mempermudah pelaksanaan penelitian. Dalam penelitian ini, digunakan Metode Penelitian Sejarah. Metode ini adalah proses yang menguji dan menganalisis secara kritis rekaman serta peninggalan dari masa lalu, kemudian menyusun hasilnya berdasarkan fakta yang diperoleh. Metode Penelitian Sejarah terdiri dari beberapa tahap, yaitu penentuan topik, pengumpulan sumber yang dikenal sebagai heuristik, verifikasi yang berfungsi sebagai kritik sejarah untuk menganalisis keabsahan sumber, analisis dan sintesis yang dikenal sebagai interpretasi, serta penulisan sejarah atau historiografi.¹⁵

1. Heuristik

Pada tahap heuristik atau pengumpulan data, penulis mengasah keterampilan dalam menemukan, mengumpulkan, dan mengelola berbagai sumber. Proses ini mencakup pencarian dan pengumpulan sumber dari berbagai bentuk, seperti tulisan, artefak, lisan, visual, dan audio-visual. Tahap heuristik merupakan langkah awal dalam penelitian sejarah yang melibatkan

¹⁵ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013. h. 69.

pengumpulan data dari sumber tertulis maupun non-tulis. Sumber-sumber tersebut meliputi dokumen tertulis seperti buku, arsip, surat kabar, majalah, naskah, serta artefak dan sumber lisan dari wawancara dengan pihak yang berperan atau saksi sejarah terkait.¹⁶

Adapun berdasarkan sifatnya, sumber sejarah dibedakan menjadi dua macam yaitu: sumber primer dan sumber sekunder. Berdasarkan pada pemilihan sumber tersebut, ada beberapa sumber yang penulis peroleh yaitu:

a. Sumber Primer

Sumber primer ini merupakan aktor utama memuat informasi yang berkaitan dengan penelitian. Sumber primer dapat berupa dokumen tertulis berdasarkan kurun waktu tertentu, dokumen dari Bahasa latin atau naskah, manuscript, dapat pula berupa benda seperti prasasti, artefak berupa candi, alat-alat zaman dahulu, dan lain sebagainya.¹⁷ Adapun sumber primer yang diperoleh penulis yaitu sebagai berikut:

Sumber tertulis dan media elektronik:

- 1) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2009.
- 2) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2010.
- 3) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2011.
- 4) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2012.
- 5) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2013.
- 6) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2014.
- 7) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2015.
- 8) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2016.
- 9) Tempo. 26 Februari 2009. *Jonan, Bos baru Kereta Api.*
- 10) Tempo. 20 Mei 2009. *PT Commuter Layani Penumpang Jabodetabek.*
- 11) Tempo. 10 Juni 2009. *Tiket Kereta Ekonomi Bisa Dibeli Secara Online*

69 ¹⁶ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Pengantar Ilmu Sejarah, 2018). h.

74. ¹⁷ Kuntowijoyo, 1995, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Cet I, Yogyakarta: Penerbit Tiara Wacana, h.

- 12) Tempo. 17 Juli 2009. *PT Kereta Api Tingkatkan Fasilitas Kelas Ekonomi dan Bisnis.*
- 13) Tempo. 5 Februari 2010. *Kereta Api Minta Subsidi Naik Rp 125 Miliar.*
- 14) Tempo. 13 September 2010. *Kereta Api Ramah Lingkungan Diluncurkan.*
- 15) Tempo. 15 Maret 2011. *ITB Buka Program Khusus Perkeretaapian.*
- 16) Tempo. 5 Mei 2011. *Penumpang di Atap Kereta Api Akan Ditertibkan.*
- 17) Tempo. 2 Juli 2011. *Commuter Line Resmi Beroperasi.*
- 18) Tempo. 2 Februari 2012. *PT KAI Sosialisasi Gerbong Bebas Rokok.*
- 19) Tempo. 25 Agustus 2012. *Revolusi Pelayanan dari PT Kereta Api.*
- 20) Tempo. 8 November 2012. *Pemerintah Siapkan 200 Gerbong Baru.*
- 21) Tempo. 3 Januari 2013. *Jalur Kereta Api Tangerang-Bandara Dibangun Tahun ini.*
- 22) Tempo. 15 Maret 2013. *PT Kereta Api Hanya Mengoperasikan Kereta AC.*
- 23) Tempo. 10 Mei 2013. *KRL Ekonomi Dihapus.*
- 24) Tempo. 1 Juli 2013. *E-Ticketing Kereta Diyakini Beres.*
- 25) Tempo. 15 Juli 2013. *PT KAI Akan Menata Ulang Stasiun KRL.*
- 26) Tempo. 24 April 2014. *PT KAI Targetkan Pendapatan Rp 9,7 Triliun.*
- 27) Tempo. 1 Oktober 2014. *Subsidi Dicabut, Tiket Kereta Naik Dua Kali Lipat.*
- 28) Tempo. 5 Januari 2015. *Subsidi PT KAI Ditambah Rp 300 Miliar.*
- 29) Tempo. 18 Mei 2017. *2016, Penumpang KAI 352 Juta Orang.*

- 30) Satu Indonesia NET TV, (2014, 14 Juli), “Ignasius Jonan”, *Youtube*, diakses dari <https://youtu.be/uzWhdKmin-I?si=w3pVLR-Upv-9e7z5>
- 31) Stadium General Institut Teknologi Bandung, (2018, 18 Oktober), “Ignasius Jonan (Menteri ESDM)”, *Youtube*, diakses dari <https://youtu.be/5q3W92uGdCk?si=a1RPIGDG8TQruqT0>
- 32) THE LEGEND Metro Tv, (2022, 27 Agustus), “Sihir Jonan di Tubuh KAI”, *Youtube*, diakses dari <https://youtu.be/B0y-m4JHNk0?si=1vXnD5yWRFh9tTvf>

Sumber Benda:

- 1) Tiket PT KAI 2009
- 2) Tiket PT KAI 2012
- 3) Tiket PT KAI 2016
- 4) Tiket KAI Commuter Line 2009
- 5) Tiket KAI Commuter Line 2013

b. Sumber Sekunder

Sumber sekunder merupakan sumber yang sudah diolah terlebih dahulu, seperti buku, artikel-artikel, skripsi dan lainnya.¹⁸ Adapun sumber sekunder yang diperoleh penulis yaitu sebagai berikut:

- 1) Buku karya Hadi M Djuraid, yang berjudul *Jonan dan Evolusi Kereta Api Indonesia*.
- 2) Buku karya Akhmad Sujadi, yang berjudul *Si Ular Besi Antar Jonan Jadi Menteri*
- 3) Buku karya Bambang Susantono, yang berjudul *Revolusi Transportasi*
- 4) Buku karya Fitria Zelfis, yang berjudul *Leadership ala Ignasius Jonan: Di Balik Sosok Pemimpin Nyentrik dan Kontroversi*

¹⁸ Herlina, Nina, 2020, *Metode Sejarah*, Edisi Revisi 2, `Bandung: Satya Historika, h. 26.

2. Kritik

Setelah mengumpulkan berbagai sumber, langkah berikutnya adalah menyeleksi sumber-sumber tersebut. Proses ini dikenal sebagai tahap kritik atau verifikasi. Pada tahap ini, penulis melakukan pengecekan terhadap sumber-sumber yang sudah terkumpul. Verifikasi ini mencakup kritik eksternal, yaitu pemeriksaan aspek fisik sumber, seperti bahan dan kondisi sumber, untuk memastikan keasliannya. Selanjutnya, kritik internal dilakukan untuk menilai kredibilitas isi dari sumber tersebut, termasuk evaluasi kondisi psikologis narasumber. Proses ini sangat penting dalam memastikan bahwa sumber-sumber yang digunakan adalah asli dan dapat dipercaya.¹⁹

a. Kritik Eksternal

Kritik eksternal dilakukan untuk memverifikasi keaslian suatu sumber. Proses verifikasi ini melibatkan pengecekan terhadap berbagai aspek, seperti jenis kertas yang digunakan, gaya penulisan, bahasa, font, serta memastikan apakah sumber tersebut merupakan sumber asli atau salinan, dan memeriksa seluruh elemen lainnya untuk memastikan keabsahannya.²⁰

Tahapan sumber tertulis, penulis menggunakan kritik ekstern yaitu sebagai berikut:

Sumber Tulisan:

- 1) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2009. Laporan ini terdiri dari 46 halaman. Draft sudah digitalisasikan ke dalam database PT KAI dan bisa di download berupa file PDF. Keadaan file dan tulisan di dalamnya cukup baik dan tidak mengalami eror.
- 2) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2010. Laporan ini terdiri dari 52 halaman. Draft ini sudah di digitalisasikan ke dalam database PT KAI dan bisa di download berupa file PDF. Keadaan file dan tulisan di dalamnya cukup baik dan tidak mengalami eror.

¹⁹ Sulasman, 2014, *Metodologi Penelitian Sejarah*, Cet. 1, Bandung: Pustaka Setia, h. 102-103

²⁰ Kuntowijoyo, 1995, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Cet I, Yogyakarta: Penerbit Tiara Wacana, h. 77.

- 3) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2011. Laporan ini terdiri dari 300 halaman. Draft ini sudah di digitalisasikan ke dalam database PT KAI dan bisa di download berupa file PDF. Keadaan file dan tulisan di dalamnya cukup baik dan tidak mengalami eror.
- 4) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2012. Laporan ini terdiri dari 366 halaman. Draft ini sudah di digitalisasikan ke dalam database PT KAI dan bisa di download berupa file PDF. Keadaan file dan tulisan di dalamnya cukup baik dan tidak mengalami eror.
- 5) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2013. Laporan ini terdiri dari 589 halaman. Draft ini sudah di digitalisasikan ke dalam database PT KAI dan bisa di download berupa file PDF. Keadaan file dan tulisan di dalamnya cukup baik dan tidak mengalami eror.
- 6) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2014. Laporan ini terdiri dari 602 halaman. Draft ini sudah di digitalisasikan ke dalam database PT KAI dan bisa di download berupa file PDF. Keadaan file dan tulisan di dalamnya cukup baik dan tidak mengalami eror.
- 7) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2015. Laporan ini terdiri dari 839 halaman. Draft ini sudah di digitalisasikan ke dalam database PT KAI dan bisa di download berupa file PDF. Keadaan file dan tulisan di dalamnya cukup baik dan tidak mengalami eror.
- 8) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2016. Laporan ini terdiri dari 656 halaman. Draft ini sudah di digitalisasikan ke dalam database PT KAI dan bisa di download berupa file PDF. Keadaan file dan tulisan di dalamnya cukup baik dan tidak mengalami eror.
- 9) Tempo. 26 Februari 2009. *Jonan, Bos baru Kereta Api*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasi ke dalam aplikasi. Tulisan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 10) Tempo. 20 Mei 2009. *PT Commuter Layani Penumpang Jabodetabek*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.

- 11) Tempo. 10 Juni 2009. *Tiket Kereta Ekonomi Bisa Dibeli Secara Online*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 12) Tempo. 17 Juli 2009. *PT Kereta Api Tingkatkan Fasilitas Kelas Ekonomi dan Bisnis*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 13) Tempo. 5 Februari 2010. *Kereta Api Minta Subsidi Naik Rp 125 Miliar*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 14) Tempo. 13 September 2010. *Kereta Api Ramah Lingkungan Diluncurkan*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 15) Tempo. 15 Maret 2011. *ITB Buka Program Khusus Perkeretaapian*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 16) Tempo. 5 Mei 2011. *Penumpang di Atap Kereta Api Akan Ditertibkan*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 17) Tempo. 2 Juli 2011. *Commuter Line Resmi Beroperasi*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 18) Tempo. 2 Februari 2012. *PT KAI Sosialisasi Gerbong Bebas Rokok*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 19) Tempo. 25 Agustus 2012. *Revolusi Pelayanan dari PT Kereta Api*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.

- 20) Tempo. 8 November 2012. *Pemerintah Siapkan 200 Gerbong Baru*.
Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan.
Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 21) Tempo. 3 Januari 2013. *Jalur Kereta Api Tangerang-Bandara Dibangun Tahun ini*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 22) Tempo. 15 Maret 2013. *PT Kereta Api Hanya Mengoperasikan Kereta AC*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 23) Tempo. 10 Mei 2013. *KRL Ekonomi Dihapus*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 24) Tempo. 1 Juli 2013. *E-Ticketing Kereta Diyakini Beres*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 25) Tempo. 15 Juli 2013. *PT KAI Akan Menata Ulang Stasiun KRL*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 26) Tempo. 24 April 2014. *PT KAI Targetkan Pendapatan Rp 9,7 Triliun*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 27) Tempo. 1 Oktober 2014. *Subsidi Dicabut, Tiket Kereta Naik Dua Kali Lipat*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.
- 28) Tempo. 5 Januari 2015. *Subsidi PT KAI Ditambah Rp 300 Miliar*. Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan. Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.

- 29) Tempo. 18 Mei 2017. *2016, Penumpang KAI 352 Juta Orang*.
Tulisan ini sangat bisa dibaca karena sudah didigitalisasikan.
Laporan ini terdapat di Aplikasi Tempo dalam koran Ekklusifnya.

Sumber Benda:

- 1) Tiket KAI 2009. Tiket ini masih terawat dan tulisannya masih terlihat jelas, tiket ini didapatkan dari perpustakaan Pusdiklat PT Kereta Api Indonesia Ir. H. Juanda Bandung.
- 2) Tiket KAI 2012. Tiket ini masih terawat dan tulisannya masih terlihat jelas, tiket ini didapatkan dari perpustakaan Pusdiklat PT Kereta Api Indonesia Ir. H. Juanda Bandung.
- 3) Tiket KAI 2016. Tiket ini masih terawat dan tulisannya masih terlihat jelas, tiket ini didapatkan dari perpustakaan Pusdiklat PT Kereta Api Indonesia Ir. H. Juanda Bandung.
- 4) Tiket KAI Commuter Line 2009. Tiket ini masih terawat dan tulisannya masih terlihat jelas, tiket ini didapatkan dari perpustakaan Pusdiklat PT Kereta Api Indonesia Ir. H. Juanda Bandung.
- 5) Tiket KAI Commuter Line 2013. Tiket ini masih terawat dan tulisannya masih terlihat jelas, tiket ini didapatkan dari perpustakaan Pusdiklat PT Kereta Api Indonesia Ir. H. Juanda Bandung.

b. Kritik Internal

Kritik internal bertujuan untuk menguji kebenaran atau kredibilitas sumber yang diperoleh, apakah dapat dipercaya atau tidak. Pada kritik internal, fokus lebih pada konten atau isi dari sumber tersebut, apakah relevan dengan topik yang sedang diteliti atau tidak. Oleh karena itu, kesaksian yang diperoleh harus dipahami dengan jelas dengan memastikan makna yang sesungguhnya seperti yang dijelaskan oleh pelaku dan saksi sejarah.²¹

²¹ Sulasman, 2014, *Metode Penelitian Sejarah*, Cetakan I, (Bandung: CV, Pustaka Setia), hlm 104.

Pada tahapan sumber primer ini, peneliti melakukan kritik intern yaitu sebagai berikut:

- 1) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2009. Laporan ini berisi pemasaran dan promosi produk jasa angkutan penumpang dan barang, pengkondisian operasi KA yang prima melalui pelaksanaan pemeliharaan dan perawatan sarana, prasarana, fasilitas operasional, dan pencegahan kecelakaan KA dengan menerapkan manajemen resiko, serta optimalisasi aset non produktif untuk peningkatan pendapatan Perusahaan.
- 2) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2010. Laporan ini berisi tentang potret perkereta apian Indonesia yang tercermin dalam data yang ditampilkan dalam buku laporan tahunan ini, seperti kekuatan alat produksi, kinerja operasional, kinerja keuangan, Kerjasama dengan pihak lain, serta pengusahaan aset perusahaan yang merupakan kegiatan non core bisnis PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- 3) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2011. Laporan ini berisi tentang pencapaian kinerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2011 yang merupakan dampak dari proses internalisasi dan kesungguhan perusahaan dalam menerapkan prinsip GCG (Transparansi, Akuntabilitas, Responsibilitas, Independensi, Fairness). Bentuk pengakuan atas prestasi yang telah dicapai PT. KAI (Persero) dalam menerapkan GCG, telah disampaikan oleh *Indonesian Institute Corporate Governance* di tahun 2011 sebagai perusahaan yang terpercaya
- 4) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2012. Laporan ini berisi tentang keberhasilan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam melakukan berbagai Upaya dan perubahan yang menunjukkan bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) secara signifikan mencapai targetnya yakni "*Preparation to Growth*". Dan mempersiapkan segala aspek untuk mencapai pertumbuhan dilakukan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan membenahan di empat pilar utamanya yakni keselamatan, ketepatan, waktu, pelayanan, dan kenyamanan.

- 5) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2013. Pada laporan ini berisi tentang keberhasilan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang membukukan laba komprehensif Rp 560 miliar atau naik 32 persen dari laba tahun 2012 sebesar Rp 425 miliar. Peningkatan laba ini merupakan dampak langsung dari keberhasilan penerapan inovasi dalam perbaikan pelayanan pelanggan. Dengan menerapkan strategi pertumbuhan, pada tahun 2013 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berinvestasi Rp 6,46 triliun untuk membangun sarana dan prasarana, yang akan memastikan tercapainya sasaran kinerja 2014.
- 6) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2014. Laporan ini berisi tentang pengembangan inovasi yang dilakukan PT KAI. Tahun 2014 merupakan periode integrasi sistem layanan teknologi informasi dengan tujuan utama untuk meningkatkan kualitas layanan secara signifikan. Beberapa langkah integrasi yang dilakukan antara lain penerapan mesin cetak, tiket mandiri, aplikasi KAI Access, E-Parking, dan E-Gate. Selain itu, PT KAI juga berhasil meraih sejumlah penghargaan pada tahun 2014 atas prestasinya dalam bidang pemasaran, kepemimpinan, inovasi pelayanan, dan pengelolaan sumber daya manusia.
- 7) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2015. Laporan ini berisi tentang peningkatan layanan KAI kepada pelanggan dengan terus berinovasi dan meningkatkan kredibilitas SDM-nya. Hal tersebut dibuktikan dengan prestasi yang dicapai dalam ajang The Best Contact Center Indonesia Award 2015. KAI berpartisipasi dalam 18 kategori dan menyabet 16 medali. Sebagai salah satu perusahaan jasa transportasi yang tanpa henti terus berbenah dan meningkatkan kualitas pelayanannya, kinerja pelayanan KAI telah diakui keberadaannya. Di tengah persaingan yang semakin ketat, ajang ini diikuti oleh 32 perusahaan BUMN dan swasta se-Indonesia.
- 8) Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2016. Laporan ini berisi tentang KAI telah membawa lebih dari 352 juta penumpang dan 32 juta ton

- barang dengan tingkat pertumbuhan yang prospektif terutama pada angkutan penumpang commuter Jabodetabek dan angkutan barang di Sumatera. Meskipun demikian, KAI terus menggali potensi pengembangan bisnis di segmen non-angkutan melalui optimalisasi nilai tambah aset, diantaranya dengan mengembangkan kawasan bisnis terpadu dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Semuanya kami lakukan untuk menggalang potensi pertumbuhan serta meraih tingkat profitabilitas yang maksimal dan berkelanjutan.
- 9) Tempo. 26 Februari 2009. *Jonan, Bos baru Kereta Api*. Tulisan ini berisi tentang pengangkatan Ignasius Jonan sebagai Dirut baru bagi PT. Kereta Api Indonesia oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Sofyan Djalil menggantikan Ronny Wahyudi.
 - 10) Tempo. 20 Mei 2009. *PT Commuter Layani Penumpang Jabodetabek*. Tulisan ini berisi tentang pembentukan PT Commuter sebagai wujud restrukturisasi BUMN di PT KA untuk meningkatkan pelayanan bagi pengguna kereta api, khususnya warga Jabodetabek. Dengan adanya Commuter, akan banyak penumpang yang terangkut karena faktor keamanan dan kenyamanan semakin baik.
 - 11) Tempo. 10 Juni 2009. *Tiket Kereta Ekonomi Bisa Dibeli Secara Online*. Tulisan ini berisi tentang tiket kereta api yang bisa dibeli secara online sebagai peningkatan sarana prasana pelayanan terhadap pelanggan agar menghindari penumpukan antrian.
 - 12) Tempo. 17 Juli 2009. *PT Kereta Api Tingkatkan Fasilitas Kelas Ekonomi dan Bisnis*. Tulisan ini berisi tentang wawancara Tempo terhadap juru bicara PT. KA Operasi II Bandung, Bambang S. Prayitno, yang menyatakan bahwa pihaknya akan meningkatkan kualitas interior kelas ekonomi dengan menyediakan penyejuk udara (AC) dan toilet yang memadai. Begitu pula untuk kelas bisnis akan berubah menjadi bisnis plus dengan menambah fasilitas penyejuk udara, dari kipas angin menjadi AC.

- 13) Tempo. 5 Februari 2010. *Kereta Api Minta Subsidi Naik Rp 125 Miliar*. Tulisan ini berisi tentang PT KA meminta subsidi atau Public Service Obligation naik dari Rp 125 Miliar menjadi Rp 660 miliar. Ini digunakan untuk perawatan sarana prasarana kereta api. PT KA akan melakukan perawatan Tingkat berat atau overhaul 100 lokomotifnya.
- 14) Tempo. 13 September 2010. *Kereta Api Ramah Lingkungan Diluncurkan*. Tulisan ini berisi tentang peluncuran kereta api ramah lingkungan pertama oleh PT Kereta Daerah Operasi VI dengan rute Jakarta-Gambir.
- 15) Tempo. 15 Maret 2011. *ITB Buka Program Khusus Perkeretaapian*. Tulisan ini berisi tentang kerja sama antara PT Kereta Api dan Institut Teknologi Bandung untuk membuka program studi khusus perkeretaapian untuk jenjang Pendidikan Diploma III. Hal ini disepakati dalam nota kesepahaman (MOU) yg diteken oleh Jonan dan Rektor ITB Akhmaloka.
- 16) Tempo. 5 Mei 2011. *Penumpang di Atap Kereta Api Akan Ditertibkan*. Tulisan ini berisi tentang penertiban penumpang kereta api yang berada di atas atap gerbong. Penertiban ini dilakukan untuk menekan angka kematian penumpang akibat tersengat Listrik. Setiap tahun, penumpang yang tersengat Listrik karena menumpang di atap gerbong kereta Listrik sebanyak 35-40 orang.
- 17) Tempo. 2 Juli 2011. *Commuter Line Resmi Beroperasi*. Tulisan ini berisi tentang Commuter Line resmi beroperasi dengan tujuan pemerataan layanan kereta api ke seluruh stasiun. Keamanan ditingkatkan dengan menggaet personal polisi sebanyak 480-an yang disebar ke seluruh stasiun di Jabodetabek.
- 18) Tempo. 2 Februari 2012. *PT KAI Sosialisasi Gerbong Bebas Rokok*. Tulisan ini berisi tentang dimulainya pensosialisasian kebijakan kereta bebas asap rokok, walaupun Masyarakat memerlukan waktu untuk bisa menaati peraturan bebas asap rokok dalam perjalanan

kereta api. PT KAI pun memasang stiker-stiker imbauan agar tidak merokok di dalam gerbong. Untuk pengawasan, PT KAI mempercayakannya kepada polisi khusus kereta api (POLSUSKA), dan kondektur diberi tugas mengawasi pelaksanaan kebijakan.

- 19) Tempo. 25 Agustus 2012. *Revolusi Pelayanan dari PT Kereta Api*. Tulisan ini berisi tentang komentar pengamat kebijakan public, Agus Pambagio. Salah satu stasiun benar-benar berubah. Dulu, stasiun itu sangat kumuh, bau pesing, dan penumpang yang berdesakan untuk berebut naik kereta. Kondisinya bertambah parah setiap menjelang lebaran. Tapi kini semuanya berubah, lantainya kinclong dan sebagainya.
- 20) Tempo. 8 November 2012. *Pemerintah Siapkan 200 Gerbong Baru*. Tulisan ini berisi tentang pemerintah yang akan menyiapkan 200 gerbong baru dalam proyek peremajaan kereta api. Peremajaan kereta, kata Mangindaan, sangat penting guna menunjang Tingkat keselamatan kereta api tersebut. Selama ini, banyak pihak yang menuding bahwa angkutan kereta tua dan tak layak jalan merupakan penyebab kecelakaan.
- 21) Tempo. 3 Januari 2013. *Jalur Kereta Api Tangerang-Bandara Dibangun Tahun ini*. Tulisan ini berisi tentang jalur kereta api bandara yang akan dibangun oleh pemerintah pada tahun 2013. Jalur kereta api Tangerang-bandara ini akan melengkapi jalur transportasi massal ke Bandara Soekarno-Hatta yang juga dibangun oleh pemerintah pusat. Pemerintah pusat rencananya akan membangun jalur kereta api Jakarta-Bandara dengan rute Manggarai-Tanah Abang-Bandara.
- 22) Tempo. 15 Maret 2013. *PT Kereta Api Hanya Mengoperasikan Kereta AC*. Tulisan ini berisi tentang rencana PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan menghapus seluruh layanan kereta ekonomi non-AC di seluruh Indonesia pada Juli 2013. Transisi seluruh armada kereta ekonomi non-AC rampung sudah berjalan 70

persen. Dengan kebijakan ini, Perseroan hanya menggunakan dana PSO sebesar Rp 285 miliar, 40 persen dari total dana yang diajukan kementerian perhubungan sebesar Rp 704 miliar. Sisa PSO akan disalurkan ke kereta perintis dan layanan lain.

- 23) Tempo. 10 Mei 2013. *KRL Ekonomi Dihapus*. Tulisan ini berisi tentang PT KAI yang akan menghapus KRL ekonomi non-AC dan penambahan rangkaian KRL Commuter line. Sebanyak 200 gerbong yang ada akan ditambah lagi dengan 180 gerbong baru.
- 24) Tempo. 1 Juli 2013. *E-Ticketing Kereta Diyakini Beres*. Tulisan ini berisi tentang sistem Elektronik Ticketing yang sudah rampung di 66 stasiun kereta api Jabodetabek. Sekitar 600 ribu penumpang telah menikmati penerapan tiket elektronik dan tarif progresif secara penuh. PT KAI Commuter Jabodetabek (KCJ) mengklaim sudah siap menerapkan sistem peralihan dari tiket kertas ke tiket kartu elektronik itu.
- 25) Tempo. 15 Juli 2013. *PT KAI Akan Menata Ulang Stasiun KRL*. Tulisan ini berisi tentang pernyataan PT Kereta Api Indonesia (KAI) yang akan segera menata ulang semua stasiun rel Listrik (KRL) di Jakarta, Bogor, Depok, Bekasi, dan Tangerang. Penataan stasiun ini menjadi urgen karena melonjaknya jumlah penumpang KRL setelah penerapan tarif progresif. Sementara sebelumnya, jumlah pengguna kereta hanya 450 ribu perhari, ada penambahan 150 ribu penumpang harian, hanya dalam sepekan.
- 26) Tempo. 24 April 2014. *PT KAI Targetkan Pendapatan Rp 9,7 Triliun*. Tulisan ini berisi tentang PT Kereta Api Indonesia (Persero) menargetkan pendapatan sebesar Rp 9,7 triliun atau naik 20 persen disbanding realisasi pada 2013. Pada tahun 2013, mayoritas pendapatan berasal dari angkutan penumpang sebesar 52 persen. Kemudian tahun ini PT KAI menargetkan jumlah barang yang diangkut meningkat 5 juta ton. Jumlah penumpang tahun ini juga

ditargetkan naik 10 persen disbanding realisasi pada 2013 sebanyak 240 juta orang.

27) Tempo. 1 Oktober 2014. *Subsidi Dicabut, Tiket Kereta Naik Dua Kali Lipat*. Tulisan ini berisi tentang subsidi yang akan dicabut oleh PT kereta Api Indonesia (Persero). Hal ini menyebabkan kenaikan harga tiket kereta ekonomi jarak jauh dan sedang. Tiket ini berlaku untuk perjalanan per 1 Januari 2015. Kebijakan tersebut menyusul rencana pemerintah mencabut Public Service Obligation bagi kereta ekonomi jarak jauh dan sedang.

28) Tempo. 5 Januari 2015. *Subsidi PT KAI Ditambah Rp 300 Miliar*. Tulisan ini berisi tentang pemerintah yang mengucurkan dana tugas pelayanan public (PSO) atau subsidi kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp 1,52 triliun untuk 2015. Subsidi untuk kereta komuter ini naik Rp 300 miliar dibanding nilai anggaran tahun lalu.

29) Tempo. 18 Mei 2017. *2016, Penumpang KAI 352 Juta Orang*. Tulisan ini berisi tentang PT KAI membukukan laba bersih Rp 1,018 triliun pada tahun 2016. Perolehan tersebut naik 4,2 persen dibanding 2015. Porsi laba dibanding pendapatan Perseroan pada 2016 turun dibanding kinerja 2015. Pada 2015, laba Perseroan mencapai 10 persen dari pendapatan. Penyebabnya, antara lain, pada tahun 2016 angkutan barang tidak sesuai dengan target.

Sumber Benda:

- 1) Tiket PT KAI pada tahun 2009 dilengkapi dengan informasi yang lengkap, seperti nama penumpang, jenis kereta api, nomor gerbong, dan nomor tempat duduk.
- 2) Tiket PT KAI pada tahun 2012 mengalami perubahan desain dibandingkan dengan tiket sebelumnya. Meskipun ada perbedaan desain, keduanya memiliki kesamaan, yaitu tertera nomor identitas

(KTP/SIM/Paspor) serta terdapat QR code yang digunakan untuk verifikasi tiket.

- 3) Tiket PT KAI 2016 merupakan jenis tiket terbaru yang disebut Boarding Pass. Pada tiket ini, terdapat QR code yang lebih kecil dan sedikit memanjang, namun informasi yang tercantum tetap sama seperti versi sebelumnya.
- 4) Tiket KAI Commuter Line 2009. Dalam tiket ini terdapat keterangan nama, harga tiket, dan tujuan stasiun.
- 5) Tiket KAI Commuter Line 2013. Tiket yang sudah berubah dari kertas menjadi plastic yang berbasis elektronik dengan sebutan tiket harian berjaminan (THB).

3. Interpretasi

Langkah berikutnya adalah tahap interpretasi, di mana pada tahap ini akan dilakukan penafsiran terhadap sumber-sumber yang telah dianalisis pada tahap sebelumnya. Sumber-sumber sejarah hanya mencatat fakta-fakta yang menarik untuk ditulis. Oleh karena itu, sumber-sumber sejarah hanya memuat fakta yang telah sejalan dengan teori yang ada. Teori-teori yang tidak dapat dibuktikan bisa dianggap bersifat sirkular, yaitu teori tersebut bisa disebut sebagai interpretasi umum. Kemampuan interpretasi sangat penting, karena kemampuan ini memungkinkan seseorang untuk menguraikan fakta-fakta sejarah, memahami relevansi topik sejarah, serta menjelaskan masalah-masalah yang sedang terjadi saat ini. Tidak ada interpretasi yang bersifat final, karena interpretasi lain mengenai sejarah sangat mungkin muncul.²²

Penulis menggunakan pendekatan interpretasi yang berpijak pada teori pelayanan publik, sebagai alat bantu dalam memahami dinamika perubahan tersebut. Dalam hal ini, pelayanan dipahami bukan sekadar sebagai aktivitas teknis, melainkan sebagai bentuk interaksi yang mencerminkan kualitas hubungan antara lembaga penyedia jasa dan masyarakat pengguna jasa.

²² Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, 2014, h. 107-108

Menurut A. S. Moenir, pelayanan diartikan sebagai proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain secara langsung. Pandangan ini menggarisbawahi bahwa pelayanan publik harus bersifat aktif dan berorientasi pada pemenuhan kebutuhan masyarakat secara konkret.²³ Dalam konteks penelitian ini, transformasi pelayanan PT KAI mencerminkan upaya sistematis untuk meningkatkan kualitas hubungan antara perusahaan dan pelanggan melalui inovasi, modernisasi, dan pendekatan yang lebih manusiawi.

Penelitian dengan transformasi sebagai konsep perubahan yang bersifat menyeluruh dan mendasar dalam suatu organisasi atau sistem. Menurut John P. Kotter, transformasi bukan sekadar perubahan biasa, melainkan perubahan strategis yang mampu mengubah budaya kerja, perilaku, dan sistem dalam organisasi secara menyeluruh guna menyesuaikan diri terhadap tantangan lingkungan eksternal yang terus berkembang.²⁴ Transformasi ini sering kali melibatkan inovasi teknologi, penyesuaian terhadap kebutuhan pelanggan, serta peningkatan efisiensi dan efektivitas pelayanan. Dalam konteks pelayanan PT KAI, transformasi dimaknai sebagai proses perubahan yang dilakukan perusahaan untuk meningkatkan kualitas layanan, melalui modernisasi sistem tiket, revitalisasi sarana dan prasarana, peningkatan kualitas SDM, serta integrasi teknologi informasi dalam pelayanan kepada pelanggan. Perubahan ini tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga menyentuh aspek budaya pelayanan dan hubungan antara perusahaan dengan pelanggan yang lebih responsif dan adaptif terhadap kebutuhan zaman.

Selain itu, interpretasi ini juga ditopang oleh pendekatan kontingensi, yakni suatu pendekatan manajemen yang menyatakan bahwa tidak ada satu cara terbaik dalam mengelola organisasi, melainkan harus disesuaikan dengan kondisi dan tantangan eksternal yang dihadapi.²⁵ Transformasi PT KAI dapat dipahami sebagai respons terhadap krisis kepercayaan publik, perkembangan

²³ Achmad Sani Moenir, *“Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia”*. Cetakan 7 (Jakarta: Bumi Aksara, 2000), h. 16

²⁴ Jhon P. Kotter, *“Leading Change”*, (Boston: Harvard Business Review Press, 1996), h. 3-4.

²⁵ Arie Ambarwati, *Perilaku dan Teori Organisasi*, ed. Oleh Amirullah. Cet. 1 (Malang: Media Nusa Creative, 2018). h. 49.

teknologi, dan meningkatnya tuntutan mobilitas masyarakat urban. Oleh karena itu, strategi transformasi yang dilakukan bersifat adaptif dan fleksibel, seperti penerapan sistem e-ticketing, boarding pass, layanan digital melalui aplikasi KAI Access, hingga pembenahan fasilitas dan layanan kelas ekonomi. Dengan memadukan pendekatan kontingensi dan teori pelayanan dari A. S. Moenir, penulis menyimpulkan bahwa transformasi yang terjadi pada tubuh PT KAI bukanlah perubahan yang bersifat kosmetik semata, melainkan mencerminkan perubahan struktural dalam cara perusahaan memahami dan melayani kebutuhan masyarakat. Pelayanan yang dahulu bersifat kaku, manual, dan tidak efisien, telah bergeser menjadi sistem pelayanan yang tanggap, profesional, dan berorientasi pada kepuasan pelanggan.

Perkembangan sebuah lembaga Transportasi juga bisa dianalisis dengan pendekatan sosiologi sebagai ilmu pendukung. Pendekatan ini menjelaskan bahwa perkembangan mencakup perubahan berbagai aspek dari waktu ke waktu. Menurut Helius Samsuddin, perkembangan merupakan kajian sejarah yang melihat peristiwa dalam konteks perubahan yang terus menerus. Oleh karena itu, setiap institusi akan mengalami perkembangan, baik berupa kemajuan maupun kemunduran, karena perkembangan selalu berkaitan dengan perubahan.²⁶

4. Historiografi

Tahapan atau Langkah akhir dalam penelitian sejarah adalah proses penulisan, yang sering disebut sebagai historiografi. Historiografi adalah proses penyusunan sumber-sumber sejarah menjadi fakta sejarah yang telah disaring secara menyeluruh melalui tahap verifikasi atau kritik sejarah.²⁷ Fakta-fakta yang telah ditemukan oleh penulis kemudian dituliskan dengan apa yang berkaitan dengan Transformasi Pelayanan Kereta Api Di Pulau Jawa Tahun 2009-2016. Historiografi dalam proposal skripsi ini terdiri dari empat BAB yaitu;

130. ²⁶ Helius Samsuddin, *Metodologi Sejarah, Ed. 2* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2007). h.

²⁷ Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah, 2014*. h. 147-150.

BAB I: membahas mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kajian Pustaka, metode penelitian Sejarah yang dimulai dari tahapan Heuristik, Kritik, Interpretasi, dan Historiografi.

BAB II: Perkembangan Kereta Api di Indonesia.

BAB III: Transformasi Pelayanan Kereta Api di Pulau Jawa Tahun 2009-2016.

BAB IV: Merupakan bab penutup yang berisi kesimpulan dari rumusan masalah dan saran terhadap kekurangan penelitian.

Daftar pustaka, berupa pencantuman referensi atau sumber yang digunakan dalam proses penelitian. Lampiran-lampiran, dilampirkan foto atau dokumentasi saat melakukan penelitian.

