

BAB III
MONOGRAFI WILAYAH
KECAMATAN PADANG TIMUR DAN PT. KAI KOTA PADANG

3.1. Gambaran Wilayah Kecamatan Padang Timur

3.1.1. Batas Wilayah dan Jumlah Penduduk

Menurut data Kependudukan Kecamatan Padang Timur merupakan salah satu kecamatan yang terletak di Kota Padang yang mana terdapat 10 Kelurahan dengan luas daerah 16.060 Km² dengan letak daerah 0° 58' 4" Lintang Selatan 100° 21' 11" Bujur Timur dengan ketinggian daerahnya 4-10 Mdpl dari permukaan laut. Adapun yang membatasi kecamatan Padang Timur adalah sebelah utara berbatasan Kecamatan Padang Utara, Kuranji. Sebelah selatan berbatasan Kecamatan Padang Selatan. Sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Lubuk Begalung, Pauh. Sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Padang Barat.¹

Kecamatan Padang Timur memiliki ketinggian tanah dari permukaan laut yaitu 4-10 M dpl dari permukaan laut. Suhu udara yang dimiliki adalah 22 C – 31,7 C. Kecamatan Padang Timur memiliki 10 Kelurahan sebagai berikut:

- 3.1.2. Kelurahan Sawahan
- 3.1.3. Kelurahan Parak Gadang
- 3.1.4. Kelurahan Parak Gadang Timur
- 3.1.5. Kelurahan Kubu Marapalam
- 3.1.6. Kelurahan Kubu Dalam Parak Karakah
- 3.1.7. Kelurahan Andalas
- 3.1.8. Kelurahan Simpang Haru
- 3.1.9. Kelurahan Sawahan Timur

¹ Profil Kecamatan Padang Timur dalam Angka, tim penyusun Rizal S,ST (pengarah), Edy, S.E (penulis), Vantri Eka Suryani (Editor), diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik kota Padang. Dicitak oleh CV. Sarana Mulia Abadi yang diambil di kantor Camat Kecamatan Padang Timur.

3.1.10. Kelurahan Jati Baru

3.1.11. Kelurahan Jati

Jumlah penduduk yang ada di Kecamatan Padang Timur adalah sebanyak 79,315 jiwa. Jumlah ini dapat dikatakan jumlah yang cukup banyak untuk 10 kelurahan. Lebih jelasnya, maka penulis akan menjelaskannya sebagai berikut:²

TABEL I
JUMLAH PENDUDUK KECAMATAN PADANG TIMUR

No	Kelurahan	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah penduduk
1	Sawah	2,521	2,721	5,242
2	Ganting Parak Gadang	4,323	4,552	8,875
3	Parak Gadang Timur	4,254	4,301	8,555
4	Kubu Marapalam	2,892	2,802	5,694
5	Kubu Dalam Parak Karakah	7,391	6,980	14,371
6	Andalas	5,204	5,072	10,276
7	Simpang Haru	2,302	2,245	4,547
8	Sawah Timur	2,480	2,455	4,935
9	Jati Baru	3,003	3,597	6,600
10	Jati	5,086	5,134	10,220
	Total	39,456	39,859	79,315

Sumber: data Kec. Padang Timur, laporan akhir tahun kependudukan

Dari tabel di atas jelas bahwa Jumlah penduduk kecamatan Padang Timur adalah sebanyak 79,315 orang, Seperti yang terdapat

² Badan Pusat Statistik Kota Padang yang diambil di kantor Camat Kecamatan Padang Timur pada hari Rabu, tanggal 4 April 2018 jam 11.30

dalam tabel, jumlah penduduk laki-laki lebih sedikit dibandingkan jumlah perempuan. Dengan demikian penduduk kecamatan Padang Timur kebanyakan adalah perempuan.

3.1.2. Pendidikan dan Agama

Agama secara bahasa berarti taat, patuh, tunduk, berutang, memiliki, menghukum dan memaksa. Sedangkan secara istilah adalah ketetapan ilahi yang diwahyukan kepada Nabinya untuk menjadi pedoman hidup (Dahlan, 1996:32). Dalam menjalankan agama, seseorang dituntut untuk bisa taat dan patuh terhadap apa yang diwajibkan oleh agama itu. Sebagaimana yang disebutkan dalam pengertian di atas, bahwa agama tersebut menjadi pedoman hidup bagi manusia. Setiap perbuatan yang hendak dilakukan sebaiknya tidak bertentangan dengan agama. Karena dengan agama hidup akan lebih terarah.

Antara masyarakat dan pendidikan adalah dua hal yang tak dapat dipisahkan keduanya harus berjalan beriringan, karena pendidikan sangat bergantung pada perkembangan masyarakat dan begitu pula sebaliknya, masyarakat pun dari segi kemajuan sangat ditentukan oleh pendidikan. Dengan demikian keduanya merupakan factor yang saling mempunyai ketergantungan.

Sesuai dengan kemajuan zaman, masyarakat kecamatan Padang Timur sudah menikmati pendidikan dalam berbagai bidang, baik di bidang umum maupun di bidang keagamaan. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya sarana-sarana sekolah baik yang berasal dari sekolah umum maupun dari sekolah swasta. Kehidupan beragama di Kecamatan Padang Timur dapat dengan adanya sarana pendidikan agama yaitu Mesjid dan Mushalla.

3.1.3. Sosial Kemasyarakatan

Sosial kemasyarakatan di kecamatan Padang Timur memegang teguh semangat gotong royong, tolong-menolong satu dengan yang

lainnya. Adat-istiadat dan sosial budaya di kecamatan Padang Timur terutama sistim kekerabatan terlihat bahwa setiap anak yang lahir selalu mengikuti garis keturunan dari ibunya. Sistem dan bentuk perkawinan mempengaruhi sistem kekerabatan dan sistem ini akan mempengaruhi hukum waris adat. Hal ini disebabkan karena hukum waris dapat mempunyai kaitan yang erat dengan hukum kekerabatan dan hukum perkawinan.

Di Indonesia di berbagai daerah terdapat sifat kekerabatan yang berbeda dan pada prinsipnya susunan kekeluargaan atau kekerabatan tersebut berlandaskan pada tiga macam garis keturunan yaitu:

3.1.3.1. Garis keturunan ibu (matrilineal) adalah anak menarik garis keturunan menurut garis keturunan ibu. Di sini kedudukan wanita lebih menonjol pengaruhnya dari kedudukan laki-laki di dalam kewarisan.

3.1.3.2. Garis keturunan bapak (patrilineal) atau menarik garis keturunan menurut garis keturunan bapak. Sistim ini meletakkan kedudukan pria lebih menonjol dari kedudukan wanita dalam pewarisan.

3.1.3.3. Garis keturunan bapak dan ibu (parental), menarik garis keturunan kedua orang tua atau menarik garis kedua sisi (bapak-ibu). Dalam sistim ini pria dan wanita tidak dibedakan hubungan hukum terhadap kedua belah pihak berlaku sama.

Sistim kekerabatan atau kekeluargaan masyarakat Minangkabau khususnya masyarakat Padang Timur tersusun dan terbentuk karena menarik garis keturunan dari pihak ibu. Kaum ibu dalam adat Minangkabau biasanya disebut dengan *bundo kanduang*. Kaum ibu mempunyai kedudukan yang khas dalam hukum adat Minangkabau terutama sistim keturunan di ambil menurut garis keturunan ibu.

Ada beberapa suku di kecamatan Padang Timur yaitu suku Guci, Caniago, Koto, Jambak, Melayu, Sikumbang dan Tanjung. Walaupun

begitu banyaknya macam suku antara satu suku dengan suku yang lainnya saling bermasyarakat. Selain itu masyarakat kecamatan Padang Timur sangat memegang teguh kebudayaan. Misalnya saja dalam upacara perkawinan dan upacara kematian. Dalam upacara perkawinan, masyarakat lebih mendahulukan kebudayaan (adat) dibandingkan dengan agama.

3.1.4. Sumber Penghasilan Masyarakat

Keadaan ekonomi masyarakat merupakan suatu fungsi untuk menambah sumber penghasilan masyarakat. Pada umumnya untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat Kecamatan Padang timur memiliki mata pencarian yang bervariasi sesuai dengan profesi masing-masing. Menurut survey yang dilakukan BPS masyarakat Kecamatan Padang Timur yang berumur 15 tahun keatas merupakan angkatan kerja.

Dalam kehidupan sehari-hari mata pencaharian merupakan penentu bagaimana ekonomi suatu masyarakat atau seseorang, baik dalam bentuk perdagangan, bisnis, pertanian atau juga pegawai negeri atau swasta yang bersifat memenuhi kebutuhan sehari-hari. Diantara mata pencarian yang paling dominan adalah pedagang dan hanya sebagian kecil masyarakat yang perekonomiannya menengah ke atas.

TABEL IV
JUMLAH PERUSAHAAN PERDAGANGAN

No	Klasifikasi	Jumlah
1	Besar (<i>Big</i>)	363
2	Sedang (<i>Midle</i>)	1.724
3	Kecil (<i>Small</i>)	3.799
	Jumlah	5.886

Sedangkan sumber penghasilan lain seperti pertanian dapat dilihat dari jumlah lahan pertaniannya yaitu 97 hektar dengan tanaman

paling banyak yaitu kangkung. Selain sumber penghasilan seperti di atas ada juga penunjang kesejahteraan masyarakat yaitu berupa koperasi yang terdiri dari 85 buah koperasi.

3.2. Gambaran tentang PT. KAI Kota Padang

3.2.1. Sejarah dan Perkembangan PT. KAI Kota Padang

Pada abad ke-19 kapitalisme di negeri Belanda berkembang pesat yang akhirnya mempengaruhi pula kegiatannya di tanah jajahan Indonesia. Adanya perubahan politik dan perekonomian yang terjadi di Indonesia adalah atas dorongan kaum industri dan kapitalis yang ada pada waktu itu berkuasa di parlemen Belanda. Hal ini membawa pengaruh bagi Indonesia yakni diterapkannya politik liberal yang ditandai dengan dikeluarkannya Undang-undang agraria dan Undang-Undang gula pada tahun 1870 (Ratnawati, 2015:66).

Penerapan Undang-Undang ini membawa pengaruh masuknya pemerintah liberal di Indonesia di mana kegiatan ekonomi mengalami perkembangan pesat terutama perkebunan-perkebunan besar dan tambang-tambang yang digunakan untuk industri ekspor. Sebagai penunjang bagi perkembangan perkebunan dan pertambangan yang pesat maka pemerintah Belanda telah membangun berbagai prasarana sebagai alat transportasi yang salah satunya yaitu dengan membangun jaringan jalan kereta api (Ratnawati, 2015:66).

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkula pertama jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta *Naamlooze Venootschap Naderlansch Indische Spoorweg Maatschappij* (NV. NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm. Perusahaan kereta api ditangani oleh dua instansi yaitu oleh pihak pemerintah seperti SS (*Staad Spoorwegen*) dan pihak swasta seperti

NIS (Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij) dan sebagainya ([Http://Kai.id](http://Kai.id)).³

Pembangunan rel pertama kereta api di Indonesia, sebagian besar dilakukan oleh perusahaan-perusahaan swasta. Akan tetapi pemerintah juga membangun untuk pertama kalinya jalur Surabaya-Pasuruan-Malang pada tahun 1879. Semarang dipilih sebagai awal pembangunan rel kereta api sebab kota ini memiliki peran penting bagi pemerintah Kolonial Belanda. Selain sebagai kota administrasi Semarang juga dijadikan sebagai pusat perdagangan terutama gula yang pada saat itu menjadi komoditas utama. (Ratnawati, 2015:66).

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Pada tahun 1942 pemerintah Hindia Belanda menyerahkan tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih oleh Jepang dan berubah nama menjadi *Rikuyu Sokyuku* (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api di sana ([Http://Kai.id](http://Kai.id)).⁴

Suatu gelombang perubahan besar berikutnya terjadi sejak permulaan abad ke-20. Perubahan itu didorong oleh penetrasi sistem ekonomi uang, yang terjadi bersamaan dengan proses modernisasi yang dialami Minangkabau. Tahun 1847 yakni kurang lebih sepuluh tahun sesudah penaklukan Belanda terhadap Minangkabau (1837). Tanaman paksa kopi diperkenalkan di daerah ini. Dalam rangka meningkatkan kinerja tanam paksa kopi, pemerintah kolonial Belanda

³[Http://Kai.Id](http://Kai.Id) diambil pada tanggal 25 April 2018 jam 15.25

⁴ [Http://Kai.Id](http://Kai.Id) diambil pada tanggal 25 April 2018 jam 15.25

mencoba mengambil langkah-langkah antara lain dengan menutup jalur perdagangan tradisional ke pantai timur bersamaan itu mengeluarkan larangan ekspor beras (Mestika, 2004:25).

Selain di Jawa, Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Sulawesi dan lainnya, Sumatera Barat juga melakukan pembangunan jalur kereta api. Rencana pembangunan rel kereta api di Sumatera Barat awalnya hanya digunakan untuk distribusi kopi dari daerah pedalaman (Bukittinggi, Payakumbuh, Tanah Datar, Pasaman) ke pusat perdagangan di Padang. Akan tetapi, rencana ini berubah dengan menambah jalur menuju tambang batu bara di daerah Sawahlunto. Rencana ini mengemuka setelah ditemukannya Pemerintah Hindia Belanda tertarik pada penambangan dan pengangkutan batu bara karena kualitasnya yang tinggi dengan jumlahnya yang cukup banyak. Oleh karena itu Pemerintah Kolonial Belanda mengutus Ir. Cluseaner, Ir. W. Verwey, JW. Ijzerman, RAJ Snathkage, ANJ Vaan Hess serta delapan opsir untuk merintis dan melakukan penyelidikan kemungkinan dibangunnya rel kereta api untuk distribusi batu bara. Dalam penyelidikan tersebut, muncul dua usulan jalur yang akan dibangun. Pertama, melewati Soebang Pass menembus Bukit Barisan hingga ke Teluk Bayur. Jalur Soebang pass merupakan wilayah antara Solok, Sitinjau Laut dan berakhir di Padang.⁵

Namun jalur ini akan menghabiskan biaya yang sangat besar untuk pembuatan sedikitnya 32 terowongan. Sedangkan biaya yang disediakan oleh pemerintah Hindia Belanda 5,5 juta Gulden. Kedua, Pelabuhan Teluk Bayur ke Sawahlunto melalui Padang Panjang. Perbandingan biaya yang dikeluarkan untuk jalur ini tidak melebihi biaya yang ditetapkan pemerintah Hindia Belanda. Karena tingginya biaya yang akan dikeluarkan, pembangunan kereta api di Sumatera

⁵ Uraian tentang blog ini yang dibuat oleh Yuliansah Arbama Putra, yang diambil dari *Sumatera Railways*. [Blog.spot.co.id/2016/01/Sejarah Perkeretaapian Sumatera Barat, html?m=1](http://Blog.spot.co.id/2016/01/Sejarah%20Perkeretaapian%20Sumatera%20Barat.html?m=1), pada tanggal 29 April 2018 jam 20:30.

Barat sempat menjadi perdebatan hangat di parlemen Belanda. Perdebatan panjang pembangunan jalur kereta melalui Subang atau Padang Panjang berlanjut hingga pada tahun 1887. Selain itu terdapat perdebatan untuk membangun jaringan rel menuju wilayah timur Sumatera yang masih banyak belum ditaklukkan. Akhirnya diputuskan pembangunan jalur rel angkutan batubara dengan membelokkan arah melewati Padang Panjang sehingga bertemu dengan jaringan rel dari Bukittinggi. Jalur ini sejajar dengan jalur pedati yang dibuat Van Den Bosch di Lembah Anai hingga berakhir di Pelabuhan Teluk Bayur ([Http://Kai.id](http://Kai.id)).⁶

Era perkeretaapian di Sumatera Barat dapat dikatakan sejak pembangunan jalur kereta api oleh Perusahaan Kereta Api Negara Sumatra Staats Spoorwegen (SSS), pembangunan tersebut dimulai dari Teluk Bayur – Sawahlunto yang dimulai dari Stasiun Pulo Air – Stasiun Padang Panjang sepanjang 17 km, jalur kereta api ini dibuka pada tanggal 1 Juli 1891. Pada era tersebut dimulailah perkeretaapian di Sumatera Barat, dan selanjutnya dibangunlah jalur kereta api yang berkelanjutan dengan total 240 km, jalur tersebut adalah sebagai berikut:⁷

- 3.2.1.1. Pembuatan jalan kereta api dari Pulau Air sampai ke Padang Panjang 71 km selesai dalam bulan Juli 1891.
- 3.2.1.2. Padang Panjang ke Bukittinggi 19 Km selesai pada bulan November 1891.
- 3.2.1.3. Padang Panjang – Solok 53 km selesai pada 1 Juli 1892, di jalur ini terdapat jalur kereta api yang memakai gerigi (Petak antara Stasiun Padang Panjang - Stasiun Batutabal) seperti jalur kereta api di Ambarawa (Jambu - Gemawang).

⁶ [Http://Kai.Id](http://Kai.Id) diambil pada tanggal 25 April 2018 jam 16.10

⁷ Uraian tentang blog ini yang dibuat oleh Yuliansah Arbama Putra, yang diambil dari *Sumatera Railways. Blog.spot.co.id/2016/01/Sejarah Perkeretaapian Sumatera Barat, html?m=1*, pada tanggal 29 April 2018 jam 20:30.

- 3.2.1.4. Solok – Muaro Kalaban 23 km dan Padang - Teluk Bayur 7 km. Kedua jalur ini selesai pada tanggal yang sama yaitu 1 Oktober 1892.
- 3.2.1.5. Jalur kereta api dari Muaro Kalaban - Sawahlunto dengan menembus sebuah bukit berbatu yang kemudian bernama Lubang Kalam sepanjang hampir 1 km (835 Meter) selesai pada 1 Januari 1894.
- 3.2.1.6. Jalur kereta api dari Lubuk Alung ke Pariaman selesai tahun 1908, selanjutnya Pariaman - Naras selesai pada bulan Januari 1911, Naras -Sungai Limau tahun 1917.
- 3.2.1.7. Payakumbuh ke Limbanang selesai Juni 1921.
- 3.2.1.8. Muaro Kalaban - Muaro Sijunjung diselesaikan pada tahun 1924.

Perkembangan jalur rel Ranah Minang pascaproklamasi Kemerdekaan yaitu setelah terbentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945 masih terdapat beberapa perusahaan kereta api swasta yang tergabung dalam SS/VS (Staatsspoorwagen/Vereningde Spoorwagenbedrijf atau gabungan perusahaan kereta api pemerintah dan swasta Belanda) yang ada di Pulau Jawa dan DSM (Deli Spoorweg Maatschappij) yang ada di Sumatera Utara, masih menghendaki untuk beroperasi di Indonesia. Pada saat kembali ingin menguasai Indonesia, Belanda berusaha untuk mendapatkan kembali perusahaan ini. Perusahaan ini mengurus perkeretaapian di Jawa, Sumatera Barat dan Sumatera Selatan. Pada awal era kemerdekaan peranan kereta api di Sumatera Barat tetap berjalan fungsinya sebagai sarana transportasi walau tersendat-sendat jalannya, karena sepanjang tahun 1945-1950 bangsa Indonesia disibukkan oleh perang mempertahankan kemerdekaan.

Dimulai tahun 1950 menjadi titik tolak kebangkitan perkeretaapian di Indonesia karena Indonesia mendapat pengakuan

kedaulatan dari kerajaan Belanda sehingga memberi efek untuk keamanan di Indonesia. Di daerah Sumatera Barat transportasi kereta api menjadi normal kembali pascakemerdekaan setelah mencapai kejayaan dari perkembangan kereta api di masa kolonial Belanda.

Pada tahun 1950 ini kereta api di Sumatera Barat memulai babak baru. Pada tahun ini, kereta api kembali menjalankan fungsinya sebagai sarana transportasi massal dan barang. Semenjak dinasionalisasikan sampai pada tahun 1950 perkembangan kereta api begitu dirasakan, karena mulai stabilnya kondisi kehidupan sosial politik di Sumatera Barat. Hal ini terlihat pada produksi padi di Sumatera Barat tahun 1950-1951 mencapai angka 530.549 ton karena kelangkaan pupuk yang didatangkan dari Padang dengan kereta api. Selain itu kereta api juga mengangkut para pedagang yang membawa hasil tanaman palawija dari Bukittinggi, Padang Panjang dan Solok ke Padang, dari Pariaman juga di angkut kopra dan gambir dari Payakumbuh. Pemanfaatan jasa kereta api mendukung perekonomian di Sumatera Barat. Pada periode tahun ini juga, Dinas DKA memodrenisasi teknologi kereta api. Semula teknologi yang memanfaatkan tenaga uap menjadi diesel. Penggunaan tenaga diesel pada kereta api dianggap lebih efisien. Pengalihan ini membuah banyaknya lokomotif perintis yang menggunakan tenaga uap dipensiunkan dari tugasnya ([Http://Kai.id](http://Kai.id)).⁸

Pada akhir tahun 1950-an kereta api kembali terganggu karena kondisi di daerah Sumatera Barat bergejolak dengan adanya gerakan PRRI. Kondisi Sumatera Barat yang dilanda pergolakan daerah sehingga tidak memungkinkan aktivitas ekonomi berjalan lancar seperti sebelum terjadi pergolakan. Peristiwa ini memberikan dampak fatal terhadap operasionalisasi kereta api, banyak penduduk yang diungsikan. Pengungsian penduduk ini menggunakan kereta api untuk mengangkut

⁸ [Http://Kai. Id](http://Kai.id) diambil pada tanggal 25 April 2018 jam 16.10

penduduk dan mengangkut persediaan makanan ke pedalaman. Kondisi daerah yang masih dilanda pergolakan menyebabkan masyarakat takut untuk melakukan perjalanan, hal ini disebabkan banyaknya terjadi pengecatan-pengecatan, sabotase terhadap sarana transportasi. Akibat dari tidak lancarnya kereta api mengakibatkan penurunan volume angkutan baik dari ibukota provinsi, kota Padang ke daerah-daerah pedalaman Sumatera Barat maupun sebaliknya sehingga pengoperasiannya berhenti selama 27 hari ([Http://Kai.id](http://Kai.id)).⁹

Bahkan pemerintah pusat menganjurkan untuk menghentikan operasi kereta api sebagai angkutan umum untuk sementara waktu agar tidak terjadi hal-hal tidak diinginkan. Pemerintah pusat juga takut meningkatkan kekuatan dari PRRI karena mudahnya akses kereta api ke daerah pedalaman sebagai basis kekuatannya. Pergolakan daerah telah berakhir pada awal tahun 1960-an, namun terjadi penurunan peran kereta api sebagai alat transportasi. Hal ini disebabkan berbagai faktor antara lain kondisi kereta api yang sudah mulai rusak, kurangnya tenaga sumber daya manusia untuk memperbaiki, melakukan perawatan dan menurunnya produksi batubara di Ombilin.

Selain itu, Indonesia kemudian dilanda pemberontakan G30S/PKI yang terjadi pada tahun 1965. Secara tidak langsung dampaknya juga terasa di Sumatera Barat. Selain itu, perkembangan kendaraan bermotor yang semakin canggih dan efisien memberikan efek penurunan fungsi kereta api sebagai sarana pendukung ekonomi untuk daerah-daerah pedalaman Sumatera Barat. PNKA sebagai penyedia jasa angkutan kereta api dikalahkan oleh kendaraan bermotor yang berseliweran di jalan raya. Peristiwa nasional mulai dari pergolakan daerah 1958-1961, pemberontakan G30S/PKI tahun 1965 dan perkembangan kendaraan bermotor menjadi faktor penurunan fungsi ekonomi kereta api. Keruntuhan perkeretaapian Sumatera Barat

⁹ [Http://Kai.Id](http://Kai.Id) diambil pada tanggal 25 April 2018 jam 16.10

diperparah lagi oleh situasi internal PNKA seperti merosotnya pendapatan perusahaan baik dari pengangkutan barang maupun penumpang ([Http://Kai.id](http://Kai.id)).¹⁰

Walau demikian, semasa dikelola PNKA, perkeretaapian Sumatera Barat telah dilakukan modernisasi teknologi kereta api. Semula teknologi yang memanfaatkan tenaga uap seperti lokomotif diganti menjadi lokomotif berpengerak diesel. Penggunaan tenaga diesel pada kereta api saat itu dianggap lebih efisien. Pengalihan ini membuah banyaknya lokomotif perintis yang menggunakan tenaga uap dipensiunkan dari tugasnya. Lokomotif diesel BB 300 pabrikan Krupp Jerman mulai didatangkan, kemudian dilanjutkan dengan membeli lokomotif BB 303 dan BB 306 dari Henschel Jerman untuk lintas non gerigi pada masa PJKA. Sedangkan khusus dieselisasi lintasan bergerigi, mulai dipesan lokomotif khusus BB 204 menggantikan lokomotif uap legendaris E10 dan beberapa lokomotif D18 sejak tahun 1982 hingga 1993 pada masa PJKA hingga perusahaan sudah berstatus menjadi PERUMKA ([Http://Kai.id](http://Kai.id)).¹¹

Mayoritas lokomotif didatangkan guna mendukung banyaknya volume angkutan barang pada masa itu berupa batubara ombilin, CPO (minyak sawit) dan angkutan semen curah serta sebagian kecil untuk dinasan penumpang komersial (wisata). Puncaknya terjadi saat menjelang akhir tahun 90-an dengan tercapainya angkutan batubara mencapai lebih dari 1 juta ton/tahun dari mulut tambang ombilin menuju pelabuhan Teluk Bayur dan pabrik Semen Padang.

Batu bara sebagai komoditi andalan yang menggunakan jasa kereta api sudah mulai berkurang penggunaannya oleh perusahaan seperti PLN yang ada di Padang dan Bukittinggi karena telah mengganti bahan bakarnya dengan minyak bumi pada tahun 1967. Padahal pengangkutan batu bara untuk daerah-daerah ini menjadi pemasukan

¹⁰ [Http://Kai. Id](http://Kai.id) diambil pada tanggal 25 April 2018 jam 16.10

¹¹ [Http://Kai. Id](http://Kai. Id) diambil pada tanggal 25 April 2018 jam 16.10

yang cukup besar oleh perusahaan kereta api. Ketergantungan perusahaan pada pengangkutan batu bara mengakibatkan kehilangan yang cukup besar dan mengancam keberadaan kereta api di Sumatera Barat. Sesuai dengan rancangan awal keberadaan kereta api ini untuk menunjang pendistribusian batu bara. Batu bara yang mendapat saingan dari hasil bumi lainnya terjadi kemerosotan penambangan sehingga menyebabkan efek domino terhadap perusahaan kereta api.

Perusahaan kereta api kembali berganti nama dari Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) pada tahun 1971 sesuai dengan PP No 61 tahun 1971. Perubahan kembali terjadi pada tahun 1990 dengan PP No. 57 tahun 1990 status perusahaan jawatan diubah menjadi perusahaan umum sehingga PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka).

Kemuduran demi kemunduran semakin terlihat jelas dengan berkurangnya angka produksi batu bara pada periode 1961-1965 mencapai 110.000 ton pertahun dan dalam periode 1967-1973 79.000-90.00 ton pertahun. Penurunan ini tentu mempengaruhi keberadaan perusahaan kereta api karena pemasukan yang utama perusahaan dari pengangkutan batu bara. Selain itu, ada beberapa jalur kereta api dari Bukittinggi – Payakumbuh tidak berfungsi lagi, sehingga jalur kereta api di Pariaman juga ikut mengalami kerugian sebagai penghubung antar daerah pedalaman dengan Padang sebagai pusat ekonomi dan perdagangan.

Pada rentang tahun 1970-an sampai tahun 1990 adalah perjuangan perusahaan kereta api untuk tetap hidup. Dalam rangka mempertahankan keberadaan perusahaan ini, maka pemerintah terpaksa ikut campur dengan melanjutkan kerjasama dengan PT Semen Padang dalam pengangkutan semen. Pengoperasian pada jalur Padang ke Pariaman juga mengalami kerugian hampir tiga tahun. Akan tetapi

pada akhir tahun 1977, permintaan batu bara meningkat, sehingga perusahaan mendatangkan lokomotif baru sebanyak 31 unit guna mengantisipasi persaingan dengan kendaraan bermotor.

Perubahan besar terjadi pada tahun 1998, yaitu perubahan status dari Perusahaan Umum Kereta Api menjadi PT Kereta Api (Persero), berdasarkan penjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambil alihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Berdasarkan PP No. 19 tahun 1998. Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api yang didirikan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 57 tahun 1990 dialihkan bentuknya menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 9 tahun 1969 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 1 Tahun 1969 (Lembaran Negara Tahun 1969 No. 16; Tambahan Lembaran Negara No. 2890) tentang Bentuk-Bentuk Usaha Negara Menjadi Undang-Undang. Pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api dinyatakan bubar pada saat pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) tersebut dengan ketentuan bahwa segala hak dan kewajiban, kekayaan serta pegawai Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api yang ada pada saat pembubarannya beralih kepada Perusahaan Perseroan (Persero) yang bersangkutan. Proses perubahan PERUMKA sehingga menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) melalui keputusan Presiden atau Kepres Nomor 39/1999, 1 Juni 1999 PERUMKA secara resmi berubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengoperasikan kelas Bisnis, Eksekutif, Ekonomi dan kelas khusus secara komersil pada kereta api. Perkeretaapian Sumatera Barat pun kini menjadi wewenang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat.

Setelah era reformasi, terjadi penurunan produksi batu bara yang cukup signifikan. Hal ini diperparah dengan berhenti beroperasinya angkutan CPO dari Naras karena adanya keterkaitan

perusahaan perkebunan sawit tersebut dengan keluarga Cendana. Akhirnya pada akhir tahun 2002 PT BA-UPO resmi menghentikan produksi batu bara ombilannya sekaligus ikut menutup operasional angkutan batu bara yang menggunakan rangkaian kereta api sejak zaman kolonial. Kini yang tersisa hanyalah sarana untuk angkutan semen PT Semen Padang yang menjadi andalan utama sebagai sumber pemasukan dan kereta api lokal Padang – Pariaman serta kereta wisata yang beroperasi setiap hari dari Padang menuju Pariaman. Selebihnya sarana-sarana tersebut ada yang menjadi besi tua teronggok di Balai Yasa Padang dan sebagian lagi dipindahkan ke luar Sumatera Barat untuk mendukung operasional Kereta Api di sana ([Http://Kai.id](http://Kai.id)).¹²

Selain dikenal dengan pesona alamnya, perkeretaapian di Sumatera Barat juga terbilang unik. Jaringan relnya memiliki jalur bergerigi disepanjang Lembah Anai. Saat ini, hanya tinggal dua jalur kereta api yang menggunakan jalur bergerigi di Indonesia. Penggunaan jalur bergerigi di Lembah Anai merupakan adaptasi dari kendaraan alam yang berbukit-bukit karena kota ini bagian dari Bukit Barisan yang mementang dari Aceh ke Lampung. Jalur bergerigi ini berada tepat di samping jurang terjal dengan pemandangan indah Lembah Anai. Jalur bergerigi ini bercabang dua, satu di lintasan menuju Bukittinggi yang berakhir di Kotobaru dan satunya lagi berakhir di Batutabal lintas menuju Solok.

Menurut bapak Zainir, Asisten Manager Humasda PT. KAI DIVRE II SUMBAR, Perkembangan jalur perkeretaapian di Sumatera Barat saat ini hanya tersisa jalur Padang – Pariaman sepanjang 52 km yang masih secara rutin beroperasi setiap hari. Kota Padang dan Pariaman adalah dua kota besar yang menjadi pusat kegiatan masyarakat di Sumatera Barat. Kini masyarakat bisa melakukan perjalanan antar dua kota tersebut dengan sarana transportasi kereta api. PT. KAI menyediakan

¹² [Http://Kai.Id](http://Kai.Id) diambil pada tanggal 25 April 2018 jam 16.10

Kereta Api Sibinuang untuk melayani perjalanan kereta api di Sumatera Barat. Kereta api ini merupakan Kereta Api kelas ekonomi yang melayani koridor Padang – Pariaman dan berada di bawah kendali Divisi Regional II Sumatera Barat. Kereta api ini telah banyak diminati masyarakat Sumatera Barat sebagai transportasi massal pilihan.¹³

3.2.2. Asal-Usul tanah PT. KAI dan Alasan PT. KAI Membebaskan Tanah untuk Masyarakat Kecamatan Padang Timur

Memahami asal usul dari tanah negara ini, kita harus mengembalikan ingatan kita kepada sejarah terbentuknya Indonesia. Sesuai dengan apa yang diungkapkan Van Vollenhoven dalam bukunya *Adatrecht van Nederland Indie*, sebelum datangnya kapal dengan bendera tiga warna ke nusantara, wilayah ini tidak kosong akan tata hukum. Masyarakat di wilayah ini telah hidup teratur dalam masing-masing wilayah hukum adat (*adatechtkringen*) yang berjumlah 19 lingkaran. Artinya seluruh wilayah yang sekarang menjadi teritor RI telah terbagi habis ke dalam wilayah-wilayah hukum adat itu, mulai dari Aceh, Batak, Minangkabau sampai ke Irian (LKAAM, 2007:9).

Melalui kolonialisasi dengan kekuatan senjata, akhirnya Belanda dapat menguasai seluruh wilayah Hindia Belanda, kecuali Aceh. Awalnya, karena seluruh tanah telah terbagi habis ke dalam wilayah hukum adat yang terbagi habis pula ke dalam tanah ulayat masyarakat hukum adat, tanah negara Hindia Belanda tidak ada. Melalui berbagai *Domein Verklaring* (1870 sampai 1888) yang kemudian dicabut oleh UUPA pada bagian konsideran, dinyatakan bahwa semua tanah yang tidak dapat dibuktikan di atasnya ada hak *eigendom* adalah *domein negara*. Dengan demikian tanah yang tidak ada sertifikatnya dinyatakan sebagai *domein negara*. Tanah yang di atasnya ada hak adat disebut *onfrijedomein*, sebaliknya tanah yang di atasnya tidak ada hak adat disebut *frijedomein*. Tanah-tanah yang tidak digarap oleh masyarakat

¹³ (Wawancara dengan Zainir/Asisten Manager Humas PT. KAI DIVRE II SUMBAR, 27 April 2018, jam 15.30 WIB).

secara langsung, seperti hutan, tanah yang tidak produktif, gunung, sungai, danau, laut. dinyatakan sebagai frije domein, wilayah itu merupakan wilayah hidup (habitat) dari warga masyarakat hukum adat, seperti tempat menangkap ikan, memungut hasil hutan, berburu, dsb. Khusus hutan tertentu diberi patok oleh menjadi Hutan Boschwijzen, dan diawasi oleh Polisi Hutan, sementara masyarakat setempat dilarang untuk memasuki dan mengambil hasil hutan itu. Tanah-tanah untuk kepentingan umum, seperti untuk jalan kereta api, kantor pemerintahan, diperoleh dari tanah masyarakat melalui pembayaran ganti rugi seadanya jika pada tanah itu ada hak adat. Tanah-tanah tersebut di atasnya diletakkan hak beheer, yang kemudian diterjemahkan menjadi hak pengelolaan (LKAAM, 2007:10).

Aset perusahaan kereta api negara (staats Spoerwegen disingkat SS) sejak tanggal 18 Agustus 1945 resmi menjadi aset DKA. Semua tanah yang diuraikan dalam grondkaart SS sudah menjadi aset DKA yang sekarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Aset perusahaan kereta api swasta (Verenigde Spoorwegbedrijf disingkat VS) berdasarkan undang-undang nomor 86 tahun 1958 sudah dinasionalisasikan dan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 40 dan 41 tahun 1959 sudah menjadi aset DKA sekarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) ([Http://Kai.id](http://Kai.id)).¹⁴

Tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) baik yang berasal dari pengambil alihan aset SS, nasionalisasi aset VS maupun yang diperoleh sendiri karena pengadaan tanah, dalam penertiban administrasinya ada yang sudah mempunyai sertifikat namun juga masih ada yang belum bersertifikat. Semua tanah aset PT. KAI berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW), Instruksi Presiden RI

¹⁴ [Http://Kai.Id](http://Kai.Id) diambil pada tanggal 29 April 2018 jam 20.30

nomor 16 tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara.

Menurut ketentuan hukum perbendaharaan negara, tanah aset PT. KAI baik yang ada sertifikat maupun yang belum bersertifikat tidak boleh dilepaskan kepada pihak ketiga jika tidak ada izin dari menteri keuangan terlebih dahulu. Jadi, tanah milik PT. KAI berasal dari pemerintah tetapi ada juga dari pengadaan tanah.

3.2.3. Pemberdayagunaan Aset PT.KAI oleh Masyarakat atau Pihak Ketiga

Penggunaan transportasi kereta api di Sumatera barat mulai mundur pada tahun 1970-an sampai akhirnya sebagian jalur kereta api dihentikan operasionalnya karena kalah bersaing dengan alat transportasi darat lainnya. Praktis jalur yang tertinggal hanya Padang-Pariaman yang difokuskan untuk wisata sehingga berangsur-angsur ingatan masyarakat Minangkabau terhadap kereta api mulai pudar. Seperti rel kereta api yang berada di Kecamatan Padang Timur, lahan rel kereta api menjadi semak belukar dan terbengkalai karena tidak digunakan selama bertahun-tahun. Lalu mulailah masyarakat mencoba memanfaatkan lahan di atas maupun yang berada disamping rel kereta api tersebut agar lebih berdayaguna. Sebagian ditimbuni tanah dan dijadikan kebun, sebagian mendirikan bangunan.

PT. KAI kemudian memanfaatkan peluang itu untuk mendapatkan pemasukan dengan cara sistem sewa lahan. Masyarakat yang memanfaatkan lahan bekas rel kereta api diharuskan membayar uang sewa kepada PT.KAI. Namun, apabila sewaktu-waktu PT. KAI akan menggunakan kembali lahan tersebut maka masyarakat yang menyewanya wajib mengembalikan.

Jadi, kemunduran kereta api mengakibatkan operasi kereta api diberhentikan kecuali Padang-Pariaman, jalur kereta api yang berada di Kecamatan Padang Timur tidak lagi beroperasi sehingga masyarakat

disana banyak yang memanfaatkan tanah milik PT. KAI, ribuan masyarakat yang memanfaatkannya ada juga yang memanfaatkan secara liar atau tidak memiliki izin. Menurut wawancara penulis dengan staf penjagaan aset PT. KAI Divre II SUMBAR pada tanggal 27 April 2018, bapak ini mengatakan bahwa sebenarnya tanah milik PT. KAI tidak bisa disewakan, tetapi kenapa disewakan kerena banyak masyarakat yang sudah mendirikan bangunan disana maka untuk itu supaya menghindari agar tanah tersebut tidak jatuh kepada milik perorangan, dengan itu maka PT. KAI menyewakannya.

Keseluruhan masyarakat yang memanfaatkan tanah milik PT. Kereta Api di Sumatera Barat berjumlah sekitar 6.000 orang, khusus Kecamatan Padang Timur banyak masyarakat yang memanfaatkan tanah milik PT. KAI yang memiliki izin berjumlah sekitar 1.795 orang dan sekitar 25 yang tidak memiliki izin atau penggunaan liar.

3.2.4. Logo, Visi, Misi, dan Tujuan PT. KAI Kota Padang



Bentuk:

- Garis melengkung : Melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI Dalam mencapai Visi dan Misinya.
- Anak Panah : Melambangkan Nilai Integritas, yang harus dimiliki insan PT KAI dalam mewujudkan Pelayanan Prima.

Warna:

- Orange : Melambangkan proses Pelayanan Prima (Kepuasan Pelanggan) yang ditujukan

kepada pelanggan internal dan eksternal.

Biru : Melambungkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke *stakeholders*, Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.

Visi:

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

Misi:

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama: Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

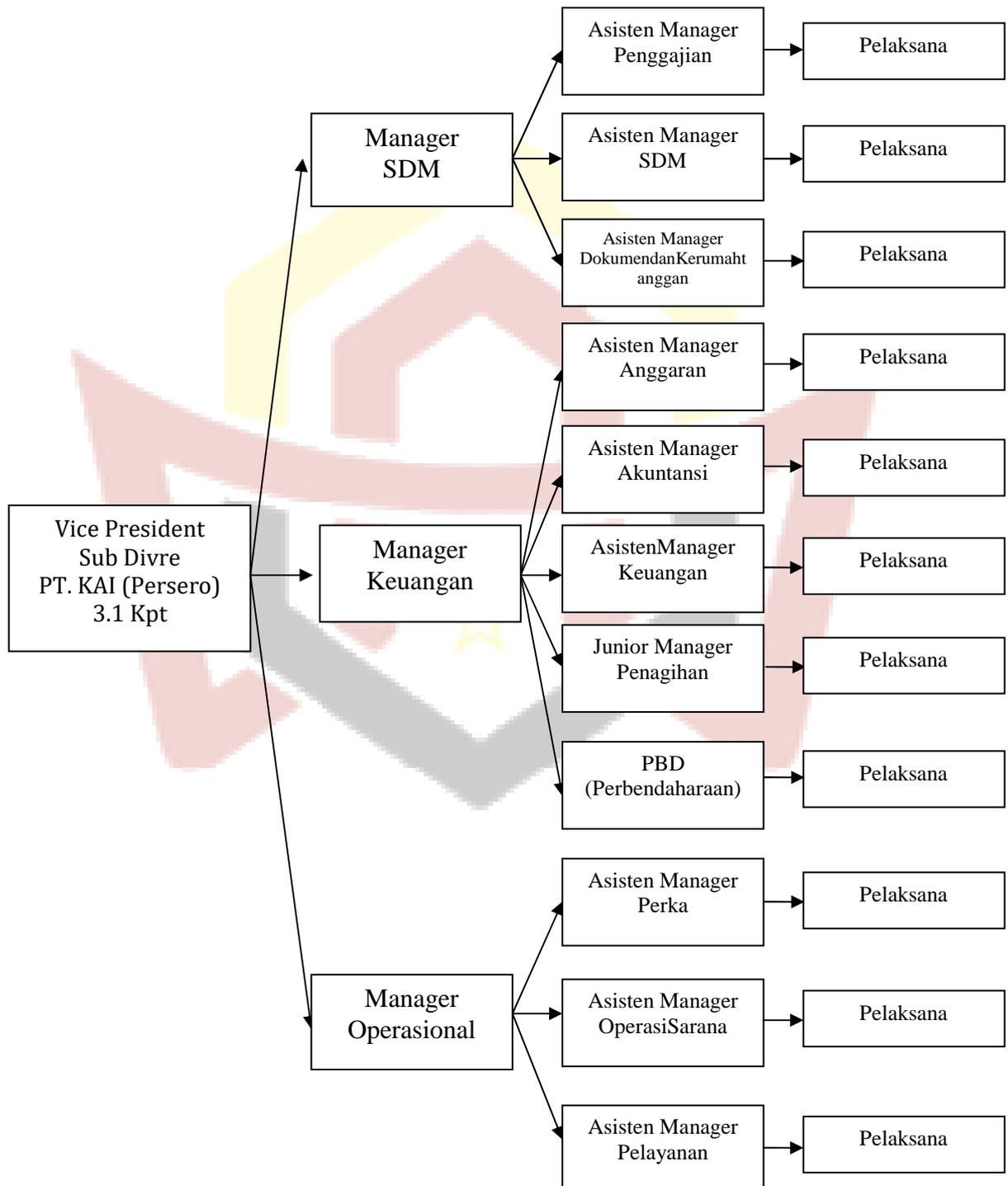
Tujuan:

Memberikan pelayanan jasa yang berkualitas dan berorientasi kepada kepuasan pengguna jasa kereta api melalui pengelolaan secara profesional ([Http://Kai.id](http://Kai.id)).¹⁵

¹⁵ [Http://Kai.Id](http://Kai.Id) diambil pada tanggal 29 April 2018 jam 21.00

3.2.5. Struktur Organisasi Stasiun PT. KAI Kota Padang Beserta Tugasnya

Untuk melihat bagaimana struktur organisasi PT. Kereta Api Kota Padang serta tugas para karyawan yang bekerja di stasiun Kereta Api Kota Padang, dapat dilihat dari skema berikut ini.



Berdasarkan skema dari struktur organisasi Stasiun Kereta Api Kota Padang Beserta Tugasnya dijelaskan sebagai berikut:

- 3.2.5.1 Vice President: Sebagai pimpinan Subdivre 3.1 KPT yang memiliki kuasa dan pemberi keputusan terhadap perusahaan atas laporan yang telah diberikan.
- 3.2.5.2 Manager SDM: Sebagai pengatur dan pemimpin unit SDM yang berhubungan dengan masalah kepegawaian.
- 3.2.5.3 Manager Keuangan: Sebagai pengatur dan pimpinan unit keuangan yang berhubungan dengan masalah keuangan.
- 3.2.5.4 Manager Operasional: Sebagai pengatur dan pemimpin unit operasional kereta api.
- 3.2.5.5 Asisten Manager Penggajian: Sebagai wakil manager SDM yang mengatur di bagian penggajian
- 3.2.5.6 Asisten Manager SDM: Sebagai wakil Manager SDM yang mengatur di bagian SDM.
- 3.2.5.7 Asisten Manager Dokumen dan Kerumahtanggaan: Sebagai wakil manager SDM yang mengatur di bagian dokumen dan kerumahtanggaan.
- 3.2.5.8 Asisten Manager Anggaran: Sebagai wakil manager keuangan yang mengatur di bagian anggaran.
- 3.2.5.9 Asisten Manager Akuntansi: Sebagai wakil manager keuangan yang mengatur di bagian akuntansi.
- 3.2.5.10 Asisten Manager Keuangan: Sebagai wakil manager keuangan yang mengatur di bagian keuangan.
- 3.2.5.11 Junior Manager Penagihan: Sebagai wakil manager keuangan yang mengatur di bagian penagihan asset – asset kereta api.
- 3.2.5.12 Perbendaharaan: Sebagai wakil manager keuangan yang mengatur di bagian kas sub divre 3.1 KPT.
- 3.2.5.13 Asisten Manager PERKA: Sebagai wakil manager operasional yang mengatur di bagian perjalanan kereta api.

3.2.5.14 Asisten Manager Operasi Sarana: Sebagai wakil manager operasional yang mengatur dibagian operasi sarana.

3.2.5.15 Asisten Manager Pelayanan: Sebagai wakil manager operasional yang mengatur dibagian pelayanan jasa.

3.2.5.16 Pelaksana: Melaksanakan apa yang ditugaskan para asisten manager sesuai dengan unitnya masing-masing.¹⁶

3.2.6. Hubungan Kesepakatan PT. KAI di Bidang Kepemilikan dan Pengelolaan Tanah

PT. KAI Kota Padang dalam pembuatan rel banyak melewati pemukiman warga seperti yang ada di Kecamatan Padang Timur. Pembuatan rel kereta api akan mengubah lingkungan masyarakat setempat. Untuk mengubah lingkungan itu baik ke arah positif maupun negatif sebuah perusahaan ada yang namanya CSR (*Corporate Social Responsibility*) merupakan salah satu bagian dari *Corporate Responsibility* sehingga diminta atau tidak dan ada aturan atau tidak terkait dengan pelaksanaan CSR, pihak perusahaan akan tetap melakukan kegiatan CSR kepada masyarakat lokal. Eksistensi perusahaan berpotensi besar mengubah lingkungan masyarakat, baik ke arah negatif maupun positif.

Berbagai dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan yang timbul akibat berdirinya suatu kawasan industri, mengharuskan perusahaan untuk bertanggung jawab kepada publik khususnya masyarakat di sekitar wilayah perusahaan melalui aktivitas yang nyata sehingga dalam pelaksanaan kegiatan CSR, perusahaan harus berhati-hati dan dilakukan dengan cara-cara yang benar agar tidak memperkuat kondisi relasi ketergantungan dari masyarakat akan kehadiran perusahaan (Budiarti S, 2014:1).

Penerapan kegiatan *corporate social responsibility* didasarkan pada banyak alasan dan tuntutan, sebagai paduan antara faktor internal

¹⁶ Data Bagan Struktur Organisasi PT. KAI DIVRE II SUMBAR, diambil di kantor DIVRE II SUMBAR Simpang Haru, 27 April 2018.

dan eksternal. Sebagaimana PT. KAI Kota Padang dalam menjalankan fungsi sosialnya berbagai macam hal yang dilakukannya, seperti yang disampaikan oleh Radit, Staf Asisten Manajer Humasda PT. KAI DIVRE II SUMBAR yaitu Bentuk CSR PT. KAI kota Padang ada dalam berbagai macam seperti pemberian uang tunai maupun dalam bentuk barang. Selain itu contoh bantuan lain adalah pembuatan toilet umum di Bukittinggi, bantuan sembako untuk korban banjir di kabupaten Limapuluh Kota (tahun lalu) dan bantuan perahu nelayan untuk masyarakat Mentawai. Semua bantuan itu diberikan melalui CSR PT. KAI. Selain CSR yang berkala panjang ada juga yang dikasih pada hari-hari peringatan HUT PT. KAI melaksanakan berbagai acara seperti pertandingan olahraga, donor darah dan pemberian bantuan melalui CSR. Donor darah yang dilakukan bentuk kepedulian Divre II Sumbar terhadap sesama.¹⁷

CSR PT. KAI hanya dalam bentuk pemberian bantuan, sedangkan untuk masyarakat yang tanahnya berdekatan dengan tanah milik PT. KAI untuk pemberian bantuan atau menjadikan masyarakat setempat karyawan di PT. KAI itu masih dalam terget dan belum terlaksana. Lain halnya dengan masyarakat yang memanfaatkan tanah milik PT. KAI adalah suatu bentuk fungsi sosial PT. KAI terhadap masyarakat, karena semua masyarakat boleh menyewa tanah milik PT. KAI asalkan mengikut semua persyaratannya. Penyewaan aset tersebut harus melalui prosedur yang telah ditentukan. Masyarakat yang ingin memanfaatkan tanah tersebut harus mengajukan permohonan dilampiri dokumen penjelasan sekurang-kurangnya memuat identitas aset yang akan disewa dan rencanakan peruntukannya (Radit, 2018).

¹⁷ Wawancara dengan Radit/Staff Asisten Manager Humasda PT. KAI DIVRE II SUMBAR, 27 Mei 2018, jam 20.00 WIB.