

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 . Gambaran Umum Wilayah Studi

Wilayah studi dari penelitian ini adalah wilayah yang berada di dua provinsi yang berbeda yaitu wilayah Tanjung Enim dan Lahat yang berada di Provinsi Sumatera Selatan dan wilayah Provinsi Lampung. Bangkitan perjalanan yang dilakukan dengan dua moda yang berbeda yaitu kereta api dan truk. Untuk itu perlu diketahui karakteristik dari wilayah tersebut selain untuk memahami karakteristik perjalanan juga untuk mendapatkan informasi tambahan.

Secara geografis Provinsi Lampung berada antara 3°45' dan 6° Lintang Selatan serta 105°45' dan 103°48' Bujur Timur dengan ibu kota Bandar Lampung. Di sebelah utara berbatasan dengan Provinsi Bengkulu dan Provinsi Sumatera Selatan, sebelah timur berbatasan dengan Laut Jawa, sebelah selatan berbatasan dengan Selat Sunda dan di sebelah barat berbatasan dengan Samudera Indonesia.

Dengan posisi yang demikian, Provinsi Lampung menjadi penghubung utama lalu-lintas Pulau Sumatera dan Pulau Jawa maupun sebaliknya. Luas wilayahnya mencapai 35.376,50 km, sedikit lebih besar dari pada luas Provinsi Jawa Tengah atau 1,75% seluruh wilayah Indonesia. Melihat posisi Provinsi Lampung yang sangat strategis sebagai penghubung antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, menjadikan Provinsi Lampung menjadi wilayah yang harus dilalui apabila melakukan pengiriman

barang ke Pulau Jawa. Batubara yang dihasilkan dari Provinsi Sumatera Selatan, apabila ingin disalurkan ke Pulau Jawa akan terlebih dahulu dikirim ke tarahan kemudian akan dikirim ke Pulau Jawa melalui Pelabuhan Bakauheni.

Di Provinsi Lampung terdapat beberapa perusahaan batubara, baik yang berbentuk Perseroan seperti PT. Bukit Asam Tbk, maupun perusahaan swasta. PT. Bukit Asam Tbk memiliki *stockpile* di daerah tarahan dan tambang batubara di daerah Tanjung Enim Provinsi Sumatera Selatan. Proses pengangkutan batubara menggunakan moda kereta api. Terdapat juga beberapa perusahaan swasta yang bergerak dibidang pertambangan batubara, seperti PT. Sumatera Bahtera Raya dan PT. Putera Lampung Perkasa yang memiliki *stockpile* di daerah Tanjung Bintang, pengangkutan batubaranya menggunakan moda angkutan darat yaitu truk. Banyak faktor yang mempengaruhi perusahaan pengangkut batubara dalam menentukan pemilihan moda angkutan untuk batubara. Letak tambang dan *stockpile*, kapasitas *stockpile* masing-masing perusahaan, dan jumlah target produksi masing-masing perusahaan serta biaya angkut. Jadi beberapa faktor tersebut sangat mempengaruhi dalam menentukan pemilihan moda.

2.2. Potensi Batubara di Provinsi Sumatera Selatan

Potensi batubara yang dimiliki Provinsi Sumatera Selatan diketahui mencapai sekitar 85% dari total cadangan yang terkandung dalam bumi Sumatera, atau sekitar 22,24 milyar ton. Artinya, sekalipun penambangannya dimaksimalkan hingga 50 juta ton pertahunnya, batubara tidak akan habis ditambang selama 200 tahun.

Melimpahnya kandungan batu berwarna hitam ini tidak didukung oleh lokasi tambang, sulit dan jauhnya lokasi penambangan membuat angkutan batubara dari

Sumatera Selatan sulit diangkut menuju dermaga pelabuhan Kertapati (Palembang) dan Tarahan (Lampung). Dalam program Sumatera Selatan sebagai lumbung energi nasional, energi batubara diposisikan sebagai salah satu sumber energi alternatif pengganti minyak bumi. Batubara di Indonesia memiliki kecenderungan harga yang tidak stabil atau berubah-ubah. Perkembangan harga batubara di Indonesia dapat dilihat dalam Tabel 2.1:

Tabel 2.1 Tabel Perkembangan Harga Batubara Di Indonesia Tahun 2012 dan 2013

No	Bulan	Harga (USD/ton)	Kenaikan/Penurunan (%)
1	Okt-2012	86.04	-0.2
2	Nov-12	81.44	-5.35
3	Dec-12	81.75	0.38
4	Jan-13	87.55	7.09
5	Feb-13	88.35	0.91
6	Mar-13	90.09	1.97

Adapun lokasi penyebaran batubara di Provinsi Sumatera Selatan digambarkan pada Gambar 2.1, yaitu tersebar di beberapa provinsi : Kabupaten Lahat, Kabupaten Muaraenim, Kabupaten Musi Banyu Asin dan Kabupaten Musiwaras, :



Gambar 2.1. Lokasi Penyebaran Batubara di Provinsi Sumatera Selatan

2.3. Kereta Api

Perkeretaapian adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. (UU No.23, 2007).

Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. (UU No.23, 2007).

Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kereta api. Pada awalnya istilah kereta api yang dikenal di Indonesia muncul karena pada masa lalu bahan bakar yang digunakan adalah batubara atau kayu, sehingga pada saat kereta berjalan mengeluarkan kepulan asap dari cerobong selain itu terbawa pula percikan api yang cukup banyak. (Warpani,1990).

Pada umumnya, kereta api merupakan moda transportasi yang sesuai untuk pekerjaan-pekerjaan tertentu, seperti mengangkut muatan berjumlah besar dalam jarak jauh, membawa sejumlah besar penumpang dalam jarak sedang, dan sebagai sarana angkutan komuter di kota-kota besar. Namun, tidak mudah bagi kereta api untuk berperan ideal dalam pasar moda transportasi dan untuk menekan biaya transportasi dalam perekonomian. Pertama, penting untuk memahami apa saja kelebihan KA, serta keuntungan menggunakan KA dari segi biaya dibandingkan moda transportasi lainnya. Kedua, perlu dipastikan bahwa KA bersaing dengan moda transportasi lainnya secara adil atau setara. Ketiga, harus dipahami pula apa kebutuhan para pengguna jasa transportasi di pasar.

2.3.1. Kereta Api Sebagai Angkutan Batubara Di Provinsi Sumatera Selatan Dan Provinsi Lampung

Jaringan kereta api Sumatra Selatan melakukan dua pengangkutan batubara. Yang pertama dan utama adalah untuk memasok batubara ke Pembangkit Listrik Suralaya di Jawa Barat. Batubara diangkut dari tambang di Tanjung Enim ke terminal pemuatan di Tarahan, lalu diangkut dengan kapal menuju terminal pembongkaran di dekat Pembangkit Listrik Suralaya.

Pengangkutan batubara yang kedua adalah dari tambang di utara ke Kertapati di dekat Palembang, dimana batubara sebagian besar lalu diekspor. Sekitar 10,2 juta ton batubara dikirim ke Tarahan di tahun 2012, sedangkan sekitar 2,3 juta ton dikirim ke Kertapati. Batubara hasil produksi PT Bukit Asam di Tanjungenim diangkut dengan kereta api ke Tarahan (Lampung) dan Kertapati (Palembang). Untuk pengangkutan dari Tanjungenim Baru-Tarahan, Kereta Api Batubara yang beroperasi lebih dikenal dengan nama Kereta Api Babaranjang (Batubara Rangkaian Panjang) atau disebut Kereta Api Babaranjang. Ada 13 Kereta Api yang beroperasi setiap harinya dari Tanjungenimbaru-Tarahan.

Sesuai namanya, Kereta Api Babaranjang merupakan Kereta Api terpanjang di Indonesia. Satu rangkaian Kereta Api Babaranjang terdiri dari 40 gerbong KKBW dengan 2 lokomotif CC 202 atau 60 gerbong KKBW dengan 3 lokomotif CC 202. apabila menggunakan 2 lokomotif terbaru CC 205 mampu menarik 50 gerbong KKBW. Panjangnya, bisa mencapai 1 kilometer lebih. KA Babaranjang menggunakan gerbong terbuka berjenis KKBW dengan muatan 50 ton. Gerbong yang digunakan buatan PT INKA dan China.

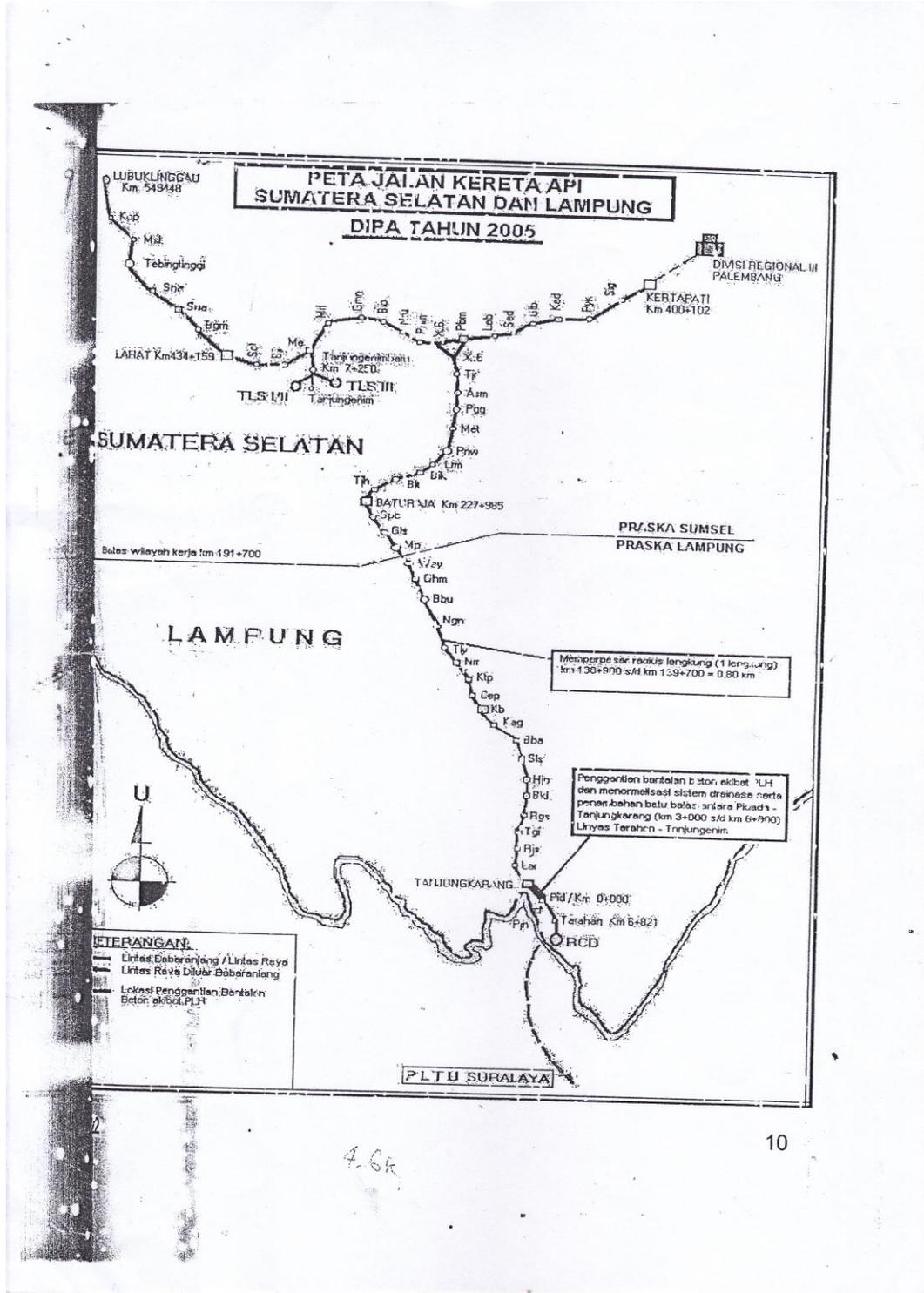
Kereta Api Babaranjang beroperasi dari tambang Stasiun Tanjungenim Baru (Sumatera Selatan) ke Pelabuhan Tarahan (Lampung) yang berjarak 410 km dan ditempuh dalam waktu sekitar 15 jam perjalanan. Proses pengisian di Tanjungenim menggunakan TLS (*Train Loading System*) dengan cara mencurahkan batubara ke gerbong dari atas sesuai kapasitas muat gerbong KKBW. Pembongkaran di Tarahan juga terbilang cepat karena terdapat 2 jalur lingkaran dan menggunakan mesin RCD (*Rotary Circle Dumper*). Dengan RCD, gerbong diputar balik sehingga seluruh isinya tumpah ke dalam bak penampungan. Hanya butuh waktu 2,5-3 menit per gerbong untuk menumpahkan isinya atau paling lama 2,5 jam untuk 1 Kereta Api dengan muatan 43 gerbong KKBW.

2.3.2. Sejarah Lintasan Kereta Api di Provinsi Lampung

Lintasan kereta api di Provinsi Lampung pertama kali dibangun sepanjang 12 kilometer dari Panjang menuju Tanjung Karang. Jalur rel ini mulai dilalui kereta pada tanggal 3 Agustus 1914. Pada waktu yang bersamaan dilaksanakan juga pemasangan dan pembangunan lintasan rel dari Kertapati, menuju Kota Prabumulih, Sumatera Selatan. Sampai dengan tahun 1914, jalur rel lintas Kertapati hingga Prabumulih sudah mencapai jarak 78 kilometer. Perlahan, jalur rel kemudian dikembangkan untuk pengangkutan batubara dari tempat penambangannya di Tanjung Enim. Jalur-jalur yang terputus di Sumatera bagian selatan ini perlahan akhirnya bertemu.

Panjang seluruh rel yang ada dikelola PT Kereta Api Indonesia Divisi Regional III Sumatera Bagian Selatan (Sumbagsel) mencapai lebih dari 600 kilometer. Jalur antara Tanjung Enim dan Tarahan panjangnya 410 kilometer. Kecepatan maksimum kereta untuk jalur ini adalah 90 kilometer perjam meskipun dengan kondisi rel dan kereta tidak

memungkinkan mencapai kecepatan maksimal. Pada Gambar 2.2 digambarkan peta lintasan rel kereta api untuk wilayah Sumatera Selatan (Sub Divre III) dan Wilayah Lampung (Sub Divre III.2).



2.3.3 Karakteristik Pengguna Kereta Api

Memilih suatu moda angkutan (khusus kereta api) dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, biaya, ketersediaan moda, keamanan dan fleksibilitas. Kesemua faktor tersebut dapat berdiri sendiri-sendiri atau saling bergabung (Warpani, 1990, 146). Beberapa faktor yang tidak dapat dikuantifikasikan cenderung diabaikan dengan pengertian pengaruhnya kecil atau dapat diwakili oleh beberapa peubah lain yang dapat dikuantifikasikan.

Adapun faktor yang termasuk kategori ini yakni jarak perjalanan dan tujuan perjalanan :

1. Jarak Perjalanan

Jarak perjalanan mempengaruhi dalam menentukan pemilihan moda , semakin jauh perjalanan seseorang akan memilih angkutan yang lebih cepat, lebih nyaman dan lebih aman serta fleksibel. Sebaliknya semakin dekat jarak perjalanan seseorang akan memilih moda yang praktis saja.

2. Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan juga mempengaruhi terhadap pemilihan moda angkutan. Seseorang akan cenderung memilih moda yang memiliki akses yang lebih mudah untuk mencapai tempat tujuan

2.3.4. Sarana dan Prasarana Kereta Api

Menurut isi dari UU No.23 Tahun 2007 yang dimaksud dengan sarana kereta api adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel. Adapun sarana kereta api yaitu :

1. Lokomotif

Lokomotif adalah mesin penarik tidak untuk mengangkut penumpang dan barang.

Jenis-jenis lokomotif yaitu :

a. Lokomotif Uap

Lokomotif Uap adalah lokomotif yang dilengkapi dengan tenaga penggerak mula mesin uap untuk menggerakkan roda melalui alat penerus daya mekanik.

b. Lokomotif Listrik

Lokomotif Listrik adalah lokomotif yang menerima daya listrik dari luar lokomotif itu sendiri untuk menggerakkan roda melalui alat penerus daya elektrik dan menggerakkan motor traksi sehingga motor traksi akan berputar menggerakkan roda lokomotif

c. Lokomotif Diesel Elektrik

Lokomotif Diesel Listrik adalah lokomotif yang dilengkapi dengan tenaga penggerak mula motor diesel untuk menggerakkan roda melalui alat penerus daya elektrik dan motor traksi. Pada dasarnya lokomotif diesel elektrik sama dengan lokomotif listrik, yang membedakan adalah sumber tenaga listriknya. Pada lokomotif diesel elektrik sumber tenaga berasal dari generator utama yang berada dalam lokomotif sehingga tidak bergantung adanya jaringan listrik PLN.

d. Lokomotif Diesel Hidrolik

Lokomotif Diesel Hidrolik adalah lokomotif yang dilengkapi dengan tenaga penggerak mula motor diesel untuk menggerakkan roda melalui alat penerus daya hidrolik.

Lokomotif merupakan sumber penggerak utama yang terdiri dari lok tenaga uap, diesel dan elektrik. Perkembangan teknologi selanjutnya tidak hanya dipusatkan pada satu jenis saja melainkan pada beberapa jenis kereta seperti kereta rel diesel (KRD) dan kereta rel listrik (KRL). Jenis lokomotif di Indonesia dibedakan sesuai dengan penggunaan jumlah gandarnya :

a) Lokomotif BB

Beban di lokomotif ini bertumpu oleh dua *bogie* yang masing-masing *bogie* terdiri dari dua gandar. Satu gandar terdiri dari dua roda yang tersambung, gambar lokomotif BB terdapat pada Gambar 2.3.

b) Lokomotif CC

Lokomotif ini memiliki dua *bogie* yang masing-masing terdiri dari tiga gandar. Setiap gandar terdiri dari dua roda, gambar lokomotif CC terdapat pada Gambar 2.4.

Jenis-jenis lokomotif yang dipakai oleh PT. KAI untuk angkutan batubara dan T. Enim ke Tarahan yaitu tipe CC 202 dan CC 205, sedangkan gerbong yang digunakan ialah gerbong terbuka jenis KKBW dengan muatan 50 ton. Satu lokomotif CC202 rata-rata dapat mengangkut 20 gerbong bermuatan batubara masing-masing 50 ton, sedangkan dengan satu lokomotif tipe CC 205 rata-rata dapat mengangkut 30 gerbong bermuatan 50 ton. Gambar selengkapnya tentang jenis lokomotif CC dan jenis lokomotif BB dapat dilihat pada gambar 2.3 dan gambar 2.4 sebagai berikut :



Gambar 2.3. Lokomotif tipe BB



Gambar 2.4 Lokomotif CC 201 dan 202

2. Mesin Penarik

Pengertian dari mesin penarik adalah kendaraan dengan daya penggerak sendiri yang dapat dipergunakan untuk mengangkut penumpang dan barang. Mesin penarik ini terdiri dari 2 jenis yaitu :

- a. Kereta Rel Diesel (KRD)
- b. Kereta Rel Listrik (KRL)

3. Kereta

Pengertian dari kereta adalah kendaraan yang sebagian atau seluruhnya dipergunakan untuk mengangkut penumpang. Kereta terdiri dari 2 jenis yaitu :

- a. Kereta Untuk Umum
- b. Kereta Dinas

4. Gerbong

Gerbong adalah kendaraan yang khusus dipergunakan untuk mengangkut barang dan binatang. Terdapat tiga gerbong yang banyak dipakai yaitu gerbong tertutup, tangki dan datar. Gerbong yang dipakai untuk pengangkutan batubara ialah jenis gerbong terbuka buatan PT. Inka dan China. Volume muatan sebesar 50 ton dan berat gerbong sebesar 20 ton. Dalam 1 rangkaian kereta babaranjang (batubara rangkaian panjang) rata-rata terdiri dari 43 gerbong dengan ditarik oleh dua lokomotif dan panjangnya bisa mencapai 1 kilometer lebih.

Agar sarana kereta api dapat dioprasikan, diperlukan sarana dan prasarana yang meliputi :

1. Jalur Kereta Api

Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian rel dimana jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak dipermukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api. Jalur kereta api babaranjang yang dilalui kereta pengangkut batubara rute T. Enim Tarahan sepanjang 410 km dan rata-rata ditempuh dalam waktu 15 jam perjalanan.

2. Stasiun

Tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani naik turunnya penumpang dan bongkar muat barang, selain itu juga berfungsi sebagai tempat pengendali dan pengatur lintas kereta api. Stasiun yang besar sering pula menjadi tempat perawatan kereta dan lokomotif. Selama dalam perjalanan kereta api melewati banyak stasiun tapi tidak disinggahi. Stasiun-stasiun ini bertugas mengatur kelancaran dalam beroperasi. Stasiun digolongkan menjadi beberapa klas stasiun, klas stasiun ditentukan berdasarkan fasilitas yang terdapat di stasiun seperti jumlah emplasemen, panjang emplasemen, jumlah wesel, peralatan persinyalan, serta fasilitas pendukung lainnya seperti tempat perawatan kereta dan lokomotif.

Dari stasiun Tanjung Enimbaru-Tarahan terdapat beberapa stasiun kelas besar yaitu Stasiun Tarahan (klas besar C), Stasiun Tanjung Karang (klas besar B), Stasiun Prabumulih dan Stasiun Tanjung Enimbaru. Terdapat 50 stasiun yang harus dilewati kereta api babaranjang dengan panjang lintasan keseluruhan 410 km. Beberapa stasiun besar yang dilewati kereta api babaranjang :

a) Stasiun Tanjung Enimbaru

Stasiun Tanjungenim Baru merupakan pengembangan dan pendukung bagi Stasiun Tanjungenim. Lokasi stasiun ini berada di wilayah kerja dari SubDivre 3.1 Kertapati, dalam kesehariannya stasiun ini hanya melayani khusus kereta api angkutan batubara dan terhubung dengan TLS (Train Loading Station) VII & III yang menjadi pintu masuk ke tambang batu bara PT. Bukit Asam di kawasan Tanjungenim.



Gambar 2.5 Stasiun Tanjung Enimbaru beserta Dipo Gerbongnya.

Stasiun Tanjungenim Baru terletak di Km 8 + 250 dan berada di ketinggian 35 dpl (diatas permukaan laut). Emplasemen Stasiun Tanjungenim Baru memiliki 4 sepur utama dengan dilengkapi peralatan persinyalan mekanik jenis S&H menggunakan blok dalam melayani operasi KA-nya. Guna memudahkan dalam melakukan pemeliharaan sarana gerbong, maka di stasiun ini juga terdapat sebuah Dipo Gerbong, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 2.5.

b) Stasiun Prabumulih

Sejarah Stasiun Prabumulih dapat kita temukan dalam catatan buku berjudul *De Stoomtractive Op Java en Sumatera* karangan JJG Oegema. Berdasarkan buku tersebut Stasiun Prabumulih mulai dikenal pada tahun 1915, ketika Hindia Belanda membangun jalur kereta Kertapati-Prabumulih sepanjang 78 km dan jalur Prabumulih-Muara Enim sejauh 73 km pada tahun 1971. Selanjutnya di tahun 1927, jalur Prabumulih-Tanjung Karang sepanjang 311 km juga dibangun. Di masa itu, kereta api di Sumatera Selatan dikelola oleh Perusahaan Zuid Sumatera Spoorwegen. Dulunya terdapat enam jenis lokomotif uap di lintasan Stasiun Prabumulih, yaitu model B51, C11, C30, C50, D50 dan D52. Untuk pengisian bahan bakar berupa air bagi lokomotif tersebut, digunakan corong dan tangki pengisian air. Sekitar tahun 1984, stasiun ini mengalami perombakan bangunan yang signifikan.

Stasiun yang terletak di Km 322 + 295 dan berada diketinggian 36 dpl ini, merupakan stasiun persimpangan dan perbatasan antara wilayah kerja SubDivre III.1 Ktp dengan SubDivre III.2 Tnk. Emplasemen Stasiun kelas 1 ini dilengkapi 4 sepur KA dan menggunakan sistem persinyalan mekanik S&H dengan rumah sinyal A & B. Sebagai bagian dari program revitalisasi angkutan barang, sistem persinyalan mekanik tersebut selanjutnya direncanakan akan digantikan dengan sistem persinyalan elektrik. Gambar stasiun Prabumulih dapat dilihat pada Gambar 2.6 sebagai berikut.



Gambar 2.6 Stasiun Prabumulih

c) Stasiun Tanjung Karang

Stasiun Tanjung Karang merupakan stasiun kelas besar B yang masuk ke wilayah kerja Sub Divre 3.2 Tnk. Letak Stasiun ini berada di Km 12 + 230 dengan ketinggian 96 dpl, jumlah sepur di emplasemennya berjumlah 5 sepur Kereta Api dan 6 sepur simpan yang terletak di Dipo lokomotif Tanjung Karang. Sesuai dengan daftar sepur di Stasiun Tanjung Karang, jalur 1 dengan panjang 757 meter untuk kereta api penumpang seperti Kereta Api Limeks Sriwijaya, Kereta rel Diesel (KRD) Seminung dan Kereta Api Raja Basa. Jalur 2 dengan panjang 895 meter diperuntukan bagi Kereta Api Babaranjang dan Kereta Api barang pengangkut

bubur PT.TEL. Jalur 3 dengan panjang 760 meter diperuntukan Kereta Api penumpang yang datang dari utara seperti Kereta Api Limeks, Kereta Api Raja Basa, Seminung dan Kereta Api Babaranjang. Sedangkan Jalur 4 dengan panjang 287 meter digunakan untuk sepur simpan bagi Kereta Api penumpang.

Stasiun ini memiliki Dipo lokomotif yang berada di sebelah barat stasiun. Dipo tersebut berfungsi sebagai tempat perawatan dan pengecekan harian bagi lokomotif-lokomotif yang melintas di Sub Divre 3.2 Tnk. Di Dipo lokomotif ini, terdapat Crane berikut kereta penolong (NR) dan juga turntable yang terletak di belakang dipo yang masih digunakan.

Sebagai bagian dari kerja sama BUMN yang tergabung dalam program Tiket Terpadu Antar Moda (TITAM), di Stasiun Tanjung Karang terdapat loket Customer Service TITAM. Karena lokasi Tanjung Karang yang berada di kawasan pusat Kota Bandar Lampung, menjadikan Stasiun Tanjung Karang dikelilingi oleh pusat perdagangan dan perkantoran.

d) Stasiun Tarahan

Stasiun Tarahan merupakan stasiun yang berada di ujung selatan dari wilayah kerja SubDivre 3.2 Tnk dan menjadi akhir tujuan untuk Kereta Api Barang, karenanya stasiun ini menjadi penghubung pabrik kertas PT .TEL dan pintu masuk ke wilayah bongkaran batubara di Tarahan yang menggunakan sistem RCD (Rottary Car Dumper) sebagai alat bongkarnya. Stasiun ini terletak di Km 6 + 821 dan di ketinggian 20 dpl.

Guna meningkatkan kapasitas angkut volume batubara, Stasiun Tarahan pada saat ini mengalami perubahan yang signifikan, baik dari jumlah sepur di emplasemen maupun sistem persinyalannya. Emplasemen Stasiun Tarahan dirubah

menjadi dua bagian , yaitu bagian emplasemen pertama digunakan untuk menerima dan memberangkatkan Kereta Api barang dengan jumlah 3 sepur kereta api. Sedangkan emplasemen kedua digunakan sebagai arus lalu lintas langsung yang terdiri dari 6 sepur kereta api dengan sepur-sepur bisa terakses menuju ke depo lokomotif, kawasan PT.TEL dan kawasan bongkaran RCD PT.BA.

Persinyalan yang sebelumnya menggunakan persinyalan mekanik S&H, akan diganti dengan sistem persinyalan elektrik dengan menggunakan interface blok Mobis antara Stasiun Tarahan – Stasiun Tanjungkarang. Persinyalan elektrik ini merupakan produksi PT. LEN Industry.

Berikut daftar nama-nama stasiun, letak STA dan jarak antarstasiun lintas Tarahan menuju Stasiun Tanjungenim Baru terdapat pada Tabel 2.2 :

Tabel 2.2 Stasiun Dan Jarak Antar Stasiun Lintas Tarahan – Tanjung Enim Baru

No	Stasiun	Letak Sta.Km + Hm	Jarak Antara Stasiun
1	Tarahan	6 + 143	4,771
2	Suka Menanti	1 + 980	2,050
3	Blok Pos Garuntang	6 + 787	3,784
4	Tanjung Karang	12 + 230	5,446
5	Labuhan Ratu	17 + 013	4,783
6	Rejosari	28 + 544	11,531
7	Tegineneng	39 + 094	10,650
8	Rengas	47 + 253	7,835
9	Bekri	54 + 120	7,151
10	Haji Pemanggilan	62 + 900	8,720
11	Sulusuban	69 + 750	6,750
12	Blambangan Pagar	77 + 934	8,252
13	Kalibalangan	86 + 090	8,218
14	Candimas	91 + 850	5,650
15	Kotabumi	97 + 668	5,929
16	Cempaka	105 + 296	8,158
17	Ketapang	115 + 283	9,457
18	Negara Ratu	126 + 469	11,186

19	Tulung Buyut	135 + 755	9,300
20	Negeri Agung	147 + 752	11,983
21	Blambangan Umpu	163 + 032	15,280
22	Giham	172+ 949	9,917
23	Tanjung Rajo	176 + 900	3,951
24	Way Tuba	183 + 607	6,707
25	Way Pisang	188 + 500	4,893
26	Martapura	195 + 641	7,141
27	Gilas	205 + 399	9,758
28	Sepancar	218 + 706	13,307
29	Baturaja	227 + 985	9,279
30	Tiga Gajah	229 + 978	1,993
31	Lubuk Batang	238 + 600	8,622
32	Belatung	242 + 284	4,290
33	Blimbing Airkaka	250 + 758	8,878
34	Lubuk Rukam	259 + 592	8,824
35	Peninjawan	267 + 099	7,507
36	Metur	278 + 377	11,331
37	Pagar Gunung	290 + 736	12,306
38	Ais Asam	295 + 903	5,167
39	Tanjung Rambang	309 + 260	12,614
40	X.5	318 + 800	10,214
41	Prabumulih	322 + 705	3,654
42	X.6	321 + 530	1,175
43	Penimur	333 + 422	11,89
44	Niru	344 + 254	10,832
45	Belimbing Pendopo	354 + 344	10,090
46	Gunung Megang	367 + 039	12,695
47	Ujan Mas	381 + 524	14.48
48	Muara Gula	387 + 895	6,37
49	Muara Enim	396 + 093	8,19
50	Tanjung Enimbaru	7 + 250	7,25

3. Peralatan persinyalan, adalah seperangkat fasilitas seperti jaringan instalasi sinyal manual, mekanik maupun elektrik, rumah sinyal, tiang sinyal, kawat sinyal, saluran kawat sinyal, dan tanda-tanda. Perubahan dari sinyal mekanik sinyal elektrik dapat meningkatkan kapasitas lintas kereta api.

4. Telekomunikasi

Seperangkat fasilitas seperti jaringan dan instalasi pesawat telepon TOKA-PABX, dan tower radio yang digunakan untuk penyampaian informasi.

5. Listrik aliran atas, jaringan dan tiang-tiangnya

6. Perlintasan, seperti jalan, pintu, gardu, dan panel sel tenaga surya.

2.3.5. Grafik Perjalanan Kereta Api (Gapeka)

Gapeka merupakan daftar perjalanan kereta api dalam bentuk grafis. Jadwal antara satu dengan jadwal kereta lainnya tidak dapat berdiri sendiri karena sangat erat kaitannya dengan jadwal perjalanan lainnya, terutama pada sepur tunggal dimana kereta yang satu hampir pasti harus berpotongan dengan jadwal kereta lainnya.

Pada jaringan sepur ganda juga terdapat kaitan antara perjalanan kereta api dengan kereta api lainnya, karena yang berjalan lebih lambat akan disusul oleh kereta yang lebih cepat di stasiun. Sehingga cara terbaik dalam merencanakan perjalanan kereta api adalah dengan menggambarkan garis perjalanan kereta pada sebuah grafik dua dimensi, dengan demikian dapat diketahui tempat persilangan antara perjalanan kereta.

2.3.6 Keunggulan Kereta Api Sebagai Moda Angkutan Barang

Kereta api merupakan sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel, dengan demikian kereta api hanya dapat bergerak/berjalan pada lintasan/jaringan rel yang sesuai dengan peruntukannya, hal ini menjadi keunggulannya karena tidak terganggu dengan lalu lintas lainnya, tetapi di lain pihak menjadikan lintasan kereta api tidak fleksibel.

Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar. Pada umumnya, kereta api merupakan moda transportasi yang sesuai untuk pekerjaan-pekerjaan tertentu, seperti mengangkut muatan berjumlah besar dalam jarak jauh, membawa sejumlah besar penumpang dalam jarak sedang, dan sebagai sarana angkutan komuter di kota-kota besar.

Namun, tidak mudah bagi kereta api untuk berperan ideal dalam pasar moda transportasi dan untuk menekan biaya transportasi dalam perekonomian. Pertama, penting untuk memahami apa saja kelebihan Kereta api, serta keuntungan menggunakan Kereta api dari segi biaya dibandingkan moda transportasi lainnya. Kedua, perlu dipastikan bahwa Kereta api bersaing dengan moda transportasi lainnya secara adil atau setara. Ketiga, harus dipahami pula apa kebutuhan para pengguna jasa transportasi di pasar, misalnya mereka yang menggunakan sarana transportasi untuk mengirim komoditas maupun orang-orang yang melakukan perjalanan.

Sumbangan kereta api bagi perkembangan ekonomi dan masyarakat sangat besar. Kereta api memulai angkutan barang dalam jumlah yang besar dengan biaya yang rendah sehingga merangsang pertumbuhan industri, pertambangan, perdagangan, dan kegiatan lainnya di masyarakat. Banyak kota-kota tumbuh dan berkembang setelah adanya jaringan kereta api. Jenis moda ini juga merangsang pertumbuhan angkutan jalan raya, sungai, danau dan penyeberangan.

Keunggulan-keunggulan yang terdapat pada angkutan rel adalah sebagai berikut.

1. Moda angkutan jalan rel adalah tipe moda angkutan yang memungkinkan jangkauan pelayanan orang/barang dalam jarak pendek, sedang dan jauh dengan kapasitas yang besar (angkutan masal), tergantung pada keadaan topografi daerah yang memungkinkan untuk dilalui secara baik oleh kereta
2. Mampu menempuh jarak yang jauh, bertambah jauh jarak menjadi semakin efisien dan biaya yang makin rendah.
3. Keselamatan perjalanan akan lebih baik dibandingkan moda lainnya, karena mempunyai jalur (track) dan fasilitas terminal tersendiri, sehingga tidak terpengaruh oleh kegiatan lalu lintas non kereta api yang menjadikan sangat kecil terjadinya konflik dengan moda lainnya.
4. Jadwal perjalanan dengan frekuensi tinggi dapat dilaksanakan.
5. Keandalan waktu cukup tinggi, karena selain mempunyai jalur tersendiri, kecepatan relatif lebih konstan, sehingga kemudahan dalam pengaturan dan risiko keterlambatan kecil dan tidak terlalu dipengaruhi oleh cuaca.
6. Perkeretaapian merupakan angkutan yang ramah lingkungan, dengan emisi gas buang kecil dan pengembangan teknologi kereta berbasis energi listrik, memungkinkan sebagai moda angkutan yang mampu menjawab masalah lingkungan hidup manusia di masa datang.

Seperti halnya moda transportasi lainnya angkutan kereta api juga memiliki kelemahan-kelemahan yaitu :

1. Biaya operasional yang sangat besar, karena perusahaan kereta api harus memelihara sendiri jalan rel yang digunakannya serta melengkapi sendiri fasilitas-fasilitas penunjang keselamatan penumpang.

2. Kereta api memiliki kecepatan tinggi dan mengangkut secara besar-besaran dalam jarak jauh, maka pengusahanya terikat oleh syarat-syarat konsesi dan peraturan. Peraturan itu baik secara teknis maupun umum, untuk menjamin keamanan.
3. Angkutan kereta api tidak dapat melayani penumpang untuk mencapai tempat.
4. Dari segi frekuensi keberangkatannya, angkutan kereta api kurang fleksibel karena harus mengikuti jadwal yang telah ditentukan. Hal ini untuk menghindari terjadinya kecelakaan antar kereta api.

2.4. Angkutan Truk

Salah satu sektor jasa yang memiliki faktor penting dalam perekonomian adalah sektor jasa angkutan truk. Jasa angkutan truk merupakan bagian yang tak terpisahkan dari ekonomi dunia. Kondisi geografis negara yang meliputi dataran pulau, maupun kepulauan, menuntut moda transportasi yang handal serta ekonomis. Jasa angkutan truk lah yang mengambil peranan.

Ditinjau berdasarkan klasifikasi aspek teknis dan terminologi yang digunakan oleh Dinas Perhubungan, jenis kendaraan yang digunakan untuk jasa angkutan truk dibedakan sebagai berikut:

1. Truk besar dengan kapasitas angkut (tonase) mencapai lebih dari 8 ton yang banyak digunakan untuk jasa angkutan peti kemas dan alat berat .
2. Truk sedang, baik tipe single (4 ban) maupun tipe double (6 ban), dengan kapasitas angkut (tonase) antara 4 – 8 ton.
3. Truk kecil tipe *pick-up* dengan kapasitas angkut (tonase) di bawah 4 ton.

Keunggulan-keunggulan yang terdapat pada moda truk sebagai angkutan barang adalah :

1. Truk dapat mengirimkan barang langsung mencapai tempat tujuan pengiriman.
2. Bila ada hambatan (kecelakaan) di jalur yang dilewati, maka dapat segera dialihkan ke jalur lainnya.
3. Lebih fleksibel artinya bila diperlukan dapat melakukan perjalanan kapanpun tanpa harus mengikuti jadwal yang seharusnya.
4. Tidak memerlukan fasilitas infrastruktur khusus seperti kereta api

Seperti halnya moda transportasi lainnya angkutan truk juga memiliki kelemahan-kelemahan yaitu :

1. Tergantung pada kondisi lalu lintas, karna tidak memiliki jalur sendiri sehingga waktu perjalanan tidak dapat dipastikan.
2. Memiliki efek polusi yang tinggi.
3. Memiliki daya angkut yang terbatas dibandingkan kereta api.
4. Angkutan truk dapat menyebabkan naiknya tingkat kerusakan jalan, kemacetan dan kecelakaan.

2.4.1 Ekternalitas Penggunaan Jalan Nasional Oleh Truk Pengangkut Batubara

Ekternalitas timbul karena tindakan konsumsi atau produksi dari satu pihak mempunyai pengaruh terhadap pihak yang lain dan tidak ada kompensasi yang dibayar oleh pihak yang menyebabkan atau kompensasi yang diterima oleh pihak yang terkena dampak tersebut.

Syarat terjadinya eksternalitas yaitu :

1. Ada pengaruh dari suatu tindakan
2. Tidak ada kompensasi yang dibayarkan atau diterima.

Eksternalitas yang memberikan keuntungan kepada pihak lain disebut eksternalitas positif. Sebaliknya tindakan yang mengakibatkan kerugian pihak lainnya disebut eksternalitas negatif. Digunakannya jalan nasional untuk transportasi angkutan truk pengangkut batubara membawa eksternalitas negatif bagi penduduk di sepanjang jalan tersebut. Eksternalitas negatif yang timbul yaitu rusaknya jalan nasional dan infrastruktur jalan, kemacetan, polusi, dan banyaknya korban kecelakaan lalulintas oleh truk batubara.

Akibat yang ditimbulkan oleh truk pengangkut batubara diantaranya sebagai berikut:

1. Rusaknya Jalan Nasional dan Infrastruktur Jalan

Jalan nasional dan infrastruktur jalan seperti jembatan dibangun dengan menggunakan pajak yang dibayarkan oleh masyarakat, oleh karena itu masyarakat berhak atas penggunaan jalan tersebut. Banyaknya truk-truk yang melintas di jalan nasional di Provinsi Lampung mengakibatkan tujuan penyelenggaraan jalan tidak tercapai.

Jalan-jalan dan infrastruktur yang dilintasi oleh truk-truk pengangkut batubara banyak mengalami kerusakan mulai dari kerusakan yang ringan hingga parah.

Akibat rusaknya jalan, masyarakat tidak dapat menikmati pelayanan yang andal dan prima dari penyelenggaraan jalan. Selain itu dengan diperbolehkannya truk-

truk batubara melintasi jalan nasional mengindikasikan pemerintah lebih mengutamakan kepentingan pengusaha daripada kepentingan masyarakat. Rusaknya jalan dan infrastruktur jalan diakibatkan truk-truk mengangkut batubara melebihi batas tonase yang diperbolehkan.

2. Kemacetan

Setiap harinya truk yang melintas di jalan nasional dari tanjung enim menuju Provinsi Lampung jumlahnya sangat banyak. Dengan kondisi jalan di Provinsi Lampung yang tidak terlalu lebar. Rata-rata jalan di Provinsi Lampung hanya terdiri dari 1 jalur dan 2 lajur, oleh karena itu apabila terdapat truk yang berhenti di tepi jalan, pasti mengakibatkan kemacetan yang cukup panjang karena hanya 1 jalur yang dapat digunakan secara bergantian dari arus yang berlawanan. Banyak waktu yang terbuang sia-sia karena kemacetan.

3. Polusi

Banyaknya truk pengangkut batubara yang melintasi jalan nasional menyebabkan tingkat polusi tinggi baik polusi udara dan polusi suara. Polusi udara disebabkan debu kendaraan, asap knalpot dan juga batubara yang berceceran di jalan. Sedangkan polusi suara terutama ketika terjadi kemacetan. Suara klakson saling kendaraan saling bersautan menimbulkan kebisingan. Polusi tersebut jelas sangat mengganggu masyarakat yang tinggal di tepi jalanraya tersebut. Masyarakat terancam kesehatannya terutama gangguan saluran pernafasan dan paru-paru. Penyakit yang mengancam bagi penduduk di sepanjang jalan transportasi angkutan batubara antara lain paru-paru hitam (*black lung*). Penyakit ini dapat menjangkiti masyarakat yang menghirup debu batubara secara terus menerus. Selain itu TBC, asma dan penyakit kangker paru-paru.

4. Kecelakaan Lalu Lintas

Banyak korban jiwa akibat kecelakaan yang diakibatkan oleh truk batubara. Faktor utama terjadinya kecelakaan lalulintas oleh truk batubara yaitu kelelahan yang diderita para sopir dan kondisi kendaraan.

2.5. Tinjauan Teori Pemilihan Moda Transportasi

Transportasi merupakan bagian dari logistik. Tanpa adanya transportasi, pergerakan atau perpindahan barang maupun manusia akan terhambat. Masalah transportasi merupakan salah satu hal yang sangat penting dan selalu hadir dalam pengantaran barang, adapun penyebabnya yang berubah dari waktu ke waktu karena variabel-variabel yang banyak melingkupinya. Diantaranya yakni cuaca yang tidak diprediksi, kualitas jalan yang tidak memenuhi standar, kepadatan kendaraan yang setiap harinya selalu bertambah namun tidak diimbangi dengan penambahan kapasitas jalan.

Pengelolaan pengiriman barang merupakan tanggung jawab divisi transport yang terdapat dalam suatu perusahaan, agar barang dapat dengan selamat sampai ditujuan, penyampaian pada alamat yang tepat dan waktu yang tepat. Keterlambatan ataupun lebih cepat dari waktu yang dijadwalkan atau ditentukan akan membawa dampak, jika terlambat maka akan hilang kepercayaan pelanggan atau konsumen atau mungkin ketidakpuasan sebaliknya jika lebih cepat maka akan berakibat baik jadwal pengiriman akan lebih cepat dari yang ditentukan selain itu juga kepuasan pelanggan akan tercapai terlebih lagi kepercayaan pelanggan akan dapat diraih. Tepat waktu pengiriman dan sasaran (sampai di alamat pelanggan) akan meningkatkan citra perusahaan yang mewakili pengiriman barang tersebut.

Faktor – faktor yang harus dipertimbangkan dalam merencanakan angkutan barang dalam suatu perusahaan atau industri adalah sebagai berikut :

- a. Jumlah barang yang diangkut, sifat barang dan persyaratan kemasan barang.
- b. Total biaya pengangkutan dan penentuan biaya tarif angkutan.
- c. Penentuan jenis alat angkut.
- d. Penentuan rute atau trayek, bongkar muat dan *transshipment*.
- e. Jarak tempuh dan waktu perjalanan.
- f. Keamanan barang, resiko kerusakan barang dan asuransi.
- g. Dokumentasi dan administrasi pengiriman barang.

Terdapat beberapa alternatif dalam menggunakan moda angkutan yang dibutuhkan dalam pengiriman barang yang dibutuhkan dalam pengiriman barang, yaitu :

- a. Menggunakan armada milik perusahaan sendiri.
- b. Kombinasi antara armada milik perusahaan sendiri dan armada yang di sewa oleh perusahaan.
- c. Menyewa armada, tetapi operasinya dilaksanakan oleh perusahaan sendiri atau dilaksanakan.

2.5.1. Pemilihan Moda Transportasi

Suatu pengiriman barang dari daerah satu ke daerah lainnya memang memerlukan perhitungan yang cermat dan tepat guna menghindari berbagai resiko sehingga dapat mengurangi biaya transportasi dan tetap memperhitungkan keselamatan barang. Moda angkutan yang dimaksud adalah kendaraan yang dapat melakukan pengiriman barang sampai ke tempat tujuan yakni konsumen yang memerlukan barang tersebut.

Kegunaan utama transport adalah mengantarkan dengan cepat dan tepat waktu. Adapun faktor yang lainnya yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan bila dihubungkan dengan minimasi biaya, yakni mencari transport yang murah tetapi dapat diandalkan atau kecepatannya sudah maksimal dan tepat waktu atau tidak terlambat. Di setiap rutinitas profesionalitas pekerjaan pengiriman barang, maka suatu keterlambatan menjadi suatu hal yang harus dihindari karena menyangkut ketepatan waktu yang disukai konsumen atau pengguna barang.

Secara khusus model transportasi berkaitan dengan masalah pendistribusian barang-barang dari pusat – pusat pengiriman atau sumber ke pusat-pusat penerimaan atau tujuan, disamping itu masing-masing sumber mempunyai kemampuan terbatas untuk menyediakan barang, sedangkan masing-masing tujuan mempunyai tingkat permintaan tertentu untuk dipenuhi. Persoalan itu menjadi rumit karena biaya angkut per satuan barang dari sumber ke tujuan berbeda. Oleh karena itu, model harus bisa menentukan distribusi yang akan meminimumkan biaya total distribusi dan :

1. Tidak melampaui kapasitas sumber-sumber.
2. Memenuhi permintaan tujuan-tujuan.

2.6. Tinjauan Tentang Teori Efektifitas

Kata efektif berasal dari bahasa inggris yaitu *effective* yang berarti berhasil, atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik. Kamus ilmiah populer mendefinisikan efektifitas sebagai ketepatan penggunaan, hasil guna atau menunjang tujuan. Untuk mencapai suatu target yang diinginkan diperlukan beberapa strategi untuk mencapainya, agar hasil yang didapat bisa maksimal dan sesuai target yang diinginkan. Untuk itu diperlukan perencanaan yang mendetail, dan penggunaan strategi yang tepat dan efektif.

Efektifitas dapat didefinisikan dengan empat hal yang menggambarkan tentang efektifitas, yaitu :

1. Mengerjakan hal-hal yang benar, dimana sesuai dengan yang seharusnya diselesaikan sesuai dengan rencana dan aturannya.
2. Mencapai tingkat diatas pesaing, dimana mampu menjadi yang terbaik dengan lawan yang lain sebagai yang terbaik.
3. Membawa hasil, dimana apa yang telah dikerjakan mampu memberi hasil yang bermanfaat.
4. Menangani tantangan masa depan

Efektivitas pada dasarnya mengacu pada sebuah keberhasilan atau pencapaian tujuan. Efektivitas merupakan salah satu dimensi dari produktivitas, yaitu mengarah kepada pencapaian untuk kerja yang maksimal, yaitu pencapaian target yang berkaitan dengan kualitas, kuantitas dan waktu.

Unsur yang penting dalam konsep efektivitas adalah: yang pertama adalah pencapaian tujuan yang sesuai dengan apa yang telah disepakati secara maksimal, tujuan merupakan harapan yang dicita-citakan atau suatu kondisi tertentu yang ingin dicapai oleh serangkaian proses.

Dari beberapa literatur ilmiah mengemukakan bahwa efektifitas merupakan pencaian tujuan secara tepat atau memilih tujuan-tujuan yang tepat dari serangkaian alternatif atau pilihan cara dan menentukan pilihan dari beberapa pilihan lainnya. Efektifitas juga bisa diartikan sebagai pengukuran keberhasilan dalam pencapaian tujuan-tujuan yang telah ditentukan. Sebagai contoh jika sebuah tugas dapat selesai dengan pemilihan cara-cara yang sudah ditentukan, maka cara tersebut adalah benar atau efektif.

Dari penjabaran diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa suatu hal dapat dikatakan efektif apabila hal tersebut sesuai dengan dengan yang dikehendaki. Artinya, pencapaian hal yang dimaksud merupakan pencapaian tujuan dilakukannya tindak-tindakan untuk mencapai hal tersebut. Efektivitas dapat diartikan sebagai suatu proses pencapaian suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Suatu usaha atau kegiatan dapat dikatakan efektif apabila usaha atau kegiatan tersebut telah mencapai tujuannya. Apabila tujuan yang dimaksud adalah tujuan suatu instansi maka proses pencapaian tujuan tersebut merupakan keberhasilan dalam melaksanakan program atau kegiatan menurut wewenang, tugas dan fungsi instansi tersebut.

2.7. Perusahaan Batubara

Terdapat tiga perusahaan batubara yang akan diteliti, yaitu PT. Bukit Asam yang menggunakan moda kereta api sebagai angkutan batubara dan PT sumatera Bahtera Raya dan PT. Putera Lampung yang menggunakan moda truk.

2.7.1 PT. Bukit Asam Tbk

Sejarah pertambangan barubara di Tanjung Enim dimulai sejak zaman colonial Belanda tahun 1919 dengan menggunakan metode penambangan terbuka (*open pit mining*) di wilayah operasi pertama, yaitu di Tambang Air Laya. Selanjutnya mulai tahun 1923 beroperasi dengan metode penambangan bawah tanah (*underground mining*) hingga 1940, sedangkan produksi untuk kepentingan komersial dimulai pada tahun 1938. Seiring dengan berakhirnya kekuasaan colonial Belanda di tanah air, para karyawan Indonesia kemudian berjuang menuntut perubahan status tambang menjadi pertambangan nasional. Pada tahun 1950, Pemerintah RI kemudian

mengesahkan pembentukan Perusahaan Negara Tambang Arang Bukit Asam (PN TABA).

Pada tahun 1981, PN TABA kemudian berubah status menjadi perseroan terbatas dengan nama PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk, yang selanjutnya disebut perseroan. Dalam rangka meningkatkan pengembangan industri batubara di Indonesia, pada tahun 1990 Pemerintah menetapkan penggabungan Perum Tambang Batubara dengan Perseroan. Sesuai dengan Program Pengembangan Ketahanan Energi Nasional, pada tahun 1993 Pemerintah menugaskan Perseroan untuk mengembangkan usaha briket batubara. Pada 23 Desember 2002, Perseroan mencatatkan diri sebagai perusahaan publik di Bursa Efek Indonesia dengan kode 'PTBA'.

2.7.1.1 Visi, Misi Dan Strategi Perusahaan

1) Visi

Visi Perusahaan menjadi perusahaan energi berbasis batubara yang ramah lingkungan.

2) Misi

- Fokus kepada *core competency* dan pertumbuhan yang berkesinambungan.
- Memberikan tingkat pengembalian yang optimal kepada pemegang saham.
- Meningkatkan budaya korporasi yang mengutamakan kinerja.
- Memberikan kontribusi pengembangan ekonomi nasional.
- Memberikan kontribusi yang maksimal dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pelestarian lingkungan

3) Strategi

Perusahaan energi berbasis batubara yang ramah lingkungan dan terkemuka di Indonesia yang menerapkan Enam Langkah Strategis :

- Fokus pada pertumbuhan produksi/penjualan batubara.
- Fokus pada proyek-proyek dengan skala kesiapan satu.
- Restrukturisasi korporasi.
- Meningkatkan kompetensi dan regenerasi SDM, serta meningkatkan budaya korporasi yang mengutamakan kinerja.
- Meningkatkan sistem remunerasi yang berdasarkan kinerja.
- Meningkatkan peringkat kinerja penataan pengelolaan lingkungan.

2.7.2 Perusahaan Batubara Swasta

Terdapat beberapa perusahaan swasta yang bergerak di bidang batubara dengan menggunakan moda truk sebagai media alat angkut di Provinsi Lampung, akan tetapi penelitian dilakukan hanya pada PT. Sumatera Bahtera Raya dan PT. Putera Lampung.

Kantor PT. Sumatera Bahtera Raya yang berada di kawasan Panjang, tetapi memiliki *stockpile* ditempat yang berbeda, yaitu di daerah Tanjung Bintang, begitupun dengan perusahaan PT. Putera Lampung letak *stockpile* juga berada di kawasan Tanjung Bintang, rincian lebih lanjut terdapat dalam Tabel 2.3.

Table 2.3 Letak stockpilenya perusahaan batubara swasta pemakai moda truk

No	Nama Perusahaan	Letak <i>Stockpile</i>
1	PT. Sumatera Bahtera Raya	Jl. Ir Sutami
2	PT. Putera Lampung	Jl. Ir Sutami

2.7.2.1. PT. Sumatera Bahtera Raya

PT. Sumatera Bahtera Raya merupakan salah satu perusahaan swasta di Provinsi Lampung yang bergerak di bidang pertambangan batubara. Perusahaan ini menerapkan konsep manajemen yang disebut Merak (mengutamakan rakyat). Dengan dilandasi konsep tersebut, diharapkan perusahaan yang juga bergerak di bidang intermodal transportation (transportasi batubara) ini berdampak positif bagi masyarakat dan pemerintah daerah setempat.

Penerapan pola manajemen 'Merak' selain mengurangi angka pengangguran juga siap membantu warga sekitar dengan program *Corporate Social Responsibility* (CSR), yaitu akan ada bantuan baik langsung maupun tidak langsung kurang lebih berkisar 10 persen dari total akumulasi keuntungan untuk membantu masyarakat, seperti pengobatan gratis, jaminan kesehatan bagi warga sekitar, pembagian sembako, bahkan program beasiswa pendidikan. Selain itu, PT SBR juga mengembangkan pola kemitraan dengan warga sekitar, sehingga kedepannya warga yang berada di sekitar PT SBR akan dapat terlibat dalam program sosial.

Letak kantor PT. SBR terletak di kawasan panjang sedangkan *stockpile* terletak di kawasan Tanjung Bintang. PT. SBR dalam penyaluran pengangkutan batubara dari tambang di Lahat menuju *stockpile* di Tanjung Bintang dengan menggunakan moda truk.

2.7.2.2 PT. Putera Lampung

PT. Putera Lampung adalah salah satu perusahaan swasta di Provinsi Lampung yang bergerak di bidang pertambangan batubara. Letak *stockpile* perusahaan terletak di daerah Tanjung Bintang Provinsi Lampung dan letak tambang terletak di daerah Lahat Provinsi Sumatera Selatan

Letak kantor dan stockpile PT. Putera Lampung berada di daerah Tanjung Bintang Provinsi Lampung, dan letak tambang berada di daerah Lahat Provinsi Sumatera Selatan. Akibat letak tambang yang tidak memiliki akses lintasan kereta api, perusahaan menggunakan moda angkutan truk untuk pengangkutan batubara dari Lahat menuju Tanjung Bintang karena truk dapat menjangkau letak tambang batubara yang berada di daerah pedalaman yang tidak terjangkau oleh akses kereta api.

2.8. Penelitian Terdahulu Yang Terkait Dengan Topik Studi

Penelitian ini dilakukan oleh saudara Erwin F. Simanjuntak dengan judul Analisis Pemilihan Moda Transportasi Bus Angkutan Kota Dan Kereta Api Rute Medan Tanjung Balai Terhadap Kenaikan BBM tahun 2009, Universitas Sumatera Utara 2009.

Teknik pengumpulan data yang disajikan kepada responden berupa kuisioner (*questionnaire survey*) dan survey wawancara (*interview survey*). Lembar kuisioner langsung dibawa oleh tenaga survey (surveyor) kepada setiap responden sehingga diharapkan dapat memperjelas maksud yang terkandung dalam kuisioner. Selain itu juga, surveyor bertindak sebagai pewawancara.

Pada uji sampel diberikan kepada 60 responden yang dibagi atas dua tempat :

Stasiun bus KUPJ Medan dan Stasiun Kereta Api Medan. Survey ini dilakukan dengan menempatkan surveyor pada dua lokasi di saat jam keberangkatan, hasilnya adalah :

- Hasil yang diperoleh dari 60 responden menyatakan bahwa : 41 responden yang sering menggunakan moda kereta api, dan selebihnya menggunakan moda bus KUPJ dalam melakukan perjalanannya dari Medan ke Kisaran.

- Dari 60 responden pengguna kereta api, umumnya berasal dari kaum wanita dan pelajar. Mereka lebih cenderung lebih memilih kereta api karena tingkat keamanan dan keselamatan yang lebih baik dibandingkan dengan moda bus KUPJ, selain harga kereta api yang lebih murah.