

## **BAB 1**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Gambaran Umum Objek penelitian**

Dalam penelitian ini, objek penelitian adalah Masinis PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 2 Bandung yang memiliki pangkat minimal masinis Madya, dalam artian mereka telah menjalankan kereta api selama 4000 jam kerja atau setara dengan 2 tahun pengalaman kerja. Berikut adalah gambaran singkat mengenai objek penelitian.

##### **1.1.1 Profil Masinis**

Terdapat beberapa pengertian masinis, yaitu:

- Menurut Peraturan Dinas 16 A Tahun 2010  
Masinis adalah pegawai yang bertugas mengoperasikan kereta api dan langirsan serta sebagai pemimpin selama daalam perjalanan kereta api.
- Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2011  
Masinis adalah awak sarana perkeretaapian yang bertugas mengoperasikan kereta api serta bertanggungjawab sebagai pemimpin perjalanan kereta api. Awak sarana perkeretaapian adalah orang yang ditugaskan di dalam kereta api oleh penyelenggara sarana perkeretaapian selama perjalanan kereta api.

Masinis sebagai awak sarana perkeretaapian harus memiliki kopetensi dan cakap untuk mengoperasikan sarana perkeretaapian. Masinis wajib memiliki Setifikat Kecakapan Awak sarana Perkeretaapian sah dan masih berlaku yang diterbitkan oleh Direktur Jendral atau Badan Hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Menteri Perhubungan. Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian yang berlaku selama 4 tahun ini

diperoleh setelah lulus pendidikan dan pelatihan, dan lulus uji kecakapan yang dilakukan oleh Direktorat Jendral.

### Jenis dan Klasifikasi Masinis

Terdapat 3 (tiga) jenis dan klasifikasi masinis berdasarkan Sertifikasi Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian. Jenis dan klasifikasi yang pertama masih tergolong asisten masinis, sedangkan jenis dan klasifikasi yang kedua dan ketiga sudah tergolong kedalam masinis jalan. Berikut rincian dari jenis dan klasifikasi dari masinis tersebut:

#### **1. Awak Sarana Perkeretaapian Muda (Asisten Masinis)**

Awak Sarana Perkeretaapian Muda (Asisten Masinis) memiliki kewenangan untuk membantu masinis dan mengoperasikan sarana perkeretaapian untuk langsiran. Persyaratan untuk mendapatkan Sertifikat Kecakapan Awak sarana Perkeretaapian Muda adalah:

- a. Pria atau wanita
- b. Sehat jasmani dan rohani
- c. Tinggi badan minimal 160cm
- d. Lulus pendidikan minimal menengah dengan jurusan IPA, listrik, mesin, atau otomotif
- e. Lulus pendidikan dan pelatihan Awak Sarana Perkeretaapian Muda
- f. Lulus uji Kecakapan Sebagai Awak Sarana Perkeretaapian

#### **2. Awak sarana Perkeretaapian Madya**

Awak Sarana Perkeretaapian Madya memiliki kewenangan untuk mengoperasikan sarana perkeretaapian untuk kereta api penumpang, kereta api barang, peralatan khusus, dan langsiran. Persyaratan untuk mendapatkan Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian Madya adalah:

- a. Telah bertugas sebagai Awak Sarana Perkeretaapian Muda selama 4000 (empat ribu) jam kerja
- b. Lulus Pendidikan dan Pelatihan Awak sarana Perkeretaapian Madya
- c. Lulus uji kecakapan sebagai Awak Sarana Perkeretaapian Madya

### **3. Awak Sarana Perkeretaapian Utama**

Awak Sarana Perkeretaapian Utama memiliki kewenangan yang sama dengan Awak Sarana Perkeretaapian Madya, yang berbeda adalah persyaratan untuk mendapatkan sertifikasi. Persyaratan Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian Utama adalah:

- a. Telah bertugas sebagai Awak Sarana Perkeretaapian Madya selama 8000 (delapan ribu) jam kerja
- b. Lulus uji kecakapan sebagai Awak Sarana Perkeretaapian Utama

#### **1.1.2 Visi dan Misi Perusahaan**

##### **Visi Perusahaan**

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

##### **Misi Perusahaan**

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktik bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan lesetarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama: keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan kenyamanan.

## **Budaya Perusahaan**

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki slogan “Anda adalah prioritas kami”. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) juga memiliki nilai-nilai yang harus ditumbuhkan dan dikembangkan oleh seluruh jajaran karyawan perusahaannya. Nilai-nilai tersebut adalah:

### **INTEGRITAS**

Kami insan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

### **PROFESIONAL**

Kami insan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

### **KESELAMATAN**

Kami insan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga asset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

### **INOVASI**

Kami insan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selalu menumbuhkan kembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi *stakeholders*.

## **PELAYANAN PRIMA**

Kami insan PT. Kereta Api Indoensia (Persero) aan memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standr mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 unsur pokok: *Ability* (Kemampuan), *Attitude* (Sikap), *Appearance* (Penampilan), *Attention* (Perhatian), *Action* (Tindakan), dan *Accountability*(Tanggung jawab).

### **1.2. Latar Belakang Penelitian**

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan penting yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia saat ini. Alat transportasi digunakan oleh manusia untuk melakukan mobilisasi guna menuju tempat yang dituju. Beraneka ragam alat transportasi tersedia untuk memudahkan aktivitas manusia sehari-hari, baik transportasi milik pribadi, maupun transportasi umum. Alat transportasi pribadi yang digunakan dapat berupa sepeda, sepeda motor, mobil, dan lain-lain. Sedangkan alat transportasi umum yang digunakan dapat berupa angkutan umum (angkot), bus umum, taksi, *travel*, kereta api, pesawat terbang, kapal laut, dan lain-lain.

Berbagai macam perusahaan menyediakan alat transportasi tersebut guna memfasilitasi kebutuhan manusia terhadap transportasi. Salah satu alat transportasi massal yang digunakan di Indonesia adalah kereta api. Hal ini terbukti dari tingginya minat masyarakat menggunakan jasa transportasi kereta api pada tahun 2014 yang mengalami peningkatan dibandingkan dengan tahun 2013, dari 202.881.026 orang penumpang menjadi sekitar 230 juta orang penumpang ( [www.kereta-api.info.com](http://www.kereta-api.info.com)).

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2011, kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak diatas jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Di

dalam Peraturan pemerintah Nomor 69 tahun 1998 menyebutkan bahwa moda transportasi kereta api memiliki karakteristik dan keunggulan khusus. Beberapa keunggulan dari kereta api adalah kemampuannya dalam mengangkut penumpang dan barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, memiliki faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien untuk angkutan jarak jauh.

Salah satu perusahaan yang telah berhasil untuk tetap bergerak dan terus bertahan serta berkembang dalam menghadapi persaingan global dalam kegiatan industri, khususnya jasa transportasi darat kereta api, adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang selanjutnya disebut PT.KAI adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi terbesar di Indonesia, yang mengutamakan profesionalisme dan kinerja. Perusahaan ini merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyediakan jasa angkutan kereta api. Layanan PT. KAI meliputi angkutan penumpang dan barang. Perusahaan ini mengoperasikan kereta api di wilayah provinsi Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan, dan Lampung serta semua provinsi di Pulau Jawa. Tercatat sampai triwulan III pada tahun 2014, PT. KAI mempekerjakan 26.778 karyawan guna membantu menyelenggarakan pelayanan angkutan kereta api di Jawa dan Sumatera.

Visi dari PT. KAI adalah menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*. Sedangkan misi dari PT. KAI adalah menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama, yaitu: Integritas, Profesional, Keselamatan, Inovasi, dan Pelayanan prima.

Sejalan dengan visi dan misi yang berfokus pada pelayanan pelanggan, PT. KAI memiliki slogan yaitu “Anda Adalah Prioritas Kami”, dengan kata lain meningkatkan kualitas hubungan antara perusahaan dengan pengguna jasa, menjadi prioritas utama bagi PT. KAI ( [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id) ). Berbagai macam

usaha dan inovasi telah dicapai oleh perusahaan yang bergerak di bidang transportasi ini. Tercatat sebanyak 114 penghargaan telah diraih oleh PT. KAI sepanjang 2014. Saat ini PT. KAI memiliki total sekitar 781 stasiun kereta api penumpang maupun barang yang tersebar di kota-kota besar di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera.

PT. KAI memiliki sembilan Daerah Operasional (Daop) yang tersebar di Pulau Jawa dan tiga Divisi Regional ( Div-re) yang tersebar di Pulau Sumatera. Satu Daop dan Div-re menaungi sejumlah stasiun kereta api, yang telah diatur batasannya oleh kebijakan PT. KAI. Salah satu daerah operasi yang berusaha menyediakan layanan jasa kereta api adalah Daerah Operasi 2 yang terletak di kota Bandung. Daerah Operasi 2 Bandung merupakan daerah operasi dengan wilayah yang terbentang dari stasiun Cibungur (Utara) sampai dengan Stasiun Cipari (Timur) dan Stasiun Ranji (Barat). Wilayah tersebut melintasi 52 stasiun di Provinsi Jawa Barat bagian selatan. Berdasarkan data proyeksi penduduk Provinsi Jawa Barat tahun 2010-2020, di tahun 2015 di mungkinkan sebanyak 2.622.409 jiwa tinggal di kota Bandung, dan 3.307.939 jiwa tinggal di Kabupaten Bandung, dimana Kota Bandung merupakan kota terpadat ketiga di Indonesia. Bandung merupakan salah satu kota tujuan wisata telah dilengkapi dengan sistem transportasi guna menunjang berbagai kebutuhan transportasi masyarakatnya ( [www.jabar.bps.go.id](http://www.jabar.bps.go.id) ). Maka dari itu PT. KAI, khususnya di Daerah Operasi 2 Bandung berusaha menjawab kebutuhan tersebut.

Salah satu fungsional yang memegang peranan penting di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung dalam mewujudkan visi dan misi perusahaan yaitu masinis, yang merupakan bagian dari awak sarana perkeretaapian. Masinis PT. KAI diharapkan memiliki komitmen pekerjaannya agar mereka dapat turut serta mewujudkan visi dan misi PT. KAI. Komitmen merupakan *psychological state*, yang merupakan karakteristik hubungan pekerja dengan organisasi dimana hubungan tersebut memiliki implikasi terhadap keputusan pekerja untuk tetap melanjutkan keanggotaannya di dalam organisasi (Meyer & Allen, 1980; dalam Meyer & Allen, 1997). Keterikatan setiap masinis

pada pekerjaannya akan memberikan tampilan kerja yang berbeda akan memberikan tampilan kerja yang berbeda-beda dari setiap individu. Hal positif dari para pekerja yang berkomitmen, khususnya masinis, adalah para pekerja menjadi sangat penting dalam menentukan efektivitas sebuah organisasi, dimana anggota sebuah organisasi mempunyai komitmen tinggi akan lebih termotivasi untuk berkontribusi dengan memberikan waktu dan tenaga untuk pencapaian tujuan organisasi. Hal ini merupakan aset yang sangat penting dan bermanfaat bagi organisasi atau pekerjaan (Pfeiffer, 1998; dalam Meyer & Allen, 1997).

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2011 mengenai Sertifikat Kecakapan awak Sarana Perkeretaapian, awak sarana perkeretaapian adalah orang yang ditugaskan di dalam kereta api oleh penyelenggara sarana perkeretaapian selama perjalanan kereta api, sedangkan masinis adalah awak sarana perkeretaapian yang bertugas mengoperasikan kereta api serta bertanggung jawab sebagai pemimpin perjalanan kereta api. Dalam menjalankan tugasnya sebagai masinis, berdasarkan Peraturan Dinas (PD 16A) tahun 2010 Bagian Kelima Pasal 6, masinis memiliki tugas pokok, yaitu:

- a. Memimpin awak sarana kereta api yang ditugaskan dalam kereta api dan bertanggung jawab terhadap seluruh rangkaian kereta api yang dibawanya;
- b. Mengerjakan pengisian Lapka (Laporan Kereta Api) dibantu oleh asisten masinis;
- c. Mengawasi pemasangan dan pencabutan semboyan yang diwajibkan pada kereta api;
- d. Harus selalu berkomunikasi dengan PPKP (Pengendali Perjalanan Kereta Api), apabila terjadi kejadian seperti: perubahan persilangan/penyusulan, terjadi kerusakan sarana dkitengah perjalanan, dan terjadi “kejadian luar biasa” dalam perjalanan.

Berdasarkan tugas pokok yang telah dipaparkan sebelumnya, diketahui bahwa untuk menjalani profesi sebagai masinis bukanlah hal yang mudah. Berdasarkan keterangan yang diberikan oleh Manajer Sumber Daya Manusia

(SDM) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung, masinis itu berperan sebagai *front liner* atau dapat dikatakan sebagai ujung tombaknya PT. KAI. Masisnis itu adalah pekerjaan yang sangat sulit, dimana mereka harus menjalankan kereta dan mengantarkan penumpang atau barang dalam jumlah yang banyak. Peraturan dan tanggung jawab yang diberikan perusahaan kepada masinis pun sangat ketat. Peraturan yang ada hukumnya wajib dipatuhi oleh para masinis, jika tidak mereka akan langsung diberikan sanksi atau bahkan diberhentikan dari profesinya sebagai masinis. Disamping itu, kesejahteraan yang diberikan perusahaan kepada masinis pun sudah cukup diperhatikan dan perusahaan sudah berusaha memberikan yang terbaik bagi para masinis. Berbagai tantangan dan hambatan internal maupun eksternal pasti dihadapi oleh para masinis PT. KAI.

Berdasarkan keterangan yang diberikan oleh *Supervisor* Urusan Administrasi Unit Pelaksana Teknis (UPT) *Crew*Masisnis dan Asisten Masisnis PT. KAI, berprofesi sebagai masinis tetap PT. KAI bukan suatu hal yang mudah. Kriteria para pelamar yang ingin menjadi calon masinis harus merupakan lulusan SMA (Sekolah Menengah Atas) jurusan IPA atau SMK (Sekolah Menengah Kejuruan) jurusan mesin otomotif, listrik, atau elektronika, tinggi badan minimal 160 cm, memiliki berat badan ideal, tidak buta warna, dan sehat jasmani dan rohani. Calon masinis harus melewati beberapa seleksi seperti tes administrasi, tes psikologi, wawancara, dan tes kesehatan. Setelah itu, calon masinis harus menempuh pendidikan masinis terlebih dahulu dimana mereka dituntut untuk menguasai teori, teknik lokomotif, dan *track* kereta api. Kemudian mereka akan diuji untuk menjadi seorang Asisten Masisnis selama kurang lebih 6 bulan – 2 tahun. Lalu mereka akan diuji kembali menjadi seorang masinis dan mendapatkan sertifikasi masinis madya atau utama PT. KAI.

Masisnis memiliki jam kerja yang telah ditentukan sesuai dengan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan Pasal 77 Ayat 1, yaitu 8 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam dalam 1 minggu untuk 5 hari kerja dalam 1 minggu. Walaupun masinis merupakan profesi yang cukup berat, masinis pun

tetap memiliki hari libur untuk istirahat dan berkumpul bersama keluarga. Kemudian masinis dapat bekerja pagi, siang, atau malam sesuai dengan sistem *shift* yang telah diatur oleh pihak manajemen. Lalu PT. KAI juga memberlakukan sistem premi dan abonemen untuk dinas tambahan seperti dinas hari raya. Dalam perjalanan kereta api yang panjang, khususnya perjalanan yang memakan waktu lebih dari jam kerja masinis, pergantian masinis dilakukan ketika sudah berada diluar wilayah Daop 2 Bandung dengan masinis yang bertanggung jawab di wilayah Daop selanjutnya.

Dalam menjalankan tugasnya setiap hari, seorang masinis harus melakukan serangkaian kegiatan sebelum ia dapat menjalankan kereta api. Pertama-tama, masinis wajib datang ke Dipo stasiun Bandung satu jam sebelum pemberangkatan kereta untuk memberikan laporan kepada pengawan kereta api. Kemudian masinis melakukan *medical chek up* untuk memastikan bahwa masinis dalam keadaan sehat ketika menjalankan kereta api. Setelah itu masinis akan mendapatkan nomor registrasi yang harus dilaporkan kembali kepada pengawas kereta api guna perizinan dinas kereta api. Jika sudah mendapatkan izin yang sah untuk menjalankan kereta api, masinis akan mendapatkan nomor lokomotif, tabel perjalanan kereta api, surat perjalanan, dan lembar harian masinis. Setelah itu masinis segera mendatangi lokomotif yang akan digunakan untuk merangkai serangkaian perjalanan kereta api. Masinis wajib meninjau keadaan lokomotif dan memberikan laporan kepada petugas bahwa lokootif dalam keadaan baik. Lalu masinis diperkenankan untuk menjalankan lokomotif dan merangkaikanya ke serangkaian gerbong kereta api yang akan digunakan oleh penumpang atau barang. Jika sudah merangkaikan lokomotif dengan gerbong kereta, masinis wajib memberikan laporan kepada Pengawas Perjalanan Kereta Api (PPKA) bahwa kereta penumpang atau barang siap untuk diberangkatkan.

Menjadi masinis itu merupakan profesi yang menyenangkan. Walau demikian, tidak menutup kemungkinan apabila masinis mengalami hal-hal yang membuat mereka tertekan. Selain harus memahami bagaimana cara mengoperasikan lokomotif dan menjadi pelayan yang baik, masinis pun harus

menjadi pemimpin perjalanan yang baik dalam suatu perjalanan kereta api. Sempat terlintas ingin keluar dari profesinya sebagai masinis karena beliau merasa bosan menjalani rutinitas yang monoton. Setelah dipertimbangkan, kecintaannya terhadap profesi masinis pada saat itu begitu besar sehingga ia dapat bertahan menjadi masinis. Jam kerja yang dijalankan oleh masinis untuk berkerja pun dapat membuat masinis lelah bahkan lalai dalam tugasnya. Hal tersebut yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja kerap kali terjadi. Jika kecelakaan kerja sudah terjadi, masinis merupakan pihak pertama yang memiliki kemungkinan besar untuk disalahkan. Apapun yang terjadi di dunia perkeretaapian dapat membuat masinis memiliki perasaan bersalah dan menyesal.

Salah satu kecelakaan luar biasa yang terjadi di dunia perkeretaapian adalah Tragedi Bintaro 2, dimana tragedi tersebut terjadi akibat tabrakan yang tidak dapat dihindari antara KRL *Commuter Line* dengan truk BBM (Bahan Bakar Minyak) PT. Pertamina. Tragedi ini telah menelan korban jiwa sebanyak 86 orang, 6 orang meninggal dunia dan 80 orang luka-luka. Salah satu korban meninggal dunia adalah masinis utama kereta api jurusan Serpong-Tanah Abang. Menurut Kepala Humas PT. KAI Daop 2 Bandung, para masinis Daop 2 Bandung khawatir jika kecelakaan tersebut terjadi saat mereka bekerja.

Berdasarkan paparan diatas, menjadi seorang masinis bukanlah hal yang mudah untuk dijalani. Masinis seringkali menghadapi kondisi yang kurang kondusif dengan adanya tantangan dan hambatan yang bermacam-macam. Dalam menghadapi hal tersebut, seorang masinis memang tidak bisa memilih apakah ia tetap bekerja sebagai masinis atau keluar dari pekerjaannya sebagai masinis ketika mereka sudah merasa tidak nyaman dan aman. namun berdasarkan tingkat kecakapan masinis dengan masa kerja yang cukup lama, memperlihatkan bahwa adanya keterikatan pada masinis terhadap pekerjaannya. Hal tersebut diperkuat dengan pernyataan Meyer & Allen (1993; dalam Meyer & Allen, 1997) bahwa pekerja yang telah bekerja minimal 2 tahun dapat dikatakan telah memiliki keterikatan pada diri mereka terhadap pekerjaannya. Berdasarkan informasi dan *Supervisor*Administrasi UPT *Crew*Masinis dan Asiten masinis PT. Kereta Api

Indonesia (Persero) Daerah operasi 2 Kota Bandung, sepanjang tahun 2013 belum ada masinis yang mengundurkan diri.

Berdasarkan hal tersebut, peneliti melakukan wawancara terhadap 62 orang masinis (masinis madya dan utama) untuk melihat apa alasan yang mendasari mereka tetap bertahan dan terkait pekerjaan tersebut, melihat tantangan dan hambatan yang mereka alami selama bekerja sebagai masinis itu cukup berat. Alasan peneliti memilih masinis madya dan utama karena mereka sudah memiliki pengalaman yang cukup di bidang perkeretaapian. Hasil yang didapat itu mereka menyatakan bahwa menjadi masinis itu merupakan pekerjaan yang membanggakan. Mereka merasa bangga karena tidak semua orang dapat menjalankan lokomotif dan serangkaian gerbong kereta api yang memiliki banyak penumpang sampai pada tujuan dengan selamat. Mereka menyatakan bahwa sudah merupakan kewajiban bagi mereka untuk menjalankan tugasnya dengan sepenuh hati untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat dalam dunia transportasi, khususnya kereta api. PT. KAI yang telah menerima mereka sebagai masinis juga akan memberikan penghargaan secara simbolis kepada mereka yang memiliki prestasi yang membanggakan, seperti : menyelamatkan serangkaian kereta api dari terjadinya suatu insiden kecelakaan. Disamping itu, gaji, tunjangan dan kompensasi yang diberikan perusahaan kepada masinis dapat dikatakan cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Berprofesi sebagai masinis merupakan profesi yang sangat berani dan menantang. Dikatakan demikian karena taruhan mereka adalah nyawa. Mereka menyatakan bahwa manusia itu boleh melakukan kesalahan tetapi masinis tidak. Sekali masinis melakukan kesalahan atau pelanggaran, maka resikonya terjadi kecelakaan sangatlah besar. Jika kecelakaan akan terjadi, masinis hanya memiliki dua pilihan, yaitu: hilang nyawa atau tetap hidup dengan sengsara di penjara. Mereka menyatakan bahwa keselamatan penumpang adalah hal terpenting bagi mereka, walaupun perusahaan belum memberikan suatu yang optimal dalam hal keselamatan kerja dan kesehatan masinis. Prinsip-pinsip keselamatan kerja untuk

para masinis hanya tertuang dalam Peraturan Dinas, Undang-Undang, Peraturan Menteri Perhubungan, dan Instruksi Direksi.

Berbagai hambatan telah dialami mereka selama berprofesi sebagai masinis, diantaranya: jauh dari keluarga, melewati medan yang cukup sulit (hujan, gelap, dan kabut), mengantuk ketika dinas malam, menabrak orang yang sedang berjalan di rel kereta api, menabrak kendaraan yang sedang berada di sekitar perlintasan kereta api, lemparan batu kearah lokomotif, dan sebagainya. Namun mereka menyatakan bahwa banyaknya hambatan tersebut membuat mereka merasa semakin tertantang untuk dapat menjalankan lokomotif dan serangkaian gerbong kereta api sampai pada akhir selamat sampai pada tujuan, dan hal tersebut merupakan sesuatu yang membanggakan.

Proses perjuangan yang panjang mereka lewati untuk bisa mendapatkan profesi sebagai masinis, dan hal itulah yang menyebabkan mereka tidak mungkin untuk melepaskan pekerjaannya begitu saja. Untuk menjadi seorang masinis tetap dibutuhkan waktu dan tenaga yang cukup banyak, seperti melewati proses rekrutmen, pendidikan dan pelatihan masinis dan melewati proses selama menjadi asisten masinis. Selain itu, untuk menjadi masinis juga harus berkorban jauh dari keluarga, bahkan harus meninggalkan keluarga jika dipindahkan ke daerah lain. Sedikitnya alternatif pekerjaan lain juga merupakan salah satu alasan mengapa mereka tidak melepaskan pekerjaannya.

Alasan lainnya adalah mereka merasa memiliki keterikatan dengan pekerjaannya saat ini. Mereka merasa nyaman dan mencintai pekerjaannya tersebut, sehingga masinis menjalankannya dengan sepenuh hati karena sudah sesuai dengan keinginannya. Sebagai masinis mereka juga harus memenuhi kewajiban dan mematuhi peraturan yang berlaku agar dapat mengantarkan penumpang atau baran selamat sampai pada tujuan. Adanya pengalaman bekerja seperti itu akan meningkatkan minat dan kecintaan mereka terhadap profesinya sebagai masinis. Kemudian hambatan dan tantangan yang banyak terjadi selama sebagai masinis merupakan hal yang harus mereka hadapi.

Berdasarkan data awal yang telah dikemukakan, terlihat bahwa tampilan kerja para masinis itu akan berbeda-beda dari setiap individu. Tampilan kerja ini merupakan dampak yang dihasilkan dari adanya keterikatan para masinis terhadap pekerjaannya. Menurut Mayer & Allen (1997), dalam konsep psikologis, keterikatan seorang karyawan terhadap pekerjaannya disebut dengan *Occupational Commitment*. Keterikatan para masinis terhadap pekerjaannya tersebut memunculkan bentuk tampilan kerja yang akan mengarah pada ketiga komponen yang ada pada *Occupational Commitment*, yaitu *affective commitment (want to)*, *continuance commitment (need to)*, dan *normative commitment (ought to)*.

Menurut Meyer & Allen (1997), perilaku yang positif akan terlihat dari para masinis yang mempunyai komponen dasar *affective commitment*, seperti bekerja dengan sepenuh hati, berpartisipasi aktif menunaikan kewajibannya, dan mengerjakan tuntutan kerja dengan semangat. Kemudian para masinis yang memiliki komponen dasar *continuance commitment* akan terlihat dari cara bekerja mereka yang didasari oleh kebutuhan personal. Lalu para masinis yang memiliki komponen dasar *normative commitment* akan terlihat dari cara bekerjanya yang aktif dan bersemangat karena didasari oleh kebutuhan personal. Lalu para masinis memilih komponen dasar *normative commitment* akan terlihat dari cara bekerja mereka yang didasari oleh rasa wajib dan tanggung jawab yang besar terhadap masyarakat. Ketiga komponen tersebut akan menggambarkan komponen dasar keterikatan yang dimiliki oleh masing-masing masinis sehingga mereka terus bertahan pada pekerjaannya. Ketiga komponen tersebut pula akan memberikan dampak yang berbeda-beda terhadap tampilan kerja masinis. Tampilan kerja yang muncul dapat berupa *attendance at work*, *in role job performance* dan *citizen behavior at work*. Tampilan kerja masinis yang baik akan memberikan dampak yang baik terhadap perusahaan dan masyarakat yang menggunakan jasa transportasi kereta api.

Masinis PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan salah satu unit fungsional yang memiliki peran penting dalam melayani masyarakat di dunia

transportasi , khususnya perkeretaapian. Para masinis melaksanakan pekerjaannya berdasarkan tugas dan fungsinya masing-masing sesuai dengan ketentuan yang ada di dalam Peraturan Dinas 16A (PD 16A) tahun 2010 Bagian Kelima Pasal 6 mengenai tugas pokok masinis. Dalam menjalankan tugasnya, masinis seringkali dihadapkan dalam kondisi yang kurang menyenangkan dan penuh hambatan. Walaupun demikian, masinis masih tetap berusaha menjalankan pekerjaannya tersebut dengan baik, hal ini disebut dengan *Occupational Commitment*.

Komitmen pada masing-masing individu terhadap pekerjaannya akan terlihat berbeda satu sama lain sesuai apa yang mendasarinya , dan hal itu terjadi pada masinis. Keterikatan yang melekat pada diri masinis sampai saat ini berdasarkan tingkat kecakapan masinis dengan masa kerja yang cukup lama, menunjukkan bahwa masinis masih ingin tetap bertahan dengan pekerjaannya. Tampilan kerja yang dimunculkan oleh masinis merupakan dampak dari *Occupational Commitment* yang didasari pada tiga komponen yang berada di dalamnya, yaitu *affective commitment*, *continuance commitment*, dan *normative commitment*. Berdasarkan hal ini, peneliti tertarik untuk meneliti lebih dalam mengenai gambaran *Occupational Commitment* pada masinis PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung. Berdasarkan hal ini peneliti tertarik untuk meneliti lebih dalam mengenai gambaran *Occupational Commitment* pada masinis PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung dengan judul **“STUDI DESKRIPTIF MENGENAI OCCUPATIONAL COMMITMENT PADA MASINIS PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAERAH OPERASI 2 BANDUNG”**

### **1.3 Perumusan Masalah**

Rumusan masalah penelitian ini adalah:

Bagaimanakah *occupational commitment* yang meliputi *affective commitment*, *continuance commitment*, dan *normative commitment* pada masinis PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung?

### **1.4 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah:

Untuk mengetahui *occupational commitment* yang meliputi *affective commitment*, *continuance commitment*, dan *normative commitment* pada masinis PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung.

### **1.5 Kegunaan Penelitian**

#### **1.5.1 Kegunaan Teoritis**

Kegunaan secara teoritis dari penelitian adalah dapat memperkaya ilmu pengetahuan dalam bidang perilaku organisasi, khususnya mengenai *occupational commitment*. Selain itu dapat dijadikan referensi untuk penelitian berikutnya yang sejenis, yang berkaitan dengan *occupational commitment*.

#### **1.5.2 Kegunaan Praktis**

Kegunaan secara praktis dari penelitian ini adalah:

1. Memberikan gambaran mengenai *occupational commitment* pada masinis PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung sehingga dapat dijadikan bahan masukan untuk menggambarkan sumber daya manusia di dunia perkeretaapian, khususnya masinis. Komitmen tersebut

dilihat dari derajat komponen komitmen mana yang paling mendasari pada masing-masing masinis.

2. Setelah mengetahui gambaran *occupational commitment* pada masinis kereta api Daerah Operasi 2 Bandung, pihak Manajer Operasi diharapkan dapat melihat dari keterikatan mereka dalam bekerja sehingga mampu menentukan hal apa saja yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan tuntutan kerja para masinis agar performansi performansi kerja dan kinerja para masinis dapat optimal.
3. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini dapat diharapkan dapat digunakan sebagai bahan referensi yang dapat berfungsi sebagai bahan informasi, terutama oleh mereka yang tertarik untuk meneliti mengenai gambaran *occupational commitment*.
4. Dapat memberikan ketersediaan alat ukur yang benar sesuai teori mengenai *occupational commitment Questionare* sebagai acuan untuk menggambarkan *occupational commitment* di masinis PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Derah Operasi 2 Bandung.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Untuk memberikan gambaran yang jelas mengenai penelitian yang dilakukan, maka disusunlah suatu sistematika penulisan yang berisi informasi mengenai materi dan hal yang dibahas dalam tiap-tiap bab. Adapun sistematika penelitian ini adalah sebagai berikut :

### **BAB I. PENDAHULUAN**

Pada bab I ini akan diuraikan secara singkat mengenai gambaran umum objek penelitian, latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

## **BAB II. TINJAUAN PUSTAKA DAN LINGKUP PENELITIAN**

Pada bab II ini berisi mengenai teori-teori dan literatur yang berkaitan dengan penelitian dan mendukung pemecahan permasalahan serta kerangka pemikiran

## **BAB III. METODE PENELITIAN**

Pada bab III ini menegaskan pendekatan, metode dan teknik yang digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis data yang dapat menjawab atau menjelaskan masalah dalam penelitian.

## **BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab IV ini menceritakan hasil dan pembahasan mengenai permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah bagaimana hubungan *Occupational Commitment* terhadap kinerja masinis.

## **BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab V ini berisi kesimpulan akhir dari analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya serta saran-saran yang dapat dimanfaatkan oleh perusahaan berkaitan dengan hubungan *Occupational Commitment* dengan kinerja masinis.