

## BAB II

### GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN



#### 2.1. Sejarah Singkat Perusahaan

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA di desa Kemijen Jum'at tanggal 17 juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh "Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij" (NV.NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada Hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta, NV. NISM membangun jalan kereta api antara Kemijen- Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang – Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta api didaerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864- 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km.

Selain di Jawa, pembangunan jalan kereta api juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan kereta api sepanjang 47 Km antara Makasar- Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 juli 1923, sisanya ujung pandang- Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di



Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan kereta api Pontianak-Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga dipulau Bali dan Lombok, juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan kereta api.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan kereta api di Indonesia mencapai 6.811 km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan kereta api disana.

Jenis jalan rel kereta api di Indonesia dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942-1943) sepanjang 473 km, sedangkan jalan kereta api yang dibangun semasa pendudukan Jepang, adalah 83 km antara Bayah-Cikara dan 220 km antara Muaro-Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muaro-Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang mempekerjakan 27.500 orang, 25000 diantaranya adalah Romusha.

Setelah kemerdekaan Indonesia diplokanir pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan kereta api yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah yang terjadi pada tanggal 28 september 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 september 1945 kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi di tetapkannya 26



september 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya “Djawatan Kereta Api Republik Indonesia” (DKARI).

Meskipun DKARI telah terbentuk, namun tidak semua perusahaan kereta api telah menyatu. Sedikitnya, ada 11 perusahaan kereta api swasta di Jawa dan 1 swasta (Deli Spoorweg Maatschapij) di Sumatera Utara yang masih terpisah dengan DKARI. Lima tahun kemudian, berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 Tanggal 6 Januari 1950, ditetapkan bahwa mulai 1 Januari 1950 DKARI dan “Staat-spoor Wegen en Verenigde Spoorweg Bedrijf (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api bernama “Djawatan Kereta Api” (DKA).

Dalam rangka pembenahan badan usaha, pemerintah mengeluarkan UU No. 19 tahun 1960, yang menetapkan bentuk usaha BUMN. Atas dasar UU ini, dengan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, tanggal 25 Mei 1963 dibentuk “Perusahaan Negara Kereta Api” (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api dilebur kedalamnya. Sejak itu semua perusahaan kereta api di Indonesia terkena “integrasi” kedalam satu wadah PNKA, termasuk kereta api di Sumatera Utara yang sebelumnya dikelola oleh DSM.

Masih dalam rangka pembenahan BUMN, pemerintah mengeluarkan UU No. 9 Tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969, yang menetapkan jenis BUMN menjadi tiga Perseroan, Perusahaan Umum dan Perusahaan Jawatan. Sejalan dengan UU dimaksud, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 tahun 1971 tanggal 15 september 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan menjadi “Perusahaan Jawatan Kereta Api” (PJKA).



Selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990, pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api disingkat Perumka. Sejalan dengan perubahan status ini, kinerja perkeretaapian di Indonesia kian membaik. Kalau pada tahun 1990 PJKA rugi Rp 32,716 Milyar, pada tahun pertama Perumka kerugian dapat ditekan menjadi Rp 13,09 Milyar. Tahun kedua turun lagi menjadi Rp 2,536 Milyar, tahun ke tiga Rp 1,098 Milyar dan untuk pertama kalinya dalam sejarah perkeretaapian Indonesia meraih laba sebesar Rp 13 Juta pada tahun 1993.

Berikutnya dalam rangka "Loan Agreement" No. 4106-IND tanggal 15 Januari 1997 berupa bantuan proyek dari Bank Dunia, yang kemudian lebih dikenal dengan Proyek Efisiensi Perkeretaapian atau "Railway Efficiency Project" (REP), dirumuskan langkah-langkah pengembangan perkeretaapian. Sasaran pengembangan diarahkan pada peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan, yang ditempuh melalui 8 kebijakan yaitu :

- a. Memperjelas peranan antara pemilik (owner), pengatur (regulator) dan pengelola (operator);
- b. Melakukan restrukturisasi Perumka, termasuk merubah status Perusahaan Umum menjadi Perseroan Terbatas;
- c. Kebijaksanaan pentarifan dengan pemberian kompensasi dari pemerintah kepada Perumka atas penyediaan KA non komersial, yang tarifnya ditetapkan oleh pemerintah;
- d. Rencana jangka panjang dituangkan dalam Perencanaan Perusahaan (Corporate Planning), yang dijabarkan ke dalam rencana kerja anggaran perusahaan secara tahunan;



- e. Penggunaan peraturan dan prosedur dalam setiap kegiatan;
- f. Peningkatan peran serta sector swasta;
- g. Peningkatan sumber daya manusia;
- h. Pembangunan yang berwawasan lingkungan dan keselamatan masyarakat.

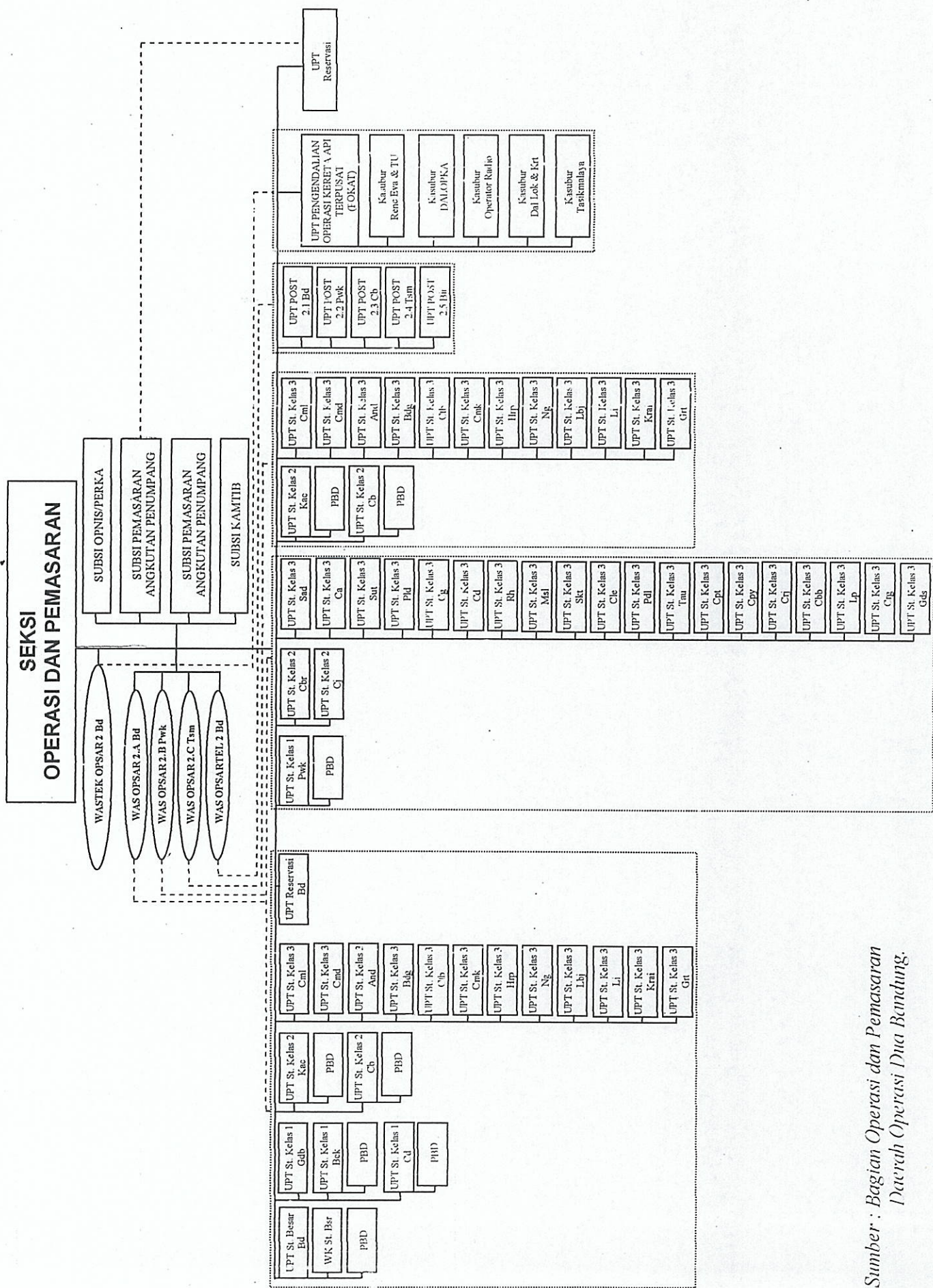
Sejalan dengan maksud dari REP tersebut, dengan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998, tanggal 3 Februari 1998, pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Prosesi perubahan status perusahaan dari Perum menjadi Persero secara “de-facto” dilakukan tanggal 1 Juni 1999, saat Menteri Giri S Hadiharjono mengukuhkan susunan Direksi PT Kereta Api (Persero) di Bandung.

## **2.2. Struktur Organisasi Perusahaan**

Setiap perusahaan memerlukan adanya struktur organisasi, karena struktur organisasi perusahaan merupakan suatu pola yang menghubungkan antara fungsi jabatan dan aktivitas dalam suatu organisasi. Struktur organisasi diperlukan juga sebagai sarana untuk mengetahui wewenang dan tanggungjawab dari perusahaan tersebut. Maksud dan tujuan struktur organisasi adalah untuk menciptakan koordinasi, komunikasi, dan kerjasama yang baik antara para pelaksana organisasi agar dapat mencapai tujuan organisasi.

Mengingat pentingnya struktur organisasi PT KERETA API (Persero) dalam rangka melaksanakan kegiatan perusahaannya, mempunyai struktur organisasi yang menggambarkan fungsi serta kedudukan masing-masing seksi.





Sumber: Bagian Operasi dan Pemasaran  
Daerah Operasi Dua Bandung.



### 2.3. Deskripsi Jabatan

#### 1. Seksi Operasi dan Pemasaran

Tugas pokok : Melaksanakan pembinaan, pengendalian, pelaksanaan dan evaluasi kinerja operasi dan pemasaran angkutan penumpang, angkutan barang dan jasa terminal peti kemas.

#### 2. Wastek Opsar 2 Bd

Tugas pokok : Melaksanakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu pekerjaan teknis operasi dan pelayanan di stasiun dan di dalam kereta api, administrasi teknis operasional dan keuangan UPT Stasiun, UFT Reservasi, UPT Pengendalian Operasi Kereta Api Terpusat (POKAT) dan UPT Pelayanan Operasi Sarana Telekomunikasi (POST) di seluruh Daerah Operasi 2 Bandung, serta mengadakan koordinasi dengan para Pengawas dibawah Seksi Operasi dan Pemasaran dan para Pengawas pada seksi lainnya.

#### 3. Was Opsar 2.A Bd, Pwk, Tsm

Tugas pokok : Melaksanakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu pekerjaan teknis operasional dan pelayanan di stasiun dan di dalam kereta api, administrasi teknis Operasional dan keuangan di UPT Stasiun-stasiun yang dilewati serta UPT Reservasi Bandung.

#### 4. Was Opsartel 2 Bd

Tugas pokok : Melaksanakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu pekerjaan teknis pelayanan operasi sarana telekomunikasi/telegram sesuai dengan wilayah kerjanya pada UPT POST 2.1 Bandung, UPT POST 2.2 Purwakarta, UPT POST 2.3 Cibatuh, UPT POST 2.4 Tasikmalaya dan UPT POST 2.5 Banjar.



5. Subsidi Operasional/Perawatan

Tugas pokok : Melaksanakan pengelolaan dan pemantauan kereta dan gerbong yang siap operasi, merumuskan pemanfaatan dan pembagian kereta dan gerbong, pengaturan dan evaluasi kinerja pelaksanaan program perjalanan kereta api, serta melaksanakan tata usaha telekomunikasi / telegram maklumat (TEM).

6. Subsidi Pemasaran Angkutan Penumpang

Tugas pokok : Melaksanakan penyusunan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan penumpang, menganalisis dan melakukan negosiasi tarif, menanggapi dan menganalisis keluhan pengguna jasa, serta melaksanakan pembinaan pelanggan.

7. Subsidi Pemasaran Angkutan Barang

Tugas pokok : melaksanakan penyusunan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan barang, menganalisis dan melakukan negosiasi tarif, menanggapi dan menganalisis keluhan pengguna jasa, serta melakukan pembinaan pelanggan.

8. Subsidi Kamtibmas

Tugas pokok : Melaksanakan pemantauan dan pengendalian keamanan dan ketertiban operasi (diatas kereta api dan di stasiun) dan di lingkungan daerah operasi.

9. UPT Pengendalian Operasi Kereta Api Terpusat (POKAT)

Tugas pokok : melaksanakan pengendalian operasi kereta secara terpusat dan terpadu diseluruh lintas wilayah Daerah Operasi.

10. Kasubur Perencanaan, Evaluasi dan TU



Tugas pokok : melaksanakan penyiapan rencana pengendalian operasi kereta api, mengevaluasi dan melaporkan statistic operasi kereta api dan melaksanakan tata usaha dan pembinaan pegawai.

11. Kasubur DALOPKA

Tugas pokok : Melaksanakan pengendalian operasi kereta api dengan melaksanakan pengaturan dan mengkoordinasikan tugas-tugas PPKA atau berfungsi sebagai PPKT (Pengatur Perjalanan Kereta Api Terpusat) melalui komunikasi radio atau saluran/fisik/alat komunikasi lainnya.

12. Kasubur Operasi Radio

Tugas pokok : Melaksanakan pemantauan peredaran lokomotif, kereta dan perjalanan kereta api, pengamanan perjalanan kereta api di lingkungan DAOP.

13. Kasubur Pengendalian Lokomotif dan Kereta

Tugas pokok : Melaksanakan pemantauan dan pengendalian peredaran lokomotif dan kereta yang tidak sedang dalam pemeliharaan di Depo Lokomotif dan Depo Kereta di Daerah Operasi.

14. CTC (*Centralized Traffic Control*) Tasikmalaya

Tugas pokok : Melaksanakan pengendalian operasi kereta secara terpusat dan terpadu di lintas timur Daerah Operasi 2 Bandung.

15. UPT POST

Tugas pokok : Melaksanakan pelayanan operasi sarana telekomunikasi, memproses dan melaksanakan pemberian informasi/telegram.

16. UPT Stasiun

Tugas pokok : Melaksanakan kegiatan operasi angkutan kereta api dan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan kereta api, menjamin keselamatan,



keamanan, ketertiban dan kelancaran dalam kegiatan operasi angkutan kereta api, melakukan penjualan langsung dan menjaga persediaan karcis beserta tertib administrasinya, serta menjamin kemudahan, kenyamanan, kebersihan, keindahan dan kejelasan informasi kepada pengguna jasa angkutan kereta api, serta mengelola dan mempertanggungjawabkan keuangan stasiun.

17. PBD ( Penguasa Perbendaharaan)

Tugas pokok : Melaksanakan penerimaan, penyimpanan, mengeluarkan uang baik pendapatan maupun biaya untuk keperluan dinas dan mempertanggungjawabkan, serta menerima dan menyetorkan pendapatan dan melaksanakan proses akuntansinya.

18. UPT Reservasi Bandung

Tugas pokok : Melaksanakan pelayanan pemesanan/penjualan karcis kelas eksekutif dan bisnis, memberi informasi dan jadwal perjalanan kereta api dan tarif/harga karcis kereta api, serta menangani pengaduan dan klaim pelanggan.

## **2.4. Aspek Kegiatan Perusahaan**

Untuk mencapai tugas pokok dan fungsi diatas maka PT KERETA API (Persero) mempunyai kegiatan usaha sebagai berikut :

1. Menyediakan jasa angkutan yang memberikan manfaat terbesar bagi penggunanya:
  - a. Menjamin tersedianya angkutan sesuai jenis dan kelas angkutan.
  - b. Menjamin kelancaran arus perjalanan penumpang dan barang.
  - c. Menjamin keselamatan dan ketertiban selama perjalanan, dan penyiapan barang ditempat tujuannya.



- d. Menunjang angkutan antar moda dengan memanfaatkan kelebihan masing-masing jenis angkutan dalam rangka efisiensi dan efektivitas angkutan.
- 2. Mendukung peningkatan ekonomi, politik dan kebudayaan, yaitu dengan cara :
  - a. Mendorong pertumbuhan ekonomi dan memperkuat kesatuan bangsa dalam lingkup wawasan nusantara.
  - b. Menunjang sektor-sektor yang bersangkutan dalam rangka peningkatan produksi dan pembangunan nasional.
  - c. Menunjang keterkaitan antar sektor produksi dan konsumen dalam rangka kebijaksanaan pemerintah.
- 3. Menjalankan fungsi-fungsi agen pembangunan sebagai upaya peningkatan kegiatan perekonomian nasional.
  - a. Meningkatkan ekspor dengan menyajikan angkutan yang mampu memperbaiki neraca perdagangan.
  - b. Menghubungkan pasar-pasar produksi dengan tujuan meningkatkan nilai tambah hasil produksi.
  - c. Memberikan kesempatan kerja baik dalam rangka menunjang operasi maupun peningkatan mutu tenaga kerja.
- 4. Meningkatkan pangsa pasar angkutan sehubungan dengan persaingan dan pendekatan kebijaksanaan.
  - a. Mengupayakan eksistensi usaha dengan dukungan politik ekonomi dalam persaingan yang berimbang.
  - b. Menunjang terselenggaranya rencana strategi transportasi dalam lingkup sistem transportasi nasional.



- c. Mengusahakan agar bentuk persaingan tajam diubah menjadi keterpaduan jasa angkutan antar model dengan cara mempertahankan keunggulan ciri khas masing-masing jenis angkutan demi kepentingan umum serta penggunaan dana dan daya nasional secara optimal.
- d. Membangun wawasan nusantara melalui sistem transportasi nasional.