

BAB I

PENDAHULUAN



1.1 Sejarah Perusahaan

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan Kereta Api (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 Vennootschap 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 di daerah 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 pengoprasiaannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujungpandang- Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan kereta api Pontianak-Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau 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 panjang 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 di sana.

Jenis jalan kereta api di Indonesia dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 75 mm (di Aceh) dan 660 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 seadanya, jalan KA Muaro-Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang mempekerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro- Pekanbaru.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamirkan 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

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 ditetapkannya 28 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 Maatschappij) 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. Selain

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" (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 ketiga Rp 1,038 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. Kebijakan pentarifan dengan memberi kompensasi dari pemerintah kepada Perumka atas penyediaan KA non komersial, yang tarifnya ditetapkan oleh pemerintah;
- d. Rencana jangka panjang dituangkan dalam Perencanaan Perusahaan Perusahaan (*Corporate Planing*), yang dijabarkan kedalam rencana kerja anggaran perusahaan secara tahunan;
- e. Penggunaan peraturan dan prosedur dalam setiap kegiatan;
- f. Peningkatan peran serta sektor swasta;
- g. Peningkatan Sumber daya manusia;
- h. Pembangunan yang berwawasan lingkungan dan keselamatan masyarakat.

Sejalan dengan maksud dengan *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 Menhub Giri S Hadiharjono mengukuhkan susunan Direksi PT Kereta Api (Persero) di Bandung.

PERIODE	STATUS	DASAR HUKUM
1864	Pembangunan jalan KA sepanjang 26 km antara Kemijen- Tanggung oleh Hindia Belanda	
1964- 1945	<i>Staat Spoorwegen (SS)</i> <i>Verenigde Spoorwegenbedrijf (VS)</i> <i>Deli Spoorweg Maatschappij (DSM)</i>	<i>IBW</i>

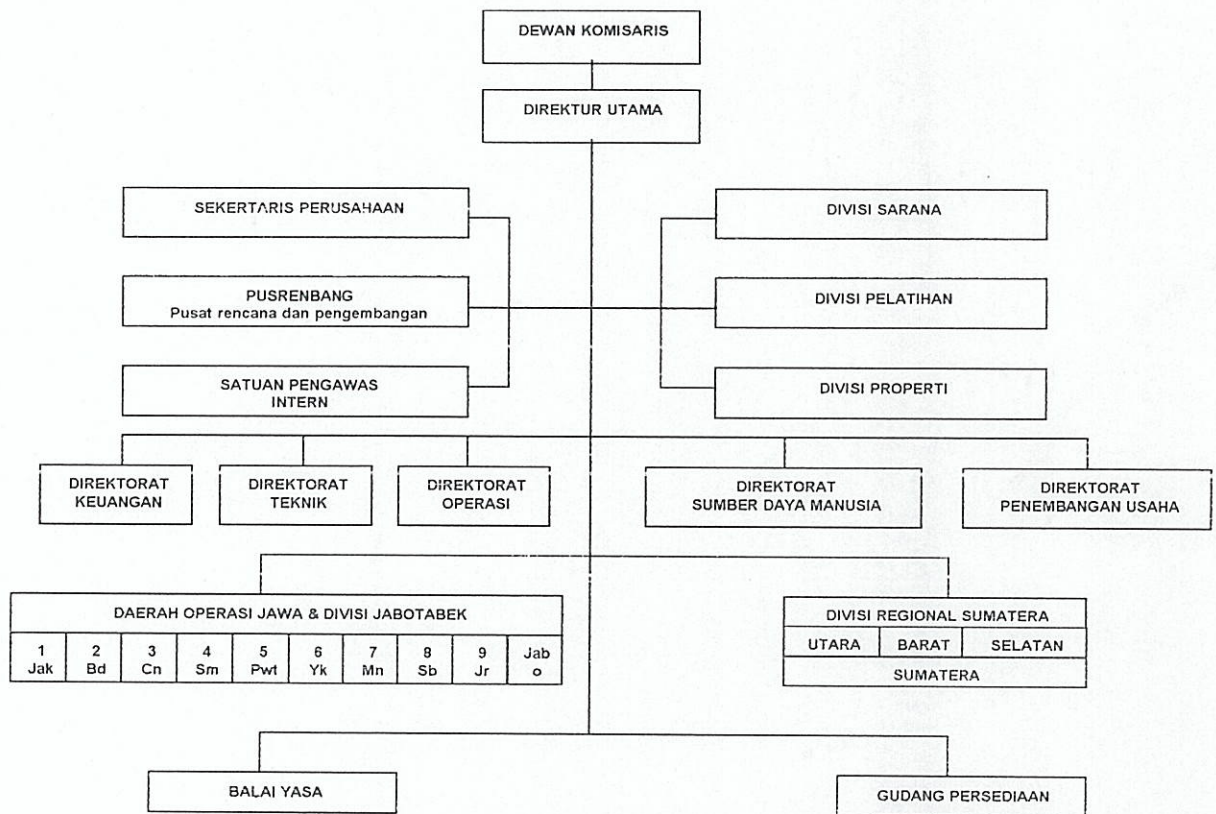
1945-1950	Djawatan Kereta Api Indonesia (DKARI)	
1950- 1963	Djawatan Kereta Api (DKA)	
1963- 1971	Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA)	PP 22 Tahun 1963
1971- 1991	Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)	PP 61 Tahun 1971
1991- 1998	Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka)	PP 57 Tahun 1990
1998- sekarang	P T Kereta Api (Persero)	PP 19 Tahun 1998 Kepres 29 Th 1999 Akte Notaris Imas Fatimah No. 2 Th 1999

Tabel 1.1: Kronologis Bentuk Perusahaan

1.2 Sejarah Divisi Sub Direktorat Humas PT. Kereta Api (Persero)

Sub Direktorat Hubungan Masyarakat PT. Kereta Api (Persero), adalah bagian yang mengurus hal yang bersifat hubungan massa baik massa internal maupun massa eksternal. Humas PT. Kereta Api (Persero) ini dibawah langsung oleh SEKPER (Sekertaris Perusahaan) PT. Kereta Api (Persero). Humas PT. Kereta Api (Persero) ini dibagi menjadi dua yaitu Hubungan Internal dan Hubungan Eksternal, dimana Hubungan Internal mengurus hal yang berhubungan dengan penyuluhan internal dan penerbitan media internal sedangkan Hubungan Eksternal mengurus hal yang berhubungan dengan penyuluhan eksternal, hubungan antar media massa, tata usaha dan pameran.

1.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 1.1 Struktur Organisasi Perusahaan PT. Kereta Api (Persero)

Pada struktur organisasi PT. Kereta Api (Persero) dibagi menjadi 3 (tiga) Tingkat dan 1 (satu) Unit, yaitu: Tingkat Pusat; Tingkat Daerah Operasi di Jawa; Tingkat Divisi Regional di Sumatera dan Unit Fasilitas Perawatan Sarana dan Prasarana Balai Yasa.

A. Tingkat Pusat

1. PT. Kereta Api (Persero) dipimpin oleh seorang Direktur Utama (Dirut) yang dibawah langsung oleh Dewan Komisaris. Dalam melaksanakan tugasnya Direktur Utama dibantu oleh 5 (lima) anggota Direksi, yaitu:

- a. Direktur Keuangan

- b. Direktur Teknik
 - c. Direktur Operasi
 - d. Direktur Sumber Daya Manusia
 - e. Direktur Pengembangan Usaha
- 2. Sekertaris Perusahaan
 - 3. Pusat Perencanaan dan Pengembangan
 - 4. Satuan Pengawas Intern (SPI)
 - 5. Divisi- divisi
 - 1. Divisi Properti
 - 2. Divisi Sarana
 - 3. Divisi Pelatihan

B. Tingkat Daerah Operasi di Jawa

Tingkat Daerah Operasi di Jawa ini dipimpin oleh Kepala Daerah Operasi (Kadaop), yang terdiri dari:

- 1. Daerah Operasi 1 Jakarta
- 2. Daerah Operasi 2 Bandung
- 3. Daerah Operasi 3 Cirebon
- 4. Daerah Operasi 4 Semarang
- 5. Daerah Operasi 5 Purwokerto
- 6. Daerah Operasi 6 Yogyakarta
- 7. Daerah Operasi 7 Madiun
- 8. Daerah Operasi 8 Surabaya
- 9. Daerah Operasi 9 Jember

C. Tingkat Divisi Regional di Sumatera

Tingkat Divisi Regional di Sumatera ini dipimpin oleh Kepala Divisi Regional (Kadivreg), yang terdiri dari:

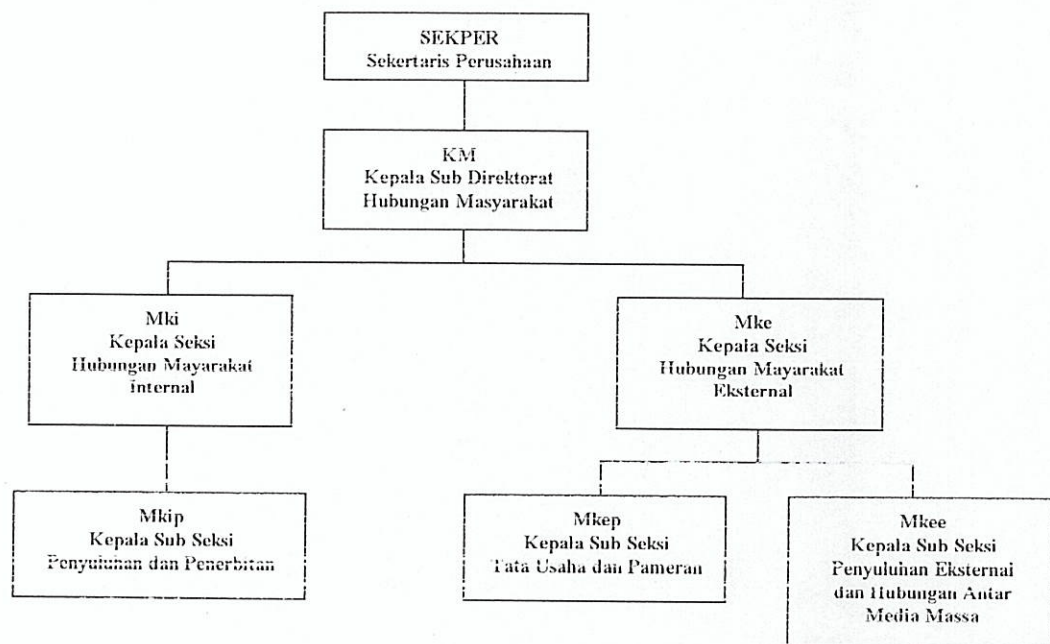
1. Divisi Regional I Sumatera Utara
2. Divisi Regional II Sumatera Barat
3. Divisi Regional III Sumatera Selatan

D. Unit Fasilitas Perawatan Sarana dan Prasarana Balai Yasa

Unit Fasilitas Perawatan Sarana dan Prasarana Balai Yasa ini, terdiri dari:

1. Balai Yasa Sarana/ Lok Yogyakarta
2. Balai Yasa Sarana Manggarai
3. Balai Yasa sarana Surabaya Gubeng
4. Balai Yasa Sarana Tegal
5. Balai Yasa Sarana Divisi Regional (Divreg) III Sumatera Selatan
6. Balai Yasa Jembatan Kiaracandong.

1.4 Struktur Organisasi Humas Perusahaan



Gambar 1.2. Struktur Organisasi Sub Direktorat Hubungan Masyarakat PT. Kereta Api (Persero)

Bidang Hubungan Masyarakat (Humas) dalam PT. Kereta Api (Persero) dibawah oleh Sekertaris Perusahaan (Sekper), hal ini dilihat dari struktur organisasi PT. Kereta Api (Persero). Untuk memaksimalkan kinerjanya, Bidang Hubungan Masyarakat terbagi-bagi menjadi beberapa bagian, yaitu; Kepala Sub Direktorat Hubungan Masyarakat (KM); Kepala Seksi Komunikasi Internal (Mki), untuk membantu tugas pokok dan fungsinya Mki dibantu oleh Kepala Sub Seksi Penyuluhan dan Penerbitan (Mkip) serta Kepala Sub Seksi Dokumentasi (Mkid); Kepala Seksi Komunikasi Eksternal (Mke), untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsinya Mke dibantu oleh Kepala Sub Seksi Penyuluhan Eksternal dan

Hubungan Antar Media Massa (Mkee) serta Kepala Sub Seksi Tata Usaha dan Pameran (Mkep).

1.5 Job Description Sub Direktorat Hubungan Masyarakat PT. Kereta Api

(Persero)

Kepala Sub Direktorat Hubungan Masyarakat (KM) PT. Kereta Api (Persero) bertugas dan bertanggung jawab atas:

1. Terlaksananya fungsi pengawasan melekat (Waskat) secara hirarki manajemen berdasarkan garis struktural menurut organisasi Sub Direktorat Hubungan Masyarakat.
2. Terlaksananya fungsi Sub Direktorat Hubungan Masyarakat sebagai peyelenggara komunikasi massa (publik) – baik kedalam (internal) maupun keluar (eksternal)- secara serasi, selaras dan seimbang.
3. Terciptanya kerangka kerja *frame work* yang aspiratif terhadap kebutuhan massa internal dan eksternal, serta akomodatif terhadap kebijakan pimpinan perusahaan.
4. Tersedianya sistem dan prosedur kerja yang seirama dengan kerangka kerja yang telah dibakukan.
5. Terkondisinya iklim dan lingkungan sehat dan kompetitif antar individu di lingkungan Sub Direktorat Hubungan Masyarakat.
6. Terciptanya langkah-langkah yang taktis dan strategis dalam usaha membangun dan mengembangkan citra perusahaan pada publik internal maupun eksternal.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Kepala Sub Direktorat (Kasubdit) Hubungan Masyarakat dibantu oleh Kepala Seksi Komunikasi Internal (Mki) dan Kepala Seksi Komunikasi Eksternal (Mke).

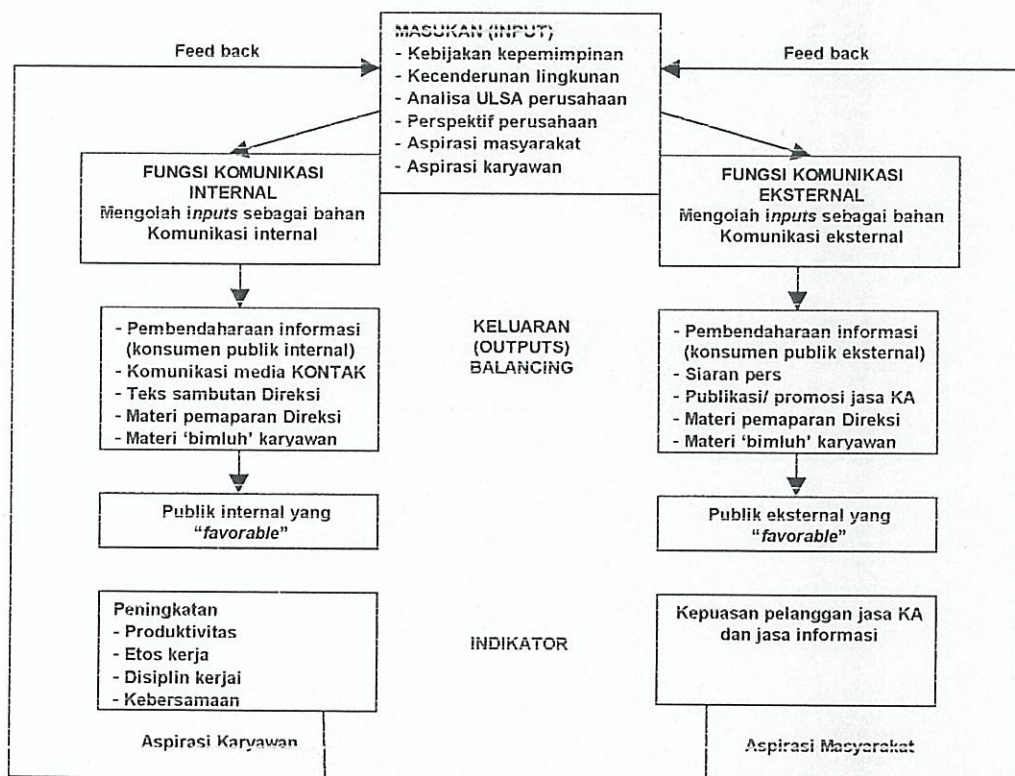
Kepala Seksi Komunikasi Internal (Mki), bertugas dan bertanggung jawab atas;

1. Terlaksananya fungsi pengawasan melekat (Waskat) di lingkungan Seksi Komunikasi Internal.
2. Terlaksananya fungsi Sub Direktorat Hubungan Masyarakat sebagai penyelenggara komunikasi internal.
3. Menciptakan kerangka kerja (*frame work*) yang aspiratif terhadap kebutuhan massa internal.
4. Menciptakan atau mendesai sistem dan prosedur kerja yang seirama dengan kerangka kerja.
5. Mengkondisikan iklim dan lingkungan kerja yang sehat dan kompetitif antar individu di lingkungan Seksi Komunikasi Internal.
6. Menciptakan langkah-langkah yang taktis dan strategis dalam usaha membangun dan mengembangkan citra perusahaan pada publik internal.

Kepala Seksi komunikasi Eksternal (Mke), bertugas dan bertanggung jawab atas:

- 1 Terlaksananya fungsi pengawasan melekat (Waskat) di lingkungan Seksi Komunikasi Eksternal.
- 2 Terlaksananya fungsi Sub Direktorat Hubungan Masyarakat sebagai penyelenggara komunikasi eksternal.

- 3 Menciptakan kerangka kerja (*frame work*) yang aspiratif terhadap kebutuhan massa eksternal.
- 4 Menciptakan atau mendesai sistem dan prosedur kerja yang seirama dengan kerangka kerja.
- 5 Mengkondisikan iklim dan lingkungan kerja yang sehat dan kompetitif antar individu di lingkungan Seksi Komunikasi Eksternal.
- 6 Menciptakan langkah-langkah yang taktis dan strategis dalam usaha membangun dan mengembangkan citra perusahaan pada publik eksternal.



Sumber: Subdit Humas PT. Kereta Api (Persero)

Gambar 1.2 Diagram Tugas Pokok dan Fungsi Humas PT. KA

1.6 Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero), khususnya yang penulis dapatkan dibagian Humas PT. Kereta Api (Persero) untuk memenuhi tugas penulis dalam kegiatan PKL adalah seperti :

No.	Nama Barang	Jumlah
1.	Ruangan Tempat Praktek Kerja Lapangan (PKL)	1
2.	Komputer	4 unit
3.	Printer	2 unit
4.	Meja kerja	14
5.	Gunting, Lem, Kater, dan Streples	4
6.	Televisi dan Radio	1
7.	Telepon	5
8.	Foto Copy	4 unit
9.	Kamera	3 unit

1.7 Lokasi dan Waktu Praktek Kerja lapangan

Adapun lokasi dan waktu pelaksanaan praktek kerja lapangan adalah :

Lokasi : Sub Direktorat Hubungan Masyarakat PT. Kereta Api (Persero)

JL. Perintis Kemerdekaan No 1 Bandung

Waktu : Mulai tanggal 4 Agustus- 26 September (40 hari kerja)

Senin-Jumat pukul 07.00 WIB-12.00 WIB.