BAB II
TINJAUAN UMUM PT. KAI (Persero)

2.1. Sejarah Perusahaan

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA didesa 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 KA antara Kemijen - Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan KA 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 KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawasi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 Km antara Makasar - Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujungpandang - Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan KA Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA 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 KA disana.

Jenis jalan rel KA di Indonesia semula dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm dibeberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942 - 1943) sepanjang 473 km, sedangkan jalan KA 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 memperkerjakan 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 KA 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 ditangan 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).



Gambar II.1. Kereta Penumpang Stasiun Pare, Kediri (1970)

2.2. Profil Perusahaan

Logo Perusahaan



Gambar II.2. Logo Perusahaan

Profil perusahaan tempat penulis melaksanakan Kuliah Kerja Praktek, sebagai berikut :

Nama Perusahaan	: Kereta Api Indonesia
Awal Berdiri	: 1864 (Pemerintahan Hindia Belanda)
Badan Hukum	: PT. Kereta Api Indonesia (Persero)
Alamat Kantor	: Jalan Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung 40117 JawaBarat, Indonesia
Telp	: (022) 4230031, 4230039, 4230054
Website	: www.kereta-api.co.id

2.2.1 Produk Perusahaan

KA Penumpang (Ekonomi)

KA Kelas Ekonomi merupakan salah satu segmen pelayanan produk inti PT. Kereta Api (Persero) di luar sejumlah KA Komersil (Kelas Eksekutif dan Kelas Bisnis). KA Kelas Ekonomi yang dioperasikan PT. Kereta Api selama ini masih di kelompokkan menjadi tiga segmen, yaitu KA Ekonomi Jarak Jauh, KA Ekonomi Lokal dan KA Ekonomi Jabotabek.

KA Kelas Ekonomi yang masing-masing memiliki nilai strategis terhadap dinamika perekonomian nasional, khususnya untuk menunjang sektor pariwisata. Sebab, beberapa KA Ekonomi di antaranya merupakan penghubung antar kota tujuan Wisata, terutama yang dibutuhkan pelaku wisata dari kalangan remaja, pelajar dan mahasiswa.

Diharapkan keberadaan KA Kelas Ekonomi yang di operasikan PT Kereta Api (Persero) semakin dikenal masyarakat luas, selanjutnya dapat dijadikan dasar dalam merencanakan satu paket perjalanan wisata menuju ke sejumlah objek wisata di Jawa. Sebab, KA Kelas Ekonomi yang dioperasikan PT. Kereta Api rutenya telah dirancang sedemikian rupa untuk memberikan keleluasaan para pelaku wisata baik domestik maupun mancanegara.

Nama - nama KA Kelas Ekonomi: Matarmaja, Pasundan, Serayu, Kahuripan, Kertajaya, Tawang Jaya, Gaya Baru Malam Selatan, Brantas, Tegal Arum.

KA Penumpang (Eksekutif)

Segmenting yang mendasari peluncuran KA Eksekutif dilakukan dengan mengklasifikasikan pelanggan dalam beberapa tingkatan value :

Gateway value, konsumen yang menggunakan jasa kereta api hanya mendasarkan kepada fungsinya sebagai alat transportasi.

Competitive value, disamping mempertimbangkan fungsi utama sebagai alat transportasi, pelanggan mempertimbangkan pula faktor tingkat kenyamanan dan pelayanan yang dibandingkan terhadap pesaing.

Ultimate value, pelanggan tidak sekedar menuntut fungsi dan perbandinggan, melainkan juga pertimbangan-pertimbangan psikologis yang tidak dapat diukur batasnya, misalnya gengsi, prestise dan kepuasan.

Pasar sasaran yang dipilih adalah pelanggan yang tidak hanya sekedar menuntut fungsi utama kereta api, akan tetapi juga pertimbangan-pertimbangan psikologis (ultimate value), atau tepatnya pemerjalan eksekutif tidak akan kehilangan prestise walau tidak naik pesawat.

Positioning dilakukan dengan mempersepsikan produk argo sebagai moda transportasi kereta api yang terbaik, prestise, nyaman, cepat, untuk masing-masing kelas dan koridornya.

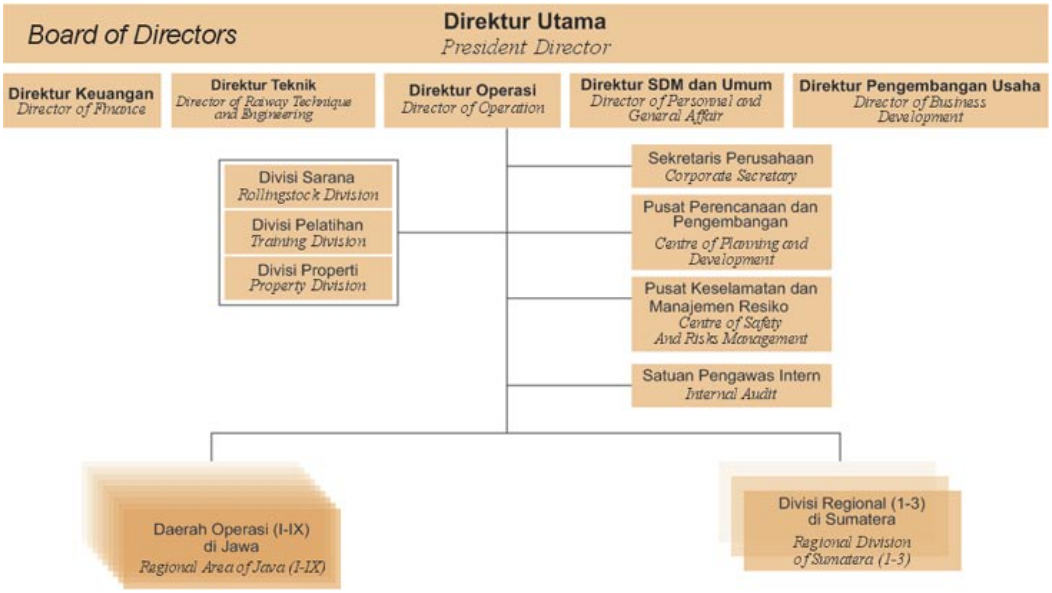
Nama - nama KA Kelas Eksekutif: Argo Bromo Anggrek, Argo Dwipangga, Argo Gede, Argo Lawu, Argo Muria, Argo Wilis, Argo Sindiro, Argo Jati.

2.2.2. Struktur Organisasi Perusahaan

Perusahaan adalah suatu organisasi dimana terdapat orang-orang yang melakukan kerja sama untuk mencapai tujuan. Dalam organisasi, anggotanya harus bekerja sama dan menggabungkan diri pada berbagai kegiatan agar sasaran dan tujuan yang telah diterapkan dapat dicapai lebih mudah. Supaya setiap anggota organisasi tersebut dapat bekerja sama secara efektif, maka terlebih dahulu harus mengetahui seluruh kegiatan yang akan dikerjakannya.

Hal inilah yang menyebabkan harus dibuatnya struktur organisasi yang baik. Dalam struktur organisasi, harus diutamakan hubungan yang harmonis antara semua anggota dengan didasarkan pada kepentingan masing-masing yang diseimbangkan satu sama lain untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

PT. Kereta Api Indonesia memiliki struktur organisasi yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas produk dan pelayanan serta mengantisipasi tantangan dan peluang bisnis yang semakin kompetitif sehingga proses pencapaian tujuan perusahaan dapat terlaksana secara efisien.



Gambar II.3. Struktur Organisasi