BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN UNIKOM

2.1. Sejarah Umum PT. Kereta Api (Persero)

Untuk lebih mengenal dunia usaha serta fase-fase yang telah dilalui oleh PT Kereta Api (Persero) maka penulis akan mengemukakan sejarah singkat Kereta Api. Perkembangan tersebut dibagi dalam 3 fase yaitu :

1. Masa Kolonial Belanda

Kehadiran kereta api di indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA didesa Kemijen tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, Mr.L.A.J "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 10 Agustus 1867.

Keberhasilan pihak swasta, NV.NISM membangun jalan kereta api antara kemijen-Tanggung, yang dapat menghubungkan kota semarang-Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta api didaerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau 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), Sumatra Utara (1886), Sumatra Barat (1891), Sumatra Selatan (1914), di sulawesi (1922) ,pulau bali dan Lombok.

1. Masa Pendudukan Jepang

Semasa Pendudukan Jepang Tahun 1939, panjang jalan kereta api di indonesia mencapai 6.811 km, tetapi Pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 910 km raib, yang diperkirakan karena dibongkar dan diangkut keBurma untuk pembangunan jalan kereta api disana.

Jenis jalan rel kereta api di indonesia dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (Aceh) dan 600 mm dibeberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942-1943) sepanjang 473 km, sedangkan jalan kereta api yang di bangun semasa pendudukan jepang, adalah 83 km antara bayah-Cikara dan 220 km antara Muaro-Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan Kereta Api Muaro-Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang memperkerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya, sehingga banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro-Pekanbaru.

2. Masa Pemerintahan Republik Indonesia

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamirkan pada tahun 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 ditangan bangsa Indonesia. Orang perkeretaapian inilah yang 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 jawa dan 1 swasta (Deli Spoorweg Maatschappij) di Sumatra Utara yang masih terpisah dengan DKARI. Lima tahun kemudian, berdasarkan pengumuman Mentri Perhubungan, tenaga dan pekerjaan umum No.2 tanggal 6 januari 1950, ditetapkan bahwa mulai tanggal 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, 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 Sumatra 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.

Berdasarkan peraturan pemerintah No. 61 Tahun 1971 tanggal 15 September 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api"(PJKA).

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, 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 1,098 Milyar dan untuk pertama kalinya dalam persejarahan kereta api Indonesia meraih laba sebesar Rp 13 Juta pada tahun 1993.

Dalam rangka "Loan Agreement" No.4106-IND tanggal 15 januari 1997 berupa bantuan proyek dari Bank Dunia, yang lebih di kenal dengan Proyek Efisiensi Perkeretaapian atau "Railway Effeciency 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, pengatur, dan pengelola,
b. Melakukan restrukturasi Perumka, termasuk merubah status Perusahaan Umum menjadi Perusahaan Perseroan,
c. Kebijakan pentarifan dengan pemberian kompensasi dari pemerintah kepada Perumka atas penyediaan KA non komersil, yang tarifnya ditetapkan oleh pemerintah,

d. Rencana jangka panjang dituangkan dalam perencanaan Perusahaan (Corporate Planning), 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 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.

2.2. Struktur Organisasi

PT.Kereta Api (Persero) merupakan perusahaan yang di miliki oleh Pemerintah dalam lingkungan Departemen Perhubungan PT. Kereta Api (Persero) bergerak dalam bidang usaha jasa transportasi untuk menyediakan pelayanan bagi kepentingan umum dan sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.

Adapun Struktur Organisasi Operasi dan pemasaran PT. Kereta Api (Persero) pada Daerah Operasi 2 Bandung sebagai berikut :

1. Pengawas Operasi dan Pemasaran terdiri dari

    a. WASTEK OPSAR 2. Bandung

b. WAS OPSAR 2.A Bandung

c. WAS OPSAR 2. B Purwakarta

d. WAS OPSAR 2. C Tasikmalaya

e. WAS OPSARTEL 2 Bandung

2. Sub seksi Operasi Teknis dan perjalanan Kereta Api
3. Sub Seksi Pemasaran Angkutan Penumpang
4. Sub Seksi Pemasaran Angkutan Barang
5. Sub Seksi Keamanan dan Ketertiban
6. UPT Pengendalian Operasi Kereta Api Terpusat (POKAT) terdiri dari
   a. Sub urusan perencanaan dan evaluasi dan tata usaha
   b. Sub urusan pengendalian operasi kereta api
   c. Sub urusan operator radio
   d. Sub urusan pengendalian Lokomotif dan kereta
   e. Centralized Traffic Control (CTC) tasikmalaya
7. UPT Pelayanan Operasi Sarana Telekomunikasi
8. UPT Stasiun
9. UPT Reservasi

Untuk lebih jelasnya Struktur Organisasi ini dapat dilihat pada lembar lampiran 1.

2.3. Deskripsi Jabatan

Adapun fungsi, tugas dan wewenang masing-masing unsur dalam struktur organisasi Seksi Operasi dan Pemasaran PT.Kereta Api (Persero) daerah operasi 2 Bandung adalah sebagai berikut :

UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN UNIKOM

Seksi operasi dan pemasaran adalah satuan organisasi dilingkungan PT Kereta Api (Persero) yang berada dibawah daerah operasi 2 Bandung, yang dipimpin oleh seorang kepala seksi yang bertanggung jawab kepada Kepala Daerah Operasi 2 Bandung.

Seksi operasi dan pemasaran mempunyai tugas pokok melaksanakan pembinaan, pengendalian, pelaksanaan dan evaluasi kinerja operasi dan pemasaran angkutan penumpang, angkutan barang dan jasa terminal peti kemas.

Untuk melaksanakan tugas pokok, maka seksi operasi dan pemasaran mempunyai fungsi :

a. Pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinan mutu pekerjaan teknis operasi pelayanan distasiun dan dalam kereta api. Administrasi operasional dan keuangan diseluruh UPT stasiun dan UPT pelayanan operasi sarana Telekomunikasi/Telegram. Dan UPT pengendali operasi kereta api pada wilayah daerah operasi 2 Bandung
b. Pemantauan dan pengelolaan 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

c. Penyusunan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan penumpang dan barang

d. Pemantauan dan pengendalian keamanan dan ketertiban operasi dilingkungan Daerah operasi

e. Pelaksanaan pengendalian operasi kereta api secara terpusat dan terpadu didaerah operasi

f. Pelayanan operasi sarana telekomunikasi dan pemberian informasi

g. Pelaksanaan kegiatan angkutan penumpang dan atau barang, serta menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran kegiatan angkutan kereta api

h. Pelayanan reservasi karcis.

Seksi Operasi dan Pemasaran Daerah Operasi 2 Bandung terdiri dari :

a. Pengawas Operasi dan Pemasaran

1. WASTEK OPSAR 2. Bandung

Mempunyai tugas pokok melaksanakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu kerjaan teknis operasi dan pelayanan distasiun dan didalam kereta api, administrasi teknis operasional dan keuangan UPT stasiun, UPT Reservasi, UPT pengendalian operasi kereta api terpusat dan UPT POST diseluruh daerah operasi 2 Bandung. serta mengadakan koordinasi dengan para pengawas dibawah seksi operasi dan pemasaran dan para pengawas pada seksi lainnya.

2. WAS OPSAR 2.A Bandung

   mempunyai tugas pokok melaksanakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu pekerjaan teknis operasional dan pelayanan distasiun dan didalam kereta api, administrasi teknis operasional dan keuangan di UPTstasiun Cimahi, Cimindi, Andir, Ciroyom, Bandunggudang, Bandung, Cikudapateuh, Kiaracondong, gedebage, Cimekar, Rancaekek, Haurpugur, Cicalengka, Nagreg,Lebakjero, Leles, Karangsari, Leuwigoong dan cibatu

3. WAS OPSAR 2. B Purwakarta

   Mempunyai tugas pokok melaksanakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu pekerjaan teknis operasi dan pelayanan distasiun dan dalam kereta api, serta administrasi teknis operasional dan keuangan pada UPT stasiun Gandasoli,Cireungas,Lampengan, Cibeber, Cilaku, Cianjur, Selajambe, Ciranjang, Cipeyeum, Rajamandala, Cipatat, Tagogapu, Padalarang, Cilame, Sasaksaat, Maswati, Rendeh, Cikadongdong, Plered, Sukatani, Ciganea, Purwakarta, Sadang, dan Cibungur.

4. WAS OPSAR 2. C Tasikmalaya

   Mempunyai tugas pokok melaksanakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu pekerjaan teknis operasi dan pelayanan distasiun dan dalam kereta api, serta administrasi teknis operasional dan keuangan pada UPT stasiun Warungbandrek, Bumiwaluya, Cipeundeuy, Cirahayu, Ciawi, Rajapolah, Indihiang,

Tasikmalaya Awipari, Manonjaya, Ciamis, Bojong, Karangpucung dan Banjar.

5. WAS OPSARTEL 2 Bandung

   Mempunyai 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 Cibatu, UPT POST 2.4 Tasikmalaya, dan UPT POST 2.5 Banjar.

b. Sub Seksi Operasi Teknis dan Perjalanan Kereta Api

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

c. Sub Seksi Pemasaran Angkutan Penumpang

   Mempunyai tugas pokok penyusunan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan penumpang, menganalisis dan melakukan negoisasi tarif, menanggapi dan menganalisis keluhan pengguna jasa, serta melaksanakan pembinaan pelanggan.

d. Sub Seksi Pemasaran Angkutan Barang

   Mempunyai tugas pokok penyusunan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan barang, menganalisis dan melakukan negoisasi tarif,

menanggapi dan menganalisis keluhan pengguna jasa, serta melaksanakan pembinaan pelanggan.

e. Sub Seksi Keamanan dan Ketertiban

Mempunyai tugas pokok melaksanakan pemantauan dan pengendalian keamanan dan ketertiban operasi diatas kereta api

maupun distasiun dan dilingkungan daerah operasi.

f. UPT Pengendalian Operasi Kereta Api Terpusat

Mempunyai tugas pokok melaksanakan pengendalianoperasi kereta secara terpusat dan terpadu diseluruh lintas wilayah daerah operasi. Yang dibagi menjadi sub-sub lain yaitu :

1. Sub Urusan Perencanaan, Evaluasi dan Tata Usaha

   Mempunyai tugas pokok melaksanakan penyiapan rencana pengendalian operasi kereta api, mengevaluasi dan melaporkan statistik operasi kereta api dan melaksanakan tata usaha dan pembinaan pegawai

2. Sub Urusan Pengendalian Operasi Kereta Api

   Mempunyai tugas pokok melaksanakan pengendalian operasi kereta api dengan melaksanakan pengaturan dan mengkoordinasikan tugas-tugas PPKA atau berfungsi PPKT (pengatur perjalanan kereta api terpusat) melalui komunikasi radio atau saluran/fisik/alat komunikasi lainnya.

3. Sub Urusan Operator Radio

   Mempunyai tugas pokok melaksanakan pemantauan peredaran lokomotif, kereta api, perjalanan kereta api,pengamanan perjalanan kereta api dilingkungan daerah operasi.

4. Sub Urusan Pengendalian Lokomotif dan Kereta

   Mempunyai tugas pokok melaksanakan pemantauan dan pengendalian peredaran lokomotif dan kereta yang tidak sedang dalam pemeliharaan di DEPO lokomotif dan DEPO kereta didaerah operasi.

5. Centralized Traffic Control (CTC) Tasikmalaya

   Mempunyai tugas pokok melaksanakan pengendalian operasi kereta secara terpusat dan terpadu dilintas timur daerah operasi 2 Bandung

g. UPT Pelayanan Operasi Sarana Telekomunikasi (POST)

   Mempunyai tugas pokok melaksanakan pelayanan operasi sarana telekomunikasi, memperoses dan melaksanakan pemberian informasi/telegram terdiri dari : UPT POST 2.1 Bandung, UPT POST 2.2 Purwakarta, UPT POST 2.3 Cibatu, UPT POST 2.4 Tasikmalaya, dan UPT POST 2.5 Banjar.

h. UPT Stasiun

   Mempunyai 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 langsung dan menjaga persediaan karcis beserta tertib

administrasinya, serta menjamin kemudahan, kenyamanan, kebersihan, keindahan dan mempertanggungjawabkan keuangan stasiun.

i. UPT Reservasi Bandung

Mempunyai tugas pokok melaksanakan pelayanan pemesanan/penjualan karcis kelas eksekutif dan bisnis, memberi informasi, 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 di atas maka PT.Kereta Api (Persero) mempunyai kegiatan usahanya sebagai berikut :

1. Menyediakan jasa angkutan yang memberikan manfaat terbesar bagi penggunaannya
    a. Menjamin tersedianya angkutan sesuai jenis dan kelas angkutan
    b. Menjamin kelancaran arus perjalanan penumpang dan barang
    c. Menjamin keselamatan dan ketertiban selama perjalanan serta penyiapan barang di tempat tujuannya
    d. Menunjang angkutan antar moda dengan memanfaatkan kelebihan masing-masing jenis angkutan dalam rangka efesiensi dan efektifitas angkutan.
2. Mendukung peningkatan ekonomi, politik, dan kebudayaan dalam keterkaitan

a. Mendorong pertumbuhan ekonomi dan memperkuat kesatuan bangsa dalam lingkup Wawasan Nusantara
b. Menunjang sektor-sektor lain dalam rangka peningkatan produksi dan pembangunan nasional
c. Menunjang keterkaitan antar sektor produksi dengan konsumen dalam kebijaksanaan pemerintah

3. Menyelenggarakan fungsi-fungsi agen pembangunan demi peningkatan kegiatan perekonomian nasional
   a. Mendorong ekspor dengan menyajikan angkutan 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
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 usaha persaingan tajam di ubah menjadi keterpaduan jasa angkutan antar jenis angkutan demi

kepentingan umum serta penggunaan dana dan daya nasional secara optimal

d. Membangun Wawasan nusantara melalui sistem transportasi nasional.