BAB II

RUANG LINGKUP PERUSAHAAN

2.1 PT. KERETA API INDONESIA (Persero)

2.1.1 Sejarah Perkeretaapian Indonesia

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 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 pengoperasiannya 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 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 di sana. 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, 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) mengambilalih 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 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 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 ketiga 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 sektor swasta;
g. Peningkatan sumber daya manusia;
h. Pembangunan yang berwawasan lingkungan dan keselamatan masyarakat.

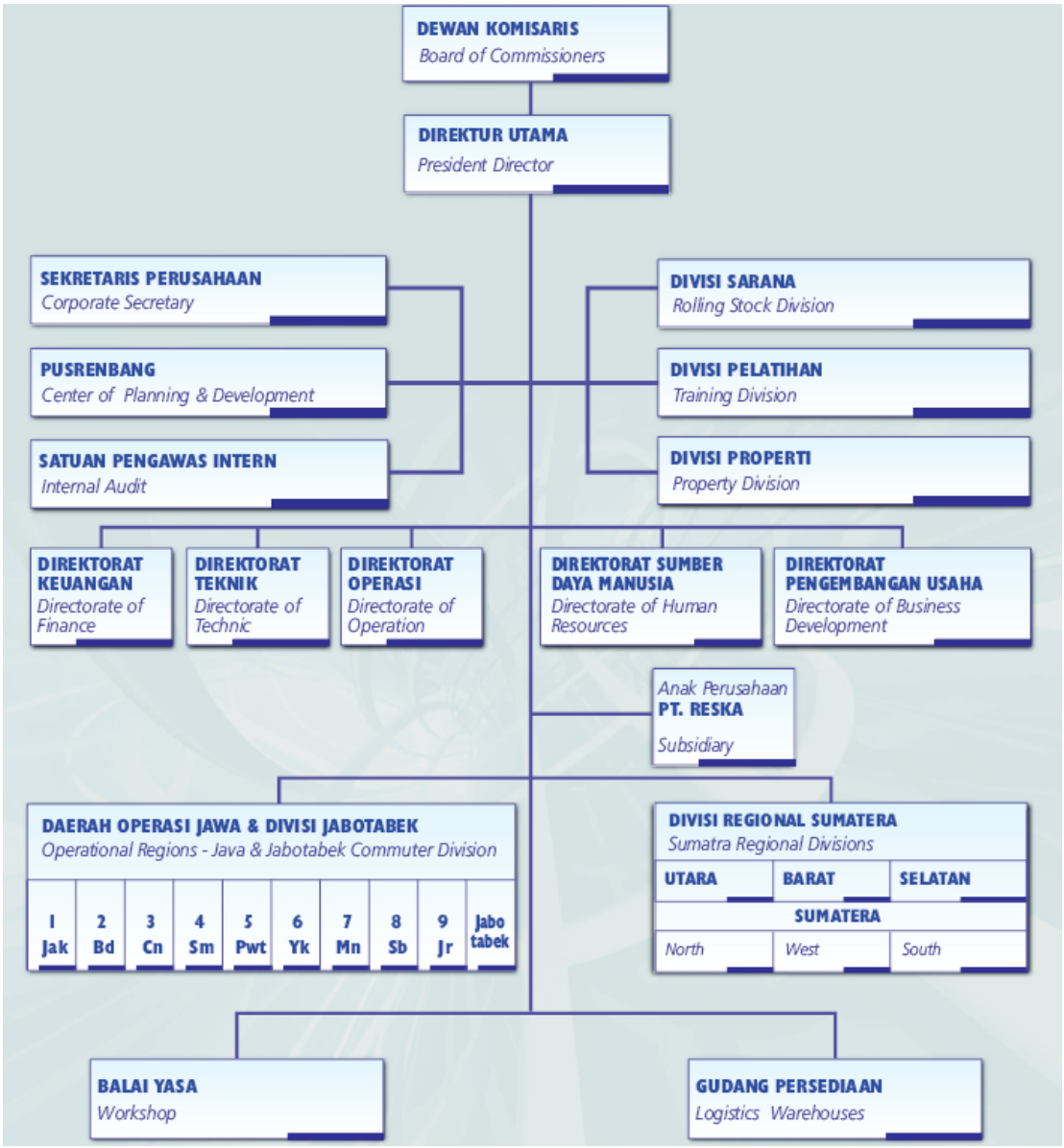
Sejalan dengan maksud dari REP tersebut, dengan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998, tanggal 3 Februari 1998, pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Prosesi perubahan status perusahaan dari Perum menjadi Persero secara "de-facto" dilakukan

tanggal 1 Juni 1999, saat Menhub Giri S Hadiharjono mengukuhkan susunan Direksi PT Kereta Api (Persero) di Bandung.

Tabel 1 : Kronologis Bentuk Perusahaan *Chronological Summary of the Railway Organizational Changes*

PERIODE *Period*	STATUS *Organizational Status*	DASAR HUKUM *Legal Basics*
1864	Pembangunan jalan KA sepanjang 26 km antara Kemijen - Tanggung oleh Hindia Belanda. *Initial development of the railway by Dutch Colonial Govt.: 26 Km of track construction between Kemijen and Tanggung.*	
1864 - 1945	Staat Spoorweggen (SS) Verenigde Spoorwegenbedrijf (VS) Deli Spoorweg Mastchapij (DSM)	IBW
1945 - 1950 1950 - 1963	Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) Djawatan Kereta Api (DKA)	
1963 - 1971 1971 - 1991 1991 - 1998	Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka)	PP 22 TAHUN 1963 PP 61 TAHUN 1971 PP 57 TAHUN 1990
1998 - Sekarang *Present*	PT Kereta Api (Persero)	PP 19 TAHUN 1998 KEPRES 39 TH 1999 *Presidential Decree No. 30 / 1999* AKTE NOTARIS IMAS FATIMAH *Notary Public Act* NO. 2 Tahun 1999

2.1.2 Struktur Organisasi



Gambar 1. Struktur Organisasi

2.1.3 Profil Manajemen PT. Kereta Api (Persero)

Tingkat Pusat *Corporate Level*

1) Board Of Director, Direktur Utama dibantu dengan lima anggota Direksi

Direktur Utama

President Director : Omar Berto, Ir., MBA

Direktur Keuangan

Finance Director : Imam Pamudji, Drs., Ak., MBA

Direktur Teknik

Technical Director : Sjahrizal Siregar, Ir., M.Sc.

Direktur Operasi

Operation Director : Juda Sitepu, Ir.

Direktur Sumber Daya Manusia

Human Resources Director : Masjraul Hidajat, Ir., MM.

Direktur Pengembangan Usaha

Business Development Director : Edward B.M. Nababan, Ir.M.Eng.Sc.

2) Sekretaris Perusahaan

Corporate Secretary : Tjutjud Trijoga, Ir., MBA.

3) Kepala Pusat Perencanaan dan Pengembangan

Chief of Center of Planning & Development : Agus Sasongko Hadi, Ir., MM Tek

4) Kepala Satuan Pengawasan Intern (SPI)

Chief of Internal Audit Unit : Djoko Margono, Ir., MBA.

5) Kepala Divisi

a) Divisi Properti

Chief of Property Division : Eddy Sasongko, Ir., MM.

b) Divisi Sarana

Chief of Rolling Stock Division : Djoni Gondo, Ir., MM.

c) Divisi Pelatihan

Chief of Training Division : Mawardi Iyad, Ir., MM Tek

Tingkat Daerah Operasi Di Jawa dipimpin Kepala Daerah Operasi :

Java Regional Level (Regional Managers or KADAOPs)

1) Daop *(Regional Office)* 1 Jakarta : Masduki Achmad, Drs., Ak.
2) Daop *(Regional Office)* 2 Bandung : Makbul Sujudi Sumadilaga, Ir., M.Sc.
3) Daop *(Regional Office)* 3 Cirebon : Bambang Suhendrio, Ir.
4) Daop *(Regional Office)* 4 Semarang : Jaya Surbakti, Drs.
5) Daop *(Regional Office)* 5 Purwokerto : Sutjahyono, Ir., MM.
6) Daop *(Regional Office)* 6 Yogyakarta : Bambang Sulistyo, Ir.
7) Daop *(Regional Office)* 7 Madiun : Saiful Echwan, Drs.
8) Daop *(Regional Office)* 8 Surabaya : Djusman Manurung, Drs.
9) Daop *(Regional Office)* 9 Jember : Herlianto, Drs.
10) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek

Jabotabek Commuter Division : Rachmadi, Ir. M.Sc.

Tingkat Divisi Regional Di Sumatera *Sumatra Regional Divisions (Regional Division Managers) :*

1) Divisi Regional I Sumut *North Sumatra Regional Division* : Judarso Widiono, Ir.
2) Divisi Regional II Sumbar *West Sumatra Regional Division* : Eddy Joko Sewoyo, Ir.

3) Divisi Regional III Sumsel *South Sumatra Regional Division* : Ronny Wahyudi, Ir.

Unit Fasilitas Perawatan Sarana & Prasarana Balai Yasa

Major Workshop.s (Workshop Manager.s)

1) Balai Yasa Sarana/Lok Yogyakarta

   Yogyakarta Locomotive Workshop : Alberth Tarra, Ir.

2) Balai Yasa Sarana Manggarai

   Manggarai Coach Workshop : Faisal, Ir., MT.

3) Balai Yasa Sarana Surabayagubeng

   Surabaya Wagon Workshop : Arief Wahyudi, Ir.

4) Balai Yasa Sarana Tegal

   Tegal Wagon Workshop : Iskandar Abubakar

5) Balai Yasa Sarana Divre III Sumsel

   Lahat Locomotive Workshop : Zulkarnaen, Ir.

6) Balai Yasa Jembatan Kiaracondong

   Kiaracondong Bridge Workshop : Surjadi Rachmat

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Teknologi Informasi

Teknologi Informasi merupakan bagian dari divisi yang memberikan pelayanan pada informasi terhadap masyarakat atau perusahaan. Para pelanggan dapat berkomunikasi Perusahaan, melalui telepon, e- mail ataupun Intranet.

2.2.2 Internet

Sampai saat ini belum ada persetujuan yang pasti apa itu internet. Alasannya, definisi mengenai internet tersebut mungkin berbeda maknanya antara masa dahulu, sekarang, dan akan datang. Hal ini disebabkan kekomplekan yang ada pada internet serta perubahan yang terjadi setiap saat pada sistem arsitekturnya, lagipula setiap orang punya persepsi atau sudut pandang yang berbeda-beda dalam mendefinisikan internet.

Namun demikian dari beberapa definisi yang ada dapat diambil suatu kesimpulan dasar yang menggambarkan pengertian internet secara umum. Internet adalah sebuah jaringan komputer yang terdiri dari berbagai macam ukuran jaringan komputer di seluruh dunia mulai dari PC *(Personal Computer),* jaringan-jaringan lokal berskala kecil, jaringan-jaringan kelas menengah hingga jaringan-jaringan utama yang menjadi tulang punggung internet.

Sebelum membahas lebih jauh tentang internet, ada baiknya kita mengetahui sekilas mengenai jaringan komputer. Jaringan komputer adalah suatu gabungan berbagai perlengkapan komunikasi dan komputer yang dihubungkan satu sama lain lewat medium komunikasi secara elektronik. Medium komunikasi bisa berupa kabel untuk hubungan jenis *Local Area Network* (LAN) atau saluran telepon, gelombang makro dan satelit untuk hubungan jenis *Wide Area Network* (WAN).

Untuk hubungan yang relatif jauh digunakan perlengkapan yang disebut modem, yang berfungsi sebagai pembawa sinyal dari tempat asal ke tempat tujuan dengan gelombang frekuensi tinggi. Setiap mesin komputer yang turut berpartisispasi dalam jaringan tersebut disebut *node*. Tempat dimana pemakai jaringan berada disebut terminal.

Semua perlengkapan jaringan dapat saling berkomunikasi lewat suatu aturan umum yang disebut *protocol*. Konsep internasional mengenai komunikasi dalam jaringan ini dituangkan dalam sebuah model yang disebut 7 layar *Open System Interconnection* (OSI). Dalam internet, semua protocol yang ada di dokumentasikan dalam *Request For Comments* (RFC).