BAB II

RUANG LINGKUP PERUSAHAAN

2.1. PT. KERETA API PERSERO

2.1.1. Sejarah Perkeretaapian di 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:

1. Memperjelas peranan antara pemilik (owner), pengatur (regulator) dan pengelola (operator).
2. Melakukan restrukturisasi Perumka, termasuk merubah status Perusahaan Umum menjadi Perseroan Terbatas;

3. Kebijaksanaan pentarifan dengan pemberian kompensasi dari pemerintah kepada Perumka atas penyediaan KA non komersial, yang tarifnya ditetapkan oleh pemerintah;
4. Rencana jangka panjang dituangkan dalam Perencanaan Perusahaan (Corporate Planning), yang dijabarkan ke dalam rencana kerja anggaran perusahaan secara tahunan;
5. Penggunaan peraturan dan prosedur dalam setiap kegiatan;
6. Peningkatan peran serta sektor swasta;
7. Peningkatan sumber daya manusia;
8. 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 2.1 Kronologi bentuk perusahaan

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 perusahaan

Dalam pelaksanannya PT. KAI (Kereta Api Indonesia) dijalankan sesuai dengan jabatan yang telah diemban oleh tiap personilnya, diantaranya

Direktur Utama : Omar Berto, Ir., MBA

Direktur Keuangan: Imam Pamudji, Drs., Ak., MBA

Direktur Teknik : Sjahrizal Siregar, Ir., M.Sc.

Direktur Operasi : Juda Sitepu, Ir.

Direktur Sumber Daya Manusia: Masjraul Hidajat, Ir., MM.

Direktur Pengembangan Usaha: Edward B.M. Nababan, Ir., M.Eng.Sc.

Sekretaris Perusahaan: Tjutjud Trijoga, Ir., MBA.

Kepala Pusat Perencanaan dan Pengembangan : Agus Sasongko Hadi, Ir., MM Tek

Kepala Satuan Pengawasan Intern (SPI) : Djoko Margono, Ir., MBA.

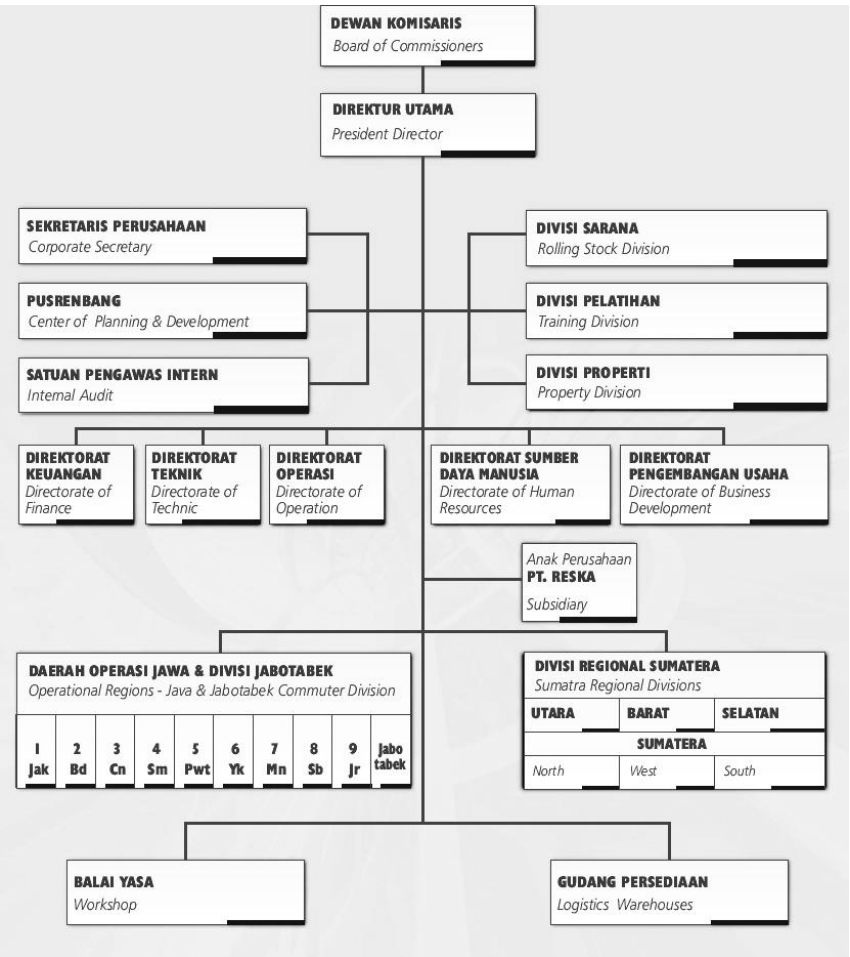
Kepala Divisi

Divisi Properti : Eddy Sasongko, Ir., MM.

Divisi Sarana : Djoni Gondo, Ir., MM.

Divisi Pelatihan : Mawardi Iyad, Ir., MM Tek

Adapun struktur dari perusahaanya adalah seperi dibawah ini



Gambar 2.1 Struktur Organisasi

2.1.3. Visi dan Misi PT. KAI (Kereta Api Indonesia)

Dalam melakukan tugasnya sebagai salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi PT. KAI mempunyai Visi dan Misi dalam menjalankan tugasnya. Adapun visi dari PT. KAI adalah *"Terwujudnya kereta api sebagai pilihan utama jasa transportasi dengan fokus keselamatan dan pelayanan"*, sedangkan misi yang diemban oleh PT. KAI yaitu " *Menyelenggarakan jasa transportasi sesuai keinginan stakeholders dengan meningkatkan keselamatan dan pelayanan serta penyelenggaraan yang semakin efisien"*.

2.1.4. Budaya Perusahaan

Budaya perusahaan merupakan pola sikap, keyakinan, asumsi dan harapan yang dimiliki bersama dan menjadi pegangan teguh dan pedoman dalam melakukan interaksi antar karyawan dalam usaha mencapai sasaran perusahaan, yang disebut "RELA". RELA berarti ikhlas bekerja, ikhlas berjuang, ikhlas berkorban dan ikhlas belajar untuk kemajuan perusahaan. RELA juga merupakan penjabaran dari:

. R = Ramah;

. E = Efisien & Efeketif;

. L = Lancar dan

. A = Aman.

Budaya perusahaan juga dipandang sebagai komponen kunci keberhasilan dari pencapaian misi, arah usaha, strategi, serta efektivitas perusahaan.

2.1.5. Sarana PT. KAI (Kereta Api Indonesia)

2.1.5.1. Lokomotif

Jumlah armada terbesar Kereta Kelas Ekonomi, disusul kemudian KRL dan KRD. Khusus KRD tidak ada investasi baru karena dinilai tidak ekonomis, karena hanya andal untuk trayek jarak pendek. Dalam rangka meningkatkan kapasitas angkut pada setiap KA, beberapa KA saat ini tidak dilengkapi dengan Kereta Pembangkit (BP), genset pembangkit tenaga listrik ditempatkan menyatu dengan Kereta Makan (KM).

Tabel 2.2 Jumlah lokomotif yang ada di Jawa dan Sumatra

USIA *Age*	Serie *Types* BB (Electric)					Serie *Types* CC Electric				Serie *Types* BB (Hydrolic)					
	200	*201*	*202*	*203*	*204*	*201*	*202*	*203*	*204*	*300*	*301*	*302*	*303*	*304*	*306*
0 - 5 Thn								7							
6 - 10 Thn					7	5	9	48							
11 - 15 Thn					4	22		60					11		
16 - 20 Thn				7		16	30	24					11	19	21
21 - 25 Thn						37		7					4	9	
26 - 30 Thn					5	38		55					6	11	
31 - 35 Thn			8	7				25			6	6	13		
> 36 Thn	31	10						22		17	41				41
Jumlah *Total*	*31*	*10*	*8*	*14*	*16*	*118*	*39*	*248*	*0*	*17*	*47*	*6*	*45*	*39*	*62*
	Jumlah *Total* = 79 Buah *Unit*							Jumlah *Total* =		405 Buah *Unit*					
								Jumlah Lokomotif Langsir *Total*=		66 Buah *Units*					
								Jumlah *Total* =		529 Buah *Units*					

2.1.5.2. Gerbong

Tipe Gerbong yang digunakan untuk mengangkut barang lebih bervariasi, tidak hanya jenisnya, tetapi juga komponen suku cadang yang digunakan, sehingga memerlukan dukungan system informasi logistik yang spesifik. Sejalan dengan perkembangan teknologi transportasi masa kini kontenerisasi, maka standarisasi gerbong diarahkan pada jenis Flat Car. Terkecuali untuk angkutan

komoditas khusus, seperti Batubara dan Semen yang diangkut dalam bentuk curah.

Tabel 2.3 Jumlah armada kereta yang ada di Jawa dan Sumatra

JENIS *Types*		USIA (TAHUN) *Range of ages (in Years)*				JUMLAH *Total*
		1 s.d 10	11 s.d 20	21 s.d 30	> 30	
Eksekutif	*Executive Class*	162	34	31	108	335
Bisnis	*Business Class*	3	58	196	31	288
Ekonomi	*Economy Class*	96	111	15	257	479
Krt Pembangkit	*Power Car*	22	13	20	111	166
Krt Makan	*Dining Car*	16	5	18	33	72
KRL	*EMU*	96	196	60		352
KRD	*DMU*			60		60
JUMLAH	*TOTAL*	**395**	**417**	**400**	**540**	**1.752**
KOMPOSISI (%)	*PERCENT*	**23**	**24**	**23**	**31**	**100**

2.1.5.3. Perawatan Jalan Rel

Semakin meningkatnya frekuensi KA pada gilirannya menuntut peningkatan frekuensi perawatan jalan rel, sehingga perawatan secara manual mulai ditinggalkan digantikan dengan mekanisasi. Problem berikutnya, jendela waktu untuk perawatan (window time) terbatas, karena jalur senantiasa dilalui KA. Strategi ke depan, perawatan jalan rel dengan mekanisasi ini akan dilakukan secara grouping. Sejumlah armada mekanik dikerahkan di satu lokasi, kemudian membatalkan perjalanan beberapa KA untuk keperluan pekerjaan perawatan jalan rel. Waktu untuk perawatan diupayakan pada saat non peak day, sehingga tidak menimbulkan kekosongan pelayanan kepada masyarakat yang membutuhkan jasa angkutan.

2.2. Landasan Teori

2.2.1. Teknologi Informasi

"Sistem adalah suatu jaringan kerja dari prosedur-prosedur yang saling berhubungan satu sama lain, berkumpul bersama-sama untuk melakukan suatu kegiatan atau untuk menyelesaikan sasaran tertentu" Jerry Fitzgerald, Arda Fitzgerald.

"Sistem adalah kumpulan dari elemen-elemen tertentu yang saling berinteraksi untuk mencapai suatu tujuan tertentu" Jogiyanto HM.

Secara garis besar apabila dilihat dari definisi sistem diatas yang dimaksud dari teknologi informasi yaitu suatu kumpulan dari data-data yang telah diolah sedemikian rupa dan saling berhubungan sehingga dapat diterima oleh pengguna dengan tepat, akurat, dan relevan. Adapun teknologi informasi itu sendiri merupakan bagian dari divisi yang memberikan pelayanan informasi yang dibutuhkan oleh masyarakat luas, perusahaan, ataupun para investor yang ingin menanam usaha. 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).