BAB II

RUANG LINGKUP PERUSAHAAN

2.1 Sejarah PT. Kereta Api Indonesia

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengalami berbagai perkembangan Sejak jaman penjajahan Belanda hingga saat ini. Perkembangan kereta api di Indonesia khususnya pulau Jawa mengalami beberapa periode, antara lain :

A. Masa Penjajahan Belanda.

Pemerintahan Belanda membangun alat transportasi kereta api untuk memperbaiki serta meningkatkan daya angkut sistem transportasi yang sangat dibutuhkan dalam kegiatan manusia pada saat itu.

Pada tahun 1875 , Pemerintah kolonial Belanda mendirikan perusahaan perke retaapian sendiri yang dikelola oleh suatu jawata yang berdiri sendiri yang dipimpin oleh seorang Inspektur Jendral. Sejak saat itu pemerintahan colonial Belanda membangun jalan – jalan kereta api dan memperluas usaha dalam bidang perkeretaapian.

Pada tahun 1875 sampai 1945 , jaringan – jaringan kereta api milik negara sudah dibangun di Jawa, Sumatera dan Sulawesi Selatan. Pada tahun 1888 , usaha perkeretaapian pemerintah kolonial Belanda resmi berdiri sendiri dan berbentuk jawatan yang merupakan bagian dari Bugerlijke Openwere Berken (BOW) yang berarti Departemen Pekerjaan Umum. Dan perusahaan kereta api itu sendiri adalah Staats Spooren Tramwagen. Denagn demikian semakin luasnya usaha. perkeretaapian Negara yang dikelola jawatan, maka perusahaan perusahaan

perkeretaapian mulai berkurang fungsinya sehingga diambil alih oleh pemerintahan kolonial dan digabungkan dengan Staats Spooren Tramwagen dalam satu wadah yang disebut Verenigne Spoored Hedrijven (VSH). karena berbentuk jawatan, maka nama tersebut diubah menjadi Staatsk Spoorwegen.

Pada masa penjajahan Belanda, pembangunan kereta api dibagi menurut perusahaan yang membuat, yaitu :

1. Netherlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)
    a. Lintas Semarang Gudang – Tanggung (1864 – 1873) yang merupakan ruas jalan rel pertama di Indonesia .
    b. Lintas Semarang – Surakarta – Yogyakarta (1864 – 1873).
    c. Lintas Jakarta – Bogor (1869 – 1873).
    d. Lintas Surabaya – Malang (1879).
    e. Lintas Bogor – Yogyakarta dan Surabaya – Surakarta (1881 – 1898)
    f. Lintas Yogyakarta – Srandakan (1895).
    g. Lintas Yogyakarta – Surakarta (1899) merupakan batang ketiga pada .alan rel tersebut.
    h. Lintas Gundih – Surabaya Pasarturi (1900 – 1903).
2. Staatsk Spoorwegen (SS)
    a. Lintas Surabaya – Malang (1879).
    b. Lintas Pasuruan – Panarukan (1886 – 1897).
    c. Lintas Banten – Jakarta (1899 – 1900).
    d. Lintas Kalisat – Banyuwangi (1902 – 1912).
    e. Lintas Cirebon – Kroya (1916 – 1917).

Perusahaan Kereta Api swasta lainnya, antara lain:

3. Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS), membangun lintas Semarang – Pencanyakan .
4. Bataviasche Ooester Spoorweg Maatschappij, membangun lintas Jakarta – Bekasi..
5. Solosche Tramweg Maatschappij, membangun lintas Surakarta – Boyolali (1892).
6. Java Spoorweg Maatschappij, membangun lintas Maos – Purbalingga dan Banjarsari – Wonosobo (1896 – 1917).
7. Kediri Stoomtram Maatschappij, membangun lintas didaerah Jombang , kediri dan Pare (1897 – 1899).
8. Malang Stoomtram Maatschappij, membangun lintas disekitar Malang dan Singosari (1897 – 1908).
9. Probolinggo Stoomtram Maatschappij, membangun lintas Probolinggo– Kraksaan – Paitan (1897 – 1912).
10. Mojokerto Stoomtram Maatschappij, membangun lintas Mojokerto – Barang - Bangil (1898 – 1899).
11. Pasoeroean Stoomtram Maatschappij, membangun lintas disekitar Pasuruan dan Wonorejo (1898 – 1912).
12. Madura Stoomtram Maatschappij, membangun lintas disekitar Kamal-Kalianget (1899 – 1902).
13. Babat Jombang Stoomtram Maatschappij, membangun lintas Babat– Jombang (1899 – 1902).

14. Oos Java Stoomtram Maatschappij, membangun lintas Ujung Kriyan dan lintas disekitar Mojokerto (1899 – 1923).

B. Masa Penjajahan Jepang.

Pada masa penjajahan Jepang diIndonesia, seluruh jaringan kereta api dikuasai oleh Jepang. Kegiatan perkeretaapian tersebut dimaksudkan untuk mendukung peperangan dan kepentingan politik, banyak jaringan jalan kereta api dibongkar dan diangkut ke Thailand sehingga kondisi perkeretaapian saat itu mengalami kemunduran dan bahkan mengalami kehancuran. Disumatera dibawah pimpinan Angkatan Laut Jepang dengan nama Tetsudotai yang berkantor pusat diBukittinggi.sedangkan pulau Jawa dikuasai oleh Jepang yang kemudian diberi nama Nikuyu Kyoko yang kemudian berubah menjadi Tetsudo Kyoko yang berkantor pusat diBandung dibawah pimpinan Angkatan Darat Jepang. Sehingga pembagian wilayah pengusahaan dibagi menjadi 3 wilayah Eksploitasi, antara lain ;

1. Wilayah Eksploitasi Barat meliputi 3 daerah inspeksi, yaitu :
    a. Inspeksi 1 berpusat di Jakarta
    b. Inspeksi 2 berpusat di Cirebon
    c. Inspeksi 3 berpusat di Bandung
2. Wilayah Eksploitasi Tengah meliputi 4 daerah inspeksi, yaitu :
    a. Inspeksi 4 berpusat di Purwokerto
    b. Inspeksi 5 berpusat di Semarang
    c. Inspeksi 6 berpusat di Yogyakarta
    d. Inspeksi 7 berpusat di Solo

3. Wilayah Eksploitasi Timur meliputi 4 daerah inspeksi, yaitu :
    a. Inspeksi 8 berpusat di Madiun
    b. Inspeksi 9 berpusat di Surabaya
    c. Inspeksi 10 berpusat di Malang
    d. Inspeksi 11 berpusat di Jember

C. Masa 1945 sampai Sekarang

Setelah Jepang menyerah pada Sekutu, pada pertengahan Agustus 1945 dan disusul dengan PWK. Kemerdekaan RI, maka seluruh jaringan perkeretaapian diambil alih oleh pemerintahan RI yang selanjutnya pada tanggal 23 september 1945 diBandung diberi nama Djawatan Kereta Api RI (DKARI).Tanggal 1 Januari 1950 , DKARI berubah menjadi Djawatan Kereta Api (DKA).Pada tanggal 25 Mei 1963 melalui aturan pemerintahan no.32/Thn1963,status DKA berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Tetapi PNKA tidak berumur lama karena dikeluarkan Peraturan Pemerintahan No.61/Thn 1971, PNKA diubah menjadi Perusahaan Jasa Angkutan Kereta Api (PERJANKA). Kemudian berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan No.127/KMK/071979 dan No.96/LD/302/PhB-79 tanggal 30 Maret 1979 tentang Pelaksanaan Pendirian Perusahaan Jawatan Kereta Api, PERJANKA berubah menjadi PJKA. Tahun 1991 berubah menjadi PERUMKA berdasarkan Surat keputusan Menteri Pehubungan No.8/Thn 1991. Akhirnya berdasarkan keputusan Presiden No.39/Thn1999 Pada tanggal 17 Maret 1999 PERUMKA menjadi PT. KAI (persero).

2.2 Tempat dan Kedudukan PT. KAI

Tempat dan kedudukan PT. KAI (persero) Bandung bertempat di Jln.Stasiun Timur 14 Bandung. Kedudukan SDK 21 C BD di PT. KAI(persero) Bandung yaitu sebagai unsure pelaksaan dibidang Pelayanan Transportasi yang dimpimpin oleh seorang Kepala SDK yang bertanggung jawab kepada kepala kantor Pusat PT. KAI (persero).

2.3 Bentuk dan Badan Hukum PT. KAI

Pada tanggal 23 September 1945 diBandung lahirlah DKRI, tanggal 1 Januari 1950 DKRI berubah menjadi DKA, malalui Peraturan Pemerintahan no.22 thn 1963 DKA berubah menjadi PNKA. Pada tanggal 25 Mei 1963. Kemudian dikeluarkan Peraturan Pemerintahan no.61 thn 1971 PNKA berubah menjadi PERJANKA dan kemudian berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan no.96/LD.303/PhB-79 tanggal 30 Maret 1979 berubah menjadi PJKA. Tahun 1991 PJKA berubah menjadi PERUMKA. Berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan no.8 thn 1991 akhirnya berdasarkan Kepala Presiden no.39 thn 1991 tanggal 17 Mei 1999 PERUMKA berubah menjadi PT. KAI (persero).

2.4 Bidang Pekerjaan PT. KAI

PT. KAI (persero) merupakan suatu perusahaan yang bergerak dibidang pelayanan transportasi darat yaitu kereta api. Untuk menjaga kenyamanan dan pelayanan yang memuaskan bagi konsumen, dilakukanlah beberapa pengembangan, pelayanan yang dilakukan selama beberapa dekade ini telah memberikan dorongan yang sangat berarti dalam penambahan jalur transportasi yang sudah ada dan penambahan jenis pelayanan bagi penumpang dalam beberapa pilihan. Sarana

keamanan dan kenyamanan menjadi hal paling diutamakan untuk memberikan kepuasan kepada penumpang,melayani semua kebutuhan para penumpang dalam pelayanan, keamanan dan kenyamanan merupakan tujuan utama dari PT.KAI (persero).

2.4 Struktur Organisasi Perusahaan

Sistem organisasi yang dianut di Dipo Lokomotif Bandung adalah sistem GARIS (LINI).yang dipimpin oleh seorang Kepala Dipo (Kepala Unit Pelaksana Teknis Lokomotif).

Untuk pelaksanaannya tugasnya di Bantu oleh stap yaitu :

1. Kepala Ruas Los (Kr Loas).
2. Kepala Ruas Luar (Kr Luar).
3. Kepala Ruas Administrasi (Kr Adm).
4. Kepala Ruas Organisasi dan Rencana (Kr Or).

Tugas KUPT:

Menjadikan lokomotif dalam keadaan sebaik-baiknya yang dapat diandalkan besrta personilnya yang trampil,sehingga selalu siap melayani perjalanan Kereta Api dengan waktu yang telah ditentukan.

Fungsi KUPT:

a. Mendelegasikan wewenang terhadap pembantunya.
b. Mengadakan pemberian tugas terhadap pembantunya.
c. Memberikan bimbingan, petunjuk pelaksanaan kerja terhadap bawahan/pembantunya.
d. Melaksanakan pengontrolan terhadap lokomotif saat diperjalanan.

1. Kepala Ruas Los

Bertugas untuk melaksanakan kebijaksanaa KUPT. Dalam bidang pemeliharaan atau perbaikan lokomotif.

Fungsi Kepal Ruas Los :

a. Menyelanggarakan pembagian tugas terhadap seksi yang ada di bawahnya.
b. Memberi petunjuk atau bimbingan berbaikan atau pemeliharaan lokomotif.
c. Mengadakan pelaksanaan tugas atau koordinasi dengan Kantor Organisasi dan Rencana (KOR) juga dengan pengawas lokomotif (Peng KA) dalam rangka mengetahui kondisi dan peralatan lokomotif.
d. Mengadakan koordinasi dengan Kr Adm dalam rangaka menadministrasikan kepegawaian.
e. Mengdakan koordinasi dengan Kr Luar dalam rangka mengetaui lokomotif diperjalanan.

2. Kepala Ruas Luar

Bertugas melaksanakan kebijakan KUPT dalam bidang pengaturan atau penyediaan personil lokomotif.

Fungsi Kepala Ruas Luar :

a. Mengadakan perawatan dinasan lokomotif.
b. Mengadakan pengaturan dinasan personil.
c. Mengatur dinasan pengawas KA.
d. Mengadakan koordinasi dengan bagian lain dalam rangka pengawasan terhadap kedinasan lokomotif .
e. Mengadakan pengawasan terhadap lingkungan pekerjaannya.

3. Kepala Ruas Administrasi

Bertugas melaksanakan kebijaksanaan KUPT dalam rangka memegang tugas pokok KUPT dalam bidang keadministrasian.

Fungsi Kepala Ruas Administrasi :

a. Melaksanakan keadministrasian pegawai.
b. Melaksanakan keadministrasian keuangan.
c. Melaksanakan keadministrasian ketata usahaan.

4. Kepala Ruas Organisasi dan Rencana

Bertugas melaksanakan kebijakan KUPT dalam bidang keadministrasian teknik.

Fungsi Kepala Ruas Organisasi dan Rencana:

a. Melakukan pendataan terhadap lokomotif.
b. Merencanakan atau melakukan kordinasi dengan Kantor Daop 2.
c. Kantor pusat mengenai situasi lokomotif Daop 2 Rel.
d. Merencanakan atau memprogramkan pemeriksaan berkala.