BAB II

RUANG LINGKUP PERUSAHAAN

UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN UNIKOM

2 .1 SEJARAH SINGKAT PT. KAI

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 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).

2.2 ARTI LAMBANG PT. KAI

Gambar lambang menyiratkan sifat: tegas, pasti, tajam, gerak horisontal, juga bolak-balik. Dua garis lurus dengan ujung lengkung meruncing, dengan arah berlawanan, selain menggambarkan arah bolak-balik perjalanan kereta api, juga melambangkan pelayanan (memberi dan menerima).

Gaya gambar: lugas, langsung, tajam, selaras dengan staf teknis kereta api. Ujung garis tajam tapi melengkung untuk menyiratkan arah/kecepatan (aerodinamis), tetapi cenderung agak tumpul melengkung, tidak terlampau tajam, agar memberi kesan aman (sesuatu bentuk yang terlampau runcing lebih memberi kesan ancaman, rasa sakit dan agresivitas; asosiatif kepada senjata tajam, duri dan semacamnya).

Sifat gambar: sifat gambar lebih lugas, obyektif, karena bentuk geometrisnya yang dominan dan lebih bersifat maskulin. Kesan sangat modern, teknis, jelas terlihat.



Gambar lambang PT. KAI

2.3 PROFIL KINERJA PELAYANAN PT. KAI

a. Ketepatan Jadwal Perjalanan KA

Dalam tahun 2001 jadwal perjalanan KA Penumpang rata-rata terlambat berangkat 36,33 menit dan rata-rata terlambat datang 59,33 menit. Sedangkan untuk KA Barang, rata-rata terlambat berangkat 66,33 menit dan rata-rata datang 64 menit. Beberapa faktor yang mengakibatkan tidak tepatnya jadwal perjalanan KA meliputi:

1. Adanya beberapa bagian jalan KA yang memerlukan pembatasan kecepatan (Taspat) karena adanya pekerjaan Proyek Prasarana KA;
2. Adanya bagian jalan yang terkena bencana alam (banjir/longsor) dan menantikan dukungan dana perbaikan melalui komitmen Net PSO, IMO dan TAC dari Pemerintah;
3. Beberapa KA dioperasikan secara pulang pergi (V-slag), sehingga kelambatan satu KA berakibat pada kelambatan Ka berikutnya;
4. Meningkatnya kapasitas lintas pada koridor tertentu, khususnya lintas bootle

neck Cikampek - Haurgeulis;

5. Banyaknya bagian jalan yang memerlukan pembatasan kecepatan KA akibat menuanya prasarana jalan KA.

b. Keselamatan Perjalanan KA.

Meskipun masih terjadi kecelakaan KA, namun total perjalanan KA masih relatif lebih aman dibandingkan dengan moda angkutan darat lainnya.

c. Upaya untuk mencegah kecelakaan.

1. Jangka Pendek: Secara bertahap melengkapi fasilitas standar keselamatan Perjalanan KA di bidang: - Sarana, melengkapi fasilitas keselamatan berupa *dead-man*, *speedometer*, radio lok, wiper kaca dll;

- Prasarana, segera menghilangkan titik-titik pembatasan kecepatan KA prioritas pada koridor padat frekuensi;

- SDM, meningkatkan pengawasan terhadap disiplin penggunaan regulasi yang berlaku dalam urusan perjalanan KA dan langsiran, serta menyelenggarakan refreshing untuk penyegaran pengetahuan SDM terhadap regulasi yang berlaku;

2. Jangka Menengah: Percepatan penyelesaian proyek prasarana KA yang bertujuan untuk meningkatkan kapasitas lintas.

--> Jalur ganda parsial Cikampek - Padalarang (32 km), Jalur Ganda Segmen I Cikampek - Haurgeulis (54 km) dan Jalur Ganda Solo - Yogyakarta (60 km).

3. Jangka Panjang: Pembangunan jalur ganda Yogya - Kroya (140 km), tahap pertama Yogyakarta - Kutoarjo (64 km) sudah proses tender, berikutnya Kutoarjo - Kroya (76 km) menunggu sumber dana. Penggandaan jalur Kroya - Cirebon (150 km), penggandaan jalur Kiaracondong - Cicalengka (15 km) untuk mendukung angkutan urban Bandung Raya, serta pembangunan jalur ganda kedua Bekasi - Manggarai untuk mendukung angkutan KA Jabotabek.

d. Peningkatan Pelayanan.

Meningkatkan kapasitas angkut dengan merencanakan armada Kereta Rel Diesel Elektrik (KRDE) yang akan dioperasikan pada koridor Bandung - Jakarta pp. Meminimalkan akses pelayanan akibat kesenjangan penawaran dan permintaan dengan meningkatkan keandalan sistem jaringan on-line ticketing. Bekerja sama dengan pihak perbankan untuk perluasan jaringan layanan ticketing melalui ATM perbankan. Di bidang sarana, diupayakan pemenuhan standar pelayanan minimum pada semua kelas KA, Ekonomi, Bisnis dan Eksekutif.

2 .4 TUJUAN DAN SASARAN PERUSAHAAN

TUJUAN PERUSAHAAN :

1. Turut serta melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan pemerintah dibidang ekonomi dan pembangunan nasional khususnya dibidang transportasi.

2. Mendukung penyediaan barang atau jasa dibidang perkeretaapian yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat dipasar domestik maupun mancanegara.

3. Meningkatkan kemampuan perawatan prasarana dan sarana perkeretaapian, serta menyelenggarakan usaha penunjang dibidang prasarana dan sarana kereta api dan kemanfaatan umum dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas.

SASARAN PERUSAHAAN :

1. Kuantitatif, secara terus menerus dan bertahap meningkatkan kinerja pelayanan dan keuangan melalui berbagai strategi pertumbuhan, antara lain peningkatan produktifitas, efektifitas, efisiensi serta investasi secara selektif.

2 .Kualitatif, memproyeksikan pertumbuhan angkutan penumpang rata-rata 4,68 % per tahun, sasaran kinerja tahun 2004 dapat mengangkut 241,66 juta penumpang atau 22,192 Milyar Pnp – Km, dan memproyeksikan pertumbuhan angkutan barang rata-rata 4,29 % per tahun, sasaran kinerja tahun 2004 dapat mengangkut 23,43 juta ton barang atau 6,341 Milyar Ton – km.

2 .5 STRUKTUR ORGANISASI

DEWAN KOMISARIS:

Komisaris Utama	:	Ir. Iskandar Abubakar, M.Sc.
Komisaris	:	Drs. Anang Sunarto, M.Sc., MM.
Komisaris	:	Ir. Haris Fabilah
Komisaris	:	Victor Hoetapea, SH.

Komisaris : Firman Siregar, MA.

A. TINGKAT PUSAT

1. DEWAN DIREKSI: (Direktur Utama dibantu dengan 5 anggota Direksi)

Direktur Utama: Omar Berto, Ir., MBA

Jabatan sebelumnya: Direktur Pengembangan Usaha PT. Kereta Api (Persero).

Pendidikan: Business Administration, University Arkansas - Amerika Serikat.

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

Jabatan sebelumnya: Direktur Keuangan PT. (Persero) Pelabuhan

Indonesia I.

Pendidikan: Magister Managemen (MM) Universitas Gajah Mada (UGM).

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

Jabatan sebelumnya: Kepala Pusat Perencanaan & Pengembangan

PT. Kereta Api (Persero).

Pendidikan: Magister Transportasi ITB Bandung.

Direktur Operasi: Juda Sitepu, Ir.

Jabatan sebelumnya: Kepala Daerah Operasi 1 Jakarta PT. Kereta Api (Persero).

Pendidikan: Teknik Mesin USU Medan.

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

Jabatan sebelumnya: Kepala Sub Direktorat Perencanaan, Pengembangan dan Pengendalian SDM PT. Kereta Api (Persero).

Pendidikan: Magister Managemen SDM Unpad Bandung.

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

Jabatan sebelumnya: Dosen Teknik Sipil ITB Bandung.Pendidikan: Master Degree, Geotechnical Engineering, University of New South Wales Australia.

2. Sekretaris Perusahaan : Nugroho Wibowo, Ir.

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

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

5. Kepala Divisi

a. Divisi Properti : Eddy Sasongko, Ir., MM.

b. Divisi Sarana : Amrin Lubis, Ir., M.Sc

c. Divisi Pelatihan : Mawardi Iyad, Ir., MM. Tek.

B. TINGKAT DAERAH OPERASI DI JAWA DIPIMPIN KEPALA DAERAH OPERASI:

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

C. TINGKAT DIVISI REGIONAL DI SUMATERA:

1. Div. Reg. I Sumut	:	Judarso Widiono, Ir.
2. Div. Reg. II Sumbar	:	Eddy Joko Sewoyo, Ir.
3. Div. Reg. III Sumsel	:	Ronny Wahyudi, Ir.

D. UNIT FASILITAS PERAWATAN SARANA & PRASARANA BALAI YASA:

1. Balai Yasa Sarana/Lok Yogyakarta	:	Blucher Nadapdap, Ir.
2. Balai Yasa Sarana Manggarai	:	Tating Setiawan, Ir., MT.
3. Balai Yasa Sarana Surabaya Gubeng	:	Faisal, Ir., MT.
4. Balai Yasa Sarana Tegal	:	Alberth Tarra, Ir.
5. Balai Yasa Sarana Divre III Sumsel	:	Sudarto
6. Balai Yasa Jembatan Kiaracondong	:	Surjadi Rachmat


UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
UNIKOM