BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN
UNIKOM

2.1. Sejarah Perkeretaapian Indonesia

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pecangkulan 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 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 di daerah lainnya. Tidak mengherankan jika pertumbuhan panjang jalan rel antara tahun 1870 – 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 Sulawesi 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.

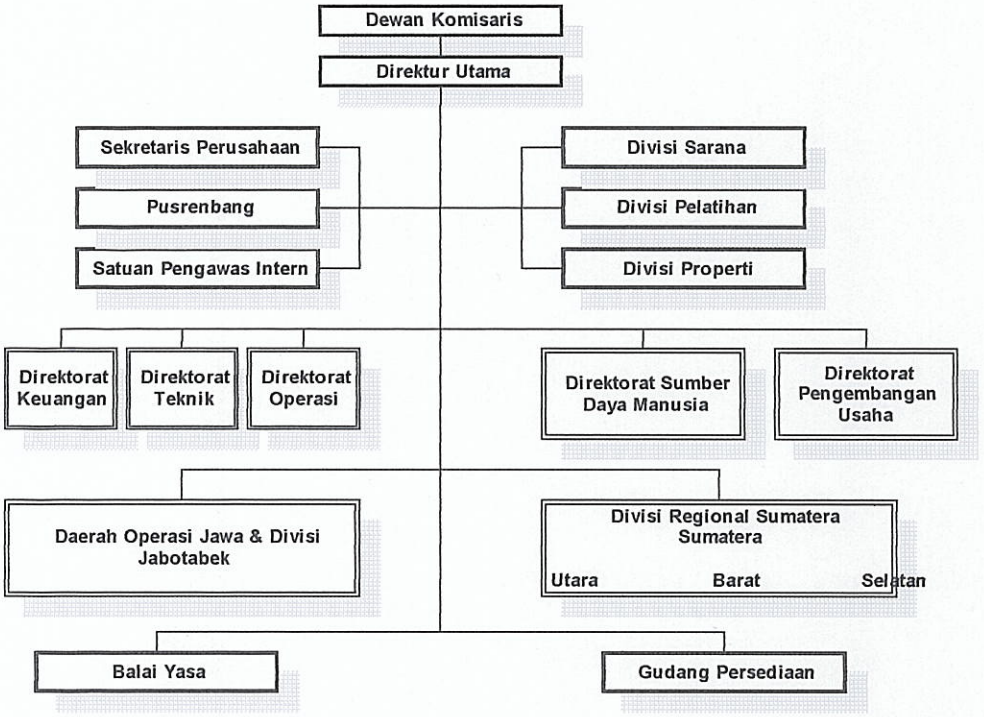
Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA di sana.

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 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 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 di sepanjang Muaro-Pekanbaru.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamirkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan 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 tanggal 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya "Djawatan Kereta Api Republik Indonesia" (DKRI).

2.2 Struktur Organisasi dan Uraian Pekerjaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Bandung



Gambar 2.1 Bagan Struktur Organisasi PT. KAI (Persero)

Struktur yang terdapat pada setiap organisasi pada dasarnya merupakan kerangka pembagian tugas, wewenang dan tanggung jawab dari pegawai yang melaksanakan pekerjaaan. Setiap unsur harus dirancang dan ditata sebaik

mungkin dengan mempertimbangkan tujuan yang akan dicapai. Kejelasan struktur yang terdapat dalam satu organisasi akan segera dapat diketahui hubungan kerjanya secara fungsional antara satu bagian dengan bagian lain.

Adapun uraian pekerjaan (*job description*) dari struktur organisasi di atas adalah sebagai berikut:

a) Pusat Perencanaan dan Pengembangan (Pusrenbang)

   Bertugas untuk membuat *software,* pengembangan aplikasi dan evaluasi data.

b) Satuan Pengawas Intern

   Satuan pengawas intern mempunyai tugas untuk mengawasi seluruh bidang yang ada di perusahaan.

c) Divisi Sarana

   Divisi sarana mempunyai tugas untuk mengelola dan melaksanakan perawatan sarana gerak di perusahaan, seperti contohnya; kereta, gerbong dan lokomotif.

d) Divisi Pelatihan

   Divisi pelatihan mempunyai tugas untuk mengadakan pendidikan dan latihan (diklat) untuk menambah pengetahuan (*knowledge*) bagi karyawan.

e) Divisi Properti

   Divisi properti mempunyai tugas untuk mengelola seluruh asset perusahaan.

f) Direktorat Keuangan

   Direktorat keuangan mempunyai tugas untuk mangatur seluruh jalannya arus keuangan di perusahaan.

g) Direktorat Teknik

Direktorat teknik mempuntai tugas untuk mempersiapkan dan merawat prasarana yang ada di perusahaan, misalnya: rel kereta, lalu lintas, jembatan, sinyal, telepon dan komunikasi.

h) Direktorat Operasi

Bertugas untuk mengatur kelancaran perjalanan dan menentukan rute kereta api.

i) Direktorat Sumber Daya Manusia (SDM)

Bertugas untuk melaksanakan penyeleksian calon pegawai dan memberikan pelatihan-pelatihan untuk seluruh pegawai.

j) Balai Yasa

Balai yasa bertugas sebagai tempat untuk merawat sarana gerak (kereta, gerbong dan lokomotif)

k) Gudang Persediaan

Gudang persediaan bertugas sebagai tempat untuk menyimpan barang-barang suku cadang sarana gerak dan prasarana.

2.3. Visi & Misi Perusahaan

Visi perusahaan :

Terwujudnya kereta api sebagai pilihan utama jasa transportasi dengan fokus keselamatan dan pelayanan.

Misi Perusahaan :

Menyelenggarakan jasa transportasi sesuai keinginan *stakeholder* dengan meningkatkan keselamatan dan pelayanan serta penyelenggaraan yang semakin efisien.

2.4. 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 mencapaisasaran 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 & Efektif

L = Lancar

A = Aman

2.5. Tujuan & Sasaran Perusahaan

2.5.1. Tujuan Perusahaan :

1. Turut serta melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional khususnya di bidang transportasi. Mendukung penyediaan barang atau jasa di bidang

perkeretaapian yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di pasar domestik maupun mancanegara.

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

2.5.2 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.

2.6 Aset Perusahaan

1. Aset PT. Kereta Api

   Sesuai dengan UU No. 13 tahun 1992, jalan kereta api, pintu perlintasan, dan jembatan menjadi milik pemerintah, maka PT. Kereta Api terbatas memiliki aset berupa Sarana Gerak, Prasarana serta

Fasilitas, yang selama kurun waktu 1990 - 2000 mengalami pertumbuhan rata-rata 2,55% per tahun untuk Lok, KRL, KRD, Kereta Raya dan Kereta Lokal. Akan tetapi, dominasi angka pertumbuhan terlihat pada armada KRL, yaitu 8,88% per tahun.

2. Prasarana Pokok Perkeretaapian Milik Pemerintah

   Prasarana pokok milik pemerintah yang dikelola PT. Kereta Api terdiri dari jalan kereta api (track), prasarana jembatan kereta api, persinyalan dan telekomunikasi, yang dibangun dan dirawat oleh pemerintah dengan pertumbuhan yang relatif kecil. Penambahan jalur rel baru yang dilakukan selama ini lebih diarahkan pada usaha meningkatkan kapasitas angkut.


UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
UNIKOM