BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN UNIKOM

2.1. Sejarah Singkat PT. Kereta Api (Persero)

Kereta Api mulai diperkenalkan pada masa pemerintahan Hindia Belanda melalui NV. *Netherlandsch Indische Spoorweg Mij* (NISM) antara desa Kemijen di Semarang dengan Temanggung. Jalan Kereta Api Kemijen-Temanggung yang jaraknya 26 Km itu mulai dilalui Kereta Api tanggal 17 Juni 1864, pembangunan pertama jalan Kereta Api dilintas tersebut dilakukan oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet Van Den Beele. Pembangunan untuk memperpanjang lintas ini dilanjutkan sehingga pada tanggal 18 Februari 1870 pelayanan jasa Kereta Api dari *NV. NISM* untuk umum pada lintas Solo-Semarang dimulai.

Dibagian lain pemerintahan Hindia Belanda dengan perusahaan Kereta Api yang bernama *"Staats Spoorwegen"* (SS) mulai membangun jalan Kereta Api dilintas Jakarta-Bogor tanggal 10 April 1869 dan selesai seluruhnya pada tahun 1873. Pekerjaan pemasangan juga dibantu oleh *NV. NISM* tetapi kemudian diambil alih oleh SS. Selain membangun jalan Kereta Api dilintas Jakarta-Bogor, tanggal 12 Nopember 1876, SS juga membangun jalan Kereta Api antara Ulele-Kutaraja (di Aceh). Demikian juga pada bulan Juli 1891. SS membangun jalan Kereta Api antara Pulu Aer-Padang (di Sumatera Barat). Lalu tahun 1921, SS membangun jalan Kereta Api antara Teluk Betung-Prabumulih (Sumatera Selatan) dan 1 Juli 1923 membangun jalan Kereta Api Makasar-Takalar

(Sulawesi). Khusus di Sumatera Utara *NV Deli Spoorweg Mij* (NV.DSM) pada tanggal 25 Juli 1886 telah membangun jalan Kereta Api antara Labuan-Merak.

Setelah malalui rangkaian pembangunan sebagaimana disebutkan diatas, akhirnya selama pemerintahan Hindia Belanda Selain terdapat perusahaan Kereta Api yang dikelola Pemerintahan Hindia Belanda bernama *Staats-Spoorwegen* (SS) juga terdapat 11 perusahaan Kereta Api milik swasta di Pulau Jawa meliputi *NV. Joana Stootram Mij (NIS),* NV Semarang-Cirebon Mij (SCS), *NV. Joana Stootram Mij (PsSM), NV Madoera Stootram Mij (MadSM)* dan di Sumatera *NV Deli Spoorweg Mij.*

Setelah *NV Nederlandsch Indische Spoorweg Mij (NISM)* membangun Kereta Api antara Desa Kemijen di Semarang dengan Temanggung yang mulai dilalui Kereta Api tanggal 17 Juni 1868, belum didapat kepastian pihak mana yang harus melakukan pembangunan jalan Kereta Api selanjutnya, swasta atau pemerintahan Hindia Belanda. Oleh karena itu, pihak swasta senantiasa berinisiatif membangun jalan Kereta Api sesuai dengan kebutuhan bidang usahanya.

Hal ini terbukti dengan hadirnya perusahaan Kereta Api milik swasta sebanyak 11 di Jawa dan 1 di Sumatera. Tetapi dalam perkembangan selanjutnya setelah jaringan kereta api milik swasta semakin meluas, ditetapkan bahwa pembangunan jalan kereta api selanjutnya bukan oleh swasta melainkan oleh pemerintah, dalam hal ini pihak Hindia Belanda yang dikoordinir Gubernur Jendral setelah mendapat konsesi dari Ratu Wilhelmina.

Berdasarkan syarat Raja Djawa No. 270 tanggal 28 Mei 1842, diusulkan agar dalam periode 1842-1862 persiapan pemasangan jaringan jalan rel dari

Semarang ke Kedu dan beberapa wilayah kerajaan di Jawa dapat dilakukan. Dalam usulan tersebut ditetapkan juga bahwa gerbong-gerbong untuk pengangkutan ditarik oleh kerbau, sapi atau kuda. Belum direncanakan penarikan oleh lokomotif sebagaimana lazimnya kereta api sekarang.

Usulan Raja Djawa ini tidak dapat dipenuhi bahkan pada tahun 1846 Gubernur Jendral Rochussen mengusulkan kepada kerajaan Belanda agar menolak permohonan konsesi Raja Djawa. Namun setelah melalui proses yang cukup panjang, akhirnya pada tahun 1871 Gubernur Jendral Hindia Belanda Bose menyusun rancangan undang-undang pembuatan jalan Kereta Api pemerintah di Jawa yang disyahkan pada tanggal 6 April 1875, hal ini menandai lahirnya Kereta Api di bumi nusantara secara de jure. Sehingga peran raja-raja di Djawa tersebut diabadikan melalui nama Kereta Argobromo, Argogede, Argowilis dan Parahyangan.

Sejalan dengan perkembangan sejarah, berkat rahmat Allah SWT dan perjuangan rakyat Indonesia, Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia tanggal 17 Agustus 1945 dapat dikumandangkan yang diikuti pengambilan secara resmi perusahaan-perusahaan penjajah oleh Bangsa Indonesia. Pengambilalihan perusahaan Kereta Api terjadi pada tanggal 28 September 1945, yang untuk selanjutnya dijadikan Hari Kereta Api.

Dengan pengambilalihan tersebut, maka berdirilah perusahaan Kereta Api pemerintah di Indonesia dengan bentuk Perusahaan Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) yang dipimpin oleh Direktur Jendral Kepala Djawatan Kereta Api (DDKA), Ir. Mohammad Efendi Saleh.

Setelah berjalan hampir delapan tahun, kepemimpinan tersebut digantikan oleh Ir. R. Abuprayitno, bentuk perusahaan berubah menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) hingga akhirnya pada tahun 1963 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22/1963, perusahaan berubah status menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA).

Karena situasi politik pada tahun 1965 hingga 1967 cukup genting dengan pecahnya pemberontakan PKI, maka kepemimpinan dipegang oleh ABRI dengan Brigjen Sentot Iskandardinata sebagai pemimpinnya. Lalu pada tahun 1968, pemimpinnya digantikan oleh Ir. Soemali.

Pada tahun 1971 dengan PP No. 61/1971, status perusahaan kembali mengalami perubahan PNKA diganti dengan PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api). Selanjutnya secara berturut-turut pimpinan PJKA dijabat oleh Ir. Pantiarso (1978-1981), Ir. Soedjono Kramadibrata (1981-1986), Ir. Soeharso (1986-1989), Ir. Harbani (1989-1991), Drs. Anwar Suprijadi, M.Sc.

Setelah itu melalui Keputusan Presiden No. 38 tahun 1999 tentang perusahaan tertentu yang dapat dikecualikan dari pengalihan tugas dan kewenangan Menteri Keuangan selaku pemegang saham atau Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) kepada Menteri Pendayagunaan Badan Usaha Milik Negara (PBUMN) ditetapkan bahwa PT. Kereta Api (Persero) tetap berada dibawah Departemen Perhubungan. Keputusan presiden tersebut ditandatangani Presiden B.J. Habibie pada tanggal 17 Mei 1999, ini menandai mulai diberlakukannya status PT. Namun demikian, secara efektif status PT baru diberlakukan pada tanggal 1 Juni 1999 melalui upacara sebagai tanda peresmian

pengalihan status dari Perumka menjadi PT. Kereta Api (Persero) dikantor pusat Bandung.

Dalam pelaksanaan operasionalnya PT. Kereta Api (Persero) dibagi kedalam sepuluh Daerah Operasi terdapat di pulau jawa, yaitu :

1. Daerah Operasi 1 berkedudukan di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta.
2. Daerah Operasi 2 berkedudukan di Bandung.
3. Daerah Operasi 3 berkedudukan di Cirebon.
4. Daerah Operasi 4 berkedudukan di Semarang.
5. Daerah Operasi 5 berkedudukan di Purwokerto.
6. Daerah Operasi 6 berkedudukan di Yogyakarta.
7. Daerah Operasi 7 berkedudukan di Madiun 3.
8. Daerah Operasi 8 berkedudukan di Surabaya.
9. Daerah Operasi 9 berkedudukan di Jember.
10. Daerah Operasi Jabotabek (Jakarta-Bogor-Tangerang-Bekasi) yang khusus mengurus angkutan perkotaan di Jakarta tidak termasuk dalam Daerah Operasi 1.

2.2. Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero)

PT. Kereta Api, khususnya Kantor PBD (Perbendaharaan) Bandung memiliki struktur organisasi garis yang diterapkan berdasarkan kebijaksanaan pengelola. Bentuk organisasi ini setiap atasan hanya berwenang memerintah kepada bawahannya langsung. Sebaliknya setiap bawahan bertanggung jawab kepada pimpinan langsung yang membawahinya. Struktur PT. Kereta Api

(Persero) Kantor PBD (Perbendaharaan) Bandung dapat dilihat pada daftar lampiran.

2.2.1 Visi dan Misi PT. Kereta Api (Persero).

Dalam mengahadapi abad ke-21 PT. Kereta Api (Persero) dipandang perlu mendefinisikan visi dan misi perkeretaapian yang merupakan arah dari seluruh kegiatan perencanaan dan strategi perusahaan, sehingga visi dan misi yang digariskan perlu dinyatakan secara tegas dengan tujuan yang jelas meliputi semua aspek.

Visi dari PT. Kereta Api (Persero) adalah penyediaan jasa kereta api sebagai pilihan utama dengan :

1. Seluruh lapisan masyarakat adalah pelanggan
2. Berkembang dan terdepan dalam keselamatan dan keandalan
3. Pelopor dalam perkembangan yang berwawasan lingkungan
4. Karyawan bangga dan sejahtera
5. Keuangan perusahaan sehat

Sedangkan Misi dari PT. Kereta Api (Persero) sendiri adalah mewujudkan transportasi yang bersifat massal untuk pertumbuhan ekonomi serta menunjang sektor lain dan pemerataannya.

2.2.2 Tujuan PT. Kereta Api (Persero)

Adapun tujuan dari PT. Kereta Api (Persero) sebagai berikut :

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 penyelenggaraan pengusahaan usaha penunjang bidang sarana dan prasarana kereta api dan kemanfaat umum dengan menerapkan prinsip perseroan terbatas.

Sedangkan sasaran umum dari PT. Kereta Api (Persero) dibagi menjadi dua segi, yaitu :

1. Kualitatif

   Secara terus menerus dan bertahap meningkatkan kinerja pelayanan dan keuangan melalui berbagai strategi pertumbuhan antara lain peningkatan produktivitas, efektivitas, dan efisiensi serta investasi secara selektif.

2. Kuantitatif
   a. Proyeksi pertumbuhan angkutan penumpang 4,68% pertahun, sasaran kinerja tahun 2005 dapat mengangkut 241,66 juta penumpang atau meningkat 22,192 milyar PNP km.
   b. Proyeksi pertumbuhan angkutan barang 4,29% pertahun, sasaran tahun 2005 dapat mengangkut 23,43% juta ton / 6.341 milyar ton km.

2.3. Deskripsi Jabatan

Tugas dan tanggung jawab *(Job Description)* untuk setiap jabatan sangat penting karena akan memudahkan didalam pelaksanaan pekerjaan dan mengetahui batasan-batasan untuk setiap jabatannya. Tugas dan tanggung jawab untuk setiap jabatan pada PT. Kereta Api (Persero) Bandung diuraikan sebagai berikut :

1. Kepala Stasiun Bandung

   Kepala Stasiun Bandung yaitu sebagai pimpinan yang berkuasa penuh distasiun yang dipimpinnya. Kepala stasiun Bandung bertugas untuk mengendalikan pelaksanaan dan kegiatan jasa angkutan kereta api didaerahnya.

2. Wakil Kepala Stasiun Bandung

   Wakil kepala stasiun Bandung bertugas membantu kepala stasiun dalam menjalankan segala aktivitasnya.

3. Tata Usaha

   Tata usaha yaitu sebagai koordinator SDM (Sumber Daya Manusia) dan administrasi di stasiun Bandung.

4. PBD (Perbendaharaan)

   Yaitu sebagai pengelola keuangan distasiun Bandung baik penerimaan maupun pengeluaran kas serta pencatatan laporan-laporan mengenai keuangan.

PBD (Perbendaharaan) ini membawahi :

a. OA Karcis, yaitu bagian loket yang bertugas untuk melayani penumpang dalam masalah penjualan karcis distasiun Bandung.

d. KKBH (Kantor Kiriman Barang Hantaran), yaitu bagian yang mengatur keluar masuknya barang ke stasiun Bandung.

5. SATPAMKA (Satuan Pengamanan Kereta Api)

SATPAMKA bertugas untuk mengamankan keadaaan atau situasi diwilayah stasiun Bandung.

2.4. Aspek Kegiatan Perusahaan

PT. Kereta Api (Persero) mempunyai kegiatan-kegiatan pokok guna menyelenggarakan pengusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api dalam rangka memperlancar arus pemindahan orang dan barang secara massal untuk menunjang pembangunan nasional.

Adapun kegiatan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Penyediaan, pengoperasian, pendayagunaan, pemeliharaan, perbaikan, pengendalian dan pembangunan sarana angkutan Kereta Api.
2. Penyediaan, pemeliharaan, perbaikan, dan pendayagunaan prasarana jalan rel, jembatan, terowongan, instalasi sinyal telkom, instalasi listrik umum, listrik aliran atas serta penyediaan dan pendayagunaan bangunan stasiun, bangunan dipo, serta bangunan gedung lainnya, yang diperlukan untuk menunjang angkutan kereta api.

3. Pengoperasian, pendayagunaan, pengendalian, pengusahaan stasiun-stasiun untuk pemberangkatan, penurunan dan atau angkutan penumpang maupun barang, serta jasa angkutan lain yang terkait.
4. Pengelolaan, pendayagunaan dan pengembangan sumber daya manusia.
5. Pengawasan internal.


UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
UNIKOM