BAB III

PROFIL PERUSAHAAN

3.1.Tinjauan Umum Perusahaan

3.1.1 Sejarah Perusahaan

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan Kereta Api 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 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 Kereta Api juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914),

bahkan tahun 1922 di Sulawasi 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 disana.

Jenis jalan rel Kereta Api di Indonesia semula 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 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 Kereta Api 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 Kereta Api 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).

Tabel 3.1

Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia

PERIODA	STATUS	DASAR HUKUM
TAHUN 1864	Pertama kali dibangun Jalan Rel sepanjang 26 km antara Kemijen Tanggung oleh Pemerintah Hindia Belanda	
1864 s.d 1945	Staat Spoorwegen (SS) Verenigde Spoorwegenbedrifj (VS) Deli Spoorwegen Maatschappij (DSM)	IBW
1945 s.d1950	DKA	IBW
1950 s.d 1963	DKA - RI	IBW
1963 s.d 1971	PNKA	PP. No. 22 Th. 1963
1971 s.d.1991	PJKA	PP. No. 61 Th. 1971
1991 s.d 1998	PERUMKA	PP. No. 57 Th. 1990
1998 s.d	PT.KERETA API(PERSERO)	PP. No. 19 Th. 1998 Keppres No. 39 Th. 1999 Akte Notaris Imas Fatimah

3.1.2 Visi dan Misi Perusahaan

3.1.2.1 Visi Perusahaan

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan stakeholders.

3.1.2.2 Misi Perusahaan

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan kenyamanan.

3.1.3 Struktur Organisasi

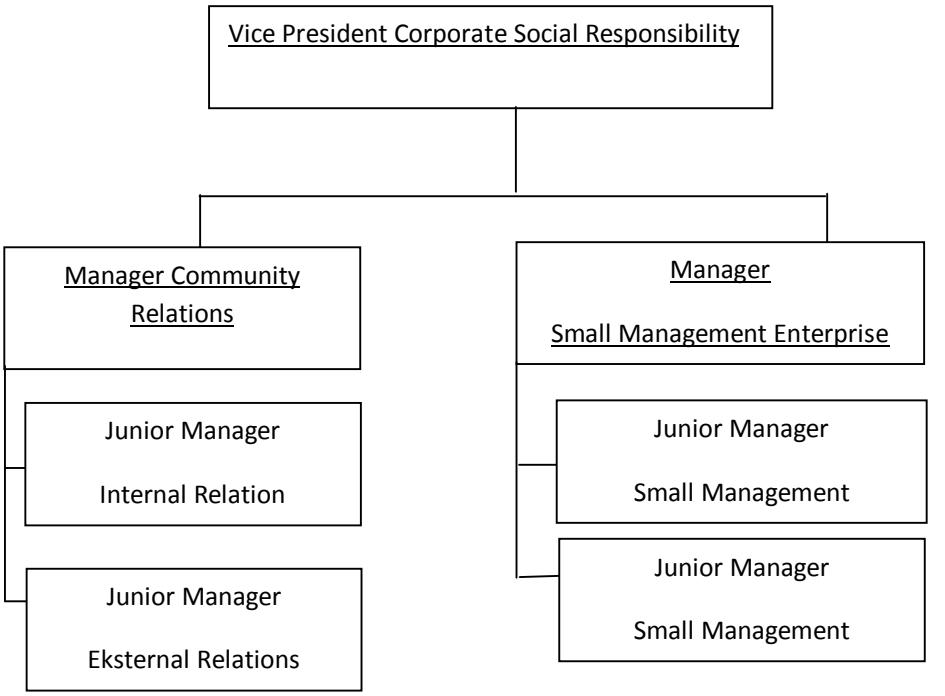
3.1.3.1 Struktur Organisasi PT.Kereta Api (Persero)

Struktur Organisasi PT.Kereta Api (Persero) terlampir.

3.1.3.2 Struktur Organisasi Corporate Social Responsibility (CSR)

Berdasarkan Keputusan Direksi Nomor KEP.U/OT.003/III/6/KA-2009 tanggal 31 Maret 2009 Tentang "Organisasi dan Tata Laksana Dilingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero)" dan KEP.U/OT.003/VI/I/KA-2009 tanggal 5 uni 2009 Tentang "Perubahan dan Tambahan (P&T) Kedua atas Keputusan Direksi Nomor EP.U/OT.003/III/6/KA-2009 tanggal 31 Maret 2009 Tentang Organisasi dan Tata Laksana Dilingkungan

Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero)", maka terbentuklah beberapa unit baru, salah satunya adalah VP CSR.



3.1.4 Deskripsi Kerja CSR

Tujuan Corporate Social Responsibility (CSR)

1. Menyalurkan pinjaman kepada industri kecil dan koperasi (kemitraan) melalui Program kemitraan & Bina Lingkungan (PKBL) sesuai RUPS/RUPSLB
2. Memberikan berbagai bantuan kepada masyarakat sebagai rasa tanggungjawab social perusahaan yang dapat berupa bantuan korban bencana alam, bantuan pendidikan & latihan, peningkatan kesehatan, prasarana & sarana umum serta bantuan sarana ibadah sesuai yang dialokasikan RUPS/RUPSLB

3. Memberikan informasi relevan yang diperlukan masyarakat sekitar pekerjaan mengenai dampak selama pelaksanaan pekerjaan
4. Peka dan peduli terhadap masalah social dan ekonomi yang terjadi di lingkungan Perusahaan
5. Bermanfaat dan didukung oleh masyarakat dilingkungan masyarakat

Tabel 3.2

Ruang Lingkup Tugas CSR

No	Aspek	PKBL	Community Relations
1.	Legalitas	UU. BUMN	UU. PT
2.	Lingkup Tugas	Melaksanakan mandat pemerintah – PKBL	Community Relations untuk kelangsungan usaha
3.	Pendanaan	Penyisihan laba (Extracomtable)	Biaya Perusahaan/RKA (Intracomtable)
4.	Sifat Pembiayaan	PK – dana bergulir BL – habis	Habis
5.	Objek	Pengusaha/UMKM	Lingkungan sekitar tempat usaha (stakeholders)
6.	Pengawasan	Instalasi Pemerintah	Pengawasan Intern Akuntan Publik
7.	Kegiatan	- Aktif untuk penyaluran dana	Aktif sesuai dengan RKA yang telah ditetapkan

		kemitraan (PK) - Pasif untuk penyaluran dana yang menunggu penyisihan laba (BL)	