BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Profil Tempat Kerja Praktek

2.1.1 Sejarah Instansi

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 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, 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 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 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).

Tabel 2.1 Sejarah PT. Kereta Api (PERSERO)

Periode	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.d 1950	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 sampai sekarang	PT. KERETA API (Persero)	PP. No. 19 Th. 1998 Keppres No. 39 Th. 1999

2.1.2 Logo Instansi



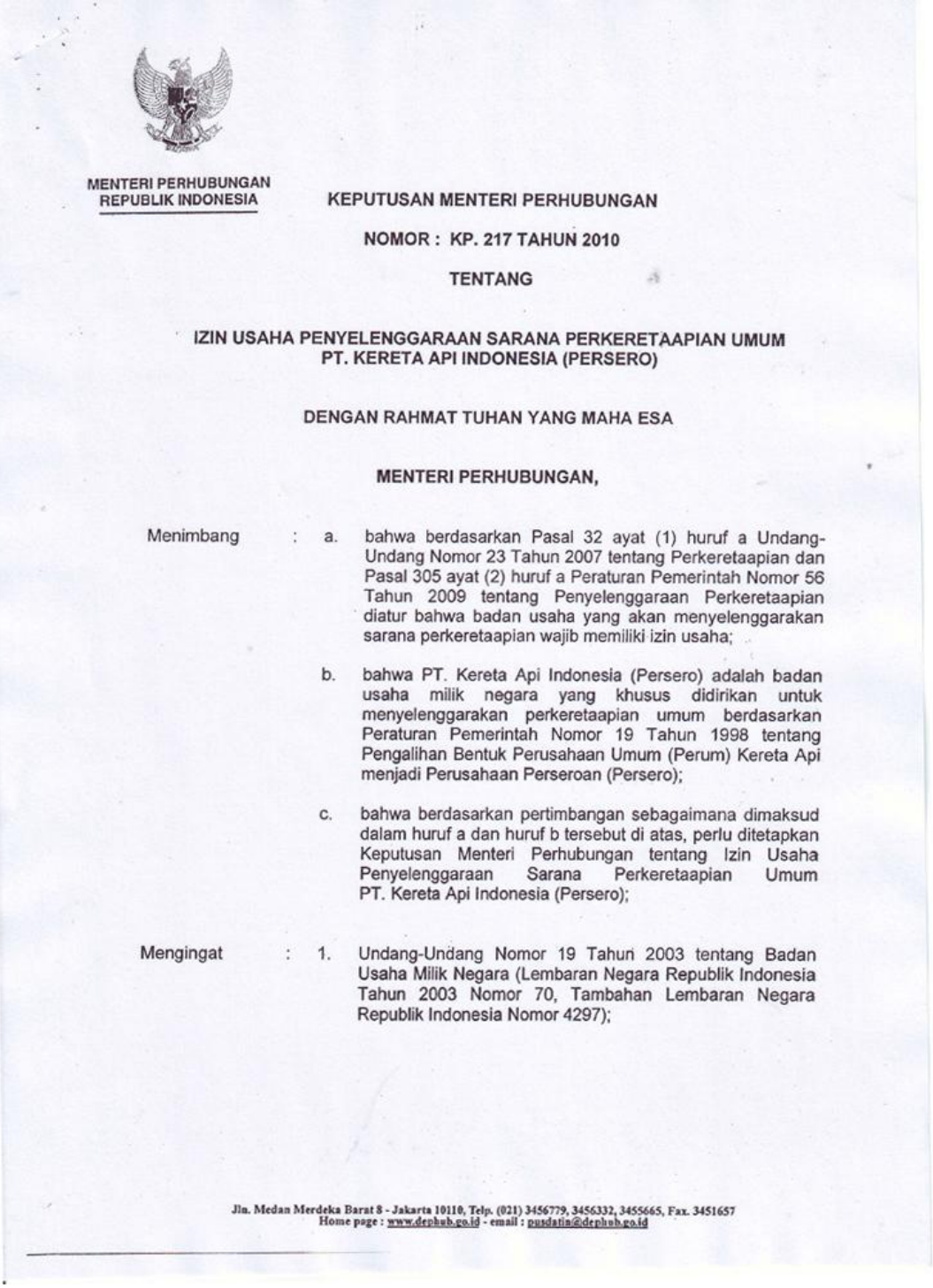
Gambar 2.1 Logo PT. Kereta Api (PERSERO)

Logo dengan warna orange berupa gambar mirip angka 2, dengan kemiringan 70 derajat dan warna dasar putih yang menampakkan bagian depan

kereta api kecepatan tinggi dengan arah yang saling berlawanan. 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).

1. **Gaya Gambar :** Lugas, langsung, tajam, teknis, 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.
2. **Sifat Gambar :** Sifat gambar lebih lugas, obyektif, rasional karena bentuk geometrisnya yang dominan dan bersifat maskulin. Kesan sangat modern, teknis, jelas terlihat.

2.1.3 Badan Hukum Instansi



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KP. 217 TAHUN 2010

TENTANG

IZIN USAHA PENYELENGGARAAN SARANA PERKERETAAPIAN UMUM
PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

Menimbang :

a. bahwa berdasarkan Pasal 32 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Pasal 305 ayat (2) huruf a Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian diatur bahwa badan usaha yang akan menyelenggarakan sarana perkeretaapian wajib memiliki izin usaha;

b. bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah badan usaha milik negara yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan perkeretaapian umum berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero);

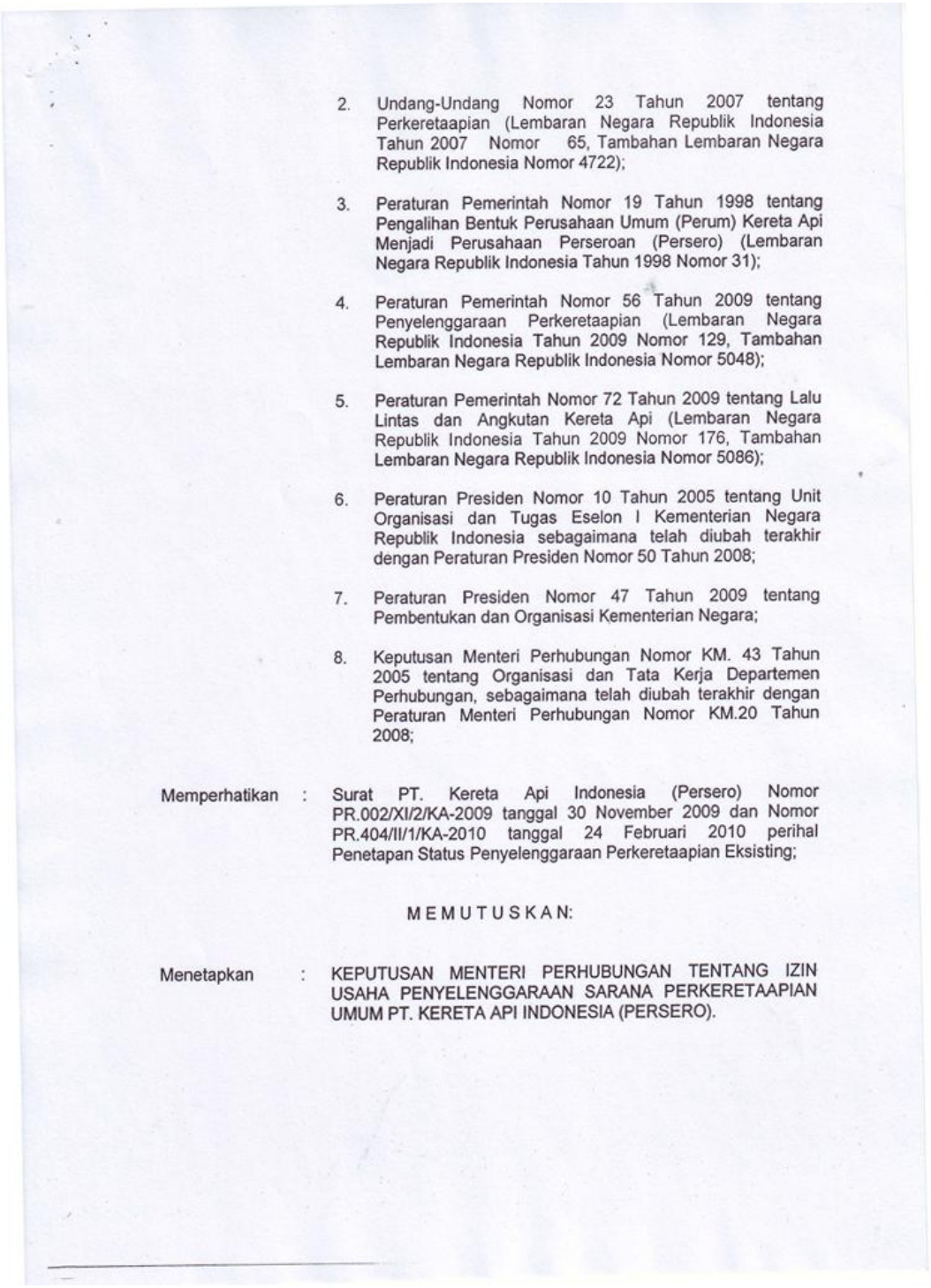
c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b tersebut di atas, perlu ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Izin Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian Umum PT. Kereta Api Indonesia (Persero);

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4297);

Jln. Medan Merdeka Barat 8 - Jakarta 10110, Telp. (021) 3456779, 3456332, 3455665, Fax. 3451657
Home page : www.dephub.go.id - email : pusdatin@dephub.go.id

Gambar 2.2 Badan Hukum PT. Kereta Api (PERSERO) Hal.1



2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 31);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048);

5. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 176, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5086);

6. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 50 Tahun 2008;

7. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara;

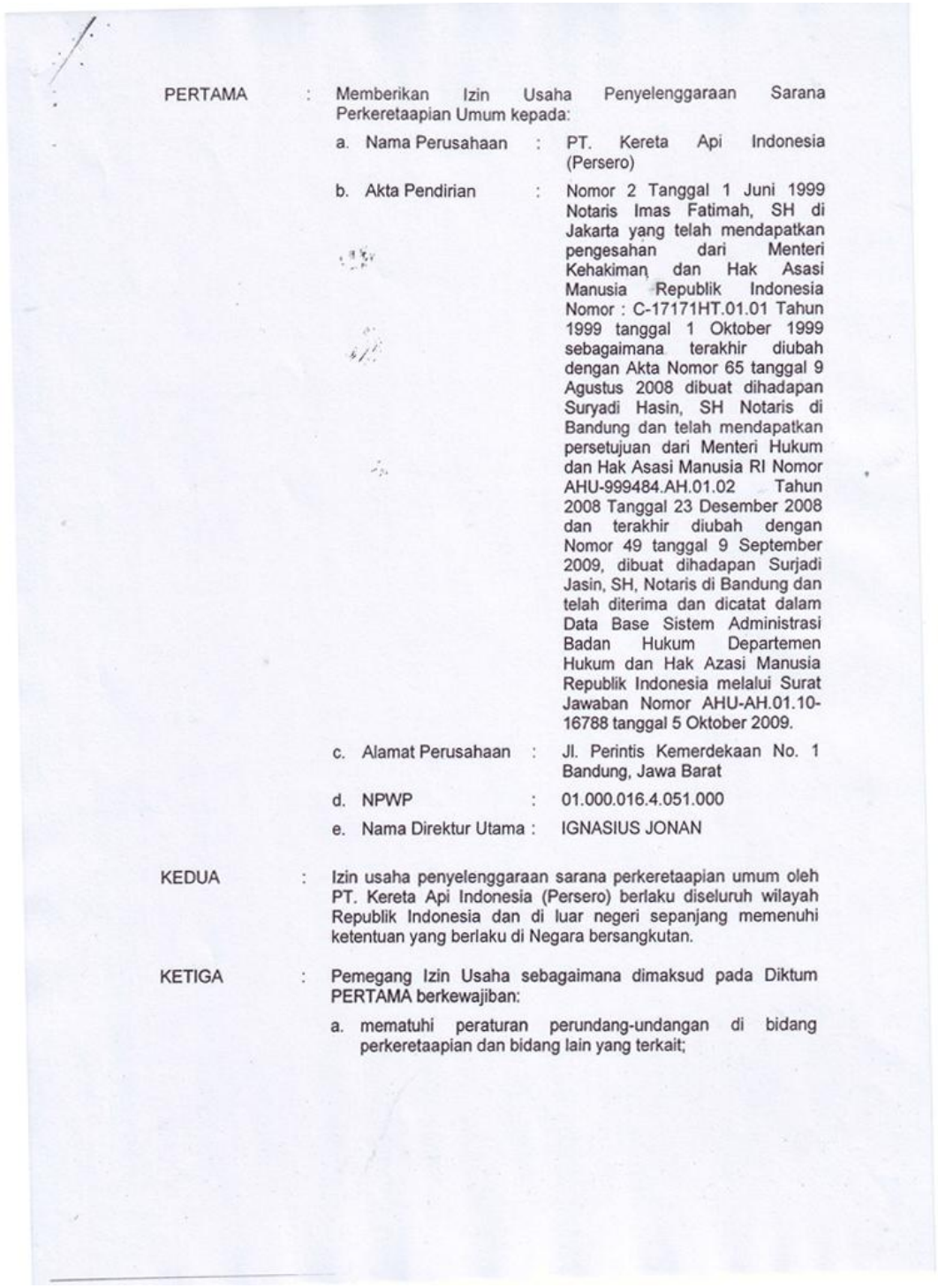
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.20 Tahun 2008;

Memperhatikan : Surat PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PR.002/XI/2/KA-2009 tanggal 30 November 2009 dan Nomor PR.404/II/1/KA-2010 tanggal 24 Februari 2010 perihal Penetapan Status Penyelenggaraan Perkeretaapian Eksisting;

M E M U T U S K A N:

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG IZIN USAHA PENYELENGGARAAN SARANA PERKERETAAPIAN UMUM PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO).

Gambar 2.3 Badan Hukum PT. Kereta Api (PERSERO) Hal.2



PERTAMA : Memberikan Izin Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian Umum kepada:

a. Nama Perusahaan : PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

b. Akta Pendirian : Nomor 2 Tanggal 1 Juni 1999 Notaris Imas Fatimah, SH di Jakarta yang telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor : C-17171HT.01.01 Tahun 1999 tanggal 1 Oktober 1999 sebagaimana terakhir diubah dengan Akta Nomor 65 tanggal 9 Agustus 2008 dibuat dihadapan Suryadi Hasin, SH Notaris di Bandung dan telah mendapatkan persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia RI Nomor AHU-999484.AH.01.02 Tahun 2008 Tanggal 23 Desember 2008 dan terakhir diubah dengan Nomor 49 tanggal 9 September 2009, dibuat dihadapan Surjadi Jasin, SH, Notaris di Bandung dan telah diterima dan dicatat dalam Data Base Sistem Administrasi Badan Hukum Departemen Hukum dan Hak Azasi Manusia Republik Indonesia melalui Surat Jawaban Nomor AHU-AH.01.10-16788 tanggal 5 Oktober 2009.

c. Alamat Perusahaan : Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung, Jawa Barat

d. NPWP : 01.000.016.4.051.000

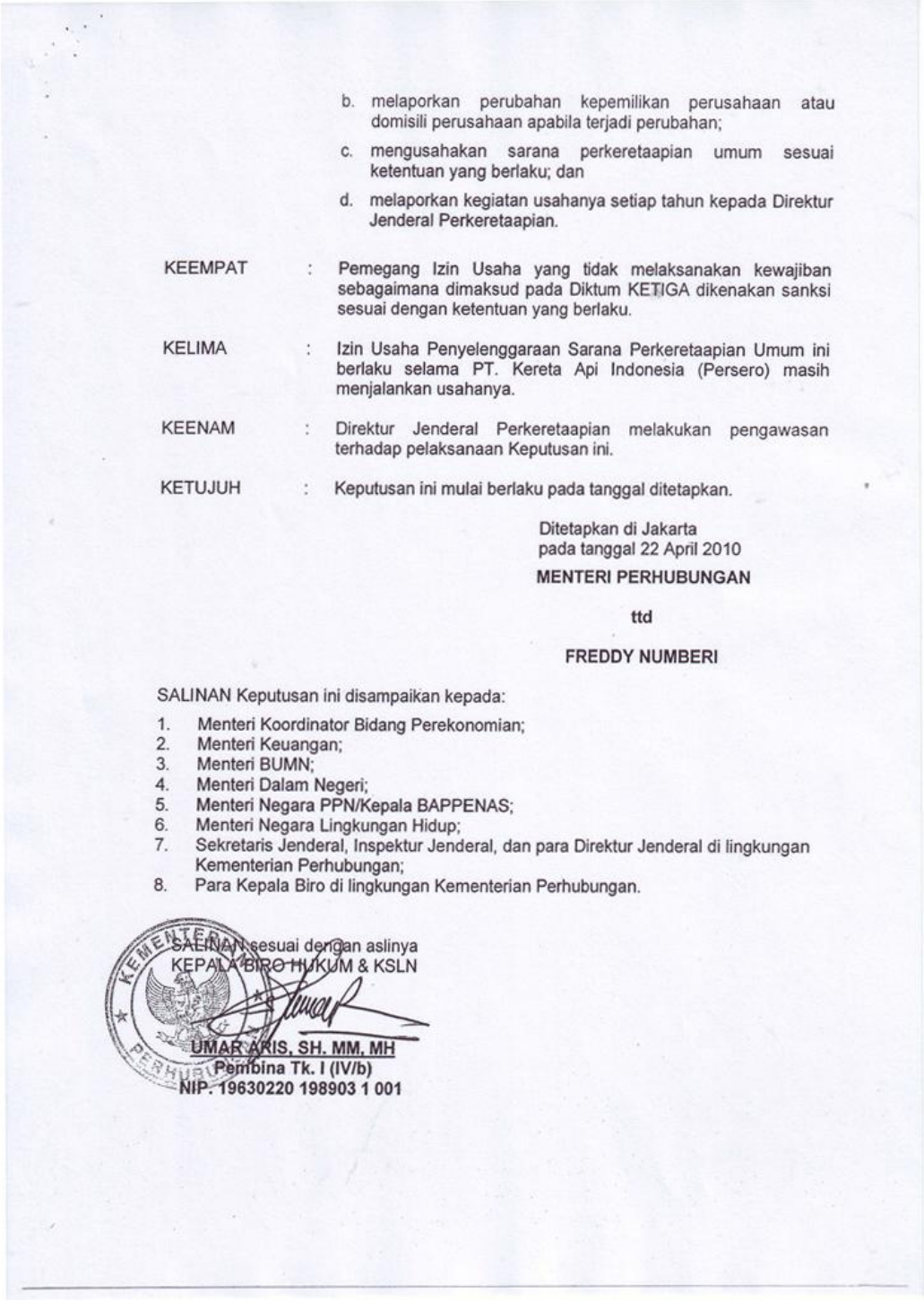
e. Nama Direktur Utama : IGNASIUS JONAN

KEDUA : Izin usaha penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berlaku diseluruh wilayah Republik Indonesia dan di luar negeri sepanjang memenuhi ketentuan yang berlaku di Negara bersangkutan.

KETIGA : Pemegang Izin Usaha sebagaimana dimaksud pada Diktum PERTAMA berkewajiban:

a. mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang perkeretaapian dan bidang lain yang terkait;

Gambar 2.4 Badan Hukum PT. Kereta Api (PERSERO) Hal.3



b. melaporkan perubahan kepemilikan perusahaan atau domisili perusahaan apabila terjadi perubahan;
c. mengusahakan sarana perkeretaapian umum sesuai ketentuan yang berlaku; dan
d. melaporkan kegiatan usahanya setiap tahun kepada Direktur Jenderal Perkeretaapian.

KEEMPAT : Pemegang Izin Usaha yang tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud pada Diktum KETIGA dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

KELIMA : Izin Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian Umum ini berlaku selama PT. Kereta Api Indonesia (Persero) masih menjalankan usahanya.

KEENAM : Direktur Jenderal Perkeretaapian melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan ini.

KETUJUH : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 22 April 2010
MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

FREDDY NUMBERI

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada:
1. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
2. Menteri Keuangan;
3. Menteri BUMN;
4. Menteri Dalam Negeri;
5. Menteri Negara PPN/Kepala BAPPENAS;
6. Menteri Negara Lingkungan Hidup;
7. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, dan para Direktur Jenderal di lingkungan Kementerian Perhubungan;
8. Para Kepala Biro di lingkungan Kementerian Perhubungan.

SALINAN sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM & KSLN

UMAR ARIS, SH. MM, MH
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19630220 198903 1 001

Gambar 2.5 Badan Hukum PT. Kereta Api (PERSERO) Hal.4

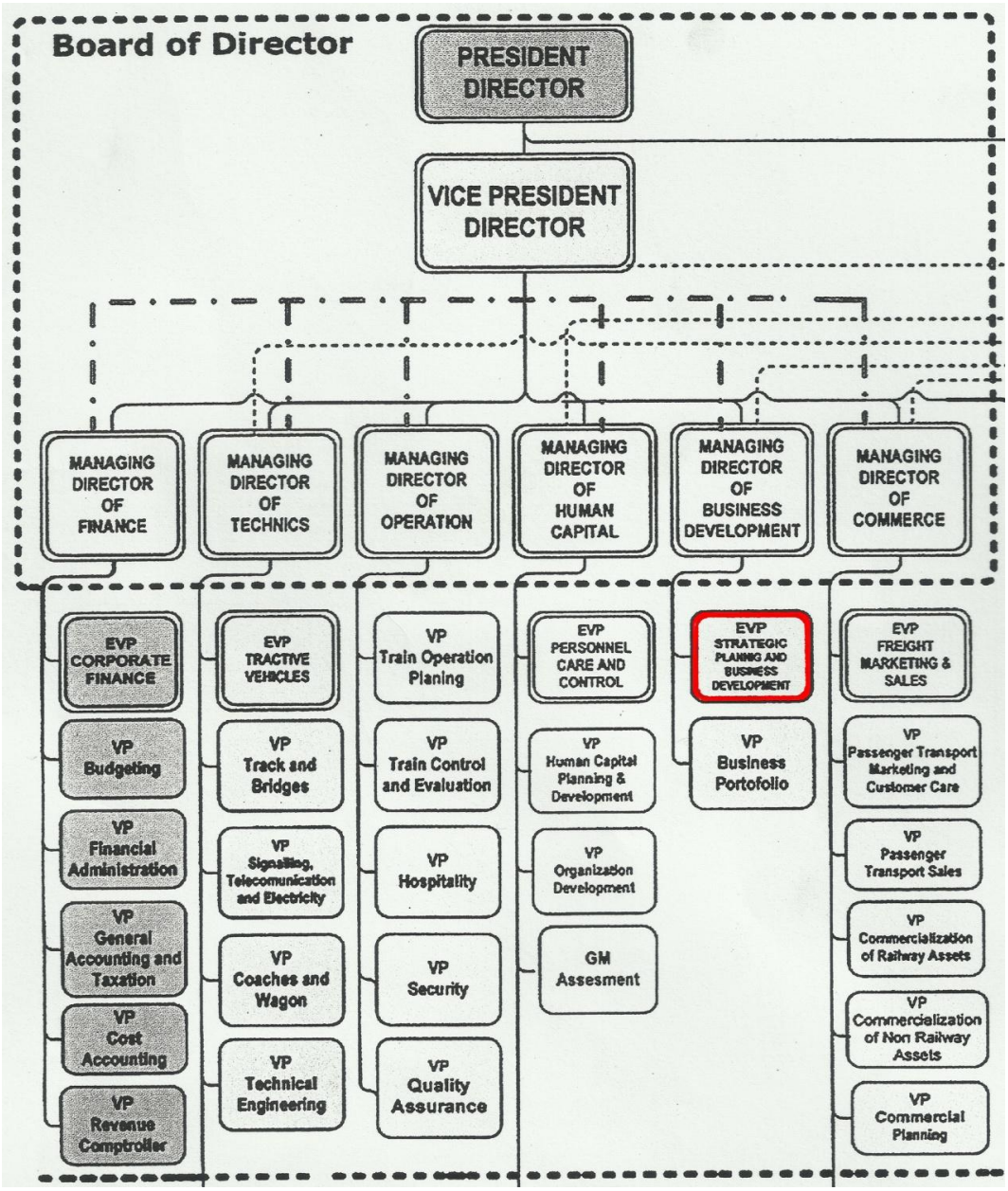
PT Kereta Api (Persero) merupakan salah satu badan usaha milik negara yang bergerak di bidang pelayanan jasa pengangkutan, adapun pelayanan jasa pengangkutan yang diselenggarakan oleh PT. Kereta Api (Persero) adalah

pelayanan jasa pengangkutan penumpang, pengangkutan barang dan usaha pendukung yaitu misalnya, sewa menyewa kios/ ruang stasiun, sewa menyewa lahan.

Perusahaan pengangkutan dengan kereta api itu dilakukan oleh sebuah perusahaan yang berbentuk badan hukum yang disebut PT Kereta Api (Persero), yang disingkat menjadi PT KA (Persero). PT Kereta Api (Persero) bergerak di bawah pengawasan Departemen Perhubungan. Pada PT. Kereta Api (Persero) yang berbentuk badan hukum ini sudah mengalami lima kali perubahan yaitu :

a. Dengan S. 1939-556, berbentuk badan hukum PJKA adalah Jawatan Kereta Api.
b. Dengan PP No. 22 tahun 1963 (LN 1963-43) bentuk badan hukum itu dirubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA).
c. Dengan PP No. 61 tahun 1971 (LN 1971-75) bentuk PNKA dirubah menjadi Perusahaan Jawatan Keretra Api (PJKA).
d. Dengan PP No. 57 tahun 1990 PJKA dirubah statusnya menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA).
e. Dan akhirnya dengan PP No.19 tahun 1998 Perusahaan Umum Kereta Api berubah menjadi PT Kereta Api (Persero).

2.1.4 Struktur Organisasi dan Job Description



Gambar 2.6 Struktur Organisasi PT. Kereta Api (PERSERO)

Struktur organisasi PT. Kereta Api (PERSERO) di tingkat pusat terdapat *Board of Directors* terdiri dari seorang Direktur Utama dan enam Direktur lainnya, yang mengepalai Direktorat, dimana setiap Direktorat dibantu oleh beberapa Kepala Sub Direktorat atau Kepala Bidang.

Selain itu, juga terdapat dua pusat yaitu Pusat Keselamatan dan Manajemen Resiko serta Pusat Perencanaan dan Pengembangan. Ditambah tiga Divisi Tingkat Pusat, yaitu Divisi Sarana, Divisi Pelatihan dan Divisi Properti. Sedangkan di tingkat daerah, terdapat Sembilan Daerah Operasi (DAOP) di Jawa dan Divisi Regional (DIV-RE) di Sumatera.

Direksi yang dipimpin oleh seorang direktur utama sebagai ketua direksi. Tugas direktur utama ini adalah menerima segala petunjuk dari dan bertanggung jawab kepada mentri perhubungan mengenai pelaksanaan kebijaksanaan umum, untuk melaksanakan tugas pokok PT. Kereta Api (Persero) dan tugas – tugas lain yang ditetapkan oleh mentri perhubungan.

Selain itu tugas untuk mengendalikan pelaksanaan kebijaksanaan direksi yang dilaksanakan oleh para direktur serta mengendalikan tugas Kepala Pusat, Kepala Satuan Tugas Intern, Kepala Wilayah Usaha, Kepala Daerah Operasi dan kepala Unit Pelaksanaan Teknis. Direktorat – direktorat yang terdiri dari :

1. Direktorat Keuangan (*Managing Director Of Finance*) yang dipimpin oleh seorang Direktur Keuangan.
2. Direktorat Teknik (*Managing Director Of Technics*) yang dipimpin oleh seorang Direktur Teknik.
3. Direktorat Operasi (*Managing Director Of Operation*) yang dipimpin oleh seorang Direktur Operasi.
4. Direktorat Sumber Daya Manusia (*Managing Director Of Human Capital*) yang dipimpin oleh seorang Direktur Sumber Daya Manusia.

5. Direktorat Pengembangan Usaha Manusia (*Managing Director Of Business Development*) yang dipimpin oleh seorang Direktur Pengembangan Usaha.
6. Direktorat Komersial (*Managing Director Of Commerce*) yang dipimpin oleh seorang Direktur Komersial.

Para direktur ini mempunyai tugas untuk memberikan informasi yang berguna untuk pertimbangan – pertimbangan, dan saran – saran untuk menetapkan kebijaksanaan teknis atau kebutuhan direksi, masing- masing direktur bertugas pula memimpin keseluruhan kegiatan tata laksana direktorat yang dipimpinnya untuk kelancaran pelaksanaan tugas, direksi dibantu oleh satuan tugas intern (SPI), Pusat Perencanaan dan Pengembangan, serta sekretariat perusahaan dan semuanya bertanggung jawab kepada Direksi Utama.

Pada pelaksanaan kerja praktek, penulis ditempatkan di bagian *EVP Strategic Planning And Business Development*, dimana bagian ini mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan perencanaan, pengembangan dan pembangunan dimasa mendatang, serta melaksanakan koordinasi, pemantauan, penilaian dan pelaporan atas pelaksanaannya. Di bagian ini penulis ditugaskan untuk mengelola bakat pegawai yang tentunya informasi mengenai bakat pegawai tersebut diperlukan oleh instansi seperti untuk menentukan posisi pekerjaan yang paling tepat sesuai dengan bakat yang dimiliki pegawai tersebut.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Borland Delphi

2.2.1.1 Definisi

Delphi adalah sebuah bahasa pemrograman dan lingkungan pengembangan perangkat lunak. Produk ini dikembangkan oleh *CodeGear* sebagai divisi pengembangan perangkat lunak milik *Embarcadero*. Sebelumnya produk ini dikembangkan oleh *Borland* (dikenal sebagai *Inprise*). Bahasa Delphi, yang sebelumnya dikenal sebagai *object* pascal (pascal dengan ekstensi pemrograman berorientasi objek (PBO/*OOP*) pada mulanya ditujukan hanya untuk *Microsoft Windows*, namun saat ini telah mampu digunakan untuk mengembangkan aplikasi untuk *Linux* dan *Microsoft .NET framework*. Dengan menggunakan *Free* Pascal yang merupakan proyek *opensource*, bahasa ini dapat pula digunakan untuk membuat program yang berjalan di sistem operasi *Mac OS X* dan *Windows CE*.

2.2.1.2 Karakteristik Delphi

1. Tidak *case sensitive*

   Pemrograman delphi tidak *case sensitive*, artinya delphi tidak membedakan huruf besar dan huruf kecil.

2. Object based

   Delphi merupakan pemgraman berorientasi *object*, artinya hampir seluruhnya merupakan *object*. Seperti *button* yang merupakan komponen turunan dari *object* dengan nama TObject. *Object* ini

merupakan *object* utama dalam delphi. Hampir semua komponen diturunkan dari *object* ini. Dari turunan *object* pun kita bisa menurunkan *object* lain, misalkan kita membuat komponen yang diturunkan langsung dari *button*, maka komponen buatan kita memiliki properti yang sama dengan *object* diatasnya yaitu *button*.

3. Pemrograman delphi merupakan pengembangan dari pemrograman bahasa pascal, sehingga bahasanya hampir mirip, tetapi memiliki kelebihan yang sangat banyak, seperti tipe data yang lebih fleksibel dan besar.
4. Modularitas

   Setiap aplikasi yang kita buat dengan delphi akan memiliki banyak sekali *file* modul yang terpisah. Bisa kita lihat pada *clausa uses* pada setiap unit, misalkan dalam contoh kita kali ini, kita menggunakan modul *form, window,* dll. Tetapi dalam pengembangan yang lebih lanjut kita bisa membuat modul khusus untuk aplikasi kita, misalnya modul , dll.

2.2.2 Desain Interface

2.2.2.1 Definisi

Desain *interface* adalah suatu proses interaktif yang melalui persyaratan diterjemahkan ke dalam "*blue print*" untuk membangun suatu perangkat lunak. Desain *interface* akan berfokus pada tiga area, yaitu :

1. Desain *interface* antara modul –modul perangkat lunak.

2. Desain *interface* antara perangkat lunak dan prosedur dan konsumen informasi bukan manusia lainnya.
3. Desain *interface* antara seorang manusia (user) dan komputer.

2.2.2.2 Model – model Desain *Interface*

a. Model desain dari keseluruhan sistem menggabungkan data, arsitektur, *interface* dan representasi perangkat lunak.
b. Model pemakai menggambarkan *profile* para pemakai akhir dari sistem.
c. Persepsi sistem merupakan citra yang ada di kepala seorang pemakai akhir(*client*).
d. Citra sistem merangkai *manifestasi* bagian luar sistem berbasis komputer.