BAB II
RUANG LINGKUP PERUSAHAAN

2.1 Sejarah PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Sejarah perkembangan P.T. Kereta Api Indonesia (Persero) dibagi menjadi tiga zaman, yaitu : zaman pemerintahan Hindia Belanda, zaman pendudukan Jepang, dan zaman sesudah Perang Dunia II.

a. Zaman Pemerintahan Hindia Belanda

Pada mulanya motivasi yang mendorong pemerintahan ini untuk membentuk perusahaan ini adalah adalah untuk komersialisasi sendiri, karena kereta api apabila dibandingkan dengan angkutan yang lain memiliki daya angkut yang cukup besar, khususnya di Pulau Jawa. Motivasi tersebut diarahkan sebagai sarana logistic untuk kebutuhan strategi, dan mobilisasi untuk pemindahan barang secara cepat dan dengan daya muatan atau daya angkut yang besar. Kereta api dipasang di Indonesia dan dioperasikan pada tahun 1868, yaitu lintas baru kereta api yang melintasi jarak sejauh 26 km antara kota Kemijen dan Temanggung, sesudah itu mulai banyak bermunculan jalur-jalur kereta api, dan usaha angkutan kereta api yang dikelola dan dimiliki oleh beberapa perusahaan swasta, sehingga jumlahnya menjadi 12 perusahaan swasta, diantaranya yaitu :

- *Nederland Indische Spoorweg Schappy* (NIS)
- *Semarang – Cirebon Stromtram Maats Schappy* (SCS)
- *Semarang – Juwono Stromtram Maats Schappy* (SJS)

- *Serajoe Dal Stromtram Maats Schappy* (SDS)
- *Oost Java Stromtram Maats Schappy* (OJS)
- *Kediri Stromtram Maats Schappy* (KSM)
- *Mojokerto Stromtram Maats Schappy* (MSM)
- *Pemalang Stromtram Maats Schappy* (PSM)
- *Pasuruan Stromtram Maats Schappy* (PSSM)
- *Purbolinggo Stromtram Maats Schappy* (PBSM)
- *Madura Stromtram Maats Schappy* (Mad SM)
- *Deli Spoorweg Maats Schappy* (DSM)

Dengan semakin luasnya perkeretaapian Negara yang dikelola dalam bentuk jawatan, maka perusahaan perkeretaapian swasta yang nilai fleksibilitasnya sangat menurun dan semakin kurang berfungsi sehingga hamper seluruhnya diambil oleh Negara dengan nama *Staat Spoor en Tramwigen* (SS).

b. Zaman Pendudukan Jepang

Pada zaman pendudukan Jepang seluruh jaringan kereta api dikuasai oleh Jepang. Jaringan kereta api yang berada di Pulau Jawa diberi nama Rukukyuku dan berubah namanya menjadi Tetsudo Kyuko dengan kantor pusat di Bandung di bawah pemerintahan Jepang, sedangkan untuk daerah Sumatra diberi nama Tetsudo Tai dengan kantor pusat di Bukit Tinggi di bawah Pemerintahan Angkatan Laut Jepang.

c. Zaman sesudah Perang Dunia II

Pada masa perang kemerdekaan tahun 1948 sampai 1949 kantor pusat di Bandung ditinggalkan setelah dibakar oleh pejuang Indonesia dan kantor selanjutnya pindah ke Gombong, Yogyakarta, Jakarta dan akhirnya pada bulan Oktober (48 kantor pusat dipindahkan lagi ke Bandung kembali yaitu di jalan Gereja).

Pemerintah mengeluarkan pengumuman N0. 2 tanggal 27 Desember 1950, yang menjadikan DKARI dan SS atau VS digabung menjadi Djawatan Kereta Api (DKA), dengan tempat kedudukannya di Bandung dan semua pegawai atau pekerja dari DKARI dan SS atau VS diambil alih oleh DKA.

Dengan peraturanpemerintah No.22 tahun 1963 tertanggal 26 Mei 1963 status DKA diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA),namun PNKA tidak berlangsung lam karena denagn dikeluarkannya peraturan pemerintah No. 61 tahun 1971 PNKA berubah menjadi Perusahaan Jawatan kereta Api (PJKA).

Peraturan pemerintah No. 61 tahun 1971 baru terealisasi sepenuhnya setelah dikeluarkan Surat keputusan bersama (SKB) Menteri keuangan dan Menteri perhubungan No.27/KUK.) 1979 dan No.KM96/LD.302/phb/79, tertanggal 30 Maret 1979 tentang pelaksanaan penyesuaian pendirian Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

2.2 Tempat dan Kedudukan PT. Kereta Api Indonesia

2.2.1 Sejarah Dipo Bukit Duri

Dipo Bukit Duri berdiri sejak zaman Belanda, pada waktu itu sebelum ada lokomotif diesel, merawat lokomotif uap.Kira-kira tahun 1955 baru merawat lokomotif diesel listrik type BB 302 hingga tahun 1975.

Pada tahun 1976 sampai sekarang merwat kereta rel Listrik (KRL) dan kereta rel diesel (KRD). Sedangkan kereta-kereta yang ada dari tahun 1976 hingga sekarang tidak sekaligus, tetapi secara berangsur-angsur. Untuk KRL dan KRD perincian sebagai berikut:

1. Tahun 1976 KRD type KD 3 761 24 kereta
2. Tahun 1976 KRL type KL 3 762 20 kereta
3. Tahun 1978 KRD type KD 3 782 16 kereta
4. Tahun 1978 KRL type KL 3 782 20 kereta
5. Tahun 1980 KRD type KD 3 802 16 kereta
6. Tahun 1981 KRD type KD 3 812 12 kereta
7. Tahun 1982 KRD type KD 3 822 10 kereta
8. Tahun 1982 KRL type KL 3 822 24 kereta
9. Tahun 1984 KRL type KL 3 842 16 kereta
10. Tahun 1986 KRL type KL 3 862 20 kereta
11. Tahun 1987 KRD type KD 3 872 28 kereta

Jadi kereta KRL dari 1976 - 1987 ada 100 kereta sedang KRD ada 126 kereta. Dan pada tahun 1996 Dipo Bukit Duri menerima KD 3 yang telah di rehab (penggantian mesin diesel) dari PT. INKA MADIUN sebanyak 12 kereta. Dan pada tahun 1994- hingga sekarang PT. KAI Divisi Jabotabek membeli kereta dari negara-negara lain seperti : Jepang, dengan nama keretanya HITACHI, dan negara Belanda dengan nama keretanya HOLEC.

Dengan membeli kereta dari luar maka PT. KAI Divisi Jabotabek memajukan perkeretaapian di negara kita supaya dapat mengetahui perbedaan kualitas anatara buatan negara sendiri dengan negara lain. Sedangkan kalau kita merakit kerete api sendiri adanya dibengkel madiun sedangkan di Dipo Bukit Duri hanya merawat, menjaga, dan mengoperasikan sebagai sarana angkutan darat. Dan pada tahun 2001 PT. KAI memebeli 2 set KRL (8 kereta) buatan PT. INKA MADIUN.

Dan adapun perincian kereta - kereta yang dibeli dari negara lain adalah sebagai berikut:

1. Tahun 1994 KRL dengan 16 kereta dari Belanda
2. Tahun 1996 KRL dengan 16 kereta dari Belanda
3. Tahun 1997KRL dengan 24 kereta dari Jepang
4. Tahun 1997 KRL dengan 40 kereta dari Belanda

5. Tahun 1998 KRL dengan 20 kereta dari jepang
6. Tahun 1999 KRL dengan 16 kereta dari Belanda
7. Tahun 2000 KRL dengan 8 kereta dari Belanda
8. Tahun 2001 KRL dengan 8 kereta dari Belanda
9. Tahun ... KRLI dengan 8 kereta Buatan Indonesia (PT. INKA MADIUN)
10. Tahun 2000 PT KAI menerima KRL yang dihibahkan dari pemda Tokyo Jepang sebanyak 72 kereta

Dengan adanya PT. KAI DIVISI JABOTABEK mempunyai KRL, maka untuk memperlancar pengoperasiannya, selain Dipo Bogor untuk pemberangkatan pagi hari terdapat juga di PUK – Bekasi, PUK – Serpong, PUK – Tangerang dan ST Depok. Maka dari itu, kedudukan PT. KAI ini adalah sebagai Divisi Daerah Operasional 1 (DAOP 1) di Jakarta.

2.3 Bentuk dan Badan Hukum PT. Kereta Api Indonesia

PT. KAI ini adalah perusahaan milik negara atau BUMN yang berada di bawah kendali oleh Departemen Perhubungan dengan instansi terkait sebagaimana yang tercantum pada peraturan pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 , sedangkan badan usahanya berbentuk PT atau perseroan hal ini tercantum dalam peraturan pemerintah No. 25 Tahun 1991, maka

bentuk perusahaan umum (Perum), dialihkan menjadi perusahaan perseroan (Persero) sebagaimana dimaksud dalam undang – undang No. 9 Tahun 1969.

2.4 Bidang Pekerjaan PT. Kereta Api Indonesia

PT. KAI bergerak dalam bidang jasa angkutan darat yang meliputi pulau Jawa dan Sumatera yang semuanya berada di bawah wewenang dan kekuasaan Departemen Perhubungan dan Transportasi Angkutan Darat dibantu Dinas Pemerintahan Daerah Setempat serta Instansi Terkait.

2.5 Bidang Pekerjaan Divisi / Departemen tempat Kerja Praktek

Divisi tempat kerja praktek ini adalah DAOP 1 yang merupakan divisi yang bertanggung jawab penuh dalam hal mengendalikan dan mengawasi jalur perjalanan kereta api dengan daerah operasionalnya adalah dari stasiun cikampek sampai stasiun kota.

2.6 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia

Organisasi adalah suatu sistem usaha kerjasama dari sekelompok orang untuk mencapai tujuan bersama. Tujuan utama berorganisir yaitu untuk mempermudah didalam melaksanakan tugas dengan cara membagikan tugas kepada orang lain yang mampu melaksanakan tugas dengan baik.

Jenis – jenis organisasi dapat dibedakan atas tiga golongan :

1. Organisasi Garis

   Yaitu suatu organisasi dimana setiap atasan mempunyai sejumlah bawahan. Masing – masing bawahan memberikan pertanggungjawaban kepada atasan akan pelaksanaan tugasnya.

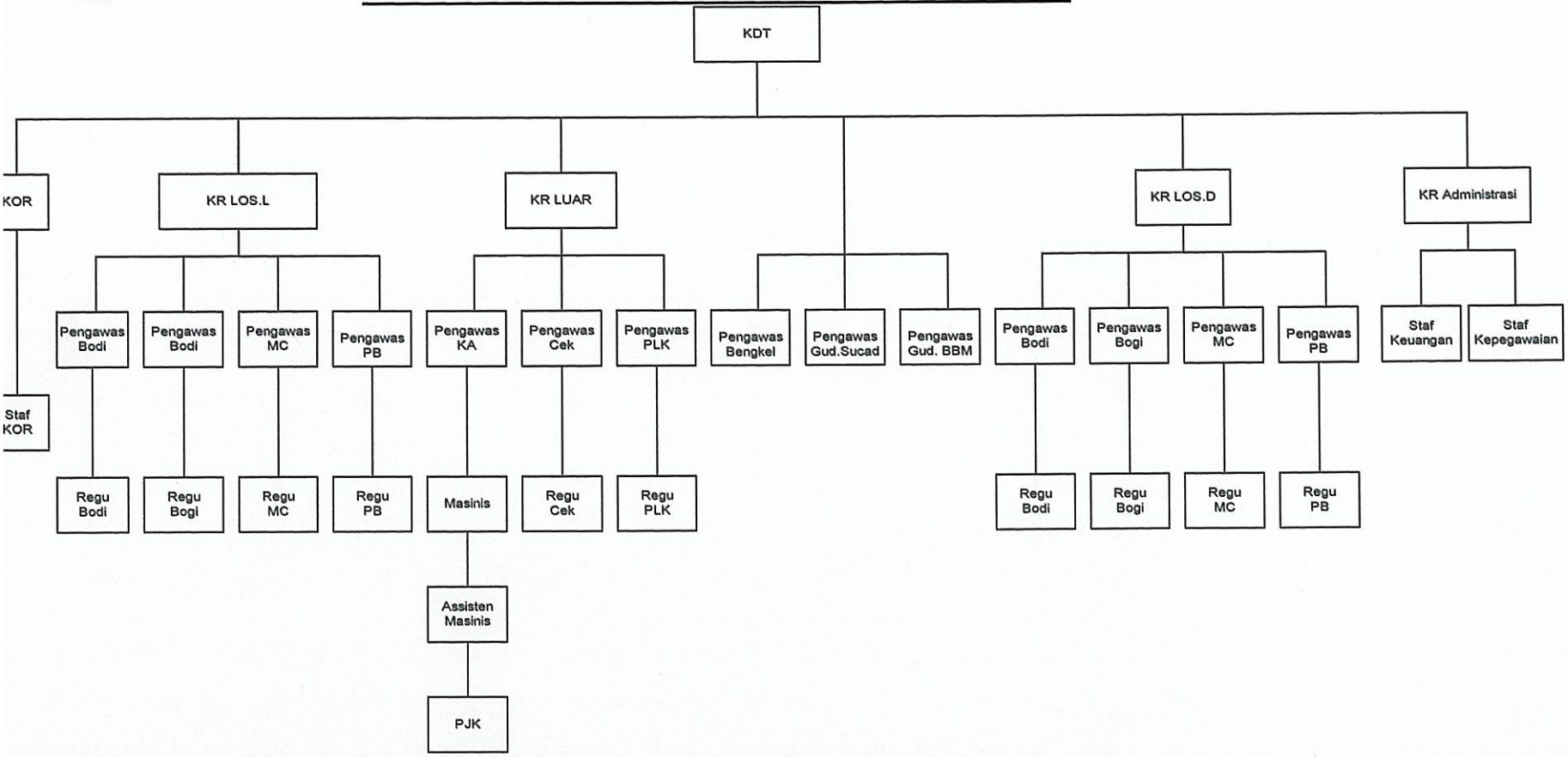
2. Organisasi Fungsional

   Yaitu suatu organisasi dimana tiap – tiap atasan tidak mempunyai sejumlah bawahan. Tugas masing – masing dari pejabat ini dapat menerima perintah dari setiap orang yang setingkat dengan kedudukannya. Sebaliknya setiap atasan atau pejabat ini mempertanggungjawabkan pelaksanaan pekerjaan atas suatu segi kepada atasannnya yang bertanggungjawab dalam segi itu.

3. Organisasi Garis dan Staf

   Yaitu suatu organisasi dimana setiap atasan mempunyai bawahan. Bawahan hanya menerima perintah dan mempertanggungjawabkan pekerjaannya kepada atasannya.

STRUKTUR ORGANISASI PT. KAI DIVISI JABOTABEK



Penjelasan nama bagian struktur organisasi.

a. KDT : Kepala Dirjen Traksi.

b. KOR : Kepala Organisasi Rencana.

c. KRLOS L : Kepala Ruas Los Listrik.

d. KRLOD D : Kepala Ruas Los Diesel.

e. KR ADM : Kepala Ruas Administrasi.

f. Pengawas Bodi : Pengawasan yang mengawasi keadaan/membidangi bodi KRD (kerete diesel).

g. Pengawas Bogi : Pengawasan yang mengawasi keadaan/membidangi bagian chasis termasuk roda.

h. Pengawas MC : Pengawasan mounli check yang membidangi seluruh perbaikan kereta diesel (KRD).

i. Pengawas PB : Pengawasan perbaikan yang membidangi seluruh perbaikan.

j. Regu Bodi : Orang yang mengerjakan sebagai pelaksana pengawasan bodi.

k. Regu Bogi : Orang – orang yang melaksanakan tugas atau mengerjakan dari pengawasan.

Tugas – tugasnya :

l. KDT : Orang yang mengepalai/bertanggungjawab penuh di Dipo.

m. KOR : Orang yang menyusun rencana permintaan barang atau spart paft kereta diesel.

n. KRLOS L : Orang yang mengepalai bagian perbaikan kereta listrik.

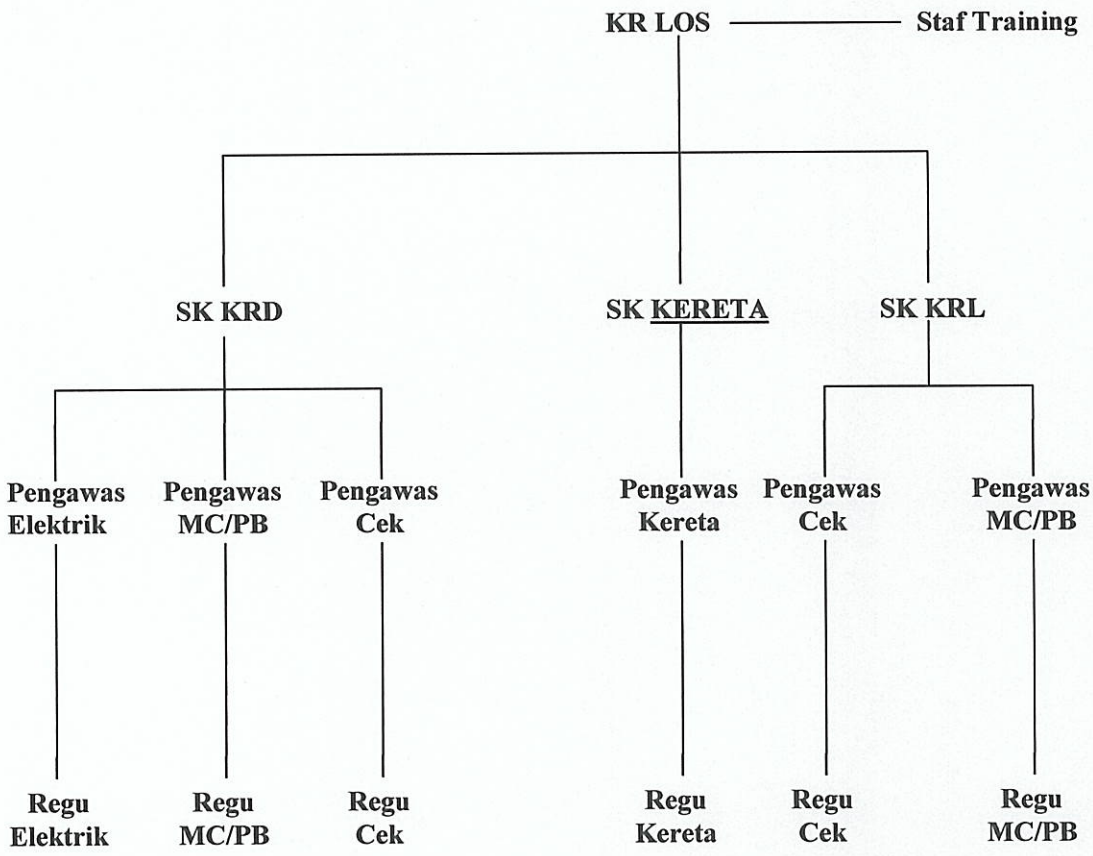
o. KRLOS D : Orang yang mengepalai bagian perbaikan kereta diesel.

p. KR ADM : Orang yang mengepalai pada administrasi pegawai.

q. REGU MC : Orang yang mengerjakan perintah, dari pengawas MC.

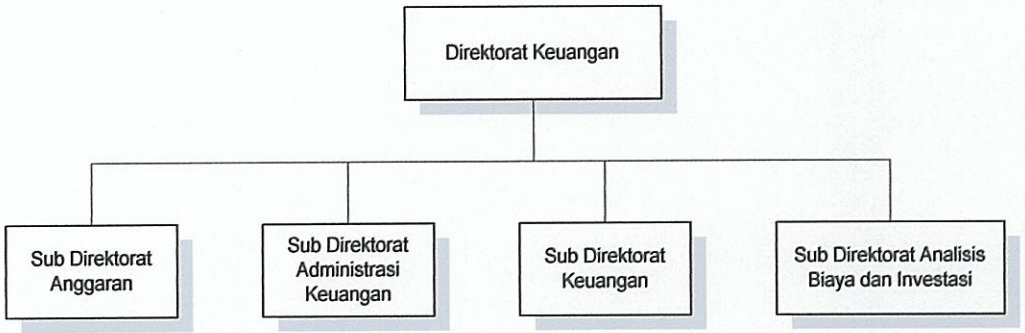
r. REGU PB : Orang yang mengerjakan perintah, dari pengawas PB.

Bagan Struktur Organisasi Dipo Bukit Duri



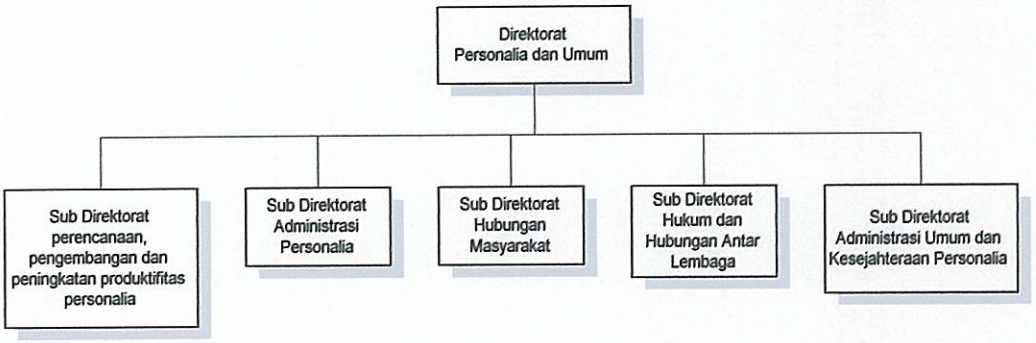
Bagan Struktur Organisasi

Direktorat Keuangan



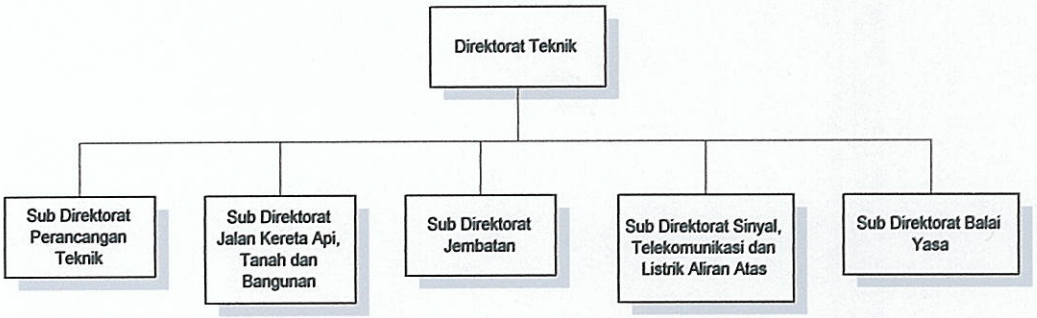
Bagan Struktur Organisasi

Direktorat Personalia dan Umum



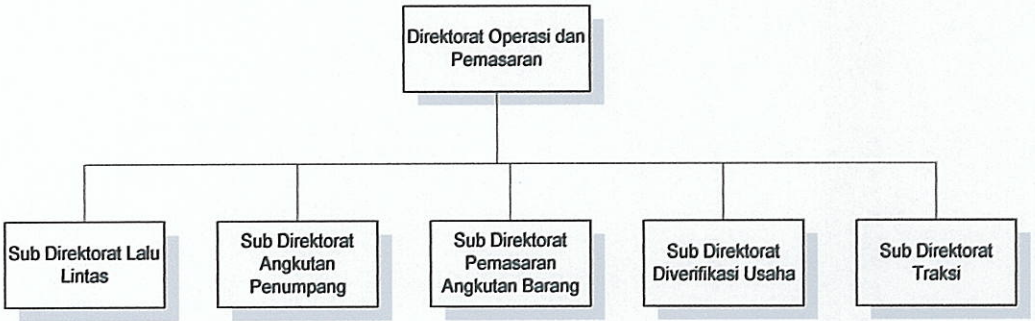
Bagan Struktur Organisasi

Direktorat Teknik



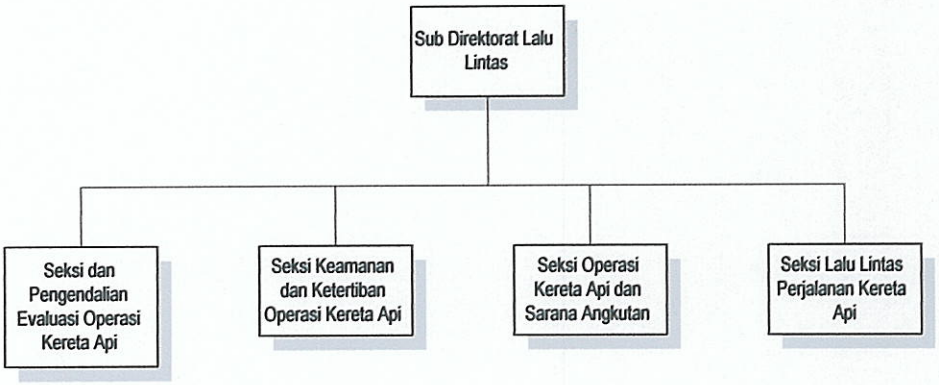
Bagan Struktur Organisasi

Direktorat Operasi dan Pemasaran



Bagan Struktur Organisasi

Sub Direktorat Lalu Lintas



Tata Tertib Perusahaan

1. Mengangkat dan menaati sumpah/janji pegawai dan sumpah/janji jabatan berdasarkan peraturan dan perundang – undangan yang berlaku.

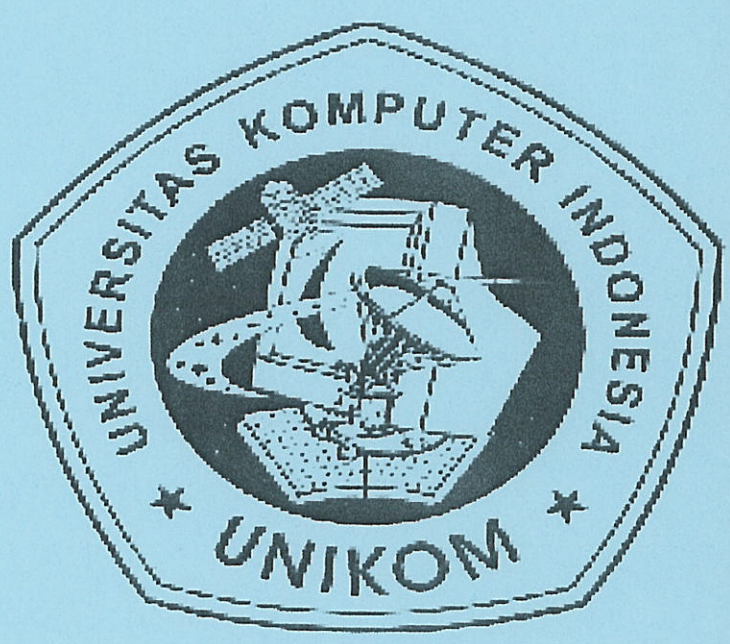
2. Memperhatikan dan melaksanakan ketentuan yang dibuat perusahaan baik yang langsung menyangkut tugas kedinasannya maupun yang berlaku secara umum.

3. Melaksanakan tugas kedinasan dengan sebaik – baiknya dan dengan penuh pengabdian, kesadaran dan tanggung jawab.

4. Bekerja dengan jujur, tertib, cermat dan bersemangat untuk kepentingan perusahaan.

5. Menaati ketentuan jam kerja.

6. Memakai pakaian kerja sesuai dengan ketentuan yang berlaku pada perusahaan serta bersikap dan bertingkah laku sopan santun terhadap masyarakat, sesama pegawai dan terhadap atasan.
7. Memperhatikan dan menyelesaikan dengan sebaik – baiknya setiap laporan yang diterima mengenai pelanggaran disiplin.


UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
UNIKOM