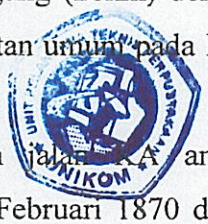
BAB II
GAMBARAN UMUM PT. KERETA API (PERSERO)

2.1. Sejarah Singkat Perkeretaapian Indonesia

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 (26km) 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 Sulawasi 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 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).

2.2. 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 stake holder dengan meningkatkan keselamatan dan pelayanan serta penyelenggaraan yang semakin efisien.

2.3. Arti Logo

Makna Karakter Logo Kereta Api :



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).

Gaya gambar: lugas, langsung, tajam, 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).

Sifat gambar: sifat gambar lebih lugas, obyektif, karena bentuk geometrisnya yang dominan dan lebih bersifat maskulin. Kesan sangat modern, teknis, jelas terlihat.

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 mencapai sasaran perusahaan, yang disebut **RELA**.

RELA berarti ikhlas bekerja, ikhlas berjuang, ikhlas berkorban dan ikhlas belajar untuk kemajuan perusahaan.

RELA juga merupakan penjabaran dari :

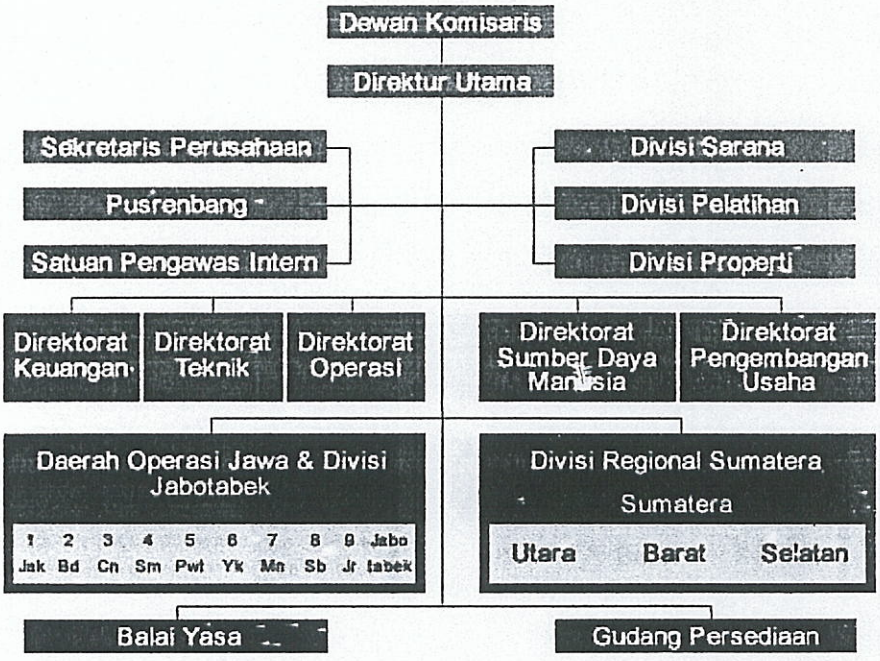
R = Ramah

E = Efisien & Efektif

L = Lancar

A = Aman

2.5. Profil Manajemen PT. Kereta Api (Persero)



Gambar 2.1 Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero)

DEWAN KOMISARIS :

Komisaris Utama	:	Ir. Iskandar Abubakar, M.Sc.
Komisaris	:	Drs. Anang Sunarto, M.Sc., MM.
Komisaris	:	Ir. Haris Fabilah
Komisaris	:	Victor Hoetapea, SH.
Komisaris	:	Firman Siregar, MA.

A. TINGKAT PUSAT

1. Dewan Direksi :

(Direktur Utama dibantu dengan 5 anggota Direksi)

DirekturUtama : Omar Berto, Ir., MBA



Jabatan sebelumnya : Direktur Pengembangan Usaha PT. Kereta Api (Persero).

Pendidikan : Business Administration, University Arkansas Amerika Serikat.

Direktur Keuangan : Imam Pamudji, Drs., Ak., MBA



Jabatan sebelumnya : Direktur Keuangan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I.

Pendidikan : Magister Managemen (MM) Universitas Gajah Mada (UGM).

Direktur Teknik : Sjahrizal Siregar, Ir., M.Sc.



Jabatan sebelumnya : Kepala Pusat Perencanaan & Pengembangan PT. Kereta Api (Persero).

Pendidikan : Magister Transportasi ITB Bandung.

Direktur Operasi : Juda Sitepu, Ir.



Jabatan sebelumnya : Kepala Daerah Operasi 1 Jakarta PT. Kereta Api (Persero).

Pendidikan : Teknik Mesin USU Medan.

Direktur Sumber Daya Manusia :
Masjraul Hidajat, Ir., MM.



Jabatan sebelumnya : Kepala Sub Direktorat Perencanaan, Pengembangan dan Pengendalian SDM PT. Kereta Api (Persero).

Pendidikan : Magister Managemen SDM Unpad Bandung.

Direktur Pengembangan Usaha :
Edward B.M. Nababan, Ir., M.Eng.Sc.



Jabatan sebelumnya : Dosen Teknik Sipil ITB Bandung.

Pendidikan : Master Degree, Geotechnical Engineering, University of New South Wales Australia.

2. Sekretaris Perusahaan : Nugroho Wibowo, Ir.
3. Kepala Pusat Perencanaan & Pengembangan : Agus Sasongko Hadi, Ir., MM. Tek.
4. Kepala Satuan Pengawasan Intern (SPI) : Djoko Margono, Ir., MBA.
5. Kepala Divisi
   a. Divisi Properti : Eddy Sasongko, Ir., MM.
   b. Divisi Sarana : Amrin Lubis, Ir., M.Sc.
   c. Divisi Pelatihan : Mawardi Iyad, Ir., MM. Tek.

B. TINGKAT DAERAH OPERASI DI JAWA DIPIMPIN KEPALA DAERAH OPERASI :

1. Daop 1 Jakarta : Masduki Achmad, Drs., Ak.
2. Daop 2 Bandung : Bambang Irawan, Drs.
3. Daop 3 Cirebon : Bambang Suhendrio, Ir.
4. Daop 4 Semarang : Makbul Sujudi Sumadilaga, Ir., M.Sc.
5. Daop 5 Purwokerto : Sutjahyono, Ir., MM.
6. Daop 6 Yogyakarta : Bambang Sulistyo, Ir.
7. Daop 7 Madiun : Jaya Surbakti, Drs.
8. Daop 8 Surabaya : Djusman Manurung, Drs.
9. Daop 9 Jember : Saiful Echwan, Drs.
10. Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek : Rachmadi, Ir., M.Sc.

C. TINGKAT DIVISI REGIONAL DI SUMATERA :

1. Div. Reg. I Sumut : Judarso Widiono, Ir.
2. Div. Reg. II Sumbar : Eddy Joko Sewoyo, Ir.
3. Div. Reg. III Sumsel : Ronny Wahyudi, Ir.

D. UNIT FASILITAS PERAWATAN SARANA & PRASARANA BALAI YASA :

1. Balai Yasa Sarana/Lok Yogyakarta	: Blucher Nadapdap, Ir.
2. Balai Yasa Sarana Manggarai	: Tating Setiawan, Ir., MT.
3. Balai Yasa Sarana Surabaya Gubeng	: Faisal, Ir., MT.
4. Balai Yasa Sarana Tegal	: Alberth Tarra, Ir.
5. Balai Yasa Sarana Divre III Sumsel	: Sudarto
6. Balai Yasa Jembatan Kiaracondong	: Surjadi Rachmat

2.6. Sarana dan prasarana yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) :

2.6.1. Prasarana KA

Tabel 2.1 Panjang Jalan KA

No.	Uraian	Jawa	Sumatera	Total
		Kilometer Sepur		
1.	Lintas Operasi	3.672	1.370	5.042
2.	Lintas Non Operasi	1.131	356	1.487
	JUMLAH	**4.803**	**1.726**	**6.529**

Tabel 2.2 Peralatan Jalan Rel

Jenis Rel (km)		Jenis Penambat (buah)		Jenis Bantalan (buah)	
R.54	322.355	Pandrol	1.561.912	Kayu	1.624.936
R.41/42	1.444.776	-	151.445	Besi	491.101
R.33	223.511	De-Clip	400.980	Beton	1.160.713
R.25	4.538.358	Rigid	1.540.218	-	-
Jumlah	6.529.000	Jumlah	3.654.555	Jumlah	3.276.750

2.6.2. Sarana KA

Tabel 2.3 Jumlah Lokomotif Jawa - Sumatera

Lok Diesel Elektrik									Lok Diesel Hidrolik					
Serie BB					Serie CC			Kondisi	Serie BB					Kondisi
200	201	202	203	204	201	202	203		301	302	303	304	306	
35	10	8						30%	25	6				30%
			11		38			50%			40	11		50%
			7	7	74			70%			15	14	22	70%
					3	30		75%						
				7	19		12	90%	25					90%
						7	25	95%						
35	10	8	18	14	134	37	37		50	6	55	25	22	
Jumlah = 293 buah									Jumlah = 158 buah					
Jumlah Lokomotif = 451 buah														

Tabel 2.4 Jumlah Armada Kereta Jawa – Sumatera

Jenis	Usia (tahun)					Jumlah
	1 - 10	11 - 20	21 - 30	31 - 40	41 - 50	
Eksekutif	123	48	3	108	3	285
Bisnis	3	134	127	33	-	297
Ekonomi	134	55	15	246	5	455
KRT Pembangkit	18	5	15	104	19	161
KRT Makan	12	29	9	87	-	137
KRL	136	37	65	-	72	310
KRD	-	228	-	-	-	228
Jumlah	426	536	234	578	99	1873
Komposisi (%)	22.74	28.62	12.49	30.86	5.29	100