BAB III

TINJAUAN PERUSAHAAN

3.1.Sejarah Perkereta Apian

Kehadiran Kereta Api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele pembangunan jalan KA di desa Kemijen Jum'at tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan diprakarsai oleh "Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij" (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (25 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 di daerah 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 Sumatera Selatan (1914), Sumatera Barat (1891), Sumatera Utara (1886), Aceh (1874), bahkan tahun 1922 di Sulawesi 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 di sana. Jenis jalan rel kereta api di Indonesia dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa 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 KA Muaro - Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang memperkerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusya. 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) mengambilalih 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 di tangan 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).

Meskipun DKARI telah terbentuk, namun tidak semua perusahaan kereta api telah menyatu. Sedikitnya, ada 11 perusahaan kereta api swasta di Jawa dan 1 swasta (Deli Spoorweg Maatschapij) di Sumatera Utara yang masih terpisah dengan DKARI. Lima tahun kemudian, berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 Tanggal 6 Januari 1950, ditetapkan bahwa mulai 1 Januari 1950 DKARI dan "Staat-spoor Wegen en Verenigde Spoorweg Bedrijf (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api bernama "Djawatan Kereta Api" (DKA).

Dalam rangka pembenahan badan usaha, pemerintah mengeluarkan UU No. 19 Tahun 1960, yang menetapkan bentuk usaha BUMN. Atas dasar UU ini, dengan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, tanggal 25 Mei 1963 dibentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api dilebur kedalamnya. Sejak itu, semua perusahaan kereta api di Indonesia terkena "integrasi" kedalam satu wadah PNKA, termasuk kereta api di Sumatera Utara yang sebelumnya dikelola oleh DSM.

Masih dalam rangka pembenahan BUMN, pemerintah mengeluarkan UU No. 9 Tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969, yang menetapkan jenis BUMN menjadi tiga Perseroan, Perusahaan Umum dan Perusahaan Jawatan. Sejalan dengan UU dimaksud, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971 tanggal 15 September 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api" (PJKA).

Selanjutnya, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990, pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api disingkat Perumka. Sejalan dengan perubahan status ini, kinerja perkeretaapian di Indonesia kian membaik. Kalau pada tahun 1990 PJKA rugi Rp 32,716 Milyar, pada tahun pertama Perumka kerugian dapat ditekan menjadi Rp 13,09 Milyar. Tahun kedua turun lagi menjadi Rp 2,536 Milyar, tahun ketiga Rp 1,098 Milyar dan untuk pertama kalinya dalam sejarah perkeretaapian Indonesia meraih laba sebesar Rp 13 Juta pada tahun 1993.

Berikutnya, dalam rangka "Loan Agreement" No. 4106-IND tanggal 15 Januari 1997 berupa bantuan proyek dari Bank Dunia, yang kemudian lebih dikenal dengan Proyek Efisiensi Perkeretaapian atau "Railway Efficiency Project" (REP), dirumuskan langkah-langkah pengembangan perkeretaapian. Sasaran pengembangan diarahkan pada peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan, yang ditempuh melalui 8 kebijakan yaitu:

a. Memperjelas peranan antara pemilik (owner), pengatur (regulator) dan pengelola (operator);

b. Melakukan restrukturisasi Perumka, termasuk merubah status Perusahaan Umum menjadi Perseroan Terbatas;

c. Kebijaksanaan pentarifan dengan pemberian kompensasi dari pemerintah kepada Perumka atas penyediaan KA non komersial, yang tarifnya ditetapkan oleh pemerintah;

d. Rencana jangka panjang dituangkan dalam Perencanaan Perusahaan (Corporate Planning), yang dijabarkan ke dalam rencana kerja anggaran perusahaan secara tahunan;

e. Penggunaan peraturan dan prosedur dalam setiap kegiatan;

f. Peningkatan peran serta sektor swasta;

g. Peningkatan sumber daya manusia;

h. Pembangunan yang berwawasan lingkungan dan keselamatan masyarakat.

Sejalan dengan maksud dari REP tersebut, dengan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998, tanggal 3 Februari 1998, pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Prosesi perubahan status perusahaan dari Perum menjadi Persero secara "de-facto" dilakukan tanggal 1 Juni 1999, saat

Menhub Giri S Hadiharjono mengukuhkan susunan Direksi PT Kereta Api (Persero) di Bandung

3.2. Kronologis Bentuk Perusahaan

PERIODE	STATUS	DASAR HUKUM
1864	Pembangunan jalan KA sepanjang 26 km antara Kemijen - Tanggung oleh Hindia Belanda.	
1864 - 1945	Staat Spoorweggen (SS) Verenigde Spoorwegenbedrifj (VS) Deli Spoorweg Mastchapij (DSM)	IBW
1945 - 1950	Djawatan Kereta Api (DKA)	
1950 - 1963	Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)	
1963 - 1971	Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA)	PP 22 TAHUN 1963
1971 - 1991	Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)	PP 61 TAHUN 1971
1991 - 1998	Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka)	PP 57 TAHUN 1990
1998 - Sekarang	PT Kereta Api (Persero)	PP 19 TAHUN 1998 KEPRES 39 TH 1999 AKTE NOTARIS IMAS FATIMAH NO. 2 THN 1999

3.3. Kelebihan dan kekurangan Linux

a) Linux adalah *free* jadi untuk mendapatkannyan sangat mudah dan murah sekali,sehingga linux menjadi solusi dalam masalah biaya .

b) Linux adalah *software open source* yang mempunyai kemampuan keamanan yang tinggi karena mampu memeriksa dan sekaligus memperbaiki celah yang suka dijadikan tempat penyusupan virus .

c) Linux mampu mengunakan memori secara efisien selain memanfaatkan memori fisik juga memanfaatkan partisi swap yang berfungsi sebagai virtual memori.

3.4. kelemahan yang dimiliki Linux adalah :

a) Tidak ada jaminan penggunaan seperti halnya windows NT dan OS/2.

b) Dilinux aplikasi pendukungnya seperti games, multimedia ,dan aplikasi lainnya tidak sebanyak diwindows.

c) Linux dalam menjalankan aplikasi masih agak lambat.

d) Walaupun sudah ada KDE tetapi linux tetap masih berbasis text sehingga perlu waktu untuk mempelajarinya lebih dalam lagi.

3.5. Gambaran Sistem Analisis Dan Perancangan

Dalam melaksanakan kerja praktek ini pratikum untuk membangun sebuah sistem operasi atau dengan kata lain menginstalsistem operasi yang nantinya kompeter tersebut dapat digunakan untuk keperluan kantor atau pengunaan sehari-hari ,disamping itu juga computer tersebut akan digunakan sebagai tempat menyimpan web yang akan dioperasikan secara internet .Melihat hal tersebut maka ada beberapa asumsi yang harus diperhatikan dalam melakukan proses

tersebut antara lain kebutuhan perangkat keras dan juga kebutuhan perangkat lunak.

3.6.Analisis Kebutuhan

Berdasarkan gambaran sistem diatas maka disini akan diuraikan mengenai kebutuhan –kebutuhan tersebut:

1. Kebutuhan perangkat keras

   personal komputer lengkap yang telah disediakan oleh pihak PT.Kereta Api dengan spesifikasi yang telah ditentukan dan juga dilengkapi dengan peralatan untuk terhubung kejaringan yang sudah ada .

2. kebutuhan perangkat lunak

   untuk dapat beroperasi maka praktikum menggunakan software sebagai berikut:

   a) Sistem operasi mengunakan Mandrake Linux 10.0
   b) Untuk aplikasi perkantoran *OpenOffice 1.1*
   c) Aplikasi untuk koneksi jaringan mengunakan samba
   d) Aplikasi untuk weberver mengunakan *Apache2_2.0.48_6mdk*
   e) Datadase mengunakan *MySQL 4.0.18_Lmdk*
   f) Dan juga ditambah PHP 4.3.4 untuk aplikasi pendukung pembuatan web.

Semua software yang diatas tersebut dapat dengan mudah dimiliki karna semuanya ada di bawah lisensi.*GPL*,dan apabila mempunyai linux mandrake 10.0 semua paket tersebut sudah ada dalam CD Mandrake linux tersebut.

3.7. Perancangan

Setelah semua komponen yang dibutuhkan telah terpenuhi maka proses pengerjaan dapat dimulai adapun tahapan-tahapan yang harus dilakukan adalah sebagai berikut:

1) Tahapan instalasi sistem operasi

Tahap ini ada dua bagian penting yaitu instalasi system operasi dan configurasi sistem operasi .Tahap ini melakukan dua proses utama yaitu instalasi sistem dan configurasi sistem yang lebih jauh akan dijelaskan pada bab implememtasi.

2) Tahap Explorasi sistem operasi

disini adalah menjalankan sistem operasi yang sudah selesai diintall dengan membuka aplikasi yang biasa dijalankan diwindows dan disini praktikan dituntut untuk mencari padanan yang sesuaidengan aplikasi yang biasa dipakai di operating sistem windows.

3) Tahap instalasi hardware pendukung dan juga koneksi kejaringan yang ada .

Pada tahap ini pratikan menginstal perangkat keras yang lain yang terhubung kePC tersebut seperti printer scanner dan lain-lain disamping itu juga membuat koneksi kejaringan yang sudah ada dengan menggunakan aplikasi samba bawaan dari Mandrake Linux.

4) Tahap instalasi webserver

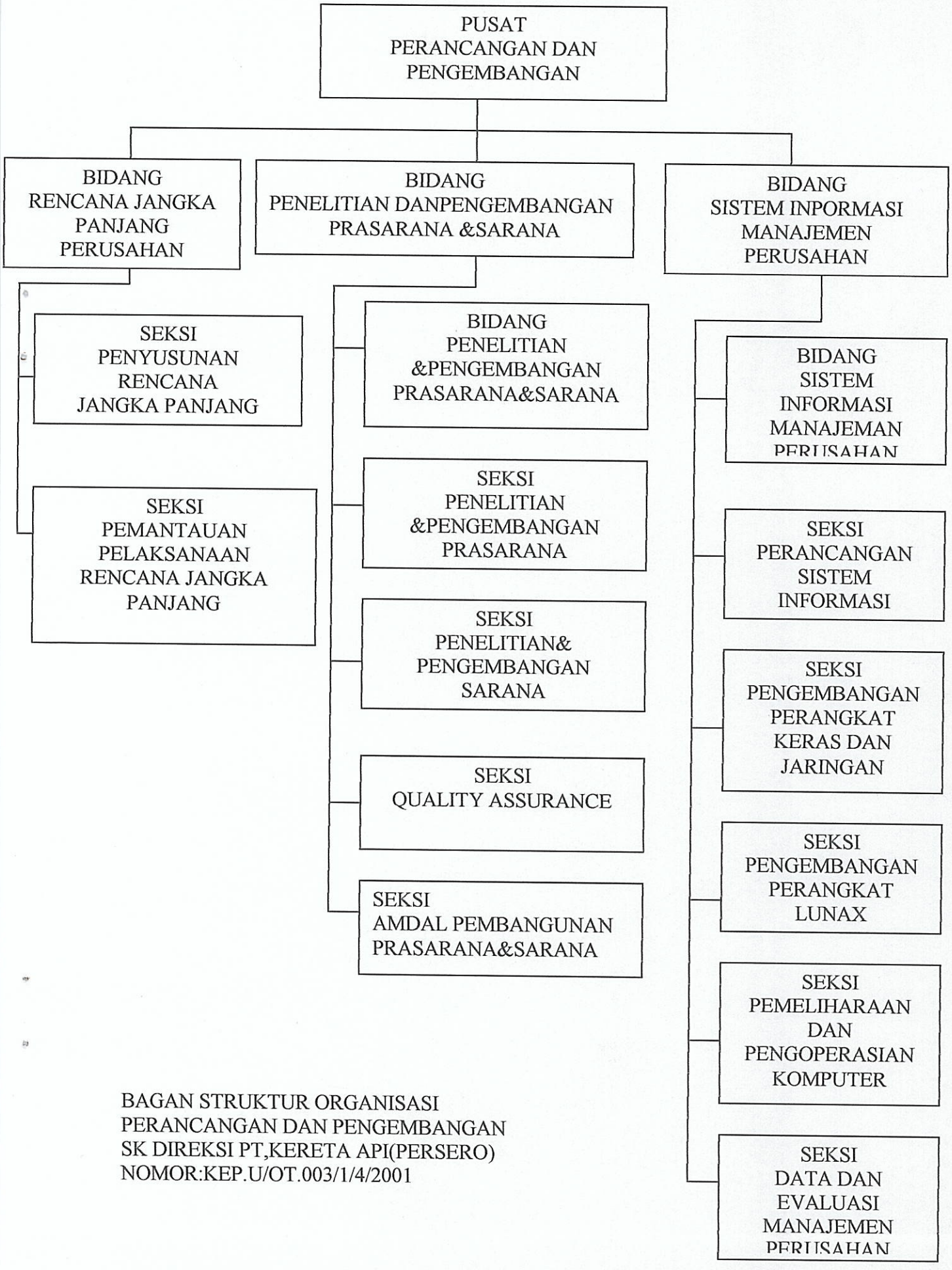
Disini pratikan membuat suatu server web yang nantinya dapat digunakan untuk internetdengan mengunakan aplikasi bawaan dari *Mandrake Linux 10.0* yaitu *Apache2_2.0.48_6.mdk* dan juga

menseting datadase yang akan digunakan yaitu mengunakan *MySQL_4.0,18* yang juga bawaan dari Mandrake Linux 10.0 dan yang terakhir dari tahap ini adalah *menginstal4.3.3_lmdk.*

5) Tahap pengetesan

Setelah semuanya terinstal dilakukan pengecekan ulang agar hasilnya memuaskan

dengan demikian gambaran secara umum dari perancangan instalasi yang akan dilakukan dalam rangka melaksanakan kerja praktek diPT.Kereta Api Indonesia dan secara detailnya akan dijelaskan dibab selanjutnya .



BAGAN STRUKTUR ORGANISASI
PERANCANGAN DAN PENGEMBANGAN
SK DIREKSI PT,KERETA API(PERSERO)
NOMOR:KEP.U/OT.003/1/4/2001