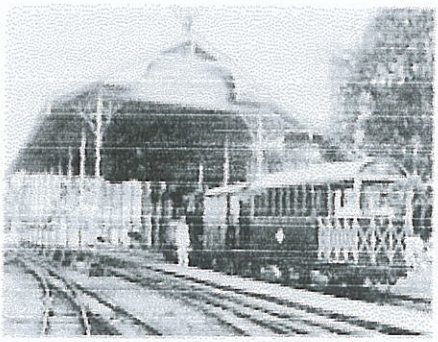
BAB III

TINJAUAN UMUM PERUSAHAAN

UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN UNIKOM





1. Sejarah Kereta Api Indonesia

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.

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 1950 - 1963	Djawatan Kereta Api (DKA) Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)	
1963 - 1971 1971 - 1991 1991 - 1998	Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka)	PP 22 TAHUN 1963 PP 61 TAHUN 1971 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. Kedudukan, Tugas Dan Fungsi Perusahaan

PT. Kereta Api Indonesia adalah sebagai salah satu BUMN, yang memiliki ciri tersendiri dalam pengoperasiannya. PT. Kereta Api Indonesia juga memiliki tugas dalam mewujudkan visi dan misi perusahaan.

a. Kedudukan Perusahaan

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai BUMN di lingkungan Departemen Perhubungan yang bergerak dalam pengelolaan jasa pengangkutan orang maupun barang secara masal. Pengelolaan dan pengaturan tentang perkeretaapian berdasarkan PP No.55 Tahun 1990, untuk bertindak sebagai kuasa pemerintah melimpahkan wewenang sepenuhnya kepada PT. Kereta Api Indonesia untuk bertindak sebagai kuasa pemerintah dalam menangani permasalahan yang berhubungan dengan aset dan kekayaan perusahaan perkeretaapian serta untuk bekerjasama dengan pihak swasta untuk meningkatkan pelayanan jasa kereta api.

b. Tugas Perusahaan

PT. Kereta Api Indonesia dalam menjalankan operasinya, membawa misi-misi khusus, yaitu untuk mewujudkan transportasi yang bersifat masal untuk pertumbuhan ekonomi serta menunjang pembangunan sektor lainnya dan pemerataannya.

Adapun tugas dan arah usaha pokok PT. Kereta Api Indonesia adalah untuk menyelenggarakan jasa kereta api dalam rangka memperlancar arus perpindahan

orang atau barang secara masal untuk menunjang pembangunan nasional serta untuk menyediakan pelayanan jasa angkutan kereta api bagi kemanfaatan umum, sekaligus memupuk keuntungan dengan memanfaatkan asset berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.

PT. Kereta Api Indonesia dalam melakukan operasinya, menetapkan beberapa strategi, yaitu :

1. Strategi Pemantapan *(Stabilisasi)*, hakekatnya merupakan strategi pasar untuk produksi yang ada di pasar yang telah tersedia.
2. Strategi Peningkatan *(improvisasi)*, hakekatnya merupakan strategi peningkatan / pengembangan pasar untuk produksi yang ada di pasar yang telah tersedia.
3. Strategi Pengembangan *(ekspansi)*, merupakan strategi pengembangan produksi baru atau perluasan pasar yang telah dihasilkan dari pengembangan pasar.

Sebagai BUMN, maka seluruh rangkaian aktivitas perusahaan senantiasa bertitik tolak dari Peraturan Pemerintah, meskipun ada peraturan lebih lanjut yang disesuaikan dengan bidang tugas perusahaan. PT. Kereta Api Indonesia sebagai BUMN di lingkungan Departemen Perhubungan, memiliki tugas dan wewenang menyelenggarakan pengusahaan angkutan kereta api, hal ini diatur dalam PP No.57 Tahun 1990. Yaitu perusahaan kereta api sebagai :

a. Sarana Gerak, yang terdiri dari lokomotif, kereta dan gerbong, Kereta Rel Diesel (KRD) atau Kereta Rel Listrik (KRL).

b. Prasarana, yang meliputi jalan kereta api (Rel), jembatan, stasiun, bangunan dipo, balai jasa, sinyal, telekomunikasi dan alat pengaman lainnya.

c. Pengaturan yang berupa reglemen, instruksi, petunjuk pelaksanaan.

d. Tenaga manusia (sumber daya manusia), biaya, dan bahan lainnya yang diperlukan dalam pengusahaan kereta api.

Dari uraian diatas, maka kegiatan yang dilakukan oleh PT. KAI adalah :

1. Menyediakan angkutan kereta api yang bermanfaat bagi kepentingan umum.
2. Menjalankan fungsi sebagai agen pembangunan demi peningkatan pertumbuhan ekonomi.
3. Meningkatkan pelayanan dan pangsa pasar angkutan kereta api.

c. Fungsi Perusahaan

Fungsi-fungsi perusahaan meliputi :

1. Penyediaan, pengoperasan, pendayagunaan, pemeliharaan, pengendalian dan pengembangan sarana angkutan kereta api.
2. Penyediaan, pengoperasan, pendayagunaan, pemeliharaan, pengendalian dan pengembangan prasarana angkutan kereta api.
3. Pengoperasian dan pendayagunaan, pengendalian pengusahaan stasiun dan bangunan–bangunan lainnya untuk pemberangkatan, penurunan, dan atau penaikan penumpang, barang atau jasa lainnya.
4. Pengelolaan, pendayagunaan dan pengembangan sumber daya manusia.

5. Pengelolaan dan pendayagunaan keuangan perusahaan.
6. Pengawasan internal.

Pengawasan dan pelaksanaan fungsi tersebut apabila dilaksanakan dengan baik, maka akan dapat meningkatkan mutu pelayanan jasa angkutan. Saat ini kesadaran masyarakat konsumen jasa angkutan terhadap " multi keunggulan " yang dimiliki PT. Kereta Api Indonesia dapat dirasakan dengan meningkatnya permintaan pelayanan jasa-jasa angkutan barang yang bersifat curah, seperti semen, pupuk, BBM, dan hasil perkebunan. Para calon konsumen Kereta Api barang ini bersedia investasi dalam prasarana jalan rel sepur simpang bahkan juga menyediakan lokomotif dan gerbong untuk keperluan pengangkutan produksinya. Yang dimaksud *multi keunggulan* yang dimiliki disini adalah :

1. Mampu mengangkut penumpang secara masal.
2. Hemat dalam hal konsumsi energi.
3. Hemat dalam hal pemakaian bahan bakar.
4. Ramah terhadap lingkungan.
5. Adaptif dengan perkembangan teknologi konservasi energi.
6. Andal dalam berbagai cuaca.

Bidang usaha PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selain dalam bidang penyelenggaraan jasa angkutan, juga bergerak dalam bidang pembangunan jalur kereta api dan pengembangan prasarana jalan rel, dan khusus untuk angkutan, pengembangan kereta api dikonsentrasikan pada sejumlah terminal peti kemas. Sedangkan untuk pengembangan kereta api penumpang, PT. Kereta Api Indonesia

masih membutuhkan dukungan investasi swasta agar dapat memperbaiki sarana dan prasarana yang masih kurang.

4. Struktur Organisasi

Struktur organisasi adalah susunan kelompok pegawai (satuan kerja) secara hierarki yang melakukan kerjasama berdasarkan ketentuan yang berlaku dalam upaya pencapaian arah dan tujuan organisasi. Berarti disini arti dari struktur organisasi PT. Kereta Api Indonesia adalah susunan kelompok pegawai secara hierarki yang melakukan kerjasama yang berdasarkan ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam bidang pelayanan jasa angkutan sehingga arus perpindahan orang/barang secara masal dapat terwujud.

Dalam suatu perusahaan diperlukan adanya suatu organisasi yang mengatur tugas, wewenang dan tanggung jawab dari setiap bagian.

Struktur organisasi tingkat pusat (KM Hub. No. 8/91 jo. SK. Direksi PT. KAI No. KA/OT/30000/SK/91) terdiri dari :

a. Direksi, dipimpin oleh seorang Direktur Utama (Dirut).
b. Direktorat.
    1. Keuangan (KU).
    2. Teknik (TEK).
    3. Operasi dan Pemasaran (OPSAR).
    4. Personalia dan Umum (PUM).

Pusat

1. Perencanaan dan Pengembangan (RENBANG).
2. Pendidikan dan Latihan (DIKLAT).
3. Satuan Pengawasan Intern (SPI).
4. Bagian Logistik (BAGLOG).



PT. KAI dipimpin oleh :

Ketua : Direktur Utama.

Anggota :

- Direktur Keuangan.
- Direktur Teknik.
- Direktur Operasi dan Pemasaran.
- Direktur Personalia dan Umum.

Diperbantukan :

1. Kepala Pusat Perencanaan dan Pengembangan.
2. Kepala Pusat Pendidikan dan Latihan.
3. Kepala Satuan Pengawasan Intern.
4. Kepala Bagian Logistik.

5. Jenis Karcis dan Jenis Penumpang di PT. Kereta Api Indonesia

a. Jenis-jenis Karcis

Karcis merupakan tanda bukti bernilai yang diberikan hak kepada pemegangnya untuk memperoleh jasa angkutan Kereta Api. Ada beberapa jenis karcis yang disediakan oleh PT. Kereta Api Indonesia untuk melakukan perjalanan, diantaranya :

a) Karcis Satu Perjalanan, yaitu karcis untuk satu perjalanan dengan tujuan yang dikehendaki dengan tarif menurut kelas yang diambil.

b) Karcis Pulang Pergi, yaitu penumpang harus mengisi dua formulir dengan tarif yang sama menurut kelas yang diambil cuma bedanya pada nomor seri, nomor kereta api dan jam keberangkatan.

c) Karcis Persambungan, yaitu karcis yang dimiliki penumpang untuk satu tujuan tetapi penumpang harus melakukan ganti kereta dan untuk tujuan yang sama, karcis diberikan kestasiun berikutnya.

c. Jenis-jenis Penumpang

Penumpang merupakan seseorang yang akan melakukan perjalanan, baik dengan kendaraan sendiri atau dengan jasa angkutan Kereta Api. Untuk perhitungan biaya berdasarkan data konsumen yang telah diberikan kepada petugas, bisa berdasarkan prosedur yang ditetapkan oleh Pusat Reservasi Tiket Kereta Api akan mendapatkan potongan harga diantaranya menurut jenis penumpang, diantaranya :

a) Umum (U), yaitu untuk penumpang dewasa maksimal empat orang.

b) Veteran (V), yaitu untuk penumpang ABRI atau Tunawirawan 30%.

c) Lansia (L), yaitu untuk penumpang lanjut usia 20%.

d) Pensiunan KA (P), yaitu untuk penumpang pensiunan kereta api 30%.

e) Reduksi Pegawai, yaitu untuk penumpang pegawai kereta api yang aktif 50%.

f) Pegawai Negeri (N), yaitu untuk penumpang Guru/KORPRI 10%.

6. Pemberlakuannya Karcis

Suatu karcis berlaku :

a. Untuk Kereta Api yang berangkat pada hari dan jam seperti tercantum pada karcis.

b. Dalam kelas dan lintas yang tercantum dalam karcis.

Apabila terdapat penyimpangan :

a. Karcis yang belum habis masa berlakunya tidak dapat dipergunakan dalam Kereta Api lainnya.

b. Karcis yang sudah habis masa berlakunya atau akan habis masa berlakunya dalam perjalanan yang ditempuh, apabila digunakan dalam Kereta Api manapun dianggap tidak berlaku.

Pemegangnya dikenakan suplisi dengan Bea penuh ditambah denda 100% Bea tersebut.

7. Proses Pemesanan Karcis

Pertama konsumen menanyakan langsung kepada petugas loket pemesanan mengenai nama kereta api yang akan dinaiki dan juga tanggal keberangkatannya, apakah data karcisnya masih ada atau tidak. Jika tidak maka petugas memberitahu kepada konsumen bahwa karcis telah habis. Jika ada, maka petugas akan melakukan pencatatan data konsumen.

Setelah melakukan pencatatan data konsumen kemudian dilakukan perhitungan biaya berdasarkan data konsumen yang telah diberikan kepada petugas. Untuk tarif kelas bisnis dan ekonomi bagi usia kurang dari 3 tahun tidak mengambil tempat sendiri bebas bea dan bagi kelas eksekutif 20% dari tarif murni, tetapi untuk usia kurang dari 3 tahun mengambil tempat untuk duduk sendiri bagi kelas Bisnis dan Ekonomi tarif anak sedangkan bagi kelas eksekutif tarif dewasa. Petugas lalu mencetak karcis untuk diberikan kepada pihak konsumen.

8. Penerapan Sistem On-line

PT. Kereta Api Indonesia mulai menggunakan sistem on-line dari tahun 1991. Penggunaan sistem on-line masih terbatas pada stasiun-stasiun tertentu. Penggunaan ini dimaksudkan untuk mengkoordinasikan penjualan karcis kereta api antar stasiun. Dan juga menambah pelayanan pihak PT. Kereta Api Indonesia kepada para konsumen. Apabila terjadi kerusakan pada sistem tersebut maka pihak PT. Kereta Api Indonesia menggunakan kembali sistem manual.

9. Sistem Pencatatan dan Pelaporan

Pada setiap perusahaan dalam menjalankan kegiatannya tidak terlepas dari pembukuan dan pencatatan. Pembukuan merupakan suatu masa bagaimana suatu perusahaan mengetahui bagaimana macam transaksi yang terjadi dalam kegiatan penjualan. Di Reservasi Tiket terdapat 5 loket yang tersedia dengan nomor seri yang berbeda dan tugasnya dilakukan dua shift. Dalam satu shift harus membuat lima laporan keuangan oleh Kepala Reservasi Tiket jadi dalam dua shift harus dibuat sepuluh laporan keuangan. Setiap loket mempunyai buku setoran sendiri walaupun dua shift harus langsung disetorkan ke PBD (Kas Daerah) setelah empat hari dan hanya menyerahkan buku setoran dan uang.

Pembukuan dalam penjualan karcis penumpang di Reservasi tiket Bandung ada terdiri dari 4 jenis buku laporan, yaitu :

1. Buku Serah Terima, yaitu pencatatan semua total penjualan karcis penumpang per hari yang dilakukan oleh semua petugas loket.
2. Buku Setoran, yaitu mencatat jumlah setoran setelah menyertakan buku Laporan Dinas Harian penjualan karcis kepada kepala Bendahara.
3. Buku Perincian Karcis Penjualan dan Pemesanan, yaitu pencatatan penjualan dan pemesanan karcis secara rinci menurut petugas yang menanganinya pada saat itu dalam setiap loket per satu shift.
4. Buku Pendapatan 4(empat) Harian per Loket, yaitu mencatat semua jumlah penjualan karcis per loketnya selama 4(empat) hari sekali.

Di dalam pembuatan laporan dilakukan oleh pihak operator. Data konsumen yang disimpan, dikumpulkan terlebih dahulu selama 4(empat) hari

kemudian baru data tersebut diambil untuk pembuatan laporan penjualan. Tiap kereta memiliki data konsumen tersendiri antara data konsumen yang satu dengan yang lainnya adalah berbeda. Didalam pembuatan laporannya juga terpisah lalu apabila ada kekurangan dalam setoran yang diserahkan kepada PBD maka Kepala Pusat Reservasi Tiket harus membuat laporan pendapatan total per loket dibuat tiga rangkap, satu untuk PBD, dokumen dasar dan untuk arsip di Reservasi Tiket.

