

BAB II

SEKILAS TENTANG PT. KERETA API (Persero)

A. Sejarah Perkeretaapian Indonesia

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA di desa Kemijen Jumat tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh “Naamlooze Vennootschap 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 dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867. (Peta Terlampir).

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 di daerah lainnya. Tidak mengherankan, apabila pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 – 1900 tumbuh dengan pesat. Untuk tahun 1867 panjang rel baru 25 km, kemudian 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 pada 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 tetapi 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 di beberapa 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 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 Ismagil 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).

Pada masa kemerdekaan (fisik) antara tahun 1948 sampai dengan tahun 1949, pemerintah Republik Indonesia dirongrong dan didesak oleh tentara sekutu yang kemudian diboncengi oleh tentara Belanda. Dengan situasi yang demikian maka kantor pusat (Balai Besar DKARI) di Bandung selanjutnya ditinggalkan setelah dibakar oleh para pemuda, dan kantor pusat kemudian berpindah ke Gombong, Yogyakarta, dan terakhir ke Jakarta. Kemudian pada bulan Oktober 1948 kantor pusat dipindahkan dari Jakarta ke Bandung yaitu di Jalan Perintis Kemerdekaan I.

Dua tahun sebelumnya, yaitu pada masa revolusi fisik tahun 1946 untuk kemudahan para pekerja dan pembangunan, maka perusahaan kereta api baik milik swasta maupun milik pemerintah (S.S) oleh pemerintah Belanda disatukan dengan nama kesatuan perusahaan-perusahaan kereta api (*Staats Spoor atau Varinigde Spoor Wegbedrij*) atau disingkat S.S. atau V.S. dan sebagai pimpinan perusahaan ditunjuk Inspektur S.S.

Dengan diadakannya penggabungan perusahaan kereta api negara dan swasta, maka pada tahun 1948 disusun 3 daerah eksploitasi daerah di Jawa yang terdiri dari eksploitasi Barat, Tengah, dan Timur. Dengan adanya penyerahan kedaulatan dari pemerintah Hindia Belanda kepada Republik Indonesia Serikat tanggal 27 Desember 1949, pemerintah mengeluarkan pengumuman pemerintah Nomor 2 tanggal 27 Desember 1950, yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan dan Tenaga Pekerjaan Umum, Ir. H. Laoh. Berisi bahwa mulai tanggal 1 Januari 1950 DKARI dan S.S. dan V.S. digabung menjadi satu Djawatan Kereta Api (DKA), berkedudukan di Bandung dan semua yang masih menjadi pegawai atau pekerja dari DKARI dan S.S. atau V.S. mulai 1 Januari 1950 menjadi tanggungan dari DKA sepenuhnya. Dan semua kekayaan, hak-hak dan kewajiban dari DKARI dan S.S. atau V.S. mulai tanggal tersebut dioper ke DKA.

Dengan keluarnya pengumuman pemerintah tersebut, maka sejak tanggal 1 Januari 1950 seluruh perkeretaapian di Jawa termasuk Madura dan Sumatera, kecuali perusahaan kereta api swasta *N.V. Deli Spoorweg Maats Schappy (DSM)* di Sumatera Utara menjadi milik dan dikuasai oleh negara yang pada waktu itu pengurusnya diserahkan kepada Djawatan Kereta Api (DKA). Perwakilan kereta api swasta *N.V. Deli Spoorweg Maats Schappy (DSM)* baru dinasionalisasi pada tahun 1955, dengan Peraturan Pemerintah (PP) No. 41. Dengan demikian tidak ada lagi perusahaan kereta api swasta di Indonesia.

Dengan PP No. 22 tahun 1963 tertanggal 25 Mei 1963 status DKA berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) dan sejak itulah semua kekayaan dan usaha DKA beralih pada PNKA. Namun PNKA tidak berlangsung lama karena dengan dikeluarkannya PP No. 61 Tahun 1971 PNKA berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) yang berdasarkan PP no. 61 tahun 1971 baru terealisasi sepenuhnya (*Dejure*) menjadi PJKA setelah dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan No. 127/KUK.07/1970 dan No. KM 96/LD.302/phb-79, tertanggal 30 Maret 1979 tentang pelaksanaan penyesuaian pendirian Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

Tugas yang dipikul oleh PJKA semakin berat dengan ditetapkannya kewajiban PJKA sesuai dengan keputusan Majelis Permusyawaratan Rakyat yang ditetapkan dalam GBHN 1983, yaitu Pembangunan Perkeretaapian ditujukan untuk meningkatkan mutu pelayanan kereta api agar berfungsi sebagai angkutan umum yang murah, tertib, cepat, dan aman. Untuk itu perlu diusahakan efisiensi pengusahaannya. Berdasarkan hal tersebut, maka dikeluarkan PP No. 57/1990 tanggal 30 Oktober 1990 tentang pengalihan bentuk badan usaha Perusahaan Jawatan Kereta Api menjadi Perusahaan Umum Kereta Api yang selanjutnya disebut Perumka mulai 1 Januari 1991.

Adanya persaingan bisnis yang semakin ketat mengakibatkan kualitas pelayanan menjadi nomor satu sehingga menuntut manajemen untuk senantiasa melakukan inovasi dalam mengelola perusahaan, termasuk didalamnya dengan melakukan restrukturisasi terhadap organisasi dan

perusahaan itu sendiri, yaitu dengan mengubah status perusahaan yang semula berbentuk Perusahaan Umum menjadi Persero.

Melalui PP No.19 tahun 1998 Perumka beralih status menjadi Persero, dengan nama PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) (Persero) yang berlaku sejak tanggal 1 Juni 1999. Perubahan status tersebut dimaksudkan agar perusahaan bisa lebih mengoptimalkan sumber daya yang dimiliki dan mampu membuat operasional kereta api menjadi lebih efisien dan efektif. Manajemen akan lebih leluasa dalam mengelola bisnis jasa transportasi dan jasa pendukungnya, sehingga diharapkan akan terjadi peningkatan terhadap tingkat layanan perusahaan yang tetap mengutamakan kepentingan publik serta peningkatan daya saing perusahaan di pasar, yang pada akhirnya akan dapat meningkatkan profit perusahaan.

Dengan adanya perubahan status perusahaan menjadi Persero, masyarakat dan pemerintah akan menuntut setiap pelayanan yang diberikan dengan tingkatan kualitas yang tinggi, baik untuk kereta komersial maupun non komersial. Tantangan inilah yang harus segera disikapi dengan melakukan pembenahan manajerial secara menyeluruh dan membuat pola pelayanan yang baku dan terpadu.

B. Visi Perusahaan

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan stakeholders.

C. Misi Perusahaan

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan kenyamanan.

Visi dan misi ini juga tersirat dalam logo kereta api yang dilambangkan oleh dua garis lurus dengan ujung lengkung meruncing, dengan arah berlawanan dan menggambarkan arah bolak-balik perjalanan kereta api.



Gambar lambang menyiratkan sifat tegas, pasti, tajam, gerak horizontal, 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 bahasa: lugas, langsung, tajam, selaras dengan staf teknis kereta api. Ujung garis tajam tapi melengkung untuk menyiratkan arah/kecepatan (aerodinamis), tetapi cenderung agak tumpul melengkung, tetapi 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 dominant dan lebih bersifat maskulin. Kesan modern, teknis, jelas terlihat.

D. Struktur Organisasi Perusahaan

Organisasi merupakan wadah bagi perusahaan dalam menjalankan aktivitasnya untuk mencapai tujuannya. Struktur organisasi menggambarkan hubungan antara fungsi-fungsi, bagian-bagian di dalam kedudukan, tugas dan tanggungjawab dalam organisasi perusahaan.

Daerah operasi VI merupakan unit organisasi dalam lingkungan usaha kereta api Jawa dan bertanggungjawab pada Direksi PT. Kereta Api (Persero).

E. Fungsi Daerah Operasi adalah:

- a. Pengendalian tata administrasi personalia, keuangan, dan umum
- b. Pelaksanaan dan pengendalian pembangunan atau rehabilitasi jalan dan bangunan
- c. Pelaksanaan dan pengendalian pembangunan atau rehabilitasi sinyal dan telekomunikasi.
- d. Pengendalian dan pengamanan operasi.
- e. Pengendalian pelaksanaan sarana (lokomotif, kereta, gerbong).
- f. Pembinaan teknis pengawasan.
- g. Pengendalian unit pelaksana teknis.