BAB II

TINJAUAN PUSAT PENDIDIKAN DAN PELATIHAN TEKNIK PERKERETAAPIAN

2.1 Tinjauan Perkeretaapian Indonesia

2.1.1 Angkutan Kereta Api di Indonesia

Kereta api adalah salah satu sub sistem transportasi nasional. Kereta api sebagai moda transportasi darat yang mempunyai karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dari segi kemampuan angkut yang masal dan bersamaan, serta hemat energi, hemat tata ruang dan mempunyai faktor keamanan yang tinggi.

Untuk angkutan umum kereta api memiliki keunggulan dari transportasi masal lainya karena memiliki karakteristik sendiri dibandingkan alat transportasi yang darat[1] yang lain antara lain :

a. Handal

Kecepatan laju kereta api dapat dijadwal antara keberangkatan dan kedatangan, terhindar dari kemacetan jalan karena memakai jalur-jalur sendiri.

Gambar II-1 : Kereta Api Argo Bromo Anggrek

Sumber : *<http://www.PT Kereta Api (Persero).co.id>*

[1] Soejono, 1994

b. Efektif

Karena terdiri atas beberapa rangkaian gerbong, maka kereta api mampu mangangkut penumpang dan barang dalam jumlah yang besar.

Gambar II-2 : Gerbong Kereta Api

Sumber : *<http://www.PT Kereta Api (Persero).co.id>*

c. Efisien

Biaya operasional kereta api relatif murah dibanding trasportasi lain, seperti biaya pemeliharaan, usia pemakaian, jumlah bahan bakar dan koordinasi pelayanan.

d. Aman

Pergerakan kereta lancar, berjalan pada jalur sendiri yang tidak bercampur dengan jenis kendaraan lain, sehingga mengurangi resiko kecelakaan.

e. Nyaman

Gerbong kereta memiliki dimensi ruang cukup memadai untuk pergerakan manusia dengan difasilitasi sarana penunjang seperti tempat duduk, *lavatory* dan restorasi yang akan menambah kenyamanan dalam perjalanan.

Gambar II-3 : Kereta Rel Listrik

Sumber : *<http://www.PT Kereta Api (Persero).co.id>*

Oleh karena itu secara umum angkutan kereta api lebih murah, aman, mampu memuat barang-barang secara masal dan mempercepat pertumbuhan hasil-hasil industri, pertanian pertambangan dan lain-lain.

Perkeretaapian yang ada sekarang ini di Indonesia adalah kelanjutan dari pemerintah Hindia Belanda, yang pembangunan serta pengusahaannya diselenggarakan oleh pemerintah Belanda sendiri, pengusahaan tersebut dimulai sejak lebih dari satu abad yang lalu.

Eksestensi dan pengusahaan perkeretaapian yang bersangkutan dilandasi oleh suatu kebijakan yang bersumber pada falsafah, politik serta strategi dari bangsa dan negara yang beraspirasi untuk menjamin kelangsungan penjajahan atas bumi Indonesia dan memperoleh keuntungan dan kemanfaatan sebanyak-banyaknya dari tanah jajahannya.

2.1.2 Perkembangan Perkereta apian Indonesia

Perkembangan perkeretaapian Indonesia dibagi dalam tiga kurun waktu[2] yaitu :

a. Jaman Kolonial Belanda (1864-1942)
b. Jaman pendudukan tentara Jepang (1942-1945)

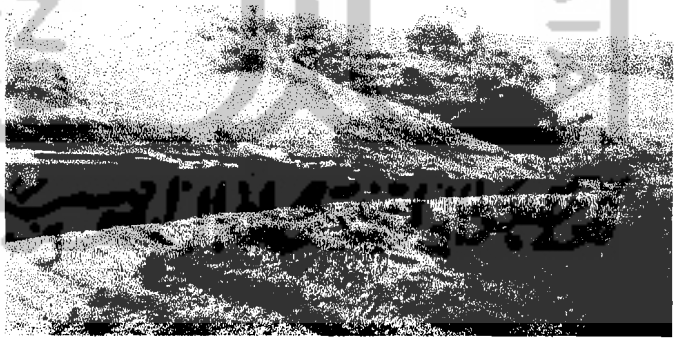
[2] Sejarah Kepahlawanan Kereta Api DAOP VI Yogyakarta

c. Jaman sesudah perang dunia kedua (1945- sekarang)

a. Jaman Kolonial Belanda (1864-1942)

Pada jaman kolonial Belanda motivasi yang mendorong adalah untuk kepentingan kolonialnya karena kereta api mempunyai kelebihan sendiri, maka pemerintah Belanda awalnya digunakan untuk :

- Sarana logistik untuk kebutuhan strategi, sebab kepentingan strategi masyarakat mobilitasnya yang cukup tinggi untuk memindahkan barang dan personil, sedangkan pada waktu itu bidang angkutan lainya seperti mobil dan sebagainya belum begitu profektif[3]
- Guna menunjang kebutuhan ekonomi pemerintah kolonial, terutama setelah terjadinya revolusi industri di eropa, yang mendorong pemerintah Hindia Belanda untuk mengekspor hasil-hasil perkebunan dari tanah air kita sebanyak-banyaknya. Dalam hal ini kereta api dipergunakan sebagai alat guna menunjang hasil-hasil perkebunan tersebut ke kota-kota pelabuhan di Jawa.[4]



Gambar II-4 : Angkutan Kereta Api untuk Mengangkut Hasil Bumi

Sumber : *<http://www.PT Kereta Api (Persero).co.id>*

[3] Sejarah Kepahlawanan Kereta Api DAOP VI Yogyakarta
[4] Ibid

Dengan demikian pada mula perkereta apian tersebut diusahakan oleh pemerintah Belanda bukan ditujukan untuk kepentingan mengangkut barang saja.

Sebelum pemerintah Belanda mendirikan perusahaan perkereta apiannya sendiri, terlebih dahulu memberi kesempatan kepada swasta untuk memulai usaha tersebut. Pada tahun 1866[5] jalan kereta api pertama mulai dipasang di Indonesia yang baru dapat dipergunakan secara operasional pada tahun 1868 yaitu berupa lintasan kereta api yang memanjang sejauh 26 km antara Kemijen dan Temanggung (Jawa Tengah). Sesudah itu bermunculan jalan-jalan kereta api dan usaha-usaha angkutan kereta api yang dkelola dan dimiliki oleh perusahaan-perusahaan swasta, sehingga saat itu berjumlah 19 perusahaan perkereta apian yaitu antara lain

TABEL II-1 DAFTAR NAMA PERUSAHAAN KERETA API PERIODE KONSTRUKSI DAN TUJUN PERJALANAN

Name	Location	Construction period	Length in 1939	Notes
Nederlandsch-Indische Spoorweg Mij	West Java, Eastern Central and East Java	1867-1924	855 km	
Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch Indië	Java	1878-1928	2761 km	
	West Sumatra	1891-1921	263 km	
	South Sumatra	1914-1932	661 km	
	Aceh	1876-1917	512 km	
Deli Spoorweg Mij	North Sumatra	1886-1937	554 km	
Javasche Spoorweg Mij	Tegal-Balapulang, Northwest Central Java	1885-1886	(24 km)	To SCS 1895
Bataviasche Ooster Spoorweg Mij	Jakarta-Krawang	1887-1898	(63 km)	To SS 1898
Samarang-Joana Stoomtram Mij	Semarang-Cepu, Northwest Central Java	1882-1923	417 km	

[5] Sejarah Kepahlawanan Kereta Api DAOP VI Yogyakarta

Semarang-Cheribon Stoomtram Mij	*Semarang-Cirebon, Northern Central Java*	*1897-1914*	*373 km*	
Oost-Java Stoomtram Mij	*Surabaya area*	*1889-1924*	*36 km*	
Serajoedal Stoomtram Mij	*Maos-Wonosobo, Serayu River Valley*	*1896-1917*	*126 km*	
Poerwodadi-Goendih Stoomtram Mij	*Purwodadi-Gundih, Central Java*	*1894*	*(17 km)*	*To SJS 1892*
Pasoeroean Stoomtram Mij	*Pasuruan area, East Java*	*1896-1912*	*32 km*	
Probolinggo Stoomtram Mij	*Probolinggo area, East Java*	*1897-1912*	*41 km*	
Kediri Stoomtram Mij	*Kediri-Jombang, East Java*	*1897-1900*	*121 km*	
Malang Stoomtram Mij	*Malang area, East Java*	*1897-1908*	*85 km*	
Madoera Stoomtram Mij	*Bangkalan-Kalianget, Madura*	*1898-1913*	*213 km*	
Modjokerto Stoomtram Mij	*Mojokerto area, East Java*	*1898-1907*	*78 km*	
Babat-Djombang Stoomtram Mij	*Babat-Jombang, East Java*	*1899-1902*	*(71 km)*	*To SS 1916*
Solosche Tramweg Mij	*Solo-Boyolali, Central Java*	*1908-1911*	*(27 km)*	*To NIS 1914*

Sumber : *http://www.PT Kereta Api (Persero).co.id*

Dibawah ini beberapa gambar kereta api pertama di Indonesia yang dikelola swasta dengan tenaga mesin uap

Gambar II-5 : Lokomotif Uap Pada Abad 18

Sumber : *http://www.PT Kereta Api (Persero).co.id*

Kemudian dilanjutkan ke Solo-Semarang-Yogyakarta dan akhirnya antara Jakarta-Bogor dengan ukuran *spoor* baru, pada tahun 1975 pemerintah Hindia Belanda mendirikan usaha perkeretaapian

sendiri, yang diurus oleh suatu jawatan yang berdiri sendiri dan dipimpin oleh seorang Inspektur Jenderal.

Sejak saat itu sacara aktif pemerintah Hindia Belanda membangun jalan-jalan kereta api dan memperluas usaha-usaha perkeretaapiannya. Dan sejak tahun 1875 sampai tahun 1925 jaringan-jaringan kereta api milik negara sudah dibangun di Jawa, Sumatra dan Sulawasi Selatan, pada tahun 1888 usaha perkeretaapian pemerintah yang berdiri sendiri dan berbentuk jawatan dijadikan satu bagian dari department *Van Burgerlijke Operbara Wherkon (B.O.W)* yang berarti Departeman Pekerjaan Umum, dan perusahaan kereta api tersebut dinamai *Staatspoor en Transwegen.*

Dengan semakin meluasnya usaha perkeretaapian negara yang dikelola dalam bentuk jawatan, maka perusahaan-perusahaan perkereta apian swasta yang sejak semula memang nilai *feasbility*nya sudah sangat menurun atau semakin kurang berfungsi sehingga akhirnya hampir seluruhnya diambil alih oleh negara dan menggabungkan *Staat Spoor en Traam Wegen* dalam suatu wadah yang disebut *Verenigde Spoorwegde Bedrijven* atau jawatan, nama tersebut kemudian berubah menjadi *Staats Spoorwegen* atau lebih terkenal dengan nama S.S.

b. Jaman Jepang (1942-1945)

Pada zaman pendudukan tentara Jepang di Indonesia, seluruh jaringan kereta api dikuasai oleh pemerintah Jepang, yang berada di Jawa dinamai *Rukuyu Kyoku* dan kemudian berubah dengan nama *Tetsudo Kyoku* dengan kantor pusat di Bandung, dibawah pengawasan angkatan darat Jepang. Sedangkan untuk daerah Sumatra dibawahi pemerintahan angkatan laut Jepang dengan nama *Tetsudo Tai* dengan kantor pusat di Bukit Tinggi. Kegiatan perkeretaapian pada waktu itu diarahkan untuk menunjang

peperangan dan untuk kepentingan politiknya, banyak jaringan jalan kereta api di Indonesia dibongkar dan diangkut ke Thailand sehingga keadaan perkeretapaian Indonesia pada waktu itu benar-benar mengalami kemerosotan serta menuju kehancuran.

Setelah Jepang menyerah pada pertengahan bulan Agustus 1945 dan disusul Indonesia merdeka, maka perusahaan-perusahaan kereta api negara di Indonesia dikuasai oleh pemerintah Republik Indonesia dan akhirnya tanggal 28 September 1945 terbentuklah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)[6] sebagai pengelola perkeretaapian di Indonesia untuk pertama kali yang dikelola oleh bangsa Indonesia, pada masa periode perang kemerdekaan fisik antara tahun 1945 sampai tahun 1949, pemerintah Republik Indonesia dirongrong dan didesak oleh tentara sekutu dan kemudian oleh tentara Belanda. Dalam situasi demikian kantor pusat / balai besar DKARI di Bandung ditinggalkan setelah dibakar oleh para pemuda pejuang, dan kantor pusat untuk selanjutnya pindah-pindah dari Bandung ke Gombong, Yogyakarta, Jakarta dan akhirnya pada bulan oktober tahun 1948 kantor pusat kembali dipindahkan dari Jakarta ke Bandung hingga sekarang.

c. Jaman Sesudah Perang Dunia Kedua (1945-sekarang)

Pada revolusi fisik yaitu pada tahun 1946 untuk memudahkan cara bekerja dan pembangunan, maka semua perusahaan kereta api baik milik swasta maupun milik pemerintah, oleh pemerintah pendudukan Belanda disatukan dan dihidupkan lagi dengan nama kesatuan perusahaan-perusahaan Kereta api (*Staat Spoor / Verenigde Soopweg Bedrij*) atau singkatan S.S / V.S dan sebagai pimpinan perusahaan di tunjuk Inspektur S S.

Dengan adanya penggabungan tersebut antara perusahaan kereta api negara dengan swasta tersebut, maka pada tahun 1948

[6] Sejarah Kepahlawanan Kereta Api DAOP VI

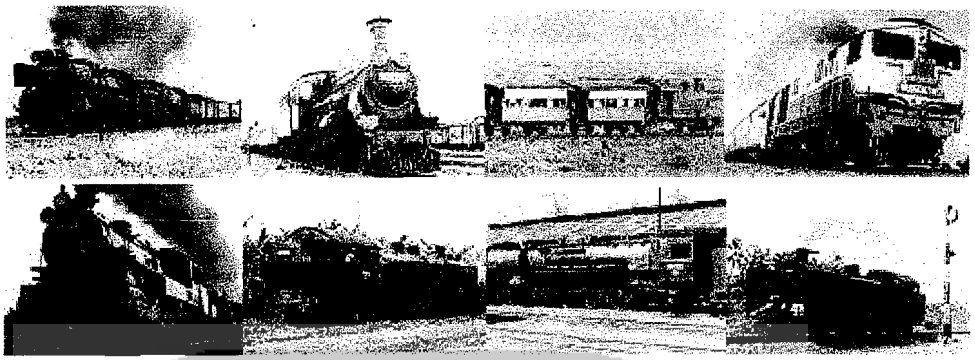
disusun tiga daerah eksploitasi di Jawa yang terdiri dari ekspliotasi barat, tengah dan timur, pada tanggal 27 Desember 1949 kedaulatan Indonesia diserahkan pemerintah Belanda kepada RIS dan dengan adanya penyerahan kedaulatan tersebut, maka pemerintah mengeluarkan pengumuman pemerintah nomor 2 tanggal 27 Desember 1950 yang berisi sebagai berikut :

> *Mulai tanggal 1 Januari 1950 DKARI dan SS/ VS digabungkan menjadi satu jawatan dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA) dengan tempat kedudukan di Bandung dan semua pegawai/pekerja dari DKARI dan SS/ VS mulai tanggal 31 Desember 1949 yang masih menjadi pegawai / pekerja DKARI dan SS/ VS mulai tanggal 1 Januari 1950 menjadi tanggungan pemerintah sepenuhnya melalui DKA, semua kekayaan, hak-hak dan kewajiban dari DKARI dan SS/ VS mulai tanggal 1 Januari 1950 dioper oleh DKA*[7]

Pengumuman pemerintah tersebut ditandatangani oleh Menteri Perhubungan dan Pekerjaan Umum pada saat itu Ir. H. Laoh.

Dengan keluarnya pengumuman pemerintah tersebut, maka sejak tanggal 1 Januari 1950 seluruh perkeretaapian di Jawa termasuk Madura dan Sumatra kecuali perusahaan kereta api swasta milik *NP Deli Spoorweg Maatschappij* di Sumatra Utara menjadi milik dan dikuasi oleh negara yang pada waktu itu pengurusnya diserahkan kepada Djawatan Kereta Api (DKA), perusahaan kereta api swasta *N P Deli Spoorweg Maatschappij* baru di nasionalisasi pada tahun 1955, dengan demikian maka sejak dikeluarkannya peraturan pemerintah No 41 tahun 1959 tidak ada lagi perusahaan kereta api swasta di Indonesia.

[7] Sejarah Kepahlawanan Kereta Api DAOP VI



Gambar II-6 : Kereta Api Tahun 50-60an yang dikelola PNKA

Sumber : *http://www.PT Kereta Api (Persero).co.id*

Gambar II-7 : Kereta Diesel Tahun 70an yang dikelola PNKA

Sumber : *http://www.PT Kereta Api (Persero).co.id*

Gambar II-8: Kereta Diesel awal 80 an yang dikelola PJKA

Sumber : *http://www.PT Kereta Api (Persero).co.id*

Diatas adalah beberapa contoh jenis kereta api sesuai dengan periode pengelolaannya dan perkembangan teknologi yang pada tahun kereta api tersebut dioperasikan

Dengan peraturan pemerintah No 22 tahun 1963 tertanggal 25 Mei 1963 status DKA dirubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA)[8] dan sejak itulah semua kekayaan dan usaha DKA beralih kepada PNKA, namun PNKA tidak berlangsung lama karena dengan dikeluarkannya peraturan pemerintah No 61 Tahun 1971 PNKA berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)[9] yang berdasarkan PP tersebut otomatis semua hak-hak dan kewajiban dari PNKA beralih ke PJKA termasuk kepegawaian dan semua kekayaan, mengenai peraturan pemerintah No 61 Tahun 1971 baru terlaksana menjadi PJKA sepenuhnya setelah dikeluarkan surat keputusan bersama menteri keuangan Nomor 127/KMK.07/1979 dan Nomor KM. 96/ LD.302/phb-79 tanggal 30 Maret 1979 tentang pelaksanaan dan penyelesaian pendirian Perusahaan Jawatan Kereta Api. Setelah itu pada tanggal 1 April 1988 PJKA menjadi Perusahaan Umum Kereta Api dengan surat keputusan Km No 57 Tahun 1990 Peralihan bentuk PJKA menjadi PERUMKA terhitung mulai tanggal 1 Januari 1991[10], akan tetapi karena tuntutan globalisasi dan pasar bebas Asia maka pemerintah merasa status tersebut sudah tidak relevan sehingga dengan Peraturan Pemerintah No 19 Tahun 1998 terhitung mulai tanggal 1 Juni 1999 PERUMKA berubah menjadi PT Kereta Api (Persero)[11] dalam definisinya PT (PERSERO) adalah perusahaan negara dalam bentuk perseroan terbatas seperti yang diatur di dalam KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) lama dan sekarang diatur dalam UU No. 1/1995, karena itu persero ini adalah merupakan suatu badan hukum tersendiri. Peraturan pelaksanaan tentang perusahaan perseroan (persero) diatur dalam PP No. 12/ tahun 1998. Persero adalah suatu badan hukum

[8] Sejarah Kepahlawanan Kereta Api DAOP VI Yogyakarta
[9] Ibid
[10] Ibid
[11] Ibid

tersendiri dan berusaha di bidang penyediaan pelayanan bagi kemanfaatan umum disamping mendapatkan keuntungan. Pada umumnya persero bergerak dibidang jasa vital dan mempunyai nama serta kekayaan sendiri dengan kebebasan bergerak seperti di perusahaan swasta untuk mengadakan atau masuk kedalam suatu perjanjian, kontrak-kontrak, hubungan-hubungan dengan perusahaan lain. Karena merupakan badan hukum maka persero dapat dituntut dan menuntut[12].

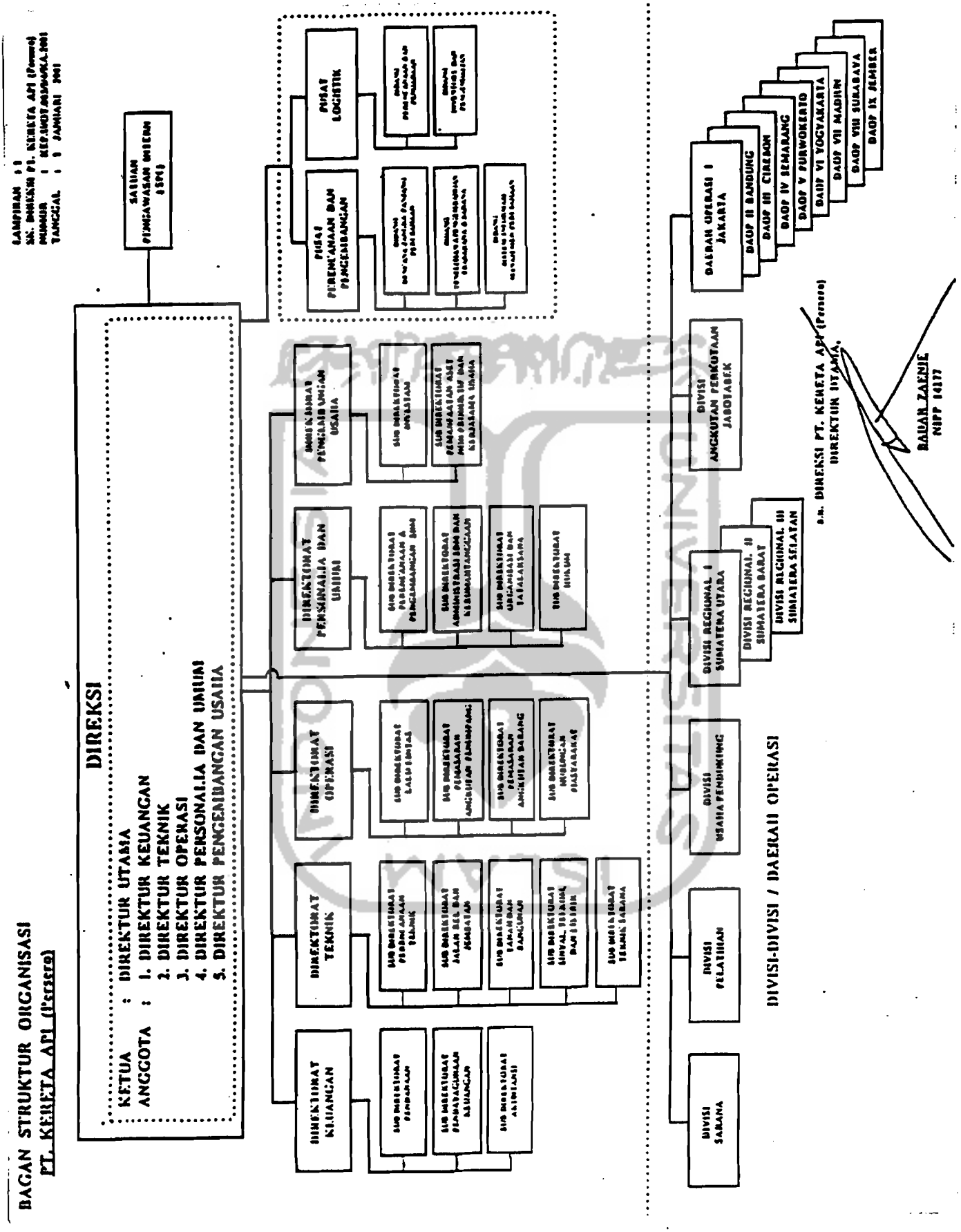
2.1.3 Manajeman Perkeretaapian Indonesia

Setelah status PT Kereta Api ini, untuk merestrukturisasi perkereta apian diperlukan organisasi perusahaan yang lebih akuntabel serta untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna dalam mengelola sarana kereta api, potensi pelatihan, prasarana penunjang dan perkerataapian di Indonesia diperlukan adanya pengelolaan yang lebih profesional dan mandiri dan untuk lebih meningkatkan efisiensi, pelayanan dan keselamatan serta pengembangan usaha, PT Kereta Api dipandang perlu untuk menetapkan Susunan Organisasi dan Tata Laksana Satuan Organisasi Tingkat Kantor Pusat, Divisi Sarana, Divisi Pelatihan, Divisi Usaha Pendukung, Divisi Regional Sumatra Utara, Divisi yang telah ditetapkan di Bandung dengan Keputusan Direksi PT Kereta Api (persero) nomor KEP.U/OT.003/I/4/KA-2001 tanggal 2 Januari 2001[13]

PT Kereta Api (Persero) selaku penyedia jasa transportasi secara terus menerus berupaya melakukan pembenahan terhadap performansi pelayanan yang diberikan. Inovasi pelayanan berupa peluncuran produk-produk KA baru untuk beberapa koridor, pelayanan tambahan dengan memberikan perbedaan pelayanan

[12] Rusli, Hardijan, S H Perseroan Terbatas dan aspek hukumnya, 1997
[13] Organisasi dan Tata Laksana PT Kereta Api (persero), 2001

reservasi khususnya terhadap pemesanan KA Eksekutif, reservasi tiket ATM, dan berbagai inovasi lainnya yang sengaja didisain untuk mempermudah dan memuaskan konsumen didalam menggunakan KA. Selama ini variabel kemudahan, keselamatan dan kenyamanan dalam penyajian produk KA menjadi atribut yang diunggulkan. Termasuk diantaranya kemudahan konsumen dalam mendapatkan informasi apapun yang dibutuhkan mereka dalam perjalanan.


BAGAN STRUKTUR ORGANISASI
PT. KERETA API (Persero)
DIREKSI
KETUA : DIREKTUR UTAMA
ANGGOTA : 1. DIREKTUR KEUANGAN
2. DIREKTUR TEKNIK
3. DIREKTUR OPERASI
4. DIREKTUR PERSONALIA DAN UMUM
5. DIREKTUR PENGEMBANGAN USAHA
SATUAN PENGAWASAN INTERN (SPI)
DIREKTORAT KEUANGAN
DIREKTORAT TEKNIK
DIREKTORAT OPERASI
DIREKTORAT PERSONALIA DAN UMUM
DIREKTORAT PENGEMBANGAN USAHA
PUSAT PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN
PUSAT LOGISTIK
DIVISI SARANA
DIVISI PELATIHAN
DIVISI USAHA PENDUKUNG
DIVISI REGIONAL I SUMATERA UTARA
DIVISI REGIONAL II SUMATERA BARAT
DIVISI REGIONAL III SUMATERA SELATAN
DIVISI ANGKUTAN PERKOTAAN JABOTABEK
DAERAH OPERASI I JAKARTA
DAOP II BANDUNG
DAOP III CIREBON
DAOP IV SEMARANG
DAOP V PURWOKERTO
DAOP VI YOGYAKARTA
DAOP VII MADIUN
DAOP VIII SURABAYA
DAOP IX JEMBER
DIVISI-DIVISI / DAERAH OPERASI
a.n. DIREKSI PT. KERETA API (Persero)
DIREKTUR UTAMA,
BADAN ZAENIE
NIPP 14177

2.2 Tinjauan Bangunan Pendidikan dan Pelatihan

2.2.1 Pengertihan Umum

Pusat Pendidikan dan Pelatihan Teknik Perkeretaapian merupakan suatu wadah yang menampung segala kegiatan pendidikan dan pelatihan teknik perkeretaapian.

Adapun pengertian dari Pusat Pendidikan dan Pelatihan Teknik Perkeretaapian adalah sebagai berikut :

Pusat adalah Suatu pangkal atau yang jadi pumpunan (berbagai-bagai urusan).

Pendidikan adalah proses seseorang dalam mencari atau mendapatkan ilmu baik secara formal maupun informal.

Pelatihan adalah proses seseorang untuk memperdalam ilmu yang dimilikinya[14].

Teknik adalah jenis ilmu yang berdasarkan ilmu pengetahuan alam.

Perkeretaapian adalah sistem pengangkutan massal dengan menggunakan gerbong yang ditarik lokomotif[15].

2.2.2 Klasifikasi Bangunan Pendidikan dan Pelatihan

Berdasarkan penggolongan fungsi dan pengembangannya maka bangunan ini digolongkan menjadi Golongan C yaitu bangunan yang direncanakan untuk mewadahi dan menunjang kegiatan penelitian, termasuk didalamnya struktur bangunan, utilitas dan ruang penunjang lainnya[16]. Semua elemen bangunan yang dibuat disesuaikan dengan kegiatan yang akan berlangsung hingga kegiatan ini akan dapat berlangsung hanya jika elemen-elemen tersebut telah dikondisikan sebelumnya.

---

[14] Dep. P&K, Kamus Besar Bahasa Indonesia
[15] Kepahlawanan Kerata Api Indonesia, DAOP VI PT Kereta Api
[16] Chaira, Times Sever and Standard For Building Types, 1980

2.2.3 Manajemen PusDikLat Perkeretaapian

Pusat Pendidikan dan Pelatihan Teknik Perkeretaapian adalah suatu organisasi di lingkungan PT Kereta Api (Persero) yang berada di bawah Divisi Pelatihan, Yang dipimpin oleh Kepala PusDikLat Yang bertanggung jawab terhadap Kepala Divisi

Pusat Pendidikan dan Pelatihan Teknik Perkaretaapian mempunyai tugas pokok memprogram dan melaksanakan pendidikan dan pelatihan meliputi pelatihan jalan rel, jembatan, bangunan, listrik aliran atas dan KRL serta traksi, yang bertujuan untuk meningkatkan dan mengembangkan kemampuan sumber daya manusia yang memiliki integritas tinggi, integrative serta efektif, efisien dan ekonomis dilingkungan PT Kereta Api (persero), selain itu PusDikLat ini mempunyai sasaran yaitu:

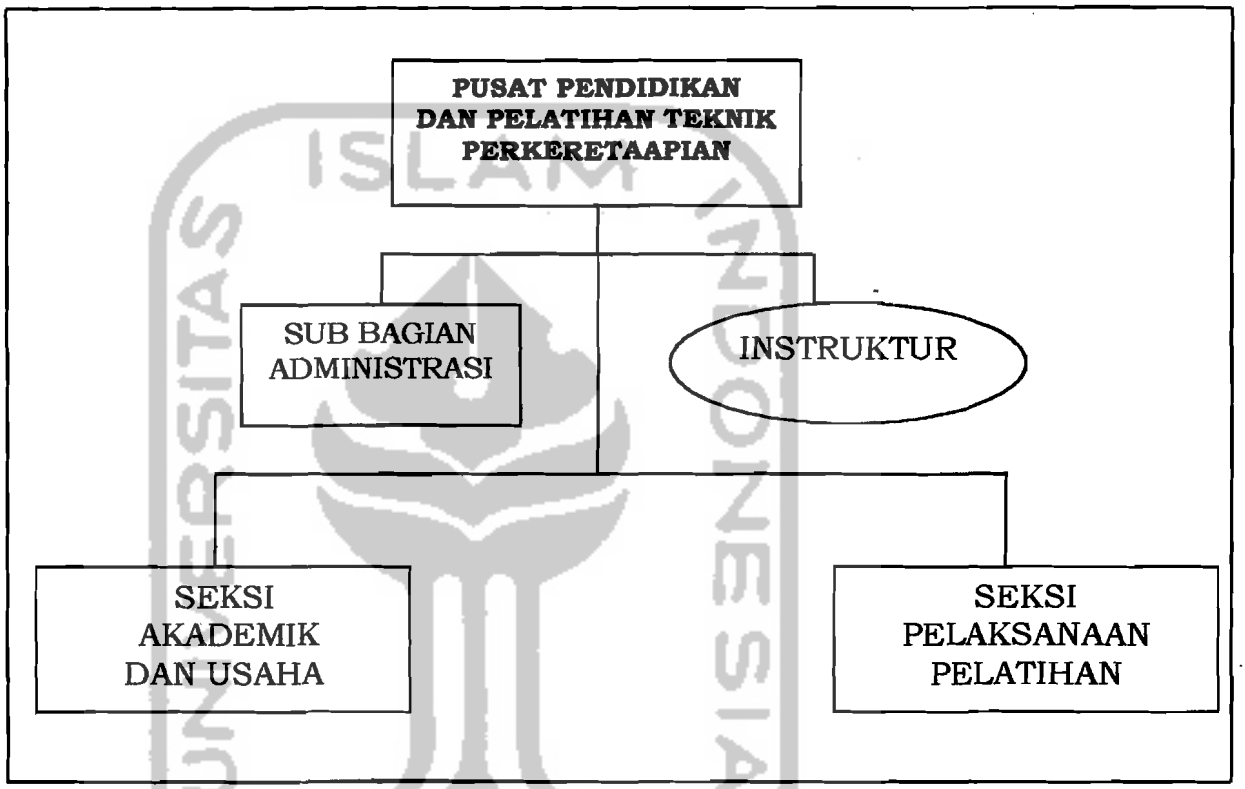
1. Memperluas wawasan serta meningkatkan pengetahuan perkeretapian.
2. Membangun sikap dan kepribadian serta meningkatkan kepekaan terhadap perubahan yang terjadi.
3. Meningkatkan pengawasan terhadap kerjasama operasional.
4. Memegang teguh komitmen perusahaan dengan tetap berada dalam kesatuan pikir, kesatuan bahasa dan kesatuan tindak sebagai profesional dalam melaksanakan kebijakan pemerintah yang telah dijabarkan direksi.[17]

Selain tugas yang telah dijabarkan diatas mempunyai tugas operasional antara lain yaitu tugas keasramaan , kerumahtanggaan, program dan realisasi anggaran, pelaporan dan administrasi SDM, sedangkan instruktur mempunyai tugas melakukan pelatihan dan test, mempersiapkan diktat dan membantu penyusunan kurikulum silabus untuk pengendalian pelatihan dan menyusun jadwal

[17] Divisi Pelatihan PT Kereta Api (persero)

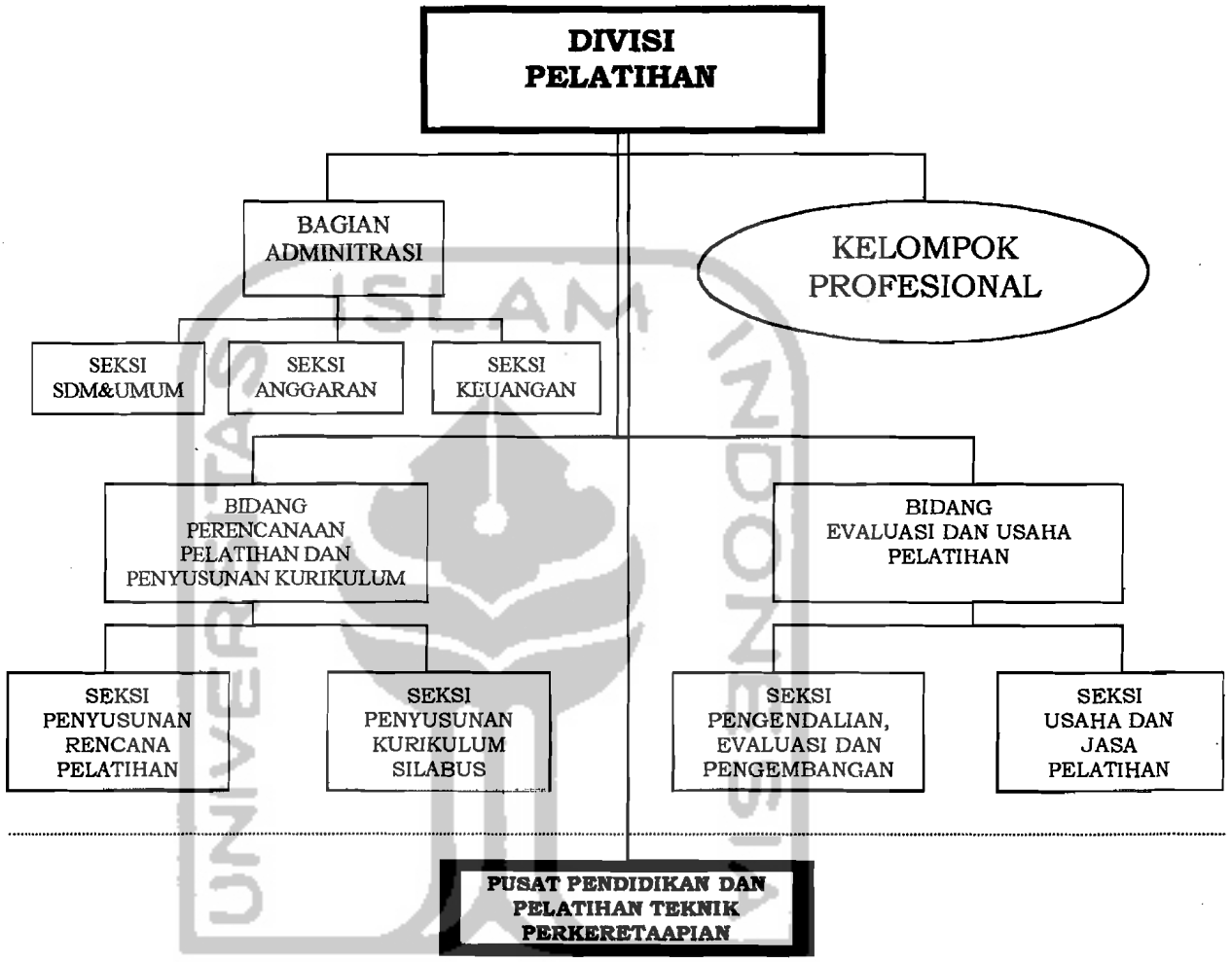
dilakukan oleh seksi pelaksanaan pelatihan, berikut ini adalah struktur organisasi pada Divisi Pelatihan

Tabel II-3 Struktur Organisasi Divisi Pelatihan



Sumber : Divisi Pelatihan PT Kereta Api (Persero)

Tabel II-4 Bagan Struktur Organisasi Divisi Pelatihan



Sumber : Divisi Pelatihan PT Kereta Api (Persero)

2.2.4 Lingkup Kegiatan Diklat Perkeretaapian

Rincian kegiatan pada Gedung Pusat Pendidikan dan Pelatihan Teknik Perkaretaapian adalah sebagai berikut :

a) Pengajaran
b) Pelatihan meliputi bidang jalan rel, jembatan, bangunan, traksi, listrik aliran atas dan KRL, serta memelihara aset
c) Penelitian
d) Pengkajian dan pengembangan

e) Reenginering (rekayasa ulang)

f) Konsultasi

g) Bimbingan dan penyuluhan pegawai alihtugas (*retraining*)

Berdasarkan lingkup kegiatan diatas maka perlu adanya penambahan kegiatan yang diwadahi dalam gedung Pusat Pendidikan dan Pelatihan Teknik Perkeretaapian sebagai penunjang yang akan membutuhkan ruang khusus bagi kegiatan tersebut diatas antara lain fasilitas olah raga : sepakbola, volley, dan tennis, sedangkan penunjang lain adalah keasramaan yang di peruntukkan bagi siswa dan pendidik