

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN**

#### **2.1 Sejarah Perusahaan**

Sekitar tahun 1911, transmigran pulau Jawa yang didatangkan Hindia Belanda ke Lampung pada perkebunan kaitsyuk, tembakau, kopi, karet, kelapa dalam, dan kelapa sawit. Gubernur Jenderal Hindia Belanda di Batavia lalu menganggap sarana angkutan hasil-hasil bumi dari Sumatra Selatan ke pulau Jawa jika terlalu mengandalkan pelayaran laut terlalu banyak memakan biaya dan waktu serta sulit memasuki pelabuhan di Palembang, Krui, dan Menggala. Maka diputuskan reduksi biaya transportasi dan waktu pengiriman hasil bumi dengan membangun rel kereta api dari Palembang ke Tanjungkarang. Adapun rel KA pertama di Pulau Sumatra dibangun di Aceh (1874), Sumatra Utara (1886), Sumatra Barat (1891), kemudian Sumatra Selatan (1911). Tahun 1911, pembangunan rel KA dimulai oleh pemerintah Hindia Belanda dengan mengerahkan ribuan orang di Palembang dan di Tanjungkarang.

Rel KA antara Tanjungkarang dan Palembang banyak melintasi hutan, perkebunan karet, perkebunan sawit, dan rawa-rawa. Jalur KA ini berbeda dengan yang ada di Pulau Jawa, di mana rel KA dibangun melintasi perkampungan-perkampungan. Penyebabnya, rel KA di Pulau Jawa disiapkan untuk angkutan manusia, sedangkan rel KA ini disiapkan Belanda untuk mengangkut hasil bumi, hasil hutan, dan perkebunan dari negeri jajahan di Sumatra.

Lintasan kereta di Sumatra bagian selatan pertama kali dibangun sepanjang 12 kilometer dari Panjang menuju Tanjungkarang, Lampung. Jalur rel ini mulai dilalui kereta pada tanggal 3 Agustus 1914. Pada waktu bersamaan dilaksanakan juga pemasangan dan pembangunan lintasan rel dari Kertapati, menuju Kota Prabumulih, Sumatra Selatan. Sampai 1914, jalur lintas Prabumulih hingga Prabumulih mencapai jarak 78 kilometer.

Perlahan, jalur rel kemudian dikembangkan untuk pengangkutan batu bara dari tempat penambangannya di Tanjung Enim. Kemudian dikembangkan juga jalur ke Lahat. Di Lahat ada sebuah bengkel besar kereta (sekarang dinamakan Balai Yasa Lahat) yang berfungsi untuk perbaikan dan perawatan kereta api.

Akhirnya pemerintah Hindia Belanda melalui Zuid Soematera Spoorwegen (ZSS) tuntas membangun rel kereta api di Lampung dan Sumatra Selatan hingga 529 km. Seluruhnya merupakan rel selebar 1.067 mm. Sementara mayoritas negara menggunakan rel selebar 1.435 mm yang menjaga stabilitas kereta lebih baik agar bisa berjalan dengan kecepatan lebih tinggi .

Awalnya, ZSS berencana membangun rel hingga Tapanuli tetapi dihempaskan kebangkrutan perusahaan akibat resesi setelah Perang Dunia I, yaitu Great Depression yang ternyata berdampak ke rel di Sumatra.

- **Masa PJKA**

Pada masa PJKA, wilayah Divisi Regional IV TNK merupakan wilayah kerja Inspeksi 14 Tanjungkarang yang merupakan bagian dari Eksploitasi Sumatra Selatan (ESS), bersama dengan Inspeksi 13 Kertapati.

- **Masa PERUMKA, PT. KA, dan PT. KAI.**

Sejak era PERUMKA, Eksploitasi Sumatra Selatan (ESS) berubah nama menjadi Divre III Sumatra Selatan dan Lampung yang dulu cakupannya cukup luas dibandingkan kedua divre lain di Sumatra dan meliputi dua provinsi yaitu Sumatra Selatan dan Lampung, maka dibagilah dua wilayah (subdivre) dengan fungsi operasional yang serupa dengan Daop KAI di pulau Jawa, namun dengan tingkatan administratif dalam lingkup KAI yang lebih rendah daripada Divre maupun Daop. Divre III pernah memiliki dua subdivre sebagai berikut:

- Sub Divre III.1 Kertapati (KPT), yang merupakan pusat Divre III Sumatra Selatan dan Lampung naik tingkat dan berubah nama menjadi Divre III Palembang per 1 Mei 2016.
- Sub Divre III.2 Tanjungkarang (TNK), dimekarkan menjadi Divre IV Tanjungkarang per 1 Mei 2016 seperti sekarang.

## **2.2 Visi dan Misi Perusahaan**

### **2.2.1 Visi Perusahaan**

Menjadi Penyedia jasa perkereta apian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan stakeholders.

### **2.2.2 Misi Perusahaan**

Menyelenggarakan bisnis perkereta apian dan bisnis usaha penunjangnya melalui praktik bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan empat pilar utama: Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan.

### **2.3 Bidang Usaha/Kegiatan Utama Perusahaan**

1. Penumpang

2. Kelas campuran eksekutif-ekonomi AC premium

Sriwijaya, dari dan tujuan Palembang (terkadang ditambahkan kelas bisnis)

3. Kelas ekonomi AC premium

Kuala Stabas, dari dan tujuan Baturaja (terkadang ditambahkan kelas bisnis)

4. Kelas ekonomi AC

Rajabasa, dari dan tujuan Palembang

5. Kelas bisnis/ekonomi AC premium

- Seminung, dari dan tujuan Kotabumi
- Way Umpu, dari dan tujuan Kotabumi

6. Barang

Babaranjang, tujuan Tarahan dan tujuan Tanjung Enim

7. Papasan/persilangan dan persusulan

Kereta api Babaranjang bersilangan atau disusul di stasiun ini pada jalur 2 karena jumlah gerbong yang tidak mencukupi untuk masuk ke sepur belok.

#### **2.4 Lokasi Perusahaan**

- Kantor pusat yaitu PT Kereta Api Indonesia Persero beralamat di jalan Teuku Umar No.23, Pasar Gintung, Kec Tanjung Karang Pusat, Kota Bandar Lampung.
- Sedangkan untuk Stasiun Kereta Api Indonesia Sub Divisi Regional IV Tanjung Karang yang beralamat di jalan Kotaraja No 1, Gunung Sari, Enggal, Bandar Lampung.

## 2.5 Struktur Organisasi



Gambar 1. Struktur organisasi