

BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 Sejarah Perusahaan

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta *Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij* (NV. NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm.

Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui Staatsporwegen (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS), *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (Ps.SM), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (Pb.SM), *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM), *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS), *Madoera Stoomtram Maatschappij* (Mad.SM), *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM).

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan

Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan.

Pada tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih Jepang dan berubah nama menjadi *Rikuyu Sokyuku* (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambil alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama *Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf* (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tanggal 25 Mei DKA berganti

menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai diperkenalkan juga lambang Wahana Daya Pertiwi yang mencerminkan transformasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 1998.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni KAI Services (2003), KAI Bandara (2006), KAI Commuter (2008), KAI Wisata (2009), KAI Logistik (2009), KAI Properti (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

1.1.1 Logo Perusahaan

Gambar 2.1 Logo Perusahaan



1.1.2 Bentuk

Terinspirasi dari bentuk REL KERETA yang digambarkan dengan garis menyambung ke atas pada huruf A, KAI diharapkan terus maju dan menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik yang terintegrasi, terpercaya, bersinergi, dan kelak dapat menghubungkan Indonesia dari Sabang sampai Merauke.

Dengan menggunakan *typeface italic* yang dinamis dan di modifikasi pada huruf A menggambarkan karakter KAI yaitu progresif, berfikiran terbuka, dan terpercaya.

Grafik yang tegas namun ramah dengan perbedaan warna pada huruf diharapkan dapat mencerminkan hubungan yang harmonis dan kompeten antara KAI dan seluruh pemangku kepentingan.

1.1.3 Warna

Perpaduan antara warna biru tua yang menunjang stabilitas, profesionalisme, amanah dan kepercayaan diri, yang ditambah dengan aksen warna oranye, yang menunjukkan antusiasme, kreativitas, tekad, kesuksesan dan kebahagiaan.

2.2 Visi dan Misi Perusahaan

2.2.1 Visi Perusahaan

Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia

2.2.2 Misi Perusahaan

1. Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.
2. Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi.
3. Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur-infrastruktur penting terkait transportasi.

2.3 Bidang Usaha/Kegiatan Utama Perusahaan

Kegiatan utama PT. Kereta Api Indonesia (persero) adalah penyedia jasa perkeretaapian yang mencakup wilayah operasi Pulau Jawa dan Sumatera. Kegiatan usaha KAI grup ditunjang oleh 6 anak Perusahaan dan beberapa entitas asosiasi. Kegiatan usaha tersebut menghasilkan pendapatan yang dibagi menjadi beberapa segmen yaitu angkutan penumpang, angkutan barang, pendukung angkutan kereta api, pendapatan non angkutan, dan subsidi pemerintah (terdiri dari PSO, IMO dan Perintis).

1. Angkutan Penumpang

Angkutan penumpang menggunakan kereta api, yang mencakup angkutan rute jarak jauh, jarak menengah, dan jarak dekat. Untuk jasa angkutan penumpang jarak jauh dibagi menjadi angkutan penumpang kelas *luxury*, eksekutif, bisnis, dan ekonomi. Pembelian tiket KA dapat dilakukan melalui aplikasi KAI Access, website kai.id dan channel pembelian tiket resmi lainnya.

2. Angkutan Barang

Angkutan KA barang terdiri dari angkutan batubara dan angkutan lainnya seperti angkutan semen, BBM, peti kemas, curah dan perkebunan, *general cargo* dan BHP.

3. Non Angkutan

Segmen jasa non angkutan meliputi pendapatan optimalisasi aset, dan non-angkutan lainnya.

4. Pendukung Angkutan KA

Segmen bisnis pendukung angkutan KA membukukan pendapatan usaha sebesar Rp672 miliar pada tahun 2021. Pendapatan di segmen ini merupakan pendapatan suplisi, bagasi, administrasi pembatalan tiket, *loading-unloading*, jasa prapurna, *service on train*, dan restorasi dari anak perusahaan.

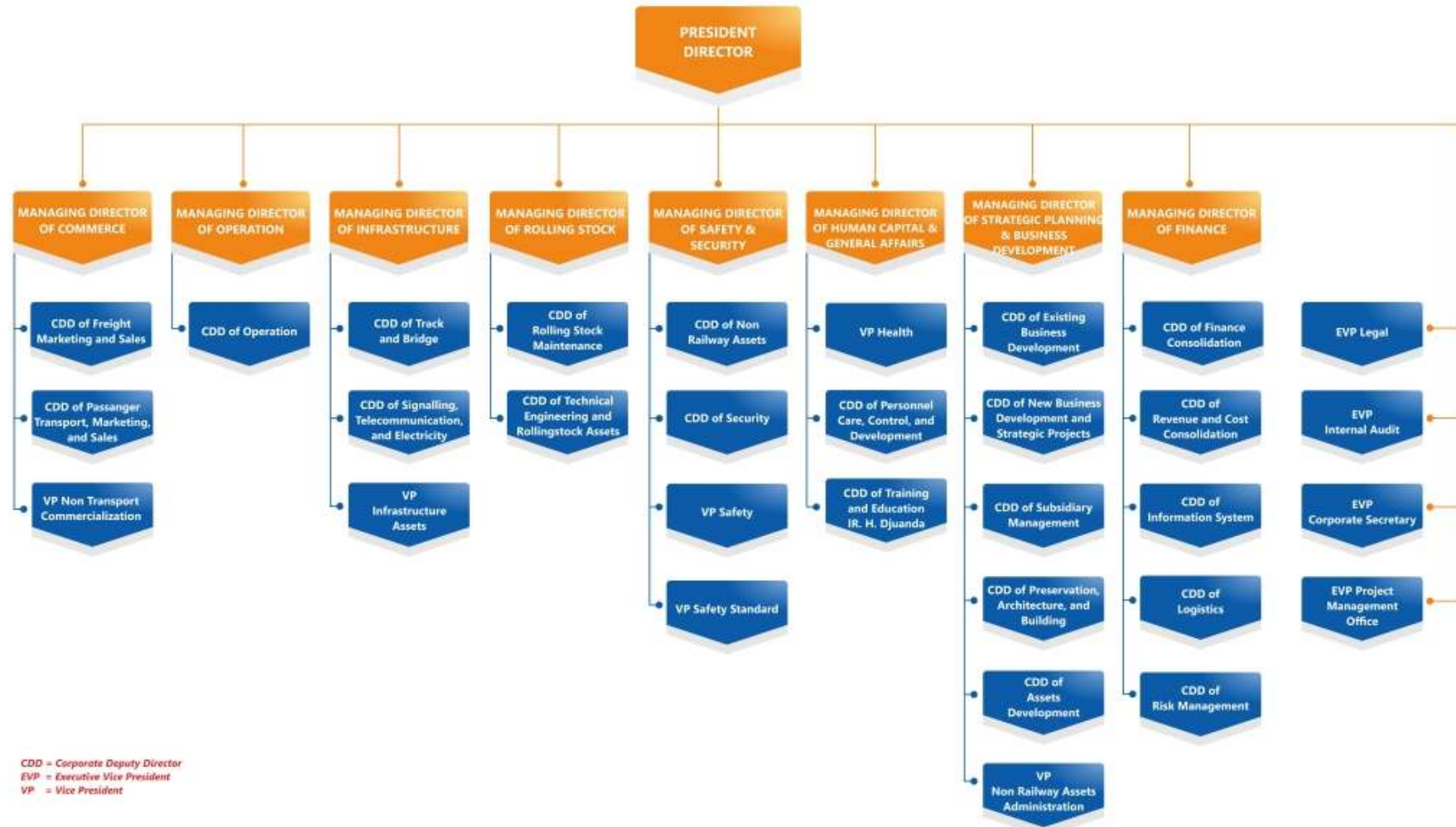
2.4 Lokasi Perusahaan

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki Wilayah kerja di Pulau Jawa dibagi berdasarkan Daerah Operasi (Daop), sedangkan wilayah kerja di Sumatera dibagi berdasarkan Divisi Regional (Divre). Terdapat sembilan Daerah Operasional di Pulau Jawa, empat Divisi Regional dan 1 Sub Divisi Regional di Pulau Sumatera. PT. KAI sendiri berkantor pusat di Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung 40117. Dan untuk Divisi Regional IV Tanjungkarang berlokasi di Jl. Teuku Umar No.23, Pasir Gintung, Kec. Tj. Karang Pusat, Kota Bandar Lampung, Lampung 35121.

2.5 Struktur Organisasi

Struktur Organisasi yang ada di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebagai berikut:

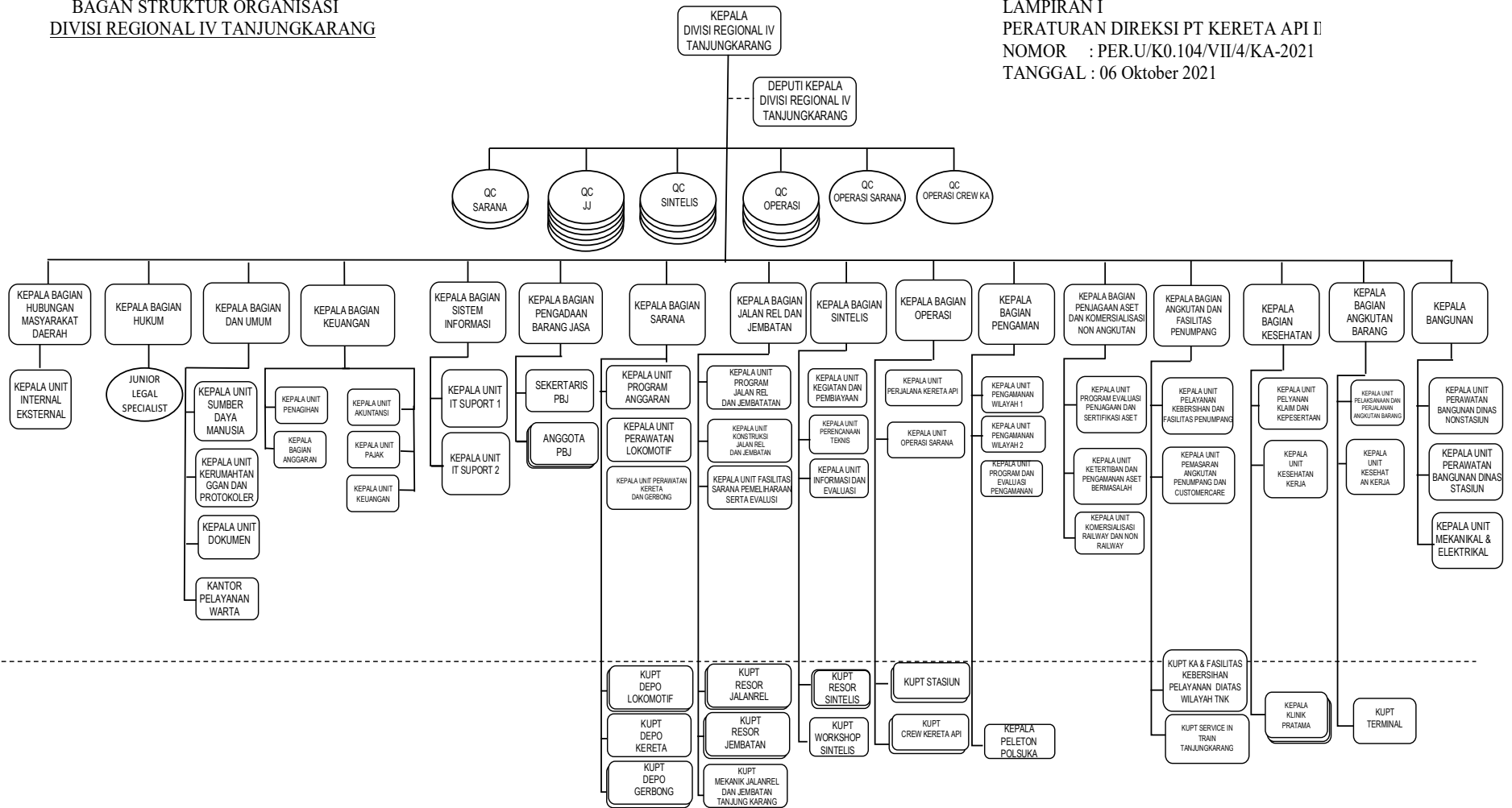
Gambar 2.2 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)



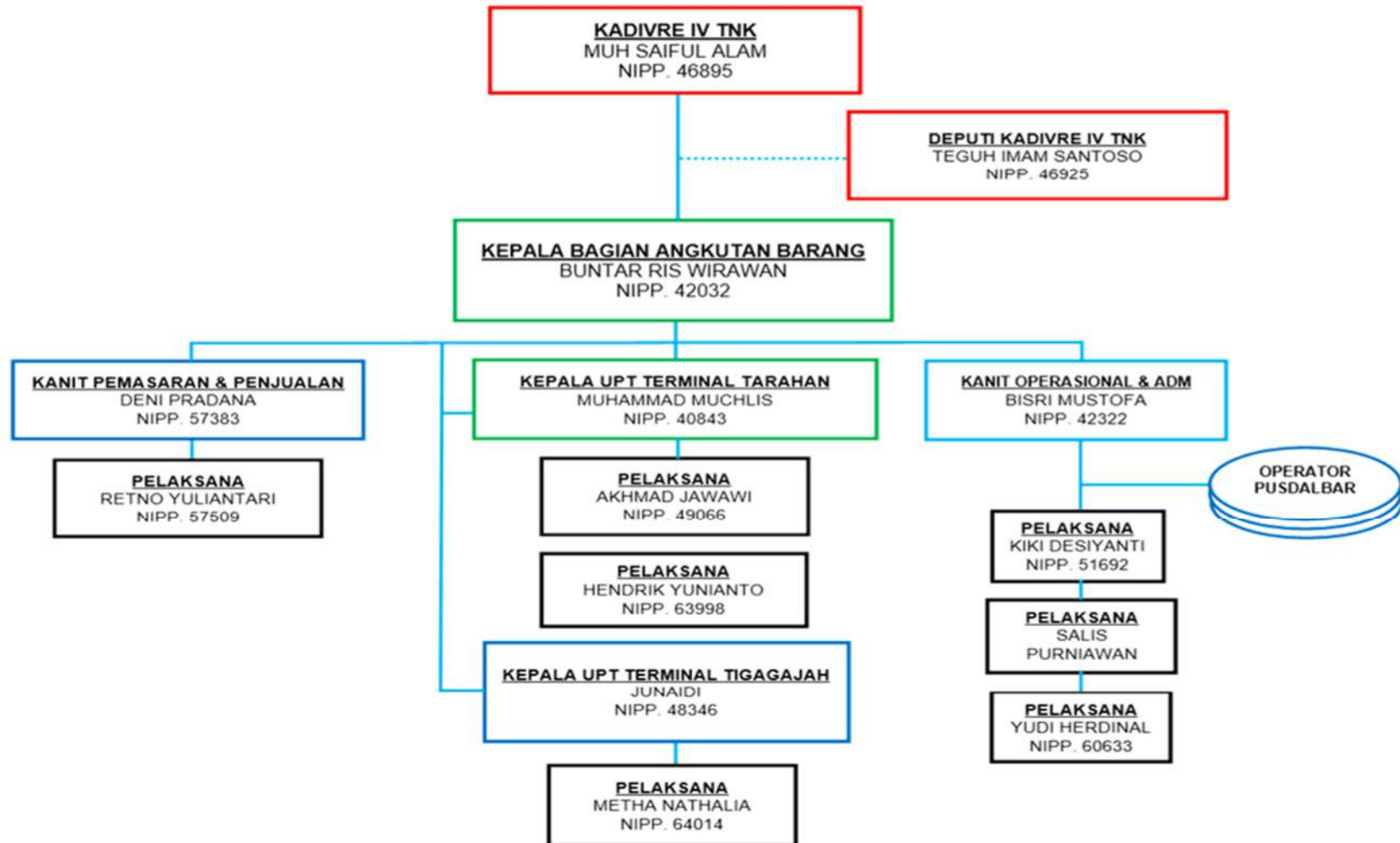
Gambar 2.3 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjung Karang

**BAGAN STRUKTUR ORGANISASI
DIVISI REGIONAL IV TANJUNGPURBARANG**

LAMPIRAN I
PERATURAN DIREKSI PT KERETA API II
NOMOR : PER.U/K0.104/VII/4/KA-2021
TANGGAL : 06 Oktober 2021



Gambar 2.4 Struktur Organisasi Unit Angkutan Barang PT. KAI Divre IV Tanjung Karang



Kepala Bagian Angkutan Barang Divre IV Tanjungkarang

1. Penyusunan Program kerja berdasarkan strategi dan kebijakan yang telah ditetapkan Kantor Pusat.
2. Peningkatan kualitas kinerja pemasaran angkutan barang secara berkelanjutan, pengelolaan risiko, dan terjaminnya keselamatan dibagiannya.
3. Pengelolaan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan barang; melakukan survei atau riset pemasaran pengembangan jasa, mengelola basis data pemasaran, membuat peramalan, menjaga administrasi penarifan, melaksanakan strategi promosi dan komunikasi pemasaran.
4. Pemantuan pelayanan, pengelolaan bongkar muat, kelancaran pembayaran angkutan, bina pelanggan dan penyelesaian klaim angkutan.
5. Perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian operasional dan fasilitas.
6. Pelayanan angkutan dinas, satker / klb lainnya administrasi dokumen angkutan barang, keuangan, kerumahtanggaan dan tata usaha yang menjadi wilayahnya untuk mendukung dan memperlancar angkutan barang.
7. Pembinaan dan evaluasi kinerja para bawahannya termasuk petugas lapangan (checker, petugas bongkar muat angkutan barang).

Kepala Unit Operasional dan Administrasi

1. Melakukan pemantauan pelayanan, pengelolaan bongkar muat, kelancaran pembayaran angkutan, dan penyelesaian klaim angkutan. perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian operasional dan fasilitas bongkar muat angkutan barang.
2. Pelaksanaan administrasi dokumen angkutan barang, untuk mendukung dan memperlancar angkutan barang.
3. Pelaksanaan administrasi keuangan, kerumahtanggaan dan tata usaha yang menjadi wilayahnya.
4. Pembinaan pada petugas lapangan (*checker*, petugas bongkar muat angkutan barang) serta terjaminnya pengelolaan risiko di unit angkutan barang.
5. Melaksanakan pelayanan angkutan barang dinas, satker, dan klb.

Operator Pusat Pengendalian Angkutan Barang

1. Melaksanakan koordinasi dengan Pusat Pengendali Operasi Kereta Api untuk meningkatkan kemampuan terminal bongkar muat.
2. Melakukan pengaturan efektivitas di terminal bongkar muat.
3. Melakukan pengumpulan informasi data terminal muat dan bongkar untuk pencapaian target angkutan.
4. Meningkatkan target volume dan pendapatan angkutan barang.

Kepala Unit Pemasaran dan Penjualan Angkutan Barang

1. Melaksanakan penjabaran strategi dan kebijakan angkutan barang yang telah ditetapkan oleh Kantor Pusat.
2. Mengelola pelaksanaan pemasaran angkutan barang.

3. Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (*quality improvement*) kinerja pemasaran angkutan barang secara berkelanjutan.
4. Melaksanakan pengelolaan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan barang.
5. Melakukan survei atau riset pemasaran pengembangan jasa angkutan barang.
6. Mengelola basis data pemasaran, membuat peramalan, menjaga administrasi penarifan, melaksanakan strategi promosi dan komunikasi pemasaran.

Kepala Unit Pelaksanaan Teknis Terminal

1. Mengelola administrasi angkutan barang, keuangan, kerumahtanggaan dan tata usaha UPT Terminal.
2. Pelaksanaan kontrak angkutan.
3. Mengatur, mengkonsolidasikan program dan jadwal pemeliharaan/perawatan fasilitas terminal.
4. Penyiapan fasilitas terminal.
5. Pelaksanaan, pengawasan, pengendalian operasional dan fasilitas bongkar-muat angkutan barang.
6. Pembinaan pada petugas lapangan (*checker*, petugas bongkar muat angkutan barang).
7. Terjaminnya pengelolaan risiko di unit angkutan barang.
8. Melaksanakan pelayanan angkutan barang dinas, satker, dan klb;
9. Pemantauan dan menjaga kelancaran operasional angkutan dan proses administrasi angkutan.

10. Membuat laporan terkait dengan serah terima angkutan barang dengan perusahaan yang melakukan kerjasama angkutan barang di wilayah terminalnya.

Unit Pelaksanaan Teknis Terminal terdiri atas Unit Pelaksanaan Teknis Terminal Tarahan dan Unit Pelaksaaan Teknis Terminal Tigagajah;

- a. Unit Pelaksanaan Teknis Terminal Tarahan Melakukan Pengawasan terminal, meliputi;
 1. Tarahan;
 2. Panjang; dan
 3. Srengsem;
- b. Unit Pelaksanaan Teknis Terminal Tigagajah Melakukan Pengawasan terminal, meliputi;
 1. Tiga gajah; dan
 2. Baturaja