



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 Profil Perusahaan

2.1.1 Sejarah Singkat Perusahaan

Perkembangan kereta api di Indonesia diawali dengan pencangkulan tanah pertama oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J. Baron Sloet van den Beele di desa Kemijen, Semarang pada Jumat, 17 Juni 1804. Proyek ini diprakarsai oleh *Namlooze Venootschap Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschappij* (NV NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P. de Bordes dari Desa Kemijen di Semarang menuju desa Tanggung, Grobogan, Jawa Tengah sepanjang 26 Km. Pembangunan jalur rel KA ini menggunakan lebar sepur 1.435 mm dan dibuka untuk umum pada Sabtu, 10 Agustus 1867.

Terpacu oleh keberhasilan NISM dalam mengoperasikan jalur KA Semarang-Tanggung yang kemudian berlanjut hingga Surakarta dan Yogyakarta pada 10 Februari 1870 akhirnya menginspirasi investor lainnya untuk membangun jalur KA di wilayah lain seperti *Batavia* (Jakarta), *Buitenzorg* (Bogor), Bandung, Surabaya, *Cheribon* (Cirebon), dan Malang. Hal ini pula yang membuat pertumbuhan jalur KA begitu pesat antara tahun 1864 hingga 1900. Pada 1867, jalur KA baru ada sepanjang 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, dan pada tahun 1900 mencapai 3.338 km.

Proyek pembangunan jalur KA tidak hanya berlangsung di pulau Jawa, tetapi juga di Pulau Sumatera. Di Sumatera, proyek pembangunan jalur KA dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan dan Lampung (1914). Selain itu, proyek juga dilakukan di Sulawesi tepatnya Sulawesi Selatan dengan jalur KA sepanjang 47 km yang menghubungkan Makassar dengan Takalar pada 1 Juli 1923. Studi pembangunan jalur KA untuk Kalimantan, Bali, dan

Lombok juga sempat dilakukan, tetapi belum sempat diimplementasikan pembangunannya.

Hingga tahun 1939, panjang jalur KA di Indonesia telah mencapai 6.811 km. Namun, pada tahun 1950 berkurang menjadi 5.910 km akibat dibongkar semasa pendudukan Jepang. Pembongkaran tersebut dilakukan untuk proyek pembangunan jalur KA di wilayah Burma (Myanmar).

Selama pengoperasian KA di Indonesia, ada beberapa jenis jalan rel yang pernah digunakan yaitu lebar sepur 1.435 mm (NISM jalur Semarang-Surakarta-Yogyakarta-Palabang-Srandakan-Brosot), 1.188 mm (Trem Batavia), 1.067 mm (Mayoritas jalur KA di Indonesia), 750 mm (Aceh) dan 600 mm (Jalur Trem dan Jalur Cabang). Namun, yang masih digunakan saat ini adalah 1.067 mm karena dianggap efisien serta sesuai dengan kondisi geografis Indonesia, khususnya pulau Jawa.

Jalur KA di Indonesia tidak sepenuhnya dibangun semasa penjajahan kolonial Belanda. Ada juga jalur KA yang dibangun selama masa pendudukan Jepang di Indonesia yaitu jalur Saketi-Bayah sepanjang 83 km di Banten dan jalur Muaro-Pekanbaru di Sumatera Barat dan Riau sepanjang 20 km. Ironisnya, pembangunan jalur Muaro-Pekanbaru telah mempekerjakan 27.500 orang pekerja dengan 25.000 di antaranya adalah Romusha dengan target pembangunan hanya 15 bulan yang menggunakan teknologi ala kadarnya. Dengan pembangunan jalur KA yang melintasi wilayah alam ekstrim mengakibatkan banyak korban berjatuhan yang makmnya bisa ditemukan di sepanjang Muaro-Pekanbaru. Saat ini, jalur KA tersebut sudah tidak aktif lagi.

Pada era pascakemerdekaan Indonesia pada 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah dalam transportasi KA di Indonesia ini berlangsung pada 28 September 1945. Adanya pembacaan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya menyatakan bahwa mulai 28 September 1945 seluruh kendali atas perkeretaapian berada di tangan Indonesia dan

tidak boleh ada pihak dari Jepang yang turut campur tangan lagi dalam mengurus perkeretaapian Indonesia. Hal inilah yang mendasari ditetapkannya 28 September sebagai Hari Kereta Api di Indonesia dan dibentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).

Pada 31 Juli 1995, Perumka meluncurkan sebuah layanan KA penumpang kelas eksekutif dengan nama KA Argo Bromo JS-950 jurusan Gambir-Surabaya Pasar Turi yang kemudian dikembangkan menjadi KA Argo Bromo Anggrek mulai 24 September 1997. Pengoperasian kereta api ini menjadi titik awal pengembangan layanan KA kelas eksekutif terutama dengan merek Argo di Indonesia.

Demi mendorong Perumka menjadi perusahaan berbasis bisnis jasa, akhirnya pemerintah menetapkan perubahan bentuk perusahaan dari Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi PT Kereta Api (Persero) pada 3 Februari 1998. Hal ini berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 tahun 1998 dalam rangka efisiensi dan efektivitas bisnis perkeretaapian. Dengan statusnya sebagai perseroan, PT Kereta Api menjadi perusahaan yang berorientasi mencari laba dengan tetap menjalankan misinya sebagai organisasi pelayanan publik melalui dana *Public Service Obligation* (PSO) dari pemerintah.

Dalam menjalankan aktivitasnya, PT Kereta Api Indonesia (Persero) dibagi dalam 9 (sembilan) daerah operasi di pulau Jawa dan 4 (empat) divisi regional di pulau Sumatera. Sembilan daerah operasi tersebut yaitu Daerah Operasi 1 Jakarta, Daerah Operasi 2 Bandung, Daerah Operasi 3 Cirebon, Daerah Operasi 4 Semarang, Daerah Operasi 5 Purwokerto, Daerah Operasi 6 Yogyakarta, Daerah Operasi 7 Madiun, Daerah Operasi 8 Surabaya, dan Daerah Operasi 9 Jember, sedangkan keempat divisi regional di Pulau Sumatera yaitu Divisi Regional 1 Sumatera Utara dan Aceh, Divisi Regional 2 Sumatera Barat, Divisi Regional 3 Palembang, serta Divisi Regional 4 Tanjung Karang.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta

PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta merupakan salah satu daerah operasi dalam lingkup PT Kereta Api Indonesia (Persero). Wilayah operasinya terbentang dari Stasiun Merak di ujung barat Provinsi Banten hingga batas timur di Stasiun Cikampek, Provinsi Jawa Barat dan batas selatan di Stasiun Sukabumi, Provinsi Jawa Barat dengan melintas stasiun-stasiun di Provinsi DKI Jakarta.

Dengan jangkauan operasi sepanjang 608 km, PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta memiliki karakter yang istimewa dan berbeda dengan Daerah Operasi lainnya. Beberapa karakteristik tersebut yaitu frekuensi KA yang padat, volume penumpang yang besar, dan berada di ibukota negara yang selalu disorot media serta menjadi etalase dari perkeretaapian Indonesia. Oleh karena itu, PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta harus fokus pada “Multiproblem” demi memenuhi keinginan pengguna jasa KA, baik dalam hal keamanan, kedisiplinan, kenyamanan, dan ketertiban di wilayah operasionalnya.



Area kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi I Jakarta memiliki jalur kereta api yang beroperasi dari Tanah Abang menuju Rangkasbitung, Merak, dan Cigading; Duri menuju Tangerang; Jakarta Kota menuju Bogor hingga Sukabumi; Manggarai menuju Bekasi hingga Cikampek; Jakarta Kota menuju Tanjung Priok dan pelabuhan di sekitarnya; Citayam menuju Cibinong hingga Nambo; serta jalur KA lingkaran kota Jakarta dari Manggarai-Tanah Abang-Duri-Kampung Bandan-Rajawali-Kemayoran-Pasar Senen-Jatinegara. Semuanya merupakan jalur KA yang aktif dilintasi KA, baik KA penumpang, KA barang, ataupun KRL.

Jalur KA di Daerah Operasi 1 Jakarta juga memiliki frekuensi lalu lintas KA yang padat. Tidak hanya padat oleh KA konvensional, tetapi juga padat oleh KRL terutama di wilayah Jabodetabek. Hal ini pula yang terkadang menyebabkan adanya gangguan dan keterlambatan sehingga saat ini tengah dilakukan proyek pembangunan jalur dwiganda (*Double-Double Track/DDT*) dari Manggarai menuju Cikarang. Jalur Manggarai-Cikarang dipilih karena jalur ini merupakan jalur utama KA antarkota dari Jakarta menuju Bandung, Cirebon, Tegal, Semarang, Yogyakarta, Solo, hingga Surabaya dan bersinggungan dengan jalur KRL *Commuter Line* Jakarta-Bekasi. Dengan adanya pembangunan jalur dwiganda tersebut, maka jalur KA antarkota dengan KRL akan terpisah dan nantinya perjalanan KA maupun KRL bisa lebih lancar.

Tabel 2.1 Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia

Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia		
Periode	Status	Dasar Hukum
1864	Pembangunan rel KA pertam kali sepanjang 26 km antara Desa Kemijen, Semarang menuju Desa Tanggung, Grobogan oleh Pemerintah Hindia Belanda	
1864-1945	NISM (<i>Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschapiij</i>) SS (<i>Staat Spoorwegen</i>) Deli Spoorwegen (DSM)	IBW
1945-1950	DKA (Djawatan Kereta Api)	IBW
1950-1963	DKA-RI	IBW
1963-1971	PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api)	PP No. 22 Th. 1963
1971-1991	PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api)	PP No. 61 Th.1971
1991-1998	PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api)	PP NO. 57 Th. 1990
1998-2010	PT Kereta Api (Persero)	PP No. 19 Th. 1998, Keppres No. 39 Th. 1999, Akte Notaris Imas Fatimah
Mei 2010-sekarang	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Instruksi Direksi No. 16/OT.203/KA 2010

2.1.2 Logo dan Visi-Misi Perusahaan

2.1.2.1 Logo Perusahaan



Gambar 2.2 Logo PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Bentuk:

Garis melengkung: Melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI dalam mencapai Visi dan Misinya

Anak Panah: Melambangkan Nilai Integritas, yang harus dimiliki insan PT KAI dalam mewujudkan Pelayanan Prima.

Warna:

Orange: Melambangkan proses Pelayanan Prima (Kepuasan Pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal

Biru: Melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke *stakeholders*. Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.

2.1.2.2 Visi dan Misi

Visi menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*

Misi 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

2.1.3 Budaya Perusahaan



Gambar 2.3 5 Nilai Utama Budaya Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero)

INTEGRITAS

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

PROFESIONAL

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

KESELAMATAN

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

INOVASI

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) selalu menumbuhkan kembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi stakeholder.

PELAYANAN PRIMA

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) akan memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 A unsur pokok: *Ability* (Kemampuan), *Attitude* (Sikap), *Appearance* (Penampilan), *Attention* (Perhatian), *Action* (Tindakan), dan *Accountability* (Tanggung jawab).

2.1.4 Anak Usaha & Joint Venture

2.1.4.1 PT Reska Multi Usaha



Gambar 2.4 Logo PT Reska Multi Usaha

PT Reska Multi Usaha bergerak dalam bidang usaha Restorasi KA, *Service On Train* (SOT), Jasa Boga (*Catering*), *Resto & Cafe*, Parkir. Komposisi kepemilikan saham PT Reska Multi Usaha yaitu PT KAI 95,01% dan Yayasan Pusaka 4,99%.

Alamat Kantor :

Stasiun Mangga Besar Lt. 1, Jl. Karanganyar no. 1 Jakarta Pusat

Telepon : 021-62302540

Email : reska.pusat@reska.co.id

Website : www.reska.co.id

2.1.4.2 PT Railink



Gambar 2.5 Logo PT Railink

PT Railink merupakan *joint venture* antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Angkasa Pura II (Persero) dengan komposisi kepemilikan saham 60% KAI dan 40% AP II. Kegiatan usaha yang dijalannya yakni pengoperasian, Pengoperasian pengelolaan dan perusahaan kereta api bandara, Pengembangan dan pengelolaan stasiun kereta api di bandara dan di pusat kota, Pengadaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana kereta api, Pembangunan prasarana kereta api, Konsultasi dan desain sistem perkerataapian, Perusahaan jasa lainnya yang menunjang usaha-usaha pokok.

Alamat Kantor :

1. Kantor Pusat : Gedung JRC Lantai 3, Jl. Ir. H. Juanda 1B No. 8-10 Jakarta Pusat
2. Cabang Medan : Jl. Prof. H.M. Yamin, SH No. 14 - Medan 20231, Sumatra Utara, Indonesia

Telepon : 061 - 4561331

Email : info@railink.co.id

Website : www.railink.co.id

2.1.4.3 PT KAI Commuter Jabodetabek



Gambar 2.6 Logo PT KAI Commuter Jabodetabek (KCJ)

PT KAI Commuter Jabodetabek dibentuk berdasarkan Inpres No. 5 tahun 2008 dan surat Meneg BUMN No.S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008. Tugas pokok KCJ adalah menyelenggarakan pengusahaan jasa angkutan kereta api *commuter* dengan menggunakan sarana Kereta Rel Listrik di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi serta pengusahaan di bidang usaha nonangkutan penumpang. PT KAI Commuter Jabodetabek dengan komposisi kepemilikan saham KAI 99,78% dan Yayasan Pusaka 0,22%.

Alamat Kantor :

Stasiun Juanda Lt. 1 & 2, Jl. Ir. H. Juanda 1 - Jakarta Pusat, 10120, Indonesia

Telepon : 021 - 345 3535

Fax : 021 - 34834084

email : commuter@krl.co.id

Website : www.krl.co.id

2.1.4.4 PT KA Pariwisata



PT. KA PARIWISATA

Gambar 2.7 Logo PT KA Pariwisata

PT KA Pariwisata atau disingkat PT KA Wisata bertujuan untuk menyediakan barang atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di pasar dalam wilayah Indonesia di bidang pariwisata kereta api, dan kegiatan usaha yang mendukung pariwisata kereta api dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Komposisi kepemilikan saham PT KA Pariwisata yaitu KAI 99,90% dan Yayasan Pusaka 0,1%.

Alamat Kantor :

Stasiun Gambir Lt. 2, Jl. Medan Merdeka Timur, Jakarta Pusat 10110, Indonesia.

Telepon : 021 - 38902233

Fax : 021 - 38902424

Email : info@indorailtour.com

Website : www.indorailtour.com

2.1.4.5 PT. KA Logistik



Gambar 2.8 Logo PT Kereta Api Logistik (Kalog)

PT Kereta Api Logistik (Kalog) memiliki usaha di bidang layanan distribusi logistik berbasis kereta api, dengan kemasan bisnis *door to door service* untuk memberikan pelayanan yang paripurna bagi pelanggan kereta api yang didukung dengan angkutan pra dan lanjutan serta layanan penunjangnya, meliputi pengelolaan Terminal Peti Kemas (TPK), bongkar muat, pergudangan, pengepakan, pelabelan, pengangkutan, penjejakan, pengawalan logistik serta manajemen logistik dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas. Orientasi bisnis Kalog ke depan adalah sebagai jasa layanan distribusi logistik secara *Total Solution* melalui *End-to-End Services* atau dengan kata lain sebagai *SCM Service Provider*.

Fungsi dan peran kontributif Kalog terhadap jasa layanan yang telah disediakan oleh induknya adalah sebagai pencipta nilai tambah (*value creator*) sepanjang rantai nilai (*value chain*) layanan distribusi logistik, termasuk layanan yang telah disediakan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero), seperti angkutan barang dan pergudangan. Komposisi kepemilikan saham PT KA Logistik yaitu KAI 99,90% dan Yayasan Pusaka 0,1%.

Alamat Kantor :

Stasiun Gondangdia Lt. 1, Jl. KH. Wahid Hasyim No. 11 A, Jakarta Pusat 10340

Telepon : 021 - 31922299,

Fax: 021 - 31922288,

Email : info@kalogistics.co.id

Website : www.kalogistics.co.id

2.1.4.6 PT KA Properti Manajemen



Gambar 2.9 Logo PT KA Properti Manajemen

PT KA Properti Manajemen memiliki usaha di bidang pengelolaan aset/properti perkeretaapian milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) maupun pihak lainnya dengan tujuan mengoptimalkan pemanfaatan serta memberikan nilai tambah aset/properti tersebut guna memenuhi standar mutu terbaik dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Komposisi kepemilikan saham PT KA Properti Manajemen yaitu KAI 99,90% dan Yayasan Pusaka 0,1%.

Alamat Kantor :

Stasiun Sawah Besar Lt. 1, Jl. K.H. Samanhudi, Jakarta Pusat - 10710

Telepon : 021 - 3451040 & 021 -3451404

Faximile: 021 - 3451087

E-mail: corporate@kapm.co.id

Website : www.kapm.co.id

2.1.4.7 PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia



Gambar 2.10 Logo PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia

PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia atau disingkat PSBI merupakan Joint Venture dari 4 BUMN yaitu PT Wijaya Karya (Persero) (WIKA), PT Jasa Marga (Persero) Tbk. (JSMR), PT Kereta Api Indonesia (Persero) (KAI) dan PT Perkebunan Nusantara VIII (PTPN VIII) dengan kepemilikan saham Wika 38%, KAI 25%, PN VIII 25%, dan JSMR 12%. PT PSBI bersama-sama dengan *China Railway International Co. Ltd.* dari Tiongkok membentuk PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) untuk menyelenggarakan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

Alamat Kantor:

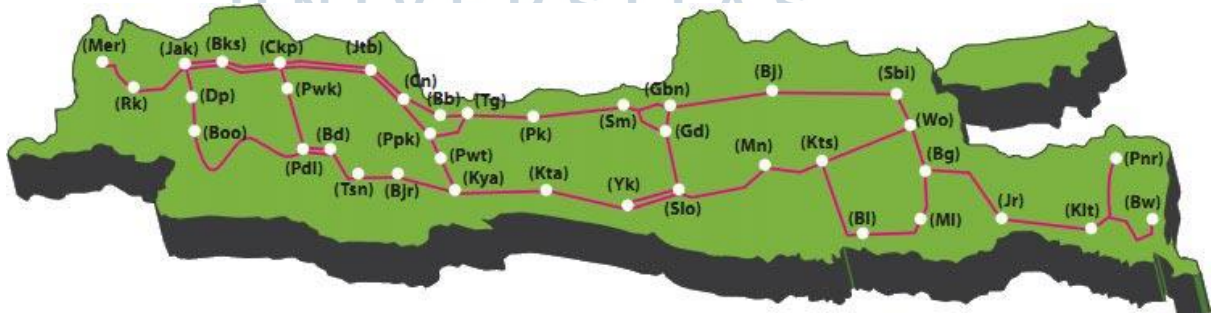
Jl. D.I. Panjaitan Kav.9, Jakarta 13340, PO Box 4174

Telepon: 021-8192808, 8508640, 8508650

Faximile: 021-8191235

2.1.5 Peta dan Jaringan Operasi KA di Indonesia

2.1.5.1 Peta Jaringan KA di Jawa



Gambar 2.11 Peta Jaringan KA di Pulau Jawa

2.1.5.2 Peta Jaringan KA di Sumatera



Gambar 2.12 Peta Jaringan KA di Sumatera

PANJANG JARINGAN (km)

WILAYAH	AKTIF	NON AKTIF
JAWA	2.893,00	3.026,31
SUMATERA	1.176,40	681,96
TOTAL	4.069,40	3.708,00

Tabel 2.2 Panjang Jaringan KA di Jawa dan Sumatera *Data per September 2015*

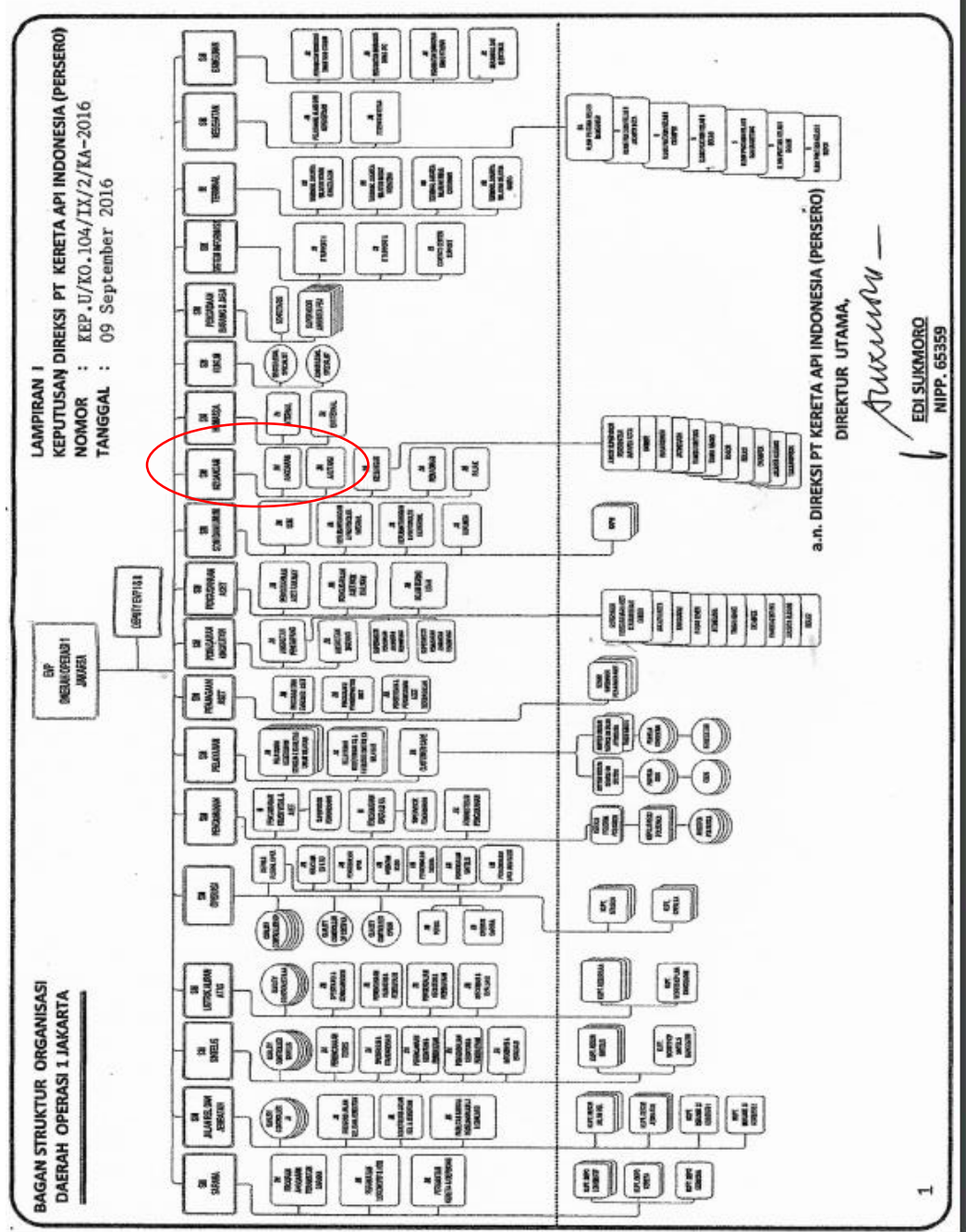
Dalam kegiatan operasionalnya, PT Kereta Api Indonesia (Persero) berada di pulau Jawa dan sebagian pulau Sumatera yang terdiri dari 9 (sembilan) daerah operasi di pulau Jawa dan 4 (empat) divisi regional di pulau Sumatera dengan rincian sebagai berikut:

- a. Daerah Operasi 1 Jakarta dengan lingkup provinsi Banten, DKI Jakarta, Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Karawang, Kota Depok, Kabupaten Bogor, Kota Bogor, Kota Sukabumi, dan Kabupaten Sukabumi
- b. Daerah Operasi 2 Bandung dengan lingkup Kabupaten Purwakarta, Kabupaten Cianjur, Kabupaten Bandung Barat, Kabupaten Bandung, Kota Cimahi, Kota Bandung, Kabupaten Sumedang, Kabupaten Garut, Kabupaten Tasikmalaya, Kota Tasikmalaya, Kabupaten Ciamis, Kota Banjar, dan Kabupaten Pangandaran
- c. Daerah Operasi 3 Cirebon dengan lingkup Kabupaten Subang, Kabupaten Indramayu, Kabupaten Cirebon, Kota Cirebon, Kabupaten Majalengka, dan Kabupaten Brebes bagian barat serta utara
- d. Daerah Operasi 4 Semarang dengan lingkup Kota Tegal, Kabupaten Tegal bagian utara, Kabupaten Pemasang, Kabupaten Pekalongan, Kota Pekalongan, Kabupaten Batang, Kabupaten Kendal, Kota Semarang, Kabupaten Semarang, Kabupaten Demak, Kabupaten Kudus, Kabupaten Jepara, Kabupaten Pati, Kabupaten Rembang, Kabupaten Grobogan, dan Kabupaten Blora
- e. Daerah Operasi 5 Purwokerto dengan lingkup Kabupaten Tegal bagian selatan, Kabupaten Brebes bagian selatan, Kabupaten Purbalingga, Kabupaten Banjarnegara, Kabupaten Wonosobo, Kabupaten Cilacap, Kabupaten Banyumas, Kabupaten Kebumen, dan Kabupaten Purworejo bagian barat
- f. Daerah Operasi 6 Yogyakarta dengan lingkup Daerah Istimewa Yogyakarta, Kabupaten Purworejo bagian timur, Kabupaten Klaten, Kota Surakarta, Kabupaten Karanganyar, Kabupaten Sragen, Kabupaten Sukoharjo, Kabupaten Wonogiri, Kabupaten Boyolali, Kabupaten Magelang, Kota Magelang, dan Kabupaten Temanggung

- g. Daerah Operasi 7 Madiun dengan lingkup Kabupaten Ngawi, Kabupaten Magetan, Kabupaten Madiun, Kota Madiun, Kabupaten Ponorogo, Kabupaten Nganjuk, Kabupaten Jombang, Kabupaten Kediri, Kota Kediri, Kabupaten Tulungagung, Kabupaten Trenggalek, Kota Blitar, dan Kabupaten Blitar bagian barat
- h. Daerah Operasi 8 Surabaya dengan lingkup Kabupaten Blitar bagian timur, Kabupaten Malang, Kota Malang, Kabupaten Pasuruan bagian barat, Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Mojokerto, Kota Mojokerto, Kota Surabaya, Kabupaten Gresik, Kabupaten Lamongan, Kabupaten Tuban, Kabupaten Bojonegoro dan pulau Madura
- i. Daerah Operasi 9 Jember dengan lingkup Kabupaten Pasuruan bagian timur, Kota Pasuruan, Kabupaten Probolinggo, Kota Probolinggo, Kabupaten Lumajang, Kabupaten Jember, Kabupaten Bondowoso, Kabupaten Situbondo, dan Kabupaten Banyuwangi
- j. Divisi Regional 1 Sumatera Utara dengan lingkup Provinsi Sumatera Utara dan Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam
- k. Divisi Regional 2 Sumatera Barat dengan lingkup Provinsi Sumatera Barat
- l. Divisi Regional 3 Palembang dengan lingkup Provinsi Sumatera Selatan
- m. Divisi Regional 4 Tanjung Karang dengan lingkup Provinsi Lampung

2.2 Ruang Lingkup Kerja Divisi Terkait

2.2.1 Struktur Organisasi



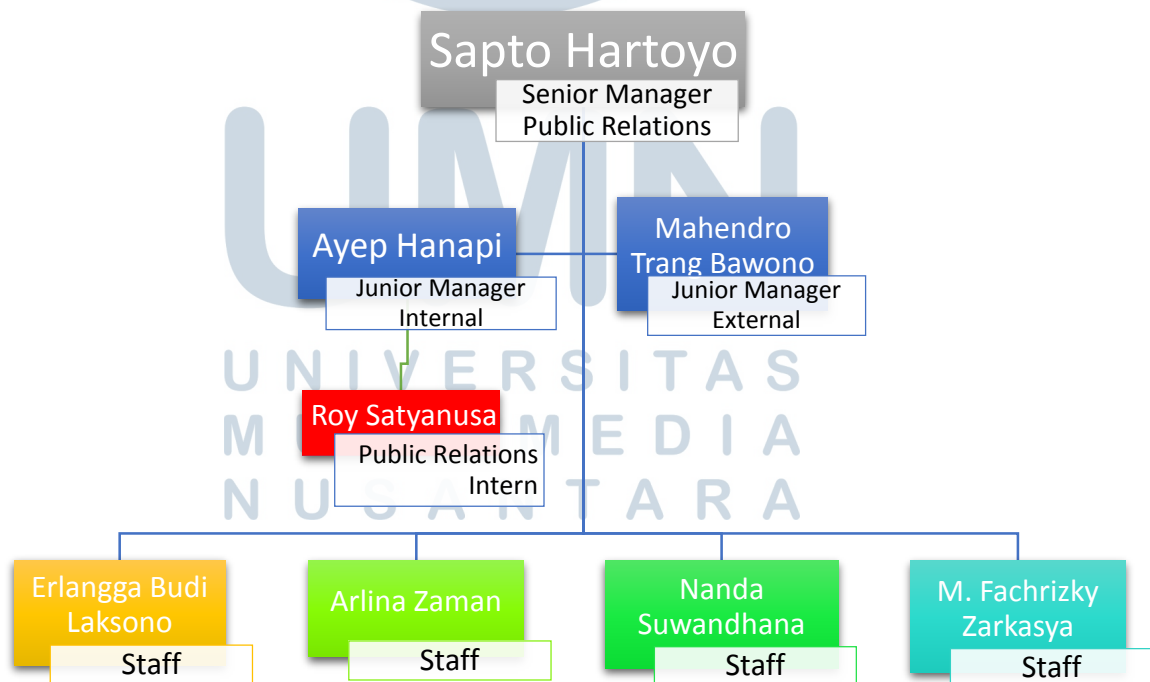
Gambar 2.15 Struktur Organisasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 1 Jakarta

Sumber: Arsip Humas PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta dipimpin oleh seorang Executive Vice President (EVP) atau biasa dikenal sebagai Kepala Daerah Operasi (Kadaop), yaitu John Roberto. Di bawahnya ada dua *Deputy*, yaitu *Deputy* 1.1 yang mengurus sarana-operasional dan *Deputy* 1.2 yang mengurus SDM-administrasi, pelayanan serta kedua *deputy* berperan sebagai wakil dari Kadaop.

Dalam menjalankan aktivitasnya, PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta terdiri dari 18 divisi yaitu Humas/*Public Relations*, Pengadaan Barang dan Jasa, Pengamanan, Keuangan, Penagihan, Sistem Informasi/IT, SDM dan Umum, Aset, Kesehatan, Hukum, Bangunan, Pelayanan, Komersial/Pemasaran Angkutan, Pengusahaan Aset, Terminal, Sarana, Operasi, Listrik Aliran Atas (LAA), Jalan Rel dan Jembatan (JJ), dan Sinyal dan Telekomunikasi (Sintel). Semua divisi tersebut memiliki satu orang *Senior Manager* dan beberapa *Junior Manager* dibantu dengan sejumlah *staff*.

2.2.2 Struktur Organisasi Divisi Humas



Gambar 2.15 Struktur Organisasi Humas/*Public Relations* PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta

Dalam memenuhi misi dan kegiatan *public relations* di PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta, *Senior Manager Public Relations* dibantu oleh dua *junior manager* dan empat orang *staff* dengan tugas pokok serta tanggung jawabnya masing-masing yaitu:

1. *Junior Manager Internal* dengan tugas pokok dan tanggung jawab mengenai berbagai hal yang berhubungan dengan program di dalam PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta seperti mengidentifikasi dan memberikan layanan informasi kepada publik internal yang membutuhkan.
2. *Junior Manager Eksternal* dengan tugas pokok dan tanggung jawab menjalankan program kegiatan hubungan dengan masyarakat dan pembentukan citra perusahaan di luar lingkup PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta seperti membuat *press release*, publikasi kegiatan perusahaan, dan melaksanakan kegiatan *corporate social responsibility* (CSR)

