

BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 Sejarah Singkat Perusahaan

PT Kereta Api Indonesia (Persero) (disingkat KAI atau PT KAI) adalah Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api. Layanan PT KAI meliputi angkutan penumpang dan barang. Pada akhir Maret 2007, DPR mengesahkan revisi Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992, yaitu Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, yang menegaskan bahwa investor swasta maupun pemerintah daerah diberi kesempatan untuk mengelola jasa angkutan kereta api di Indonesia. Dengan demikian, pemberlakuan undang-undang tersebut secara hukum mengakhiri monopoli PT KAI dalam mengoperasikan kereta api di Indonesia.

Pada tanggal 12 Agustus 2008 PT KAI melakukan pemisahan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek menjadi PT KAI Commuter Jabodetabek (KCJ) untuk mengelola kereta api penglaju di daerah Jakarta dan sekitarnya.[2]. Selama tahun 2015, jumlah penumpang kereta api mencapai 325,94 juta.

Pada tanggal 28 September 2011, bertepatan dengan peringatan ulang tahunnya yang ke-66, PT KAI meluncurkan logo baru. Dan pada 29 Oktober 2014 PT KAI dipimpin oleh Edi Sukmoro yang sebelumnya menjabat sebagai Direktur Pengelolaan Aset Nonproduksi Railways, menggantikan direktur utama sebelumnya, Ignasius Jonan.

2.1.1 Pra-Kemerdekaan

Pada hari Jumat, tanggal 17 Juni 1864, kereta api pertama di Indonesia lahir. Pembangunan diprakarsai oleh *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) dengan rute Kemijen-Tanggung. Pencangkulan tanah pertama dilakukan di Desa Kemijen dan diresmikan oleh Mr. L.A.J.W. Baron Sloet van de Beele. Namun jalur ini dibuka tiga tahun berikutnya, 10 Agustus 1867. Hingga tahun 1873 tiga kota di Jawa Tengah, yaitu Semarang, Solo, dan Yogyakarta sudah berhasil dihubungkan.

Masa politik kolonial liberal rupanya mengakibatkan Pemerintah Belanda enggan mendirikan perusahaannya dan justru memberikan kesempatan luas bagi perusahaan-perusahaan (KA) swasta. Namun sayangnya, perusahaan swasta itu tidak memberikan keuntungan berarti (apalagi NIS masih membutuhkan bantuan keuangan dari Pemerintah Kolonial), maka Departemen Urusan Koloni mendirikan operator KA lain, *Staatsspoorwegen*, yang membentang dari Buitenzorg hingga Surabaya. Pertama dibangun di kedua ujungnya, jalur pertama di Surabaya dibuka pada tanggal 16 Mei 1878 dan terhubung pada tahun 1894.

Selain itu, muncul juga lima belas operator KA swasta di Jawa yang menamakan dirinya sebagai "perusahaan trem uap", namun

meskipun namanya demikian, perusahaan itu sudah dapat dianggap sebagai operator KA regional.

Sebagai perusahaan kolonial, sebagian besar jalur KA di Indonesia mempunyai dua tujuan: ekonomis dan strategis. Nyatanya, syarat bantuan keuangan NIS antara lain membangun rel KA ke Ambarawa, yang memiliki benteng bernama Willem I (yang diambil dari nama Raja Belanda). Jalur KA negara pertama dibangun melalui pegunungan selatan Jawa, selain daerah datar di wilayah utara Jawa, untuk alasan strategis sama. Jalur KA negara di Jawa menghubungkan Anyer (lintas barat) menuju Banyuwangi (lintas timur).

Selain di Jawa, pembangunan rel KA juga dilakukan di Aceh, menghubungkan Banda Aceh hingga Pelabuhan Uleelhee, dengan lebar sepur 1.067 mm, yang digunakan untuk keperluan militer. Kemudian, lebar sepur yang sebelumnya 1.067 mm kemudian diganti menjadi 750 mm membentang ke selatan. Jalur ini kemudian berpindah kepemilikan dari Departemen Urusan Perang kepada Departemen Urusan Koloni tanggal 1 Januari 1916 menyusul perdamaian relatif di Aceh.

Ada pula jalur kereta api di Ranah Minangkabau (dibangun pada tahun 1891-1894) dan Sumatera Selatan (dibangun tahun 1914-1932). Kedua jalur ini digunakan untuk melintas layanan KA batu bara dari pertambangan bawah tanah menuju pelabuhan.

Di Sumatera Utara, ada perusahaan KA bernama *Deli Spoorweg Maatschappij* yang banyak mengangkut karet dan tembakau di daerah Deli.

Pembangunan jalur kereta api juga dilangsungkan di Sulawesi Selatan pada bulan Juli 1922 hingga 1930; sebagai bagian dari proyek besar-besaran pembangunan jalur rel di Kalimantan dan Sulawesi, menggabungkan sistem rel KA di Sumatera, serta elektrifikasi jalur KA utama di Jawa. Namun Depresi Besar telah membatalkan upaya ini. Meskipun tidak sempat dibangun, studi pembangunan jalur KA di Kalimantan, Bali, dan Lombok telah selesai dilakukan.

Semasa pendudukan Jepang, seluruh jalur KA (bahkan yang terpisah sekali pun) dikelola sebagai satu kesatuan. Sementara itu, di Sumatera, juga dikelola oleh cabang-cabang Angkatan Bersenjata Kekaisaran Jepang, secara terpisah. Pendudukan Jepang akhirnya mengubah lebar sepur 1.435 mm di Jawa menjadi 1.067 mm, sebagai penyelesaian masalah lebar sepur ganda. Ini bukanlah "permasalahan nyata" karena tidak banyak perubahan materiil di kedua sistem itu, banyak rel 1.435 mm dipasangi rel ketiga pada tahun 1940, menghasilkan rel dengan lebar sepur campuran.

2.1.2 Pasca-Kemerdekaan

Setelah Proklamasi Kemerdekaan Indonesia dikumandangkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan perusahaan kereta api yang

tergabung dalam *Angkatan Moeda Kereta Api* (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari Jepang.

Pada tanggal 28 September 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya menegaskan bahwa mulai hari itu kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia sehingga Jepang sudah tidak berhak untuk mencampuri urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya tanggal 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api serta dibentuknya *Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia* (DKARI).

Kecuali DKA, ada operator KA lain yaitu Kereta Api Soematra Oetara Negara Repoeblik Indonesia dan Kereta Api Negara Repoeblik Indonesia (1953-1960), yang semuanya beroperasi di Sumatera. Nama DKA pun berubah menjadi *Perusahaan Negara Kereta Api* (PNKA), semasa Orde Lama. Lalu, pada tanggal 15 September 1971 berubah menjadi *Perusahaan Jawatan Kereta Api* (PJKA, Perjanka). Kemudian, pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA berubah menjadi *Perusahaan Umum Kereta Api* (Perumka), dan semenjak tanggal 1 Juni 1999, Perumka mulai menunjukkan keterbukaannya dan berubah menjadi *PT Kereta Api (Persero)* (PT KA). Pada bulan 20 Mei 2010, nama PT KA berubah menjadi *PT Kereta Api Indonesia (Persero)* (KAI), hingga saat ini.

2.2 Logo Perusahaan

Gambar 2.1 Logo PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 2 Bandung



2.2.1 Makna Logo

- Tiga garis melengkung melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI dalam mencapai Visi dan Misinya.
- Dua garis warna orange melambangkan proses Pelayanan Prima (Kepuasan Pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.
- Anak panah berwarna putih melambangkan Nilai Integritas, yang harus dimiliki insan PT KAI dalam mewujudkan Pelayanan Prima.
- Satu garis lengkung berwarna 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.)

2.3 Visi, Misi, dan Tujuan Perusahaan

2.3.1 Visi Perusahaan

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

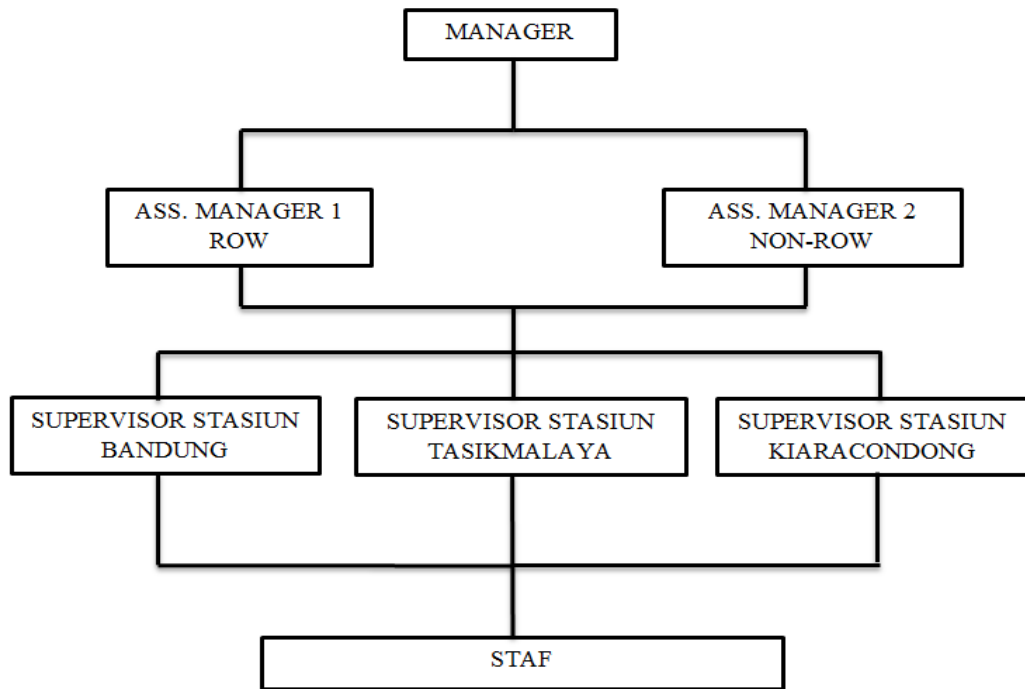
2.3.2 Misi Perusahaan

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.

2.3.3 Tujuan Perusahaan

Melaksanakan dan mendukung kebijaksanaan dan program pemerintah dibidang ekonomi dan pembangunan nasional, khususnya di bidang transportasi, dengan menyediakan barang dan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk dapat melakukan ekspansi baik di pasar domestik maupun internasional di bidang perkeretaapian. Usaha tersebut meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan kereta api, kegiatan perawatan dan pengusahaan prasarana perkeretaapian, pengusahaan bisnis properti secara profesional, serta pengusahaan bisnis penunjang prasarana dan sarana kereta api secara efektif untuk kemanfaatan umum.

2.4 Struktur Organisasi



Gambar 2.2 Struktur Organisasi Unit Pengusahaan Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP 2 Bandung

2.5 Deskripsi Jabatan

a. Manager

Manager Pengusahaan Aset Daop 2 Bandung mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab :

1. Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang telah ditetapkan oleh VP Commercialization of Productive Assets (AR) dan VP Commercialization of Non Productive Assets (AC) Kantor Pusat terkait dengan tugas pokok dan tanggung jawabnya dalam mengelola pelaksanaan Pengusahaan Aset Railway dan Non Railway di Wilayah Daop 2 Bandung.

2. Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (quality improvement) kinerja Perusahaan Aset Railway dan Non Railway secara berkelanjutan, serta terjaminnya pengelolaan risiko Perusahaan Aset Railway dan Non Railway diseksinya.
3. Melaksanakan pengelolaan program dan evaluasi kinerja pelaksanaan Perusahaan Aset Railway untuk persewaan dan kerjasama operasi (KSO), meliputi Perusahaan Aset di stasiun dan sarana, aset di sepanjang jalur KA yang masih aktif (ROW), periklanan dan website.
4. Melaksanakan pengelolaan program dan evaluasi kinerja pelaksanaan perusahaan aset Non Railway untuk persewaan dan kerjasama operasi (KSO), meliputi perusahaan aset/ lahan di luar stasiun, diluar ROW, disepanjang jalur KA non aktif (Non-ROW) dan rumah dinas.

b. Assistant Manager 1 ROW

Assistant Manager 1 ROW di bagian perusahaan aset bertugas untuk mengontrol unit kegiatan yang beroperasi pada jalur aktif yang dimiliki oleh PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO).

c. Assisten Manager 2 non-ROW

Assistant Manager 2 non-ROW di bagian perusahaan aset bertugas untuk mengontrol unit kegiatan yang beroperasi pada jalur yang sudah tidak aktif yang dimiliki oleh PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO).

d. Supervisor Stasiun Bandung

Supervisor Stasiun Bandung bertugas memastikan bahwa semua pekerjaan dapat dilakukan dengan baik dan untuk mengontrol sekaligus mengawasi pengoperasian di jalur Lintas Bandung, Bandung – Cianjur, dan jalur Bandung –Purwakarta.

d. Supervisor Stasiun Tasikmalaya

Supervisor stasiun Tasikmalaya bertugas memastikan bahwa semua pekerjaan dapat dilakukan dengan baik dan untuk mengontrol sekaligus mengawasi pengoperasian di jalur Lintas Tasikmalaya, dan jalur Tasikmalaya – Banjar.

e. Supervisor Stasiun Kiaracandong

Supervisor stasiun Tasikmalaya bertugas memastikan bahwa semua pekerjaan dapat dilakukan dengan baik dan untuk mengontrol sekaligus mengawasi pengoperasian di jalur Lintas Kiaracandong, dan jalur Kiaracandong – Cibatu.

f. Staf

Membantu pimpinan dalam melancarkan tugas-tugas perusahaan dan memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya dalam bentuk kegiatan-kegiatan operasional.

2.6 Aspek Kegiatan Perusahaan

2.6.1 Layanan

PT Kereta Api Indonesia memberikan layanan kereta api penumpang dan barang. Hampir semua jalur yang beroperasi memiliki layanan angkutan kereta api penumpang yang dijalankan secara teratur.

2.6.1.1 Kereta penumpang

Kapasitas angkut penumpang yang disediakan PT Kereta Api Indonesia di Jawa dan Sumatera adalah sebanyak 106.638 tempat duduk per hari dengan rasio kelas eksekutif (30%), bisnis (22%), dan ekonomi (59%). Bila tempat duduk dikaitkan dengan jarak tempuh, maka total kapasitas melambung menjadi sebanyak 41.528.450 tempat duduk per kilometer per hari dengan rasio kelas eksekutif (39%), kelas bisnis (25%), dan kelas ekonomi (58%).

a. Kelas Eksekutif

Kelas Eksekutif/Argo adalah kelas layanan tertinggi PT Kereta Api Indonesia, yaitu dengan kereta penumpang berkapasitas 50 orang per kereta. Layanan yang disediakan adalah tempat duduk yang bisa diatur, pendingin udara, hiburan audio visual dan layanan makanan.

Rangkaian kereta api jenis ini mulai diluncurkan pada tanggal 31 Juli 1995 untuk memperingati *50 Tahun Kemerdekaan Republik Indonesia*. Pada awalnya hanya dua kereta api yang dioperasikan, yaitu Argo Bromo yang melayani rute Gambir-Surabaya Pasar Turi dan Argo Gede yang melayani rute Gambir-

Bandung. Saat ini, kereta api Argo Bromo telah digantikan dengan Argo Bromo *Anggrek* dan KA Argo Gede juga telah diberhentikan pengoperasiannya dan disatukan dengan Kereta api Parahyangan menjadi Argo Parahyangan. Kereta api kelas Argo lainnya adalah:

- Argo Bromo *Anggrek* yang melayani rute Gambir-Surabaya Pasar Turi.
- Argo Muria yang melayani rute Gambir-Semarang Tawang.
- Argo Lawu yang melayani rute Gambir-Yogyakarta-Solo Balapan.
- Argo Wilis yang melayani rute Bandung-Surabaya Gubeng.
- *New* Argo Jati yang melayani rute Gambir-Cirebon.
- Argo Dwipangga yang melayani rute Gambir-Yogyakarta-Solo Balapan.
- Argo Sindoro yang melayani rute Gambir-Semarang Tawang.
- Argo Parahyangan yang melayani rute Gambir-Bandung (tidak setiap rangkaian).

b. Kelas Campuran

Kelas campuran adalah kelas layanan kedua tertinggi, dengan kereta penumpang kelas eksekutif (50/52 penumpang), bisnis AC (64 Penumpang) dan ekonomi AC (80 Penumpang). Layanan kelas publik diberikan pada jalur-jalur berikut ini:

- Argo Parahyangan yang melayani rute Bandung-Gambir (tidak semua rangkaian).
- Cirebon Ekspres yang melayani rute Cirebon-Gambir
- Tegal Bahari yang melayani rute Tegal-Gambir
- Sancaka yang melayani rute Surabaya Gubeng–Yogyakarta.
- Lodaya yang melayani rute Bandung-Yogyakarta-Solo Balapan.
- Malabar yang melayani rute Bandung-Stasiun Yogyakarta-Stasiun Malang.
- Sawunggalih Utama yang melayani rute Pasar Senen–Karanganyar–Kutoarjo.
- Harina yang melayani rute Bandung-Surabaya Pasar Turi.
- Malioboro Ekspres yang melayani rute Malang–Yogyakarta.
- Ciremai Ekspres yang melayani Bandung-Cirebon.
- Siliwangi (Eksekutif-Ekonomi) relasi Cianjur-Sukabumi-Bogor.
- Pangrango (Eksekutif-Ekonomi) relasi Bogor-Sukabumi-Cianjur.

c. *Kelas Bisnis*

Di bawah kereta api kelas Publik adalah kelas komersial kelas menengah, yang mencakup semua kereta bisnis.

- Mutiara Selatan yang melayani rute Surabaya-Bandung
- Senja Utama dari Pasar Senen ke Stasiun Yogyakarta, dan Solo Balapan
- Fajar Utama Yogya dari Pasar Senen ke Stasiun Yogyakarta

- Sidomukti yang melayani rute Yogyakarta-Solo Balapan

d. Kelas Ekonomi

Dalam rangka pemerataan pelayanan kepada semua lapisan masyarakat, selain mengoperasikan sejumlah kereta api komersial yang berfungsi sebagai subsidi silang pada pelayanan kereta api kelas ekonomi, PT Kereta Api Indonesia juga mengoperasikan sejumlah rangkaian kereta api kelas ekonomi unggulan, yaitu:

- Pasundan yang melayani rute Bandung - Surabaya Gubeng
- Kutojaya Utara yang melayani rute Pasar Senen - Karanganyar - Kutoarjo
- Kutojaya Selatan yang melayani rute Kiaracondong - Kutoarjo
- Kahuripan yang melayani rute Kiaracondong - Kediri
- Menoreh 1 dan 2 yang melayani rute Pasar Senen – Semarang Tawang, (*Ekonomi AC Plus non-PSO*).
- Bogowonto yang melayani rute Pasar Senen - Lempuyangan, (*Ekonomi AC Plus non-PSO*).
- Gajah Wong yang melayani rute Pasar Senen – Lempuyangan, (*Ekonomi AC Plus non-PSO*).
- Krakatau Ekspres yang melayani rute Merak - Pasar Senen - Purwokerto - Karanganyar - Yogyakarta - Kediri, (*Ekonomi AC Plus non-PSO*).
- Jayabaya yang melayani rute Pasar Senen - Surabaya Pasar Turi - Malang, (*Ekonomi AC Plus non-PSO*).

- Jaka Tingkir yang melayani rute Purwosari - Yogyakarta - Pasar Senen, (*Ekonomi AC Plus non-PSO*).
- Joglokerto Ekspres yang melayani rute Purwokerto - Yogyakarta - Solo Balapan, (*Ekonomi AC Plus non-PSO*).
- Tegal Ekspres yang melayani Pasar Senen – Tegal
- Kalijaga yang melayani rute Purwosari - Semarang Poncol
- Kamandaka yang melayani rute Purwokerto - Semarang

e. Kereta api lokal

Tarif kereta api kelas ekonomi ditetapkan oleh pemerintah sehingga secara keseluruhan biaya operasi tidak dapat ditutup dengan tarif yang dikenakan kepada masyarakat. Sampai saat ini, PT Kereta Api Indonesia melakukan subsidi silang dari pendapatan rangkaian kereta api kelas Argo dan kelas satu pada kelas ekonomi. Beberapa kereta yang dioperasikan adalah:

- Baraya Geulis yang melayani rute Padalarang - Cicalengka (ditutup)
- Bumi Geulis yang melayani rute Bogor - Sukabumi (ditutup dan digantikan oleh Pangrango).
- Pandanwangi yang melayani rute Jember - Banyuwangi.
- Kereta api Lokal Bandung Raya yang melayani rute Padalarang - Bandung-Cicalengka.
- KRD Perintis Jenggala yang melayani rute Mojokerto - Tulangan - Sidoarjo

- Galuh yang melayani rute Tanahabang –Banjar (Dilebur menjadi KA Serayu)

f. Komuter

Komuter adalah kereta api yang beroperasi dalam jarak dekat, menghubungkan kota besar dengan kota-kota kecil di sekitarnya atau dua kota yang berdekatan. Penumpang kereta ini kebanyakan adalah para penglaju bermobilitas tinggi yang pergi-pulang dalam sehari, misalnya ke tempat kerja atau sekolah. Tidak mengherankan apabila frekuensi perjalanan komuter termasuk tinggi dan jumlah penumpangnya juga paling banyak dibanding kereta jenis lainnya.

Di Indonesia, jaringan komuter masih menjadi satu dengan kereta api jarak jauh, bahkan kebanyakan rangkaian kereta apinya juga diambil dari bekas kereta api jarak jauh. Walaupun demikian, pemerintah saat ini sedang mempersiapkan pembangunan jaringan kereta api komuter yang lebih canggih, seperti monorel, kereta bawah tanah, maupun Mass Rapid Transit (MRT) yang rencananya akan dibangun di Jakarta dan Surabaya.

Komuter umumnya dilayani oleh rangkaian kereta api ekonomi, tetapi beberapa sudah ada yang dilayani oleh kereta kelas bisnis bahkan kelas eksekutif, seperti kereta api Pakuan jurusan Jakarta- Bogor. Jalur-jalur kereta komuter yang ada di Indonesia antara lain:

- KRL Jabodetabek/Commuter Line, merupakan jalur komuter tertua di Indonesia yang melingkupi daerah Jakarta Raya, melayani para penglaju dari Jakarta ke Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, termasuk jalur cabang ke Serpong dan Maja.
- KRDE MCW 302 Patas relasi Cicalengka - Padalarang, KRDE Baraya Geulis relasi Cicalengka Padalarang hasil modifikasi dari KRL BN Holec PT. INKA Madiun.
- KRDE Prambanan Ekspres relasi Jogjakarta - Solo hasil modifikasi dari KRL BN-Holec PT INKA Madiun.
- KRDE-I Blora Jaya relasi Semarang - Bojonegoro.
- KRDE-I Madiun Jaya relasi Madiun - Jogjakarta.
- KRDE-I Seminung relasi Tanjung Karang - Kota Bumi.
- KRDE-I Way Umpu relasi Tanjung Karang - Kota Bumi.
- KRDE-I Sri Lelawangsa relasi Medang - Binjai.

g. Kereta wisata

PT. Kereta Api Indonesia juga menyediakan layanan kereta wisata yang tarifnya disesuaikan dengan harga tiket tertinggi pada kereta yang dirangkaikan dengan kereta wisata tersebut. Gerbong kereta wisata diberi nama Nusantara, Bali, Toraja, Sumatera, Jawa, *Imperial*, dan *Priority*. Selain itu, di Ambarawa tersedia pula kereta wisata dengan lokomotif uap bergigi. Di Solo, kereta wisata Punokawan jurusan Purwosari – Wonogiri menelusuri jalan Slamet Riyadi di Kota Solo. Adapun di Sumatera Selatan, tersedia kereta

wisata yang diberi nama *Kereta Sultan*, sedangkan di Sumatera Barat tersedia pula kereta wisata yang bertujuan ke Lembah Anai dan Pantai Pariaman.

2.6.1.2 Kereta barang

Khusus di Pulau Jawa, pemasaran angkutan barang semula kurang diminati pasar karena dalam perjalanan kalah prioritas dengan kereta penumpang. Akan tetapi, sejalan dengan perkembangan terakhir yang sudah melalui tahapan modernisasi sarana angkutan barang, telah dimungkinkan hadirnya kereta barang dengan kecepatan yang tidak jauh berbeda dengan kereta penumpang sehingga perjalanannya jauh lebih lancar.

Layanan kereta barang yang dilayani saat ini sudah ada beberapa macam seperti kereta pengangkut peti kemas, kereta pengangkut batu bara, kereta pengangkut semen, dan sebagainya.

Untuk mengoptimalkan layanan kereta berbasis barang pada saat ini PT Kereta Api Indonesia membuat anak perusahaan yang bernama PT Kereta Api Logistik (Kalog) yang fungsi utamanya adalah untuk melayani dan mengoperasikan layanan barang berbasis kereta api.

a. Baja Satwa

Kereta barang Baja Satwa dikhususkan untuk mengangkut barang yang melayani rute Jakarta Gudang-Surabaya Pasar Turi. Barang yang diangkut kebanyakan

berupa peti kemas yang jenis komoditas angkutannya tidak terbatas.

b. Kereta barang cepat

Koridor layanannya sama dengan kereta api Antaboga, yaitu Jakarta-Surabaya Pasar Turi, tetapi sarana yang digunakan berupa gerbong tertutup. Komoditas yang dapat diangkut juga bermacam-macam, sesuai dengan keadaan pasar.

2.6.2 Lokomotif

Untuk sistem penomoran lokomotif mulai tahun 2011 menggunakan kombinasi huruf, angka yang menunjukkan tahun didinaskan dan nomor urut. Kombinasi huruf yang digunakan untuk menunjukkan susunan roda (saat ini ada C, D, BB, dan jenis CC), dan nomor tiga digit digunakan untuk menunjukkan kelas (2 untuk kelas dengan transmisi listrik dan 3 untuk kelas dengan transmisi hidraulik atau mekanik), yang dimulai dari 00. Dua angka di tengah menunjukkan lokomotif ini didinaskan pada tahun berapa dan dua atau tiga angka di belakangnya menunjukkan jumlah individu, mulai dari 01. Misalnya:

- D301 68 70: Lokomotif diesel hidraulik generasi kedua dengan susunan roda D (empat gandar) didinaskan pada tahun 1968 dengan nomor urut 70
- CC203 01 05: Lokomotif diesel elektrik dengan susunan roda Co-Co generasi keempat didinaskan pada tahun 2001 dengan nomor urut 05

a. Kelas Lokomotif Diesel PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Tabel 2.1

Kelas Lokomotif Diesel PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Lokomotif Diesel Hidraulik	Lokomotif Diesel Elektrik
C300 (Karl Marx V30C)	BB200 (EMD G8A1A)
C301 (Nederlandse Constructiebedrijven Machinefabrik)	BB201 (EMD G12U6)
	BB202 (EMD G18U6)
D300 (Krupp M350D)	BB203 (GE U18A1A)
D301 (Krupp M350D)	BB204 (SLM HGm4/6)
BB300 (Kruup M700BB)	CC200 (Alco-GE UM 106T)
BB301 (Krupp M1500BB)	CC201 (GE U18C)
BB302 (Henschel DHG 600 BB)	CC202 (EMD G26MC-2U)
BB303 (Henschel DHG 1000 BB)	CC203 (GE U20C)
BB304 (Krupp M1500BB)	CC205 (EMD GT38ACe)
BB305 (Jenbacher Ldh1500BB, CFD BB1500HV, dan NS)	CC204 (GE C18MMi dan GE C20EMP)
BB306 (Henschel DHG 800 BB)	CC206 (GE CM20EMP)

b. Armada

Pada tahun 2016, KAI mengoperasikan:

- 420 unit lokomotif;
- 578 unit KRL;
- 121 unit KR D;
- 1.607 unit kereta penumpang
- 6.782 unit gerbong

Lokomotif diesel elektrik PT KAI sebagian besar dibuat di Amerika Serikat atau Kanada, sedangkan diesel hidraulik kebanyakan Jerman. Unit listrik beberapa kebanyakan buatan Jepang. Industri lokal mampu membangun beberapa unit, baik diesel dan listrik.

2.6.3 Bagian Pengusahaan Aset

- a) Seksi Pengusahaan Aset pada Daerah Operasi (Daop) 2 Bandung adalah satuan organisasi di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di bawah organisasi Daop 2 Bandung dan berkedudukan di Bandung;
- b) Seksi Pengusahaan Aset pada Daerah Operasi (Daop) 2 Bandung dipimpin oleh seorang Manager Pengusahaan Aset yang bertanggung jawab kepada Vice President (VP) Daop 2 Bandung.
- c) Manager Pengusahaan Aset Daop 2 Bandung mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab :
 1. Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang telah ditetapkan oleh VP Commercialization of Productive Assets (AR) dan VP Commercialization of Non Productive Assets (AC) Kantor Pusat terkait dengan tugas pokok dan tanggung jawabnya dalam mengelola pelaksanaan Pengusahaan Aset Railway dan Non Railway di Wilayah Daop 2 Bandung.

2. Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (quality improvement) kinerja Perusahaan Aset Railway dan Non Railway secara berkelanjutan, serta terjaminnya pengelolaan risiko Perusahaan Aset Railway dan Non Railway diseksinya.
 3. Melaksanakan pengelolaan program dan evaluasi kinerja pelaksanaan Perusahaan Aset Railway untuk persewaan dan kerjasama operasi (KSO), meliputi Perusahaan Aset di stasiun dan sarana, aset di sepanjang jalur KA yang masih aktif (ROW), periklanan dan website.
 4. Melaksanakan pengelolaan program dan evaluasi kinerja pelaksanaan perusahaan aset Non Railway untuk persewaan dan kerjasama operasi (KSO), meliputi perusahaan aset/ lahan di luar stasiun, diluar ROW, disepanjang jalur KA non aktif dan rumah dinas.
- d) Dalam melaksanakan tugas pokok dan tanggung jawabnya, Manager Perusahaan Aset Daop 2 Bandung dibantu oleh:
1. Assistant Manager Perusahaan Aset Railway.
 2. Assistant Manager Perusahaan Aset Non Railway.
 3. Senior Supervisor Perusahaan Aset Kawasan Stasiun:
 - Senior Supervisor Perusahaan Aset Kawasan Stasiun Bandung
 - Senior Supervisor Perusahaan Aset Kawasan Stasiun Tasikmalaya.

- Senior Supervisor Pengusahaan Aset Kawasan Stasiun Kiaracandong.