BAB II

GAMBARAN UMUM INSTANSI

2.1 Sejarah Singkat Instansi

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang selanjutnya disingkat sebagai PT. KAI (Persero) atau Perseroan adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia. PT. KAI (Persero) didirikan sesuai dengan akta tanggal 1 Juni 1999 No. 2, yang dibuat di hadapan Imas Fatimah, S.H., Sp.N., Notaris di Jakarta, dan kemudian diperbaiki kembali sesuai dengan akta tanggal 13 September 1999 No. 14.

Akta pendirian tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia melalui Surat Keputusan tanggal 1 Oktober 1999 No. C-17171 HT.01.01.TH.99 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 14 Januari 2000 No. 4 Tambahan No. 240/2000.

Riwayat PT. KAI dibagi menjadi tiga periode, yaitu masa kolonial, sebagai lembaga pelayanan publik, dan sebagai perusahaan jasa. Pada masa kolonial, industri perkeretaapian dimulai pada tahun 1864 ketika *Namlooze Venootschap Nederlanche Indische Spoorweg Maatschappij* memprakarsai pembangunan jalan kereta api dari Semarang ke Surakarta, Jawa Tengah.

Sejak itu tiga perusahaan lain berinvestasi membangun jalur-jalur kereta api di dalam dan luar Pulau Jawa. Perusahaan yang terlibat dalam industri kereta

api zaman kolonial adalah *Staat Spoorwegen*, *Verenigde Spoorwegenbedrifj*, dan *Deli Spoorwegen Maatscappij*.

Periode perusahaan berorientasi pada pelayanan publik bermula pada masa awal kemerdekaan Indonesia. Pada tanggal 25 Mei berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, pemerintah Republik Indonesia membentuk Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada 15 September 1997 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971, PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

Dengan status sebagai Perusahaan Negara dan Perusahaan Jawatan, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) saat itu beroperasi melayani masyarakat dengan dana subsidi dari pemerintah. Babak baru pengelolaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dimulai ketika PJKA diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990.

Dengan status barunya sebagai perusahaan umum, Perumka berupaya untuk mendapatkan laba dari jasa yang disediakannya. Untuk jasa layanan penumpang, Perumka menawarkan tiga kelas layanan, yaitu kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi.

Pada tanggal 31 Juli 1995 Perumka meluncurkan layanan kereta api penumpang kelas eksekutif dengan merek Kereta Api Argo Bromo JS-950. Merek ini kemudian dikembangkan menjadi Kereta Api Argo Bromo Anggrek dan dioperasikan mulai tanggal 24 September 1997.

Pengoperasian KA Argo Bromo Anggrek mengawali pengembangan KA merek Argo lainnya, seperti KA Argo Lawu, KA Argo Mulia, dan KA Argo Parahyangan. Untuk mendorong Perumka menjadi perusahaan bisnis jasa, pada tanggal 3 Februari 1998 pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998.

Dengan status barunya, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) beroperasi sebagai lembaga bisnis yang berorientasi laba. Untuk tetap menjalankan sebagian misinya sebagai organisasi pelayanan publik, pemerintah menyediakan dana *Public Service Organization* (PSO).

A. Zaman Kolonial Belanda (1864-1942)

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA didesa Kemijen Jumat tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet Van Den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh *Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada Hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan NV. NISM membangun jalan KA antara Kemijen - Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta api didaerah lainnya.

Tidak mengherankan, jika pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Jika tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km. Selain di Jawa, pembangunan jalan kereta api juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawasi juga telah dibangun jalan kereta api sepanjang 47 Km antara Makasar - Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya di Ujung pandang - Maros belum sempat diselesaikan.

Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan kereta api Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 km.

B. Zaman Pendudukan Jepang (1942-1945)

Zaman pendudukan jepang, seluruh jaringan kereta api pada pemerintahan belanda dikuasai oleh jepang dan diberi nama *ryuku kyoku* yang kemudian berubah nama menjadi *tedsudo kyoku* yang berkantor pusat di Bandung.

Sedangkan perkeretaapian di Sumatra disebut *tedsudo tai* dan berkantor pusat di bukit tinggi. Berbeda halnya dengan Zaman Pemerintahan Belanda, seluruh kegiatan perkeretaapian pada Zaman Jepang dimaksudkan dalam rangka mendukung usahanya memenangkan perang, dimana lintas-lintas cabang dan rel

sebagian dibongkar dan dialihkan dari Indonesia untuk pemasangan lintas Thailand-myanmar, kemudian bengkel-bengkel perkeretaapian sebagian dijadikan bengkel alat-alat perang atau militer.

Pengolahan tersebut meliputi:

a. Daerah jawa dibawah pimpinan angkatan darat (*tedsudo kyoku*) dibagi kedalam 3 daerah, yaitu:
   1) Bagian Barat (*Sebu Kyoku*),
   2) Bagian Tengah (*Khubu Kyoku*),
   3) Bagian Timur (*Tobu Kyoku*).
b. Masing-masing daerah tersebut dibagi kedalam beberapa daerah eksploitasi yang berdiri sendiri dan dikepalai oleh kepala inspeksi (*Zimushotyo*), meliputi:
   1) Aceh dan SDM (*Sumatera Tedsudo*),
   2) Sumatera Barat (*Soibu Sumatera Tedsudo*),
   3) Sumatera Selatan (*Nanbu Sumatera Tedsudo*) .

C. Zaman Pemerintahan Republik Indonesia (1945-sekarang)

Setelah proklamasi kemerdekaan republik Indonesia tanggal 17 agustus 1945, penguasaan perkeretaapian mulai beralih ke tangan pemerintah indonesia. Pada tanggal 28 sepember 1945 didirikanlah Djawatan Kereta Api Indonesia (DKAI) sebagai perusahaan kereta api pertama setelah pengalihan Indonesia.

Pada masa ini banyak kesulitan dan hambatan yang mengakibatkan timbulnya kelemahan di berbagai aspek usaha. Para pemuda kereta api yang

tergabung dalam Angkatan Muda Kereta Api (AMKA) melakukan aksi pengambilalihan kekuasaan perkeretaapian di tanah air.

Pada tanggal 27 september 1949 pemerintah republik Indonesia mengeluarkan peraturan pemerintah no. 2 yang isinya menyatakan bahwa Djawatan Kereta Api Indonesia (DKARI) dan Staat Spoorwagen (SS) digabungkan menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Kemudian tanggal 25 mei 1963 berdasarkan peraturan pemerintah no. 22 tahun 1963 status perkeretaapian berubah dari Djawatan Kereta Api (DKA) menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA).

Sesuai dengan peraturan pemerintah No. 61, pada tanggal 15 september 1971 Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) dan selanjutnya berdasarkan keputusan presiden No. 44 tahun 1974, PJKA merubah unit organisasi dalam lingkungan departemen perhubungan dimana kedudukan, fungsi, tugas, dan susunan organisasi diatur berdasarkan keputusan presiden.

Selanjutnya dalam peraturan pemerintah No. 57 tahun 1991 terhitung mulai tanggal 2 januari 1991 PJKA telah berubah status menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA), yang artinya seluruh kepemilikan dikuasai oleh negara. Selaras dengan modernisasi perkeretaapian dalam kaitannya dengan sistem transportasi nasional dan guna menghadapi persaingan usaha, maka PERUMKA dituntut untuk mampu meningkatkan kondisi perusahaan dari semua sektor yang ada kearah yang lebih baik.

Oleh karena itu Perumka berusaha menekan segala kerugian yang terjadi dengan berusaha meningkatkan produktivitas kereta api dengan menggunakan peralatan secara optimal sehingga dapat mencapai hasil yang maksimal dan berdasarkan peraturan pemerintah No. 19 tahun 1998 terhitung sejak tanggal 1 juni 1999 perusahaan kereta api telah dialihkan usahanya oleh pemerintah dari PERUMKA menjadi PT. Kereta Api dengan bentuk persero.

Pemerintah mengharapkan dengan perubahan status ini akan mampu meningkatkan kinerja usaha kereta api kearah yang lebih baik lagi guna menunjang pembangunan nasional, khususnya dibidang transportasi, selain itu sebagai upaya untuk mempersiapkan perusahaan untuk *go public*. Dengan pengalihan bentuk tersebut maka PERUMKA dinyatakan bubar pada saat pendirian perseroan tersebut, dengan ketentuan bahwa segala hak dan kewajiban, kekayaan serta pegawai PERUMKA yang pada saat pembubarannya beralih kepada perusahaan perseroan tersebut.

Dengan berubahnya PERUMKA dari perusahaan umum menjadi persero, PT. Kereta Api di tetapkan sebagai:

1. Penyelenggaran angkutan orang dan barang dengan kereta api.
2. Melaksanakan perawatan prasarana perkeretaapian.
3. Pengusaha dari usaha penunjang prasarana dan sarana kereta api.

Meskipun perusahaan telah beralih status menjadi PT namun urgensi pelayanan kepada masyarakat masih akan tetap di pertahankan.

Sejarah Instansi secara rinci dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1

Sejarah Instansi

Tahun	Nama	Jalur
17 Juni 1864	Namlooze Venooschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV NISM)	Membuka Jalur Kereta Api Semarang-Surakarta
1880	Verenigde Spoorwegenbedrifj	Mengembangkan Jalur Kereta Api di Pulau Jawa
	Deli Spoorwegen Maatscappij	Membangun Jaringan Kereta Api di Sumatera
	Staat Spoorwegen	Mengembangkan Transportasi Kereta Api di Batavia
24 Desember 1924	Staat Spoorwegen	Mengoperasikan Kereta Listrik Rute Tanjung Priuk-Meester Cornelis (Jatinegara) di Batavia, dilanjutkan dengan rute Batavia-Zootenberg (Bogor)
28 September 1945	Karyawan yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA)	Mengambil Alih Perusahaan dari Perusahaan dari Penguasa Jepang
25 Mei 1963	Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA)	Pembentukan PNKA
15 September 1971	Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)	PNKA berganti status menjadi PJKA
2 Januari 1991	Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka)	PJKA berubah status menjadi Perumka
24 September 1997	Perumka	Meluncurkan Kereta Api Argo Bromo Anggrek yang menandai pengoperasian kereta api kelas eksekutif
3 Februari 1998	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	Perumka berganti status menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)
September 2009	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	Transformasi menuju perusahaan jasa (*Service Company*) ditandai dengan pembentukan Divisi Komersial
28 September 2011	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	Peluncuran logo baru sebagai perwujudan tekad baru Perseroan untuk menjadi organisasi yang profesional dan modern
8 Maret 2012	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	Pemberlakuan sistem pemesanan tiket H-90 untuk kereta api komersial melalui Contact Center 121, agen tiket dan stasiun online, Railcard, serta jaringan internet
1 September 2012	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	Pemberlakuan secara permanen sisten boarding pass di stasiun
1 Juni 2013	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	Pemberlakuan sistem e-ticketing kereta commuter line

Sumber: *Company Profile* PT. Kereta Api Indonesia, 2015.

D. Visi dan Misi Perusahaan

Adapun visi dan misi perusahaan adalah sebagai berikut:

1. **Visi** : Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan stakeholders.
2. **Misi** : Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya melalui praktik bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi pemangku kepentingan dan kelestarian lingkungan berdasarkan empat pilar utama : Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

E. Tujuan Perusahaan

Melaksanakan dan mendukung kebijaksanaan dan program pemerintah di bidang 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. Wilayah operasi Perseroan mencakup Pulau Sumatera dan Jawa. Wilayah kerja di Pulau Jawa dibagi berdasarkan Daerah Operasi (Daop), sedangkan wilayah kerja di Sumatera dibagi berdasarkan Divisi Regional (Divre).

F. Logo PT. Kereta Api Indonesia (Persero)



Sumber: *Company Profile* PT. Kereta Api Indonesia.

Gambar 2.1
Gambar Logo PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

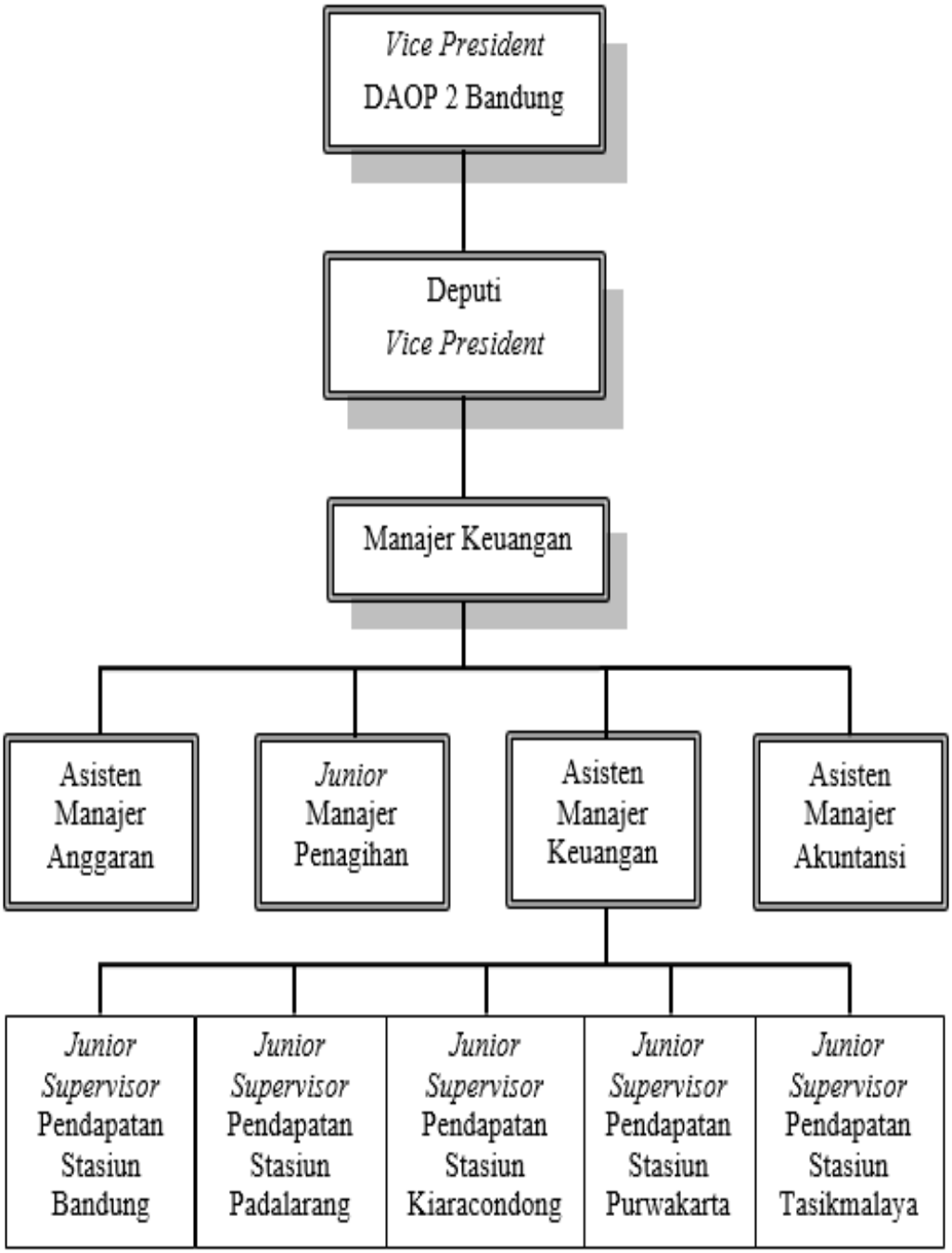
Arti logo dilihat dari:

1. Bentuk
   - Garis Melengkung : melambangkan gerakan yang dinamis PT. Kereta Api Indonesia dalam mencapai Visi dan Misinya.
   - Anak Panah : melambangkan Nilai Integritas, yang harus dimiliki insan PT. Kereta Api Indonesia dalam mewujudkan Pelayanan Prima.
2. 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.

2.2 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi dan tata kerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan Keputusan Mentri Perhubungan Nomor KM 8 tahun 1991 tanggal 19 Februari 1991 dapat dilihat pada Gambar 2.2.

Gambar Struktur Oragnisasi Unit Keuangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung



Sumber : *Company Profile* PT Kereta Api Indonesia (Persero), 2015

Gambar 2.2
Struktur Organisasi Unit Keuangan

Struktur organisasi unit keuangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung:

1. *Vice President* Daop 2 Bandung membawahi Deputi *Vice President* Daop 2 Bandung.
2. Deputi *Vice President* Daop 2 Bandung membawahi Manajer Keuangan;
3. Manajer Keuangan membawahi:
   (1) Junior Manajer Penagihan,
   (2) Asisten Manajer Keuangan,
   (3) Asisten Manajer Akuntansi, dan
   (4) Asisten Manajer Anggaran;
4. *Junior* Manajer Penagihan;
5. Asisten Manajer Keuangan membawahi *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun, yang terdiri dari:
   (1) *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun Bandung,
   (2) *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun Padalarang,
   (3) *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun Kiaracondong,
   (4) *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun Purwakarta, dan
   (5) *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun Tasikmalaya;
6. Asisten Manajer Akuntansi;
7. Asisten Manajer Anggaran; dan
8. *Junior Supervisor* Pendapatan.

2.3 Uraian Tugas Instansi

Uraian tugas instansi terdiri atas uraian jabatan keseluruhan dan uraian jabatan unit keuangan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP II Bandung. Uraiannya dijelaskan sebagai berikut:

A. Uraian Jabatan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP II Bandung

Sesuai dengan keputusan direksi No.Kep. U/OT.003/XI/2KA-2002, susunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tingkat pusat adalah sebagai berikut:

1. Tugas Pokok Direksi

Tugas pokok direksi meliputi:

a. Memimpin, mengurus, dan mengelola PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sesuai dengan tujuan dan tugas pokok perusahaan.
b. Mengawasi, memelihara, dan mengurus kekayaan perusahaan.
c. Mewakili perusahaan didalam dan diluar peradilan.
d. Melaksanakan kebijakan umum yang telah ditetapkan oleh Menteri.
e. Merumuskan dan menetapkan perumusan kebijaksanaan.
f. Menyiapakan pada waktunya rencana kerja tahunan lengkap dengan anggaran PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
g. Menyiapkan laporan pertanggung jawaban PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan perhitungan hasil usaha menurut cara waktu yang telah ditetapkan Menteri.
h. Menyiapkan susunan organisasi lengkap dengan perincian tugas.

i. Mengangkat dan memberhentikan pegawai sesuai dengan peraturan yang berlaku bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

j. Menetapkan peraturan gaji, pension, atau jaminan hari tua dan penghasilan bagi pegawai serta semua hal kepegawaian lainnya.

k. Memberi segala keterangan tentang keadaan dan jalannya PT. Kereta Api Indonesia (Persero), baik dalam bentuk laporan tahunan maupun laporan berkala.

l. Menjalankan kewajiban-kewajiban lain berdasarkan petunjuk Menteri.

2. Fungsi Direksi

Direksi mempunyai fungsi sebagai berikut:

a. Merencanakan dan pengelolaan kegiatan – kegiatan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) secara terpadu.

b. Pengusahaan dan pengembangan prasarana serta sarana angkutan kereta api.

c. Pengembangan dan pendayagunaan SDM.

d. Pengembangan organisasi dan manajemen PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

e. Pengelolaan keuangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

f. Pengawasan internal.

3. Tugas dan Wewenang Direktur Utama

Tugas dan Wewenang Direktur Utama sebagai berikut :

a. Pembuat dan pemberi masukan pertimbangan dan sarana untuk kebijakan teknis.

b. Bertindak untuk dan atas nama baik direksi dan semua bidang.

c. Memimpin kegiatan direktorat.

d. Melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan kebijakan direksi.

B. Uraian Jabatan Unit Keuangan

Uraian tugas jabatan unit keuangan:

1. *Vice President* Daop 2 Bandung

Bertugas dalam mengkoordinir setiap unit atau divisi dan persetujuan permohonan dana dari setiap unit atau divisi yang ada di lingkungan Daop 2 Bandung.

2. Deputi *Vice President* Daop 2 Bandung

Bertugas dalam otorisasi dan persetujuan dana dari setiap unit atau divisi yang ada di lingkungan Daop 2 Bandung.

3. Manajer Keuangan

Tugas manajer keuangan adalah sebagai berikut:

a. Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawab yang telah ditetapkan kantor pusat di Daop 2 Bandung;

b. Terselenggaranya proses peningkatan kualitas secara berkelanjutan serta pengelolaan risiko di setiap unit yang bernaung kepada manajer keuangan;

c. Mengkoordinasikan penyusunan rencana kerja anggaran tahunan, melaksanakan, mengendalikan, melaporkan rencana, dan pelaksanaan anggaran;

d. Pelaksanaan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan Daop 2 Bandung serta pembinaannya;
e. Melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan, pengesahan pembayaran gaji pegawai dan non pegawai, pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga serta penyelesaian dokumen analisa dan tata usaha keuangan;
f. Melaksanakan penagihan atas piutang angkutan penumpang, angkutan barang, pengusahaan aset, dan tata usaha administrasi piutang; dan
g. Melaksanakan tata laksana perbendaharaan dan pengelolaan tata usaha perbendaharaan Daop 2 Bandung.

4. *Junior* Manajer Penagihan

Bertugas dan bertanggung jawab atas pelaksanakan penagihan atas piutang angkutan penumpang, angkutan barang, pengusahaan aset, dan tata usaha administrasi piutang.

5. Asisten Manajer Keuangan

Bertugas dan bertanggung jawab atas pelaksanaan pengelolaan administrasi keuangan, pengesahan pembayaran gaji pegawai dan non pegawai, pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga, serta penyelesaian dokumen analisa dan tata usaha keuangan.

6. Asisten Manajer Akuntansi

Bertugas dan bertanggung jawab dalam pelaksanaan pengelolaan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan Daop 2 Bandung.

7. Asisten Manajer Anggaran

Bertugas dan bertanggung jawab atas koordinasi penyusunan rencana kerja anggaran tahunan Daop 2 Bandung, melaksanakan, mengendalikan, melaporkan rencana, dan pelaksanaan anggaran.

8. *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun

Bertugas dalam pengelolaan pendapatan hasil penjualan tiket stasiun. *Junior Supervisor* Pendapatan terbagi menjadi lima bagian, yaitu:

(1) *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun Bandung

Bertugas dalam pengelolaan pendapatan stasiun besar A dan stasiun rayon yang terdiri dari:

1) Stasiun kelas 2 Ciroyom,
2) Stasiun kelas 2 Cimahi,
3) Stasiun kelas 2 Cikudapateuh, dan
4) Stasiun kelas 2 Cimindi.

(2) *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun Kiaracondong

Bertugas dalam pengelolaan pendapatan stasiun besar C Kiaracondong dan stasiun rayon yang terdiri dari:

1) Stasiun kelas 1 Gedebage,
2) Stasiun kelas 1 Rancaekek,
3) Stasiun kelas 1 Cicalengka,
4) Stasiun kelas 2 Cibatu,
5) Stasiun kelas 2 Cipeundeuy,
6) Stasiun kelas 3 Cimekar,
7) Stasiun kelas 3 Haurpugur,
8) Stasiun kelas 3 Nagreg,
9) Stasiun kelas 3 Lebakjero,
10) Stasiun kelas 3 Leles,
11) Stasiun kelas 3 Karangsari,
12) Stasiun kelas 3 Warungbandrek, dan
13) Stasiun kelas 3 Bumiwaluya.

(3) *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun Tasikmalaya

Bertugas dalam pengelolaan pendapatan stasiun besar C Tasikmalaya dan stasiun rayon yang terdiri dari:

1) Stasiun kelas 1 Banjar,
2) Stasiun kelas 2 Ciamis,
3) Stasiun kelas 3 Cirahayu,
4) Stasiun kelas 3 Ciawi,
5) Stasiun kelas 3 Rajapolah,
6) Stasiun kelas 3 Indihiang,
7) Stasiun kelas 3 Awipari,
8) Stasiun kelas 3 Manonjaya,
9) Stasiun kelas 3 Bojong, dan
10) Stasiun kelas 3 Karangpucung.

(4) *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun Padalarang

Bertugas dalam pengelolaan pendapatan stasiun kelas 1 Padalarang dan stasiun rayon yang terdiri dari:

1) Stasiun kelas 2 Cianjur,
2) Stasiun kelas 3 Cilame,
3) Stasiun kelas 3 Sasaksaat,
4) Stasiun kelas 3 Tagogapu,
5) Stasiun kelas 3 Cipatat,
6) Stasiun kelas 3 Cipeuyeum,
7) Stasiun kelas 3 Ciranjang,
8) Stasiun kelas 3 Cibeber,
9) Stasiun kelas 3 Lampengan,
10) Stasiun kelas 3 Cireungas, dan
11) Stasiun kelas 3 Gandasoli.

(5) *Junior Supervisor* Pendapatan Stasiun Purwakarta

Bertugas dalam pengelolaan pendapatan stasiun kelas 1 Purwakarta dan stasiun rayon yang terdiri dari:

1) Stasiun kelas 2 Plered,
2) Stasiun kelas 3 Cibungur,

3) Stasiun kelas 3 Ciganea,
4) Stasiun kelas 3 Sukatani,
5) Stasiun kelas 3 Cisomang,
6) Stasiun kelas 3 Cikadongdong,
7) Stasiun kelas 3 Rendeh, dan
8) Stasiun kelas 3 Maswati.

2.4 Kegiatan Instansi

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang bergerak di bidang usaha transportasi perkeretaapian, adapun bidang usaha perusahaan adalah penjualan atau pemasaran jasa angkutan berupa :

1. Angkutan Penumpang Jenis angkutan penumpang :

    a. KA Jabotabek dan KA Lokal.
    b. KA Penumpang Ekonomi.
    c. KA Penumpang Bisnis.
    d. KA Penumpang Eksekutif.

2. Angkutan Barang Angkutan barang terdiri dari :

    a. Angkutan negosiasi yang terdiri dari : Angkutan baja dari Cilegon ke Waru, angkutan BBM dari Rewulu ke Madiun, angkutan Perkebunan di ESU, angkutan batu bara di ESB dan Surabaya.
    b. Angkutan Non Negosiasi Angkutan petik kemas dan Kereta Api Barang cepat.

Lapangan usaha PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung berdasarkan PP No. 57 tahun 1990 pasal 7 adalah:

a. Penjualan atau pemasran jasa angkutan penumpang, barang pendukung angkutan dan usaha lain;

b. Produksi pengoperasian kereta api;

c. Perawatan, pembangunan, dan pendayagunaan prasarana, yang meliputi lokomotif dan gerbong;

d. Perawatan, pembangunan dan penadyangunaan prasarana, yang meliputi rel kereta api;

e. Pendayagunaan personil;

f. Pengelolaan dan pendayagunaan keuangan; dan

g. Secara terus-menerus melakukan perbaikan dan penyesuaian sistem dan metode pengelolaan perusahaan.