BAB III

PROFIL PERUSAHAAN

3.1. Tinjauan Umum Perusahaan

Kehadiran kereta api di indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron sloet VanDen beele pembangunan jalan KA di desa kemijen jum'at tanggal 17 juni 1984. Pembangunan diprediksi oleh "Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indiscle Spoorweg Maatschappij" (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari kemijen menuju desa tanggung (25 Km) dengan lebar sepur 1435 mm.Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari sabtu, 10 Agustus 1987.

Keberhasilan swasta, NV NISM membangun jalan kereta api antara Kenijen – Tanggung yamg kemudian pada 10 Febuari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang – Suryakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta api di daerah lainnya Tidak mengherankan,kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1984 – 1900 tumbuh dewngan pesat kalau tahun 1967 baru 25 km,tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km,tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1990 menjadi 3.338 km.

Selain di jawa pembagunan jalan kereta api juga dilakukan di sumatra selatan (1914), Sumatra Barat (1981), Sumatra Utara (1886), Aceh (1874), bahkan tahun 1922 di sulawesi telah dibangun jalan kereta api sepanjang 47 km antara Makasar -

Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal tanggal 1 juli 1923, sisanya Ujungpandang – Maros bekum sempat diselesaikan sedangkan di kalimantan meskipun belum dibangun,studi jalan kereta api pontianak – Sambas (220 km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau bali dan Lombok juga pernah dilakukan studi pembangunan jalam kereta api.

Sampai dengan tahun 1939,panjang jalan kereta api indonesia mencapai 6.811 km. Tetapi pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan jepang dan diangkut ke burma untuk pembangunan jalan kereta api di sana. Jenis jalan rel kereta api di indonesia dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm(di aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota, jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan jepang (1942 – 1943) sepanjang 473 km.

Sedangkan jalan kereta api yang dibangun semasa pendudukan jepang, adalah 83 km antara Bayah – Cikara dan 220 km antara Mauro – pekanbaru. ironisnya dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Mauro – pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang memperkerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah romusya.jalan yang melintasi rawa – rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini,banyak menelan korban yng makamnya bertebaran sepanjang Mauro – Pekanbaru setelah kemerdekaan indonesia diproklamasikan pada tanggal 17 Agustus 1945,karyawan kereta api yang tergabung " Angkatan Moeda kereta api " (AMKA) mengambilalih kekuasaan Perkeretaapian dari pihak Jepang.Peristiwa bersejarah yang terjadi pada tanggal 28 September 1945, pembacaan penyataan sikap oleh ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainya, menegaskan

bahwa tanggal 28 September 1945 kekuasan perkretaapian berada di tangan bangsa Indonesia .orang Jepang tidak diperkenalkan lagi campur tangan dengan urusan perkerataapian di Indonesia. Inilah yang melandasi diteptapkanya 28 September 1945 sebagaihari kereta di Indonesia, serta dibentuknya “Djawatan kereta api republik indonesia“ (DKARI)

Meskipun DKARI telah terbentuk, namun tidak semua perusahaan kereta api telah menyatu. Sedikitnya, ada 11 perusahaan kereta api swasta di jawa dan 1 swasta (Deli spoorwg Maatschapij) di Sumatra Utara yang masih terpisah dengan DKARI. Lima tahun kemudian berdasarkan pengumuman Menteri perhubungan,Tenaga dan pekerjaan Umum No.2 Tanggal 6 januari 1950, ditetapkan bahwa mulai 1 januari 1950 DKARI dan “Staat – spoor Wegen en Verenigde Spoorweg Bedrijf (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api bernama “Djawatan Kereta api”(DKA)

Dalam rangka pembenahaan badan usaha, pemrintah mengeluarkan UU No. 19 tahun 1960, yang menetapkan bentuk usaha BUMN. Atas dasar UU ini, dengan peraturan No. 22 Tahun 1963 dibentuk ”perusahaan Negara Kereta Api “ (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api dilebur kedalamnya.Semenjak itu,semua perusahaan kereta api di indonesia terkena ”integrasi” kedalam satu wadah PNKA, termasuk kereta api di Sumatra Utara yang sebelumnya dikelola oleh DSM.

Masih dalam rangka pembenahaan BUMN, pemerintah mengeluarkan UU No. 9 Tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969, yang menetapkaan jenis BUMN menjad tiga perseroan, perusahaan umum dan perusahaan jawatan. Sejalan dengan UU dimaksud, berdasarkan peraturan Pemerintah No. 61 tahun 1971 tanggal 15

September 1971, bentuk perushaan PNKA mengalami perubahan menjadi “perushaan jawatan kereta api” (PJKA).

Selanjutnya berdasarkan peraturan pemerintah No. 57 Tahun 1990,pada tanggal 2 Januari 1991,PJKS mengalami perubahan menjadi perusahaan Umum Kereta Api disingkat perumka.sejalan dengan perbahan status ini, kinerja perkeretaapian di indonesia kian membaik kalau pada tahun 1990 PJKA rugi Rp. 32,716 Miliyar, pada tahun pertama perumka kerugian dapat diteken menjadi Rp. 1,098 Miliyar dan untuk pertama kalinya dalam sejarah perkeretaappian indonesia meraih laba sebesar Rp. 13 juta pada tahun 1993.

Berikutnya,dalam rangka “Loan Agreement” No. 4016-IND tanggal 15 januari 1997 berupa bantuan proyek dari Bank Dunia, yang kemudian lebih dikenal dengan proyek Efisiensi perkeretaan atau “Railway Efficiency Projeck” (REP), dirumuskan langkah – langkah pengembangan perkeretaapian. Sasarsan pengembangan diarahkan pada peningkatan efesienasi dan kualitas pelayanan, yang ditempuh melalui 8 kebijakan,yaitu:

a. Memperjelas peranan antara pemilik (onwer), pengatur (regiator) dan pengelola (operator).

b. Melakukan restrukturisasi perumka,termasuk merubah status perusahaan Umum menjadi perseroan terbatas.

c. Kebijaksanaan pentarifan dengan pemberian kompensasi dari pemerintah kepada perumka atas penyediaan KA non komersial, yang tarifnya ditetapkan oleh pemerintah.

d. Rencanan jangka panjang diuntungkan dalam perencanaan perusahaan (Corparate Planning), yang dijarkan ke dalam rencana kerja anggaran perusahaan secara tahunan.

e. Penggunaan peraturan dan prosedur dalam setiap kegiatan.

f. Peningkatan peran serta sektor swasta .

g. Peningkatan sumber daya manusia.

h. Pembangunan yang berwawasan lingkungan dan keselamatan masyarakat.

Sejalan dengan maksud dari REP tersebut, dengan peraturan pemerintahan No.19 Tahun 1998, tanggal 3 Febuari 1998,pemerintah menetapkan pengalihan bentuk perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi perusahaan perseroan (Persero). Prosesi perubahan status perusahaan dari perum menjadi persero secara “de-facto” dilakukan tanggal 1 Juni 1999, saat Menhub Giri S Hadiharjono mengukuhkan susunan Direksi PT. Kereta Api (persero) di bandung.

3.1.1. Kronologis Bentuk perusahaan

PERIODE	STATUS	DASAR HUKUM
1964	Pembangunan jalan KA sepanjang 26 Km antara Kemijen – Tanggung oleh Hindia Belanda	
1964 - 1945	Staat Spoorwagen (SS) Verenigne Spoorwagenbendrifj (VS) Deli Spoorweg Mastchapij (DSM)	IBW
1945 – 1950 1950 - 1963	Djawatan Kereta Api (DKA) Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)	
1963 – 1971 1971 – 1991 1991 - 1998	Perusahaan Negara Kerata Api (PNKA) Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) Perusahaan Umum KeretaApi (Perumka)	PP 22 TAHUN 1963 PP 61 TAHUN 1971 PP 57 TAHUN 1990
1998 -	PT.Kereta Api (Persero)	PP 19 TAHUN 1998 KEPRES 39 Th 1999 AKTE NOTARIS

Sekarang		FATIMAH NO. 2 THN 1999

3.1.2. Kedudukan,Tugas,Dan Fungsi Perusahaan

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) salah satu BUMN,yang memiliki ciri tersendiri dalam peroperasiannya. PT. Kereta Api Indonesia juga memiliki tugas dalam mewujudkan visi dan misi perusahaan.

a. Kedudukan Perusahaan

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) salah satu BUMN di lingkungan Departermen Perhubungan yang bergerak dalam pengeloaan jasa pengangkutan orang maupun barang secara masal. Pengelolaan dan peraturan tentang perkeretaapian berdasarkan PP No.55 Tahun 1990,untuk bertindak sebagai kuasa pemerintah melimpahkan wewenang sepenuhnya kepada PT. Kereta Api indonesia untuk bertindak sebagai kuasa pemerintah dalam menangani permasalahan yang berhubungan dengan aset dan kekayaan perusahaan perkeretaapin serta untuk bekerjasama dengan pihak swasta untuk meningkatkan pelayanan jasa kereta api.

b. Tugas Perusahaan

PT. Kereta Api Indonesia dalam maenjalankan operasinya, membawa misi – misi khusus, yaitu mewujudkan transformasi yang masal untuk pertumbuhan ekonomi serta menunjang pembagunan sektor lainnyadan pemeratannya.

Adapun tugas dan arah usaha pokok PT. Kereta Api Indonesia adalah untuk menyelenggarakan jasa Kereta Api dalam rangka mempelancar arus perpindahan orang atau barang secara masal untuk menunjang pembagunan Nasional serta untuk menyediakan pelayanan jasa angkutan Kereta Api bagi kemanfaatan umum, sekaligus memupuk keuntungan dengan kemanfaatan asset berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.

PT. Kereta Api Indonesia dalam melakukan operasinya, menetapkan beberapa strategi, yaitu :

1. Starategi pemantapan *(Stabilisasi)***,** haketnya merupakan strategi pasar untuk produksi yang ada di pasar yang telah tersedia
2. Strategi peningkatan *(improvisasi)*, haketnya merupakan strategi peninkatan **/** pengembangan pasar untuk produksi yang ada di pasar yang telah tersedia.
3. Strategi pengembangan *(ekponsi)*, merupakan strategi pengembangan produksi baru atau perluasan pasar yang telah dihasilkan dari pengembangan pasar.

Sebagai BUMN, maka seluruh rangkaian aktivitas perusahaan senantiasa bertitik tolak dari peraturan pemerintah, meskipun ada peraturan lebih lanjut yang disesuaikan dengan bidang tugas perusahaan. PT. Kereta Api Indonesia sebagai BUMN di lingkungan Departermen Perhubungan,Memiliki tugas dan wewenang menyelenggarakan perusahaan angkutan kereta api, hal ini diatur dalan PP No. 57 Tahun 1990. Yaitu perusahaan kereta api sebagai :

a. Sarana Gerak, yang terdiri dari lokomotif, kereta dan gerbong, kereta Rel Diesel (KRD) atau Kereta Rel Listrik (KRL).

b. Prasarana, yang meliputi jalan kereta api (Rel), jembatan, stasion, bangunan dipo, balai jasa, sinyal, telekomunikasi dan alat pengaman lainnya.

c. Peraturan yang berupa reglemen, intruksi, petunjuk pelaksanaan.

d. Tenaga manusia (sumber daya manusia), biaya, dan bahan lainnya yang diperlukan dalam perusahaan kereta api.

Dari uraian diatas, maka kegiatan yang dilakukan oleh PT. KAI adalah :

1. Menyediakan angkutan kereta api yang bermanfaat bagi kepentingan umum.
2. Menjalankan fungsi sebagai agen pembagunan demi peningkatan pertumbuhan ekonomi.
3. Meningkatkan pelayanan dan pangsa pasar angkutan kereta api.

c. Fungsi Perusahan

Fungsi – fungsi perusahaan meliputi :

1. Penyedian, pengoperasian, pendayagunaan, pemeriharaan, pengendalian dan pengembangan sarana angkutan kerata api.

2. Penyedian, pengoperasian, pendayagunaan, pemeriharaan, pengendalian dan pengembangan prasarana angkutan kerata api.

3. Pengoperasian dan pendayagunaan, pengendalian perusahaan stasiun dan bangunan – bangunan lainnya untuk pemberangkatan, penurunan, dan atau penaikan penumpang, barang atau jasa lainnya.

4. Pengelolaan, pendayagunaan dan pengembangan sumber daya manusia.

5. Pengelolaan dan pendayagunaan keungan perusahaan.

6. Pengawasan internal.

Pengawasan dan pelaksanan fungsi tersebut apabila dilaksanakan dengan baik, akan dapat meningkatkan mutu pelayanan jasa angkutan. saat ini kesadaran masyarakat konsumen jasa angkutan terhadap " multi keunggulan " yang dimiliki PT. Kereta Api Indonesia dapat dirasakan dengan meningkatnya permintaan pelayanan jasa – jasa angkutan barang yang bersifat curah, seperti semen, pupuk, BBM, dan hasil perkebunan. Para calon konsumen kereta api barang ini bersedia investasi dalam prasarana jalan rel sepur simpang bahkan juga menyediakan lokomotif dan gerbong untuk keperluan pengangkutan produksinya .

Yang dimaksud multi keunggulan yang dimiliki disini adalalah :

1. Mampu mengangkut penumpang secara masal

2. Hemat dalam hal konsumsi energi.

3. Hemat dalam hal pemakain bahan bakar.

4. Ramah terhadap lingkungan.

5. Adaptif dengan perkembangan teknologi konservasi energi.

6. Andal dalam berbagai cuaca.

Bidang usaha PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selain dalam bidang penyelenggaraan jasa angkutan, juga bergerak dalam bidang pembangunan jalur kereta api dan pembagunan prasarana jalan rel, dan khusus untuk angkutan, pengembangan kereta api dikonsentrasikan pada sejumlah terminal peti kemas.sedangkan untuk pengembangan kereta api penumpang .PT. Kereta Api Indonesia masih membutuhkan dukungan inventasi swasta agar dapat memperbaiki sarana dan prasarana yang masih kurang.

3.1.3. Jenis Tiket dan Jenis Penumpang di PT. Kereta Api Indonesia

a. Jenis-jenis Tiket

Tiket merupakan tanda bukti bernilai yang diberikan hak kepada pemegangganya untuk memperoleh jasa angkutan Kereta Api. Ada berapa jenis Tiket yang disediakan oleh PT. Kereta Api Indonesia untuk melakukan perjalanan, diantaranya :

a) Tiket satu perjalanan, yaitu Tiket untuk satu perjalanan dengan tujuan yang dihendaki dengan tarif menurut kelas yang diambil.

b) Tiket pulang pergi, yaitu penumpang harus mengisi dua formulir dengan tarif yang sama menurut kelas yang diambil cuma bedanya pada nomor seri, nomor Kereta Api dan jam keberangkatan .

c) Tiket persambungan, yaitu karcis yang dimiliki penumpang untuk satu tujuan tetapi penumpang harus melakukan ganti Kereta dan untuk tujuan yang sama, karcis diberikan kestasiun berikutnya.

b. Jenis-jenis Penumpang

Penumpang merupakan seseorang yang akan melakukan perjalanan, baik dengan kehadiran sendiri atau dengan jasa angkutan Kereta Api. Untukm perhitungan biaya berdasarkan data konsumen yang telah diberikan kepada petugas,bisa berdasarkan prosedur yang ditetapkan oleh pusat Resevasi Tiket Kereta Api akan mendapatkan potongan harga diantaranya menurut jenis peumpang, diantaranya :

a) Umum (U), yaitu untuk penumpang dewasa maksimal empat orang.

b) Veteran (V), yaitu untuk penumpang ABRI atau tunawirawan.

c) Lansia (L), yaitu untuk penumpang lanjut usia 20%.

d) Pensiunan KA (P), yaitu untuk penumpang pensiunan kereta api 30%.

e) Reduksi pegawai, yaitu untuk penumpang pegawai kereta api yang aktif 50%.

f) Pegawai Negeri (N), yaitu untuk penumpang Guru/KORPRI 10%.

3.1.3.1. Pemberlakuan Tiket

Suatu tiket berlaku :

a) Untuk Kereta Api yang berangkat pada hari dan jam seperti tercantum pada tiket

b) Dalam kelas dan lintas yang tercantum dalam tiket

Apabila terdapat penyimpangan :

c. tiket yang belum habis masa berlakunya tidak dapat dipergunakan dalam kereta api lainnya.

d. tiket yang sudah habis masa berlakunya atau akan habis masa berlakunya dalam perjalanyan yang ditempuh, apabila digunakan dalam kereta api manapun dianggap tidak berlaku. Pemegangnya dikenakan suplisi dengan bea penuh ditambah denda 100% Bea tersebut.

3.1.3.2. Proses Pemesanan Tiket

Pertama konsumen menayakan langsung kepada petugas loket pemesanan mengenai nama kereta api yang akan dinaiki dan juga tanggal keberangkatannya, apakah data karcisnya masih ada atau tidak, jika tidak maka petugas memberitahu kepada konsumen bahwa tiket telah habis. Jika ada, maka petugas akan melakukan pencatatan data konsumen.

Setelah melakukan pencatatan data konsumen kemudian dilakukan perhitungan biaya berdasarkan data konsumen yang telah diberikan kepada petugas. Untuk tarif kelas bisnis dan ekonomi bagi usia kurang dari 3 tahun tidak mengambil tempat sendiri bebas bea dan bagi kelas eksekutif 20% dari tarif murni, tetapi untuk usia kurang dari 3 tahun mengambil tempat untuk duduk sendiri bagi kelas Bisnis dan Eksekutif tarif dewasa. Petungas lalu mencetak Karcis untuk diberikan kepada pihak konsumen.

3.1.3.3. Penerapan Sistem On-line

PT. Kereta Api Indonesia mulai menggunakan sistem on-line dari tahun 1991. Penggunaan sistem on-line masih terbatas pada stasiun-stasiun tertentu penggunaan ini dimaksudkan untuk mengkoordinasikan penjualan karcis kereta api antar stasiun. Dan juga menambah pelayanan PT. Kereta Api Indonesia kepada para konsumen. Apabila terjadi kerusakan pada sistem tersebut maka pihak PT. Kereta Api Indonesia menggunakan kembali sistem nanual.

3.1.3.4. Sistem Pencatatan dan Laporan

Pada setiap perusahaan dalam mebjalankan kegiatannya tidak terlepas dari pembukuan dan pencatatan. Pembukuan merupakan suatu masa bagaimana suatu perusahaan mengetahui bagaimana macam transaksi yang terjadi dalam kegiatan penjualan. Di reservasi Tiket terdapat 5 loket yang tersedia dengan nomor seri yang berbeda dan tugasnya dilakukan dua shift. Dalam satu sihft harus membuat lima laporan keuangan oleh kepada reserversi tiket jadi dalm dua shift harus dibuat

sepuluh laporan keuangan. Setiap loket mempunyai buku setoran sendiri walaupun dua shift harus langsung disetorkan ke PBD (Kas Daerah) setelah empat hari dan hanya menyerahkan buku setoran dan uang.

Pembukuan dalam penjualan karcis penumpang di reserversi tiket Bandung ada terdiri dari 4 jenis buku laporan, yaitu :

1. Buku serah terima, yaitu pencatatan semua total penjualan tiket penumpang per hari yang dilakukan oleh semua petugas loket.

2. Buku setoran, yaitu mencatat jumlah setoran setelah menyertakan buku laporan dinas harian penjualan tiket kepada Bendahara.

3. Buku perincian tiket penjualan dan pemesanan, yaitu pencatatan penjulan dan pemesanan tiket secara rinci menurut petugas yang menanganinya pada saat itu dalam setiap loket per satu shift .

4. Buku pendapatan 4 (empat) harian per loket, yaitu mencatat semua jumlah penjualan tiket per loketnya selama 4 (empat) hari sekali.

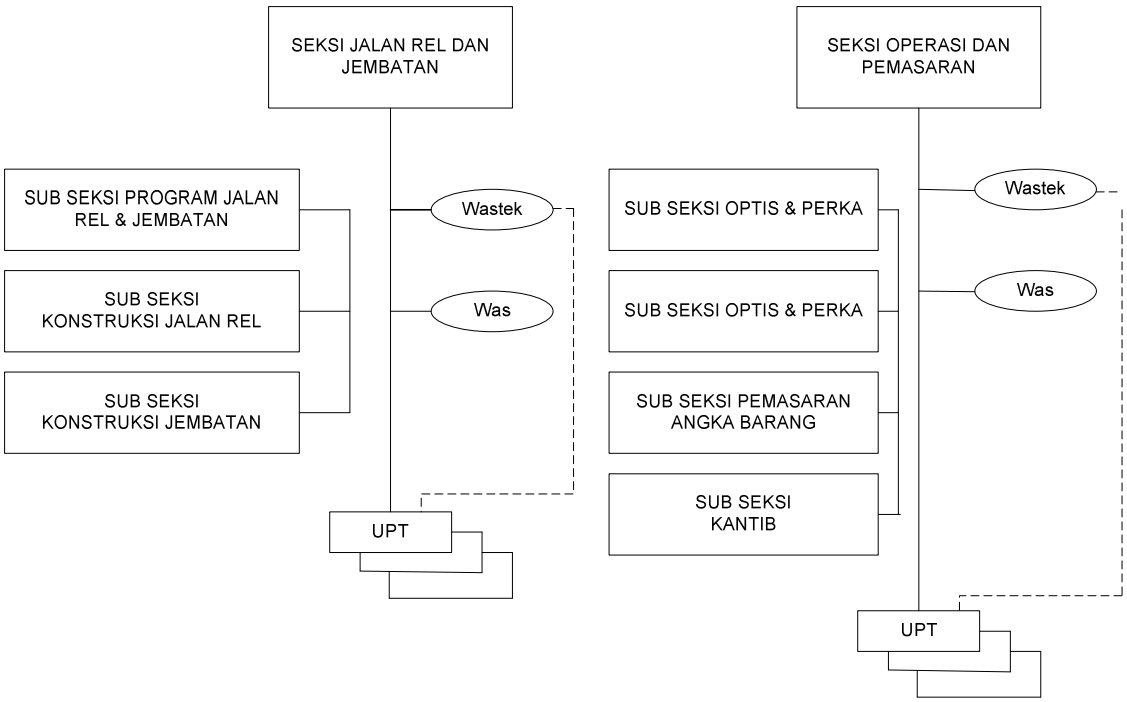
Di dalam perbuatan laporan dilakukan oleh pihak operator. Data konsumen yang disimpan, dikumpulkan terlebih dahulu selama 4 (empat) hari kemudian baru tersebut diambil untuk pembuatan laporan penjulan. Tiap kereta memiliki data konsumen tersendiri antara data konsumen yang satu dengan lainnya adalah berbeda. Didalam perbuatan laporannya juga terpisah lalu apabila ada kekurangan dalam setoran yang diserahakan kepada PBD maka kepala pusat reserversi tiket harus

membuat laporan pendapatan total per loket dibuat tiga rankap, satu untuk PBD, dokumen dasar dan untuk arsip di reserversi Tiket.

3.2. Struktur Organisasi

Struktur organisasi adalah susunan kelompok pegawai (satuan kerja) secara hieraki yang melakukan kerjasama berdasarkan ketentuan yang berlaku dalam upaya pencapaian arah dan tujuan organisasi. Berarti disini arti dari stuktur organisasi PT. Kereta Api Indonesia adalah susunan kelompok pegawai secara hieraki yang melakukan kerjasama yang berdasarkan ketentuan- ketentuan yang berlaku dalam bidang layanan jasa angkutan sehingga arus perpindahan orang/barang secara masal dapat terwujud.

Dalam suatu perusahaan diperlukan adanya suatu organisasi yang mengatur tugas, wewenang dan tanggung jawab dari setiap bagian.



Gambar 3.1

Struktur Organisasi

3.3. Deskripsi Kerja

1. Seksi Jalan Rel dan Jembatan Daop 2 Bandung

   Bertugas untuk :

   a) Pengawas untuk teknik (wastek) jalan rel dan jembatan 2 bandung

   b) Pengawas jalan rel 2 A bandung

   c) Pengawas jalan rel 2 B bandung

   d) Pengawas jembatan 2 bandung

a. Pengawas untuk teknik (wastek) jalan rel jembatan 2 bandung

   Bertugas untuk : melaksanakan pemantauan , pengawasan , pemeriksaan dan pembinaan mutu teknis pemeliharaan jalan rel dan jembatan , serta mengadakan koordinasi dengan para pengawas di bawah seksi jalan rel dan jembatan.

b. Pengawas jalan rel 2 A Bandung

   Bertugas untuk : melaksanakan pemantauan , pengawasan , pemeriksaan dan pembinaan mutu teknis pemeliharaan jalan rel dan jembatan , serta mengadakan koordinasi dengan para pembinaan meliputi upt resort jalan rel 2.1 cianjur upt jalan rel 2.2 purwakarta.

c. Pengawas jalan rel 2 B Bandung

   Bertugas untuk : melaksanakan pemantauan , pengawasan , pemeriksaan dan pembinaan mutu teknis pemeliharaan jalan rel dan jembatan , serta mengadakan koordinasi dengan para pembinaan upt resor jalan 2.4 cibatu dan upt jalan rel 2.5 tasikmalaya.

d. Pengawas jembatan 2 Bandung

   Bertugas untuk : melaksanakan pemantauan , pengawasan , pemeriksaan dan pembinaan mutu teknis pemeliharaan jalan rel dan jembatan , serta mengadakan koordinasi dengan para pembinaan meliputi upt resor jembatan 2.1 purwakarta , upt resor jembatan 2.2 padalarang.

2. Seksi Operasi Dan Pemasaran

Bertugas untuk : melaksanakan pembinaan , pengendalian , pelaksanaan dan evaluasi kinerja operasi dan pemasaran angkutan penumpang angkutan barng dan jasa terminal peti kemas

3. Sub Seksi Program jalan rel & jembatan

Bertugas untuk : merumuskan , menyusun dan melaksanakan program pemelihatraan jalan rel , sapur simpang dan jembatan , serta mengevaluasikan kinerja pemeliharaan jalan rel , sepur simpang dan jembatan di wilayah daerah operasi.

4. Sub Seksi Opnis & Perka

Bertugas untuk : melaksanakan pengelolaan dan pemantauan kereta dan gerbong tang siap operasi , merumuskan pemanfaatan dan pembagian kereta dan gerbong , pengaturan dan evaluasi kinerja pelaksaan program perjalanan kereta api , serta melaksanakan tata usaha telekomunikasi.

5. Sub Seksi Pemasaran Angkutan Barang

Bertugas untuk : melaksanakan penyusunan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan penumpang , menganalisis dan melakukan negoisasi tariff , menanggapi dan menganalisis keluhan jasa serta melaksanakan pembinaan pelanggan.

6. Sub Seksi Pemasaran Angkutan Barang

Bertugas untuk : mempunyai tugas pokok melaksanakan penyusunan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan barang , menganalisis dan

melaksanakan negoisasi tarif, menanggapi dan menganalisis keluhan pengguna jasa serta melaksanakan pembinaan pelanggan.

7. Sub Seksi Kamtib

Bertugas untuk : melaksanakan pemantauan dan pengendalian keamanan dan ketertiban operasi dan dilingkungan daerah operasi.

8. Sub Seksi Kontruksi Jalan Rel

Bertugas untuk : melaksanakan penyusunan perencanaan teknik pemeliharaan jalan rel dan sepur simpang , serta pengendalian pengoperasian mesin berat / ringan perawat jalan rel.

9. Sub Seksi Kontruksi Jembatan

Bertugas untuk : melaksanakan penyusunan perencanaan teknik pemeliharaan jembatan.

10. UPT

Bertugas untuk : melaksanakan kegiatan operasi angkutan kereta api dan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan kereta api , menjamin keselamtan , keamanan , ketertiban dan kelancaran dalam kegiatan operasi angkutan kereta api.

11. Wastek

Bertugas untuk : melaksanakan penyusunan program pemeliharaan telekomunikasi dan listrik.

12. Was

Bertugas untuk : melaksanakan penyusunan program pemeliharaan sinyal.

3.4. Analisis Sistem Yang Berjalan Dalam pemesanan tiket di kantor Reservasi Daop II Bandung

Analisis sistem yang berjalan adalah proses bagaimana suatu sistem berjalan yang berasal dari dokumen yang berjalan dan dijelaskan secara berurutan. Narasi sistem dalam pemesanan tiket di kantor Reservasi Daop II Bandung adalah sebagai berikut :

1. Pelanggan datang ke pusat Reservasi Kebon Kawung / Stasun Bandung
2. Lalu penggan meliat daftar jadwal pemberangkatan kereta api beserta tarif yang terdapat pada prosedur.
3. Setelah menentukan pilihan pelanggan lalu mengisi formulir yang telah disediakan.
4. Lalu formulir beserta biayanya diserahkan kepada petugas.
5. Petugas memeriksa, kalau tidak ada kesalahan petugas memasukan ke komputer berdasarkan formulir yang diserahkan oleh pelanggan dan jika ada kesalahan maka formulir beserta biayanya dikembalikan kepada pelanggan.
6. Setelah selesai memasukan data lalu di cetak / print pada kertas khusus yang ada logo keretanya yang telah tersedia.
7. Hasil cetak (Tiket) tersebut di serahkan kepada pelanggan, sedangkan biayanya diserahkan kepada PBD.
8. Lalu petugas membuat laporan tiket yang terjual dan di serahkan kepada Bagian Document Dasar, sedangkan biayanya diserahkan diserahkan kepada PBD.

9. Di bagian document dasar laporan tiket yang terjual itu di periksa, kalau ada kesalahan maka laporan tiket yang terjual itu di kembalikan ke bagian reservasi, tapi kalau tidak ada masalah maka Document dasar membuat laporan penjualan sebanyak 3 rangkap, rangkap ke 1 diarsipkan oleh bagian document dasar, rangkap 2 diserahkan kepada pimpinan, sedangkan rangkap ke 3 di serahkan kepada bagian Reservasi.
10. Pada bagian PMB jumlah biaya tersebut diperiksa, kalau jumlahnya tidak sesuai maka biaya tersebut dikembalikan ke bagian reservasi, tapi kalau jumlahnya pas maka bagian PBD membuat laporan pemerimaan biaya, sebanyak 3 rangkap, rangkap ke 1 diarsipkan oleh bagian PBD, rangkap ke 2 diserahkan kepada pimpinan,sedangkan rangkap ke 3 diserahkan kepada bagian reservasi.