BAB III

OBJEK PENELITIAN

3.1 Sejarah Perusahaan

3.1.1 Sejarah Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di desa Kemijen, Jumat 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet Van Den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh "*Naamloze venootscahp Nederland Indische 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 1867. Kolonel Jhr. Van Der Wijk adalah seorang militer Belanda yang mana beliau adalah orang pertama yang menggagaskan pembangunan jaringan jalan kereta api pertama pada tanggal 15 Agustus 1840, tujuannya agar dapat mengangkut hasil bumi serta bermanfaat bagi kepentingan pertahanan pada waktu itu.Selain di Jawa, pembangunan jalan kereta api juga dilakukan di Sumatera Selatan (1914), Sumatera Barat (1891), Sumatera Utara (1886), Aceh (1874), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan kereta api sepanjang 47 Km antara Makassar-Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya ujung pandang-Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan

Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan kereta api Pontianak-Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga pulau Bali dan Lombok juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan kereta api.

Keberhasilan swasta NV. NISM membangun jalan kerta api 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 di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang rel anatara 1864-1900 tumbuh dengan pesat. Kalau 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 Karena, pemerintah Belanda kemudian merasa pentingnya dibangun jaringan rel kereta apai pada banyak tempat, sedangkan NISM setelah itu mengalami kesulitan keuangan yang sangat dahsyat, maka pemerintah Belanda akhirnya memutuskan untuk mengambil alih pembangunan jaringan rel kereta api. Selanjutnya pemerintah Belanda membuka jalur antara Jakarta-Bandung, Sidoarjo-Madiun-Surakarta, Kertosono-Blitar, Madiun-Surakarta, serta Yogyakarta-Cilacap. Akhirnya hampir pada setiap daerah terutama di daerah dekat pantai di seluruh Jawa telah dapat memanfaatkan sarana transportasi berupa kereta api, bahkan sampai dataran Sumatera dan Sulawesi.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan kereta api di Indonesia mencapai 6.881 km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 Km, kurang lebih 901 Km raib, yang diperkirakan karena di bongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan kerta api di sana. Kesuksesan pembangunan dan pemanfaatan jaringan transportasikereta apai yang dirasakan pemerintah kolonial Belanda maupun pihak-pihak swasta terpaksa berakhir setelah Jepang masuk ke Indonesia. Setelah pemerintahan Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang pada tahun 1942, sejak saat itulah sarana-sarana yang telah dibbangun oleh pemerintah Belanda juga dikuasi oleh Jepang termasuk sarana dan jaringan rel kereta api.

Jenis 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 di bongkar semasa pendudukan Jepang (1942-1943) sepanjang 437 Km. Sedangkan jalan kereta api yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 km anatara Bayah-Cikara dan 220 Km antara Muaro-Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunana selama 15 bulan yang memperkerjakan 27.500 orang, 25.000 siantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta suangi yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro-Pekanbaru.

Jepang mempekerjakan orang-orang pribumi pada dinas kereta api bahkan ada yang menduduki jabatan tingkat menengah. Selain mengadakan penerimaan pegawai secara besar-besaran pada tahun 1942-1943, pemerintah Jepang juga menyelenggrakan semacam sekolah tinggi perkeretaapian dengan nama "***Kyo Syu Syo***" yang bertempat di Bandung. Berkat sekolah perkeretaapian tersebut, orang-orang Indonesia kemudian banyak menguasasi berbagai hal yang berhubungan dengan kereta api. Bahkan, menjelang berakhirnya kekuasaan pemerintah Jepan, pegawai kereta api yang merupakan orang-orang Indonesia berjumlah kurang lebih 80.000 orang yang mayoritas sebagi pegawai rendah. Memasuki tahun 1945 barulah beberapa pegawai diangkat sebagai wakil jabatan tertentu mendampingi orang Jepang.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamirkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan kereta api yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah yang terjadipada tanggal 28 September 1945, pembacaan sikap oleh Ismangil dan sejumlah AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 Spetember 1928 kekuasaan perkerataapiaan berada ditangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi ikut campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi titetapkannya 28 Spetember 1945 sebagai hari Kereta Api Indonesia, serta dibentuknya "Djawatan Kereta Api Republik Indonesia" (DKARI). Meskipun DKARI telah terbentuk, namun tidak semua perusahaan kereta api menyatu. Sedikitnya ada

11 perusahaan kereta apai swasta di Jawa dan satu swasta (*Deli Spoorweg Maatschapij*) di Sumatera 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 1 Januarai 1950 DKARI dan "*Staat-spoor Wegen en Verenigde Spoorweg Bedrijf* " (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api yang bernama "Djawatan Kereta Api" (DKA).

Dalam rangka pembenahan badan usaha, pemerintah mengeluarkan UU No. 19 Tahun 1960, yang menetapkan usaha BUMN. Atas dasar UU ini, dengan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, tanggal 25 Mei 1963 di bentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api di ebur kedalamnya. Sejak itu, semua perusahaan kereta api di Indonesia terkena "integrasi" ke dalam satu wadah PNKA, termasuk kereta apai di Sumatera Utara yang sebelumnya dikelola oleh DSM.

Masih dalam rangka pembenahan BUMN, pemerintah mengeluarkan UU No. 9 Tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969, yang menetapkan jenis BUMN menjadi tiga, yaitu Perseroan, Perusahaan Umum, dan Perusahaan Jawatan. Sejalan dengan UU yang dimaksud berdasarkan Peraturan Pemerintahan No. 61 Tahun 1971 tanggal 15 September 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api"(PJKA).

Selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintahan No.57 Tahun 1990, pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA menagalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api disingkat Perumka. Sejalan dengan perubahan status ini, kinerja perkeretaapian di Indonesia kian membaik. Kalau pada tahun 1990 PJKA rugi sebanyak Rp. 32,716 Milyar. Tahun kedua turun menjadi Rp. 2,536 Milyar, tahun ke tiga Rp. 1,098 Milyar dan untuk pertama kalinya dalam sejarah perkeretaapian Indonesia meraih laba sebesar Rp. 13 juta pada tahun 1993.

Berikutnya, dalam rangka "*Loan Agreement*" no. 4106-IND tanggal 15 Januari 1997 berupa bantuan proyek dari Bank Dunia, yang kemudian lebih dikenal dengan Proyek Efisiensi perkeretaapian atau "*Railway Efficiency Project*" (REP), diarahkan pada peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan yang ditempuh melalui delapan kebijakan, yaitu :

a. Memperjelas peranan antara pemilik (*owner*), pengaturan (*regulator*), dan pengelola (*operator*)
b. Melakukan restrukturisasi Perumka, termasuk merubah status Perusahaan Umum menjadi Perseroan Terbatas
c. Kebijakan pentarifan dengan pemberian kompensasi dari pemerintah kepada Perumka atas penyediaan KA non komersial, yaitu tarifnya ditetapkan oleh pemerintah

d. Rencana jangka panjang dituangkan dalam Perencanaan Perusahaan (*Corpoorate Planning*), yang dijabarkan ke dalam rencana kerja anggaran perusahaan secara tahunan
e. Penggunaan peraturan dan prosedur dalam setiap kegiatan
f. Pengingkatan peran serta sektor swasta
g. Peningkatan SDM

Sejalan dengan maksud REP tersebut, dengan Peraturan Pemerintahan No.19 Tahun 1998, pada tanggal 3 Februari 1998, pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Proses perubahan status perusahaan dari Perum menjadi Persero secara "*de-facto*" dilakukan tanggal 1 Juli 1999, saat Menhub Giri .S. Hadiharjono mengukuhkan susunan Direksi PT Kereta Api (Persero) di Bandung.

Tabel 3.1

Kronologis Bentuk Perusahaan

PERIODE	STATUS	DASAR HUKUM
1864	Pembangunan jalan KA sepanjang 26 km antara Kemijen-Tanggung oleh Hindia-Belanda	IBW
1864 – 1945	*Staatspoor Wegen* (SS) *Verenigde Spoorwegbedrijf* (VS) *Deli Spoorweg Maatschapij* (DSM)	IBW
1945 – 1950 1950 – 1963	Djawatan Kereta Api (DKA) Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)	
1963 – 1971	Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA)	PP No. 9 Tahun 1969
1971 – 1991	Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)	PP No. 61 Tahun 1971
1991 – 1998	Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka)	PP No.57 Tahun 1990
1998 – sekarang	PT. Kereta Api (Persero)	PP No. 19 Tahun 1998 Kepres 39 Tahun 1999 Akta Notaris Imas Fatimah No. 2 Tahun 1999

Sumber : Company Profile PT Kereta Api Indonesia (Persero), 2010

3.1.2 Sejarah Divisi Humas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 2 Bandung

Bagian atau Divisi Humas PT.Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung Berdiri pada tanggal 1 April 1997. Bagian Hubungan Masyarakat Daerah/Humasda dipimpin oleh seorang Kepala Humas (Kahumasda) yang dalam pelaksanaannya bertanggung jawab secara langsung kepada kepala daerah Operasi (Kadaop) sebagai pimpinan tertinggi Daop 2 Bandung. Pengertian Humasda adalah satuan organisasi di lingkungan PT.Kereta Api (Persero) yang berada di bawah daerah operasi 2 dan mempunyai tugas pokok yakni melaksanakan hubungan masyarakat, penyuluhan di lingkungan perusahaan (internal) dan dengan media massa di luar perusahaan (eksternal). Jumlah pegawai yang terdapat di Humasda PT.Kereta Api Daerah Operasi II Bandung terdiri dari 3 orang, 1 orang sebagai Kepala Humasda (Kahumasda), 1 orang sebagai Sekretaris Humasda Dan 1 orang sebagai staff yang membantu Kahumasda

3.2 Visi, Misi, dan Tujuan PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Berdasarkan hasil rapat Direksi PT Kereta Api (Persero), merubah visi dan misi yang lama menjadi visi dan misi yang baru, yakni Maklumat Direksi Nomor : No.14/PR.006/KA.2009 menyebutkan bahwa, sejalannya dengan Arah dan Startegi Pengembangan (Restrukturisasi) Perusahaan, maka sesuai Kesepakatan pada tanggal

29 Mei 2009 di Bandung, Direksi PT. KERETA API (Persero) telah menetapkan VISI dan MISI perusahaan yang baru.

3.2.1 Visi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Visi PT. Kereta Api (Persero) Indonesia yaitu Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders.*

3.2.2 Misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Misi yang diemban oleh PT. Kereta Api (Persero) Indonesia yaitu 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.

3.2.3 Tujuan PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Tujuan perusahaan adalah untuk turut serta melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan dan Program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasioanal khususnya di bidang transportasi, dengan menyediakan barang dan jasa bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di pasar dalam negeri ataupun internasional di bidang perkeretaapian yang meliputi usahapengankutan orang dan barang dengan kereta api, kegiatan perawatan

prasarana perkeretaapian, pengusahaan prasarana perkeretaapian, pengusahaan usaha penunjang prasarana dan sarana kereta api dan kemanfaatan umum dengan menetapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

3.3 Budaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Budaya perusahaan merupakan pola sikap, keyakinan asumsi dan harapan yang dimiliki bersama dan dipegang secara mendalam untuk membentuk cara bagaimana karyawan/karyawati bertindak dan berinterakasi agar sasaran perusahaan tercapai, budaya perusahaan yaitu RELA.

RELA berarti ikhlas bekerja, berjuang, berkorban dan ikhlas belajar untuk kemajuan perusahaan.

1. R = Ramah

Senantiasa memelihara suasana/menunjukkan sikap ramah tamah dalam melayani semua pelanggan dan dalam bekerja sama dengan mitra kerja eksternal maupun internal.

2. E = Efisien

Senantiasa mengupayakan dan mengingkatkan efektivitas dan efisien kerja/usaha serta kemampuan mendayagunakan biaya, waktu dan/ataupun berbagai sumber daya lain secara tepat guna dan hemat dengan menjamin mutu hasil kerja yang lebih baik.

3. L = Lancar

Senantiasa memelihara/menjamin kelancaran pelayanan bagi semua pelanggan, ekstern maupun intern, berikut pelaksanaan pekerjaan pendukungnya, untuk dapat memberikan pelayanan yang tepat waktu.

4. A = Aman

Senantiasa memelihara dan berupaya meningkatkan jaminan keamanan/keselamatan pengguna jasa dan/atau bara bawaan ataupun kiriman serta awak/pekerja berikut aset yang diopersikannya dan juga lingkungan sekitarnya.

Budaya perusahaan juga dipandang sebagai komponen kunci keberhasilan dari pencapaian misi, arah usaha, strategi efektivitas perusahaan. Pengembangan perusahaan diarahkan untuk meningkatkan kinerja financial masing-masing bagian dengan menekankan pada usaha inti (*core bussiness*), yaitu jasa angkutan penumpang dan barang, usaha yang dilakukan untuk menjadikan kereta api sebagai pilihan utama jasa transportasi dengan cara meningkatkan efektivitas dan efisien perusahaan serta investasi yang selektif untuk mencapai tingkat keselamatan, pelayanan, dan keuangan perusahaan. Sesuai dengan tujuan PT. Kereta Api (Persero) terus menerus berupaya secara bertahap meningkatkan kinerja pelayanan dan keuangannya yang akan dicapai dengan berbagi startegi pertumbuhan, antara lain peningkatan produktivitas, efektivitas, dan efisien serta investasi yang selektif.

3.4 Logo dan Arti Lambang PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Setiap perusahaan mempunyai suatu identitas diri perusahaan tersebut. Maka PT. Kereta Api (Persero) pun memiliki identitas diri yang berupa logo perusahaan, seperti yang dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 3.1

Logo PT. Kereta Api Indonesia (Persero)



Sumber : Arsip Humas PT. KAI (Persero) 2010

3.5 Arti Lambang Perusahaan

3.5.1 Makna Karakter Logo/Lambang

Gambar lambang menyiratkan sifat tegas, pasti, tajam, gerak horizontal, juga bolak-balik. Dua garis lurus dengan lengkung meruncing, dengan arah berlawanan, selain menggambarkan arah bolak-balik perjalanan kereta api, juga melambangkan interaksi pelayanan (memberi dan menerima).

3.5.2 Gaya Gambar

Lugas, langsung, tajam, teknis, selaras dengan staf teknis kereta api. Ujung garis tajam tetapi melengkung untuk menyiratkan arah/kecepatan (aerodinamis), tetapi cenderung tumpul, agak melengkung, tidak terlampau

tajam, agar memberi kesan aman (sesuatu bentuk yang terlampau runcing memberikan kesan ancaman, rasa sakit, dan agresivitas, asosiatif kepada senjata tajam, duri, dan semacamnya).

3.5.3 Sifat Gambar

Sifat gambar lebih lugas, obyektif, rasional, karena bentuk geometrisnya yang dominan yang lebih bersifat maskulin kesan sangat modern, teknis, jelas terlihat.

3.6 Struktur Organisasi Perusahaan

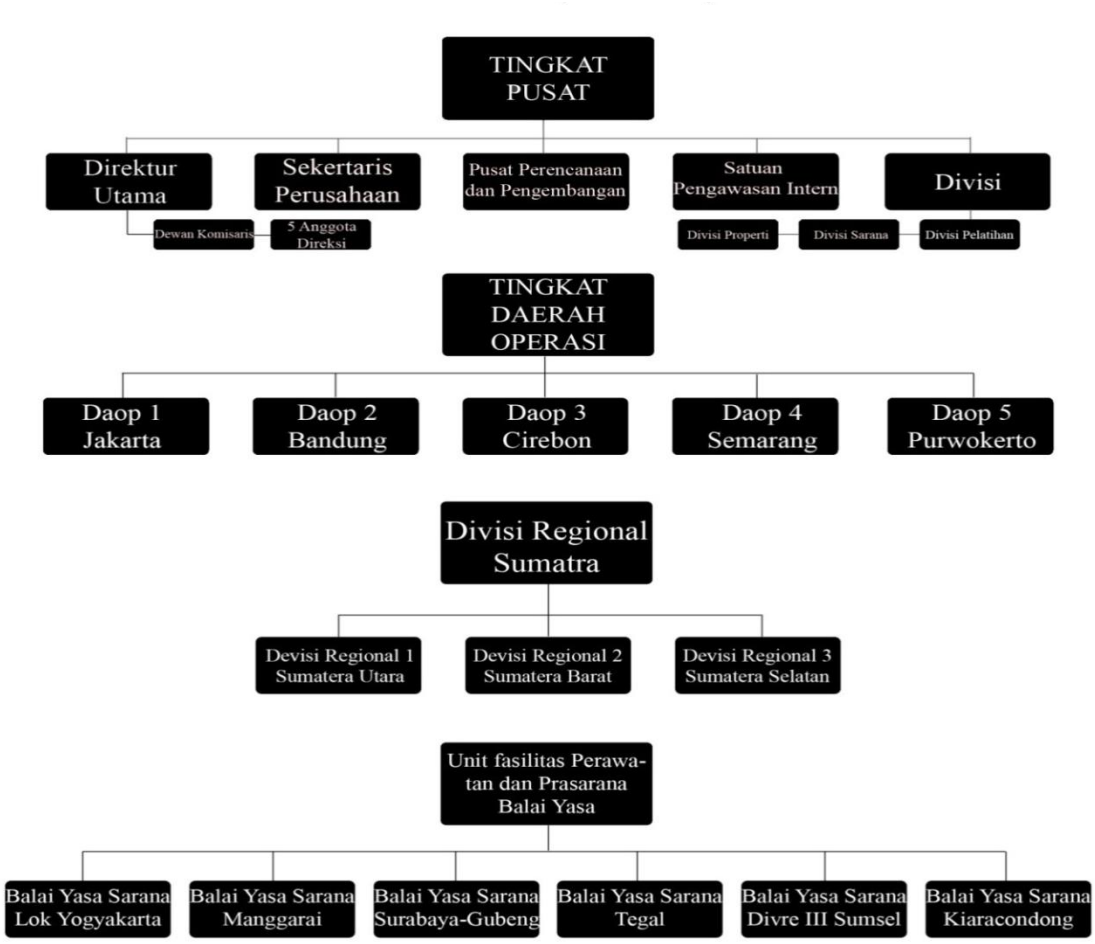
3.6.1 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. Kereta Api (Persero) mempunyai struktur perusahaan yang terdiri dari beberapa divisi yang secara khusus tersusun dari berbagi bagian dan daerah pengoperasiannya. Perusahaan sehari-hari dipegang oleh suatu mamajemen organisasi pemberi wewenang dan bertanggung jawab bergerak vertikal ke bawah dengan pendelegasian yang tegas serta setiap bagian-bagian utam langsung berada dibawah seorang pemimpin melalui jenjang hirarki yang ada. Struktur oraganisasi perusahaan memiliki peran yang penting untuk menjelaskan fungsi, tugas, tanggungjawab, dan wewenang perusahaan untuk mencapai mekanisme yang efektif dan efisien.

Adapun struktur dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat dilihat pada gambar 3.2 berikut ini :

Gambar 1.2

Struktur Organisasi Perusahaan
PT. Kereta Api Indonesia(Persero)



Sumber : Company Profile PT Kereta Api Indonesia(Persero), 2010

Berdasarkan gambar 3.2 di atas, dapat diketahui bahwa struktur organasasi PT. Kereta Api (Persero) dibagi menjadi tiga bagian, yakni :

1. **Tingkat Pusat**
    a. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dipimpin oleh seorang Direktur Utama (Dirut) yang dibawahi langsung oleh Dewan Komisaris. Dalam melaksanakan tugasnya, Dirut bantu oleh lima anggota direksi, yaitu Direktur Keuangan, Direktur Teknik, Direktur Operasi, Direktur Sumber Daya Manusia, dan Direktur Pengembangan Usaha.
    b. Sekertaris Perusahaan.
    c. Pusat Perencanaan dan Pengembangan (Pusrenbang).
    d. Satuan Pengawasan Intern (SPI)
    e. Divisi :
        a. Divisi Properti
        b. Divisi Sarana
        c. Divisi Pelatihan
2. **Tingkat Daerah Operasi**

Tingkat operasi di Jawa ini dipimpin oleh Kepala Daerah Operasi (Kadaop) yang terdiri dari :

a. Daop (*Regional Office*) 1 Jakarta
b. Daop (*Regional Office*) 2 Bandung

c. Daop (*Regional Office*)3 Cirebon

d. Daop (*Regional Office*) 4 Semarang

e. Daop (*Regional Office*) 5 Purwokerto

f. Daop (*Regional Office*) 6 Yogyakarta

g. Daop (*Regional Office*) 7 Madiun

h. Daop (*Regional Office*) 8 Surabaya

i. Daop (*Regional Office*) 9 Jember

j. Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek

3. Tingkat Divisi Regional di Sumatera

a. Divisi Regional I Sumatera Utara

b. Divisi Regional II Sumatera Barat

c. Divisi Regional III Sumatera Selatan

4. Unit Fasilitas Perawatan Sarana dan Prasarana Balai Yasa

a. Balai Yasa Sarana/Lok Yogyakarta

b. Balai Yasa Sarana Manggarai

c. Balai Yasa Sarana Surabaya – Gubeng

d. Balai Yasa Sarana Tegal

e. Balai Yasa Sarana Divre III Sumatera Selatan

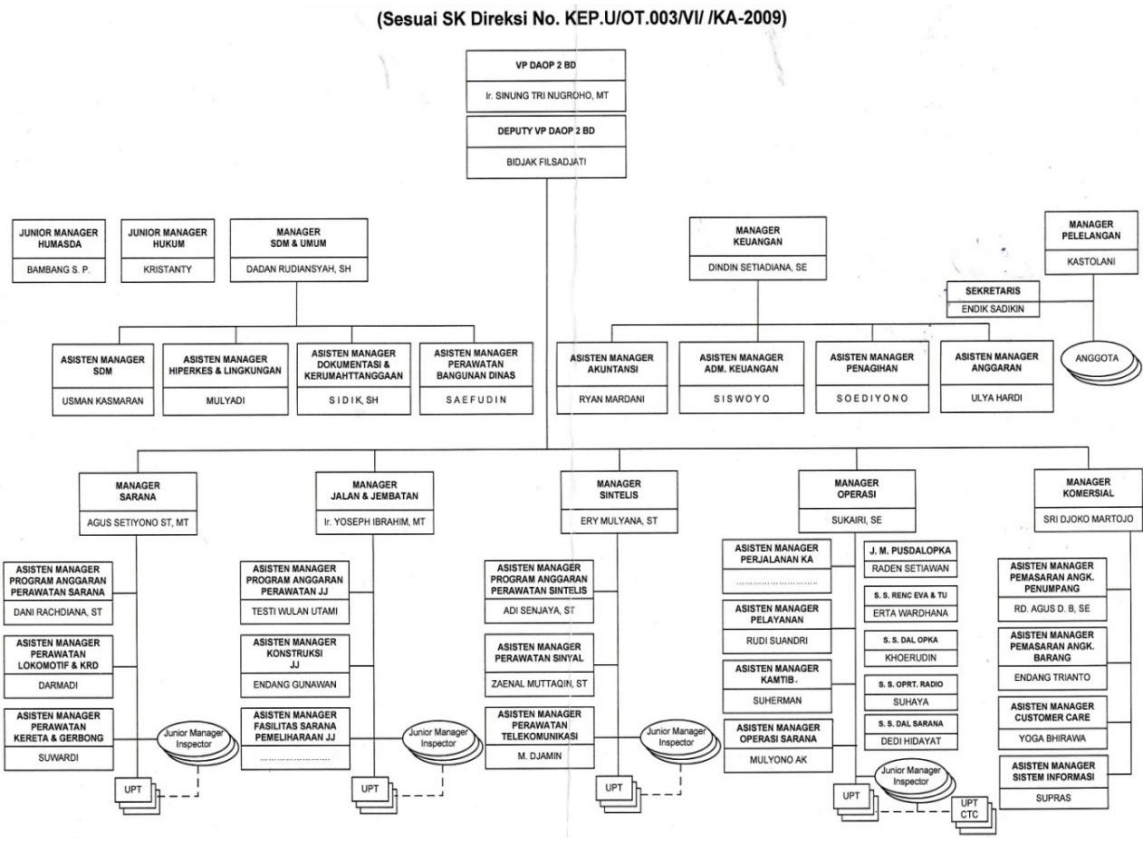
f. Balai Yasa Sarana Jembatan Kiaracondong

3.6.2 Struktur Divisi Humas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 2 Bandung

Untuk memberikan arahan yang terstruktur dalam perusahaan, maka Humas PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung membentuk struktur di dalamnya, yakni sebagai berikut:

Gambar 3.3

Struktur Organisasi Derah Operasi 2 Bandung



Sumber : Job Descriptions PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung 2010

Berdasarkan gambar 3.3 di atas, dapat diketahui bahwa struktur organisasi PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung dipimpin oleh seorang Kepala Daerah Operasi 2 Bandung (Kadaop) dan Humasda di pimpin oleh Kepala Humasda (KA Humasda) yang bertanggung jawab kepada Kepala Daerah Operasi 2 Bandung.

I. Kepala Daerah Operasi 2 Bandung
II. Seksi Sumber Daya Manusia dan Umum
    1. Sub Seksi Sumber Daya Manusia
    2. Sub Seksi Kerumahtanggaan dan Umum
    3. Sub Seksi Hukum
    4. Sub Seksi Hygiene Perusahaan, Kesehatan Lingkungan Kerja (HIPERKES) dan Keselamatan Kerja
    5. Unit Pelayanan Kesehatan (UPK)
III. Seksi Keuangan
    1. Sub Seksi Administrasi Keuangan
    2. Sub Seksi Anggaran dan Akutansi
IV. Pemeriksaan Kas Daerah
    1. Urusan Tata Usaha
    2. Pemeriksaan Kas Stasiun
V. Hubungan Masyarakat Daerah

VI. Seksi Jalan Rel dan Jembatan

1. Pengawas
    a. Pengawas Teknik (WASTEK) Jalan Rel dan Jembatan 2 Bandung
    b. Pengawas Jalan Rel 2. A Bandung
    c. Pengawas Jalan Rel 2. B Tasikmalaya
    d. Pengawas Jembatan 2 Bandung
2. Sub Seksi Program Jalan Rel dan Jembatan
3. Sub Seksi Konstruksi Jalan Rel
4. Sub Seksi Konstruksi Jembatan
5. UPT Resor Jalan Rel
6. UPT Resor Jembatan

VII. Seksi Operasi dan Pemasaran

1. Pengawasan Operasi dan Pemasaran
    a. Pengawas Teknik Operasi dan Pemasaran (WASTEK OPSAR) 2 Bandung
    b. Pengawas Operasi dan Pemasaran (WAS OPSAR) 2. A Bandung
    c. Pengawas Operasi dan Pemasaran (WAS OPSAR) 2. B Purwakarta
    d. Pengawas Operasi dan Pemasaran (WAS OPSAR) 2. C Tasikmalaya

e. Pengawas Operasi sarana Telekomunikasi (WAS OPSARTEL) 2 Bandung

2. Sub Seksi Operasi Teknis dan Perjalanan Kereta Api
3. Sub Seksi Pemasaran Angkutan Penumpang
4. Sub Seksi Pemasaran Angkutan Barang
5. Sub Seksi Keamanan dan Ketertiban
6. UPT Pengendalian Operasi Kereta Api Terpusat (POKAT)
7. UPT Pelayanan Operasi Sarana Telekomunikasi
8. UPT Stasiun
9. UPT Reservasi

VIII. Seksi Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik

1. Pengawas Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik
   a. Pengawas Teknik Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik (WASTEK SINTELIS) 2 Bandung
   b. Pengawas Teknik Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik (WAS SINTELIS) 2. A Bandung
   c. Pengawas Teknik Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik (WAS SINTELIS) 2.B Tasikmalaya
2. Sub Seksi Program
3. Sub Seksi Sinyal
4. Sub Seksi Telekomunikasi dan Listrik
5. UPT Resor Sinyal

6. UPT Resor Telekomunikasi
7. UPT Resor Listrik Umum

IX. UPT Terminal Peti Kemas (TPK) Gedebage

1. Urusan Tata Usaha
    a. Sub Urusan Sumber Daya Manusia, Umum, Keamanan dan Ketertiban
    b. Sub Urusan Keuangan
2. Sub Seksi Jalan Terminal
3. Sub Seksi Teknik Pemeliharaan dan Perawatan
4. Sub Seksi Teknik Angkutan Impor/Ekspor & Domestik
5. Sub Seksi Pemasaran dan Klaim
6. Sub Seksi Perwakilan TPKB Gedebage–Bandung di Tanjung Priuk
7. Perbendaharaan

3.7 *Job Descriptions* PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 2 Bandung

Dibawah ini adalah *Job Description* dari struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung :

Kadaop memiliki kedudukan paling tinggi dalam PT.Kereta Api Daop Bandung dan memiliki fungsi sebagai pemimpin pengoperasian serta bertugas melakukan manajemen di wilayah Daop 2 Bandung Menyelenggarakan pengusahaan angkutan kereta api serta merumuskan dan menyusun program pembinaan dan

pengendalian pelaksanaan angkutan penumpang dan atau barang di wilayah daeraah operasi 2 bandung.

3.7.1 *Job Descriptions* Hubungan Masyarakat Daerah (HUMASDA)

Hubungan masyarakat daerah bertugas melaksanakan hubungan masyarakat, penyuluhan di lingkungan perusahaan (Internal) dan dengan media massa diluar perusahaan (eksternal). Tugas humasda PT.Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung adalah :

1. Tugas Pokok
    a. Membentuk opini public dengan mengantisipasi pemberitaan-pemberitaan yang beredar dan berkembang di masyarakat.
    b. Mengadakan siaran pers dan konferensi pers ketika ada kebijakan baru maupun pemberitaan tentang perkeretaapian.

2. Tugas Harian
    a. Menerima keluhan, kritik dan saran dari pengguna jasa kereta api serta mengevaluasi keluhan-keluhan setiap 3 bulan sekali.
    b. Melayani wartawan dari media cetak maupun media elektronik dari pelanggan yang memerlukan informasi tentang kereta api.
    c. Mengkliping artikel tentang kereta api dari dalam maupun luar yang ada surat kabar dan juga mengetahui pendapat pengguna jasa kereta api yang tujuannya untuk perbaikan.

Masing-masing bagian dalam divisi humas memiliki gambaran tugas sebagai berikut :

1. Kepala Humas

Tugas utama kepala humas adalah merencanakan, mengorganisasikan dan mengendalikan kegiatan humas dalam hubungannya dengan pihak intern maupun ekstern. Hal itu meliputi:

a. Membantu direksi dalam merumuskan kebijakan terutama dalam perumusan kebijakan di bidang kehumasan.
b. Memimpin dan mengkordinasikan kegiatan humas sehingga humas mampu berfungsi sebagai ujung tombak perusahaan dan mampu menjadi alat manajemen dalam citra perusahaan.
c. Menentukan garis besar rencana kerja humas.
d. Menyampaikan pesan-pesan penerangan dari perusahaan kepada public baik intern maupun ekstern.
e. Membina hubungan baik dengan public intern maupun eksternal.

2. Seksi Hubungan Internal

a. Merencanakan, mengkordinasikan dan mengendalikan program-program komunikasi dengan public intern yaitu karyawan dan pemegang saham.

b. Mendistribusikan tabloid pembinaan internal " KONTAK" yang diterbitkan oleh bagian humas pusat PT.Kereta Api (Persero) secara berkala dan terencana. Tujuannya adalah untuk menyampaikan kebijakan-kebijakan direksi perusahaan kepada seluruh jajaran perusahaan, memberikan bimbingan dan penegetahuan baru bagi seluruh karyawan dan menggalang persatuan dan kesatuan diantara sesama karyawan.

c. Membuat dan mendistribusikan jurnal berita "MEDIA KITA" yang ada dilingkungan Daop 2 Bandung secara komunikasi dan informasi karyawan.

d. Membuat dan mendistribusikan poster bernilai budaya perusahan untuk menciptakan etos kerja yang baik di kalangan internal dan mengurus kalender tahunan.

e. Melakukan control dan mencari solusi terhadap permasalahan yang ada atau yang sedang dihadapi.

3. **Seksi Hubungan Eksternal**

   a. Merencanakan, mengkordinasikan dan mengendalikan program-program komunikasi dengan public ekstern yakni pers,pelanggan pengguna jasa dan pemerintah.

   b. Menjaga hubungan baik dan harmonis dengan kalangan pers, pelanggan penggunan jasa dan pemerintah.

   c. Memantau, menghimpun dan menganalisis informasi yang beredar di masyarakat.

3.8 *Job Descriptions* Kegiatan *Corporate Social Responsibility (CSR)*"Peduli Lingkungan" di Desa Lebak Jero Garut

Kegiatan CSR (*Corporate Social Responsibility)* "Peduli Lingkungan" yang dijalankan oleh Humas dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung yaitu bantuan yang berupa perlengkapan untuk mesjid, alat-alat olahraga serta bantuan dana untuk perbaikan fasilitas Mandi Cuci Kakus (MCK) diserahkan langsung oleh Manajer PKBL CSR (*Corporate Social Responsibility)* PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Karyani dan Kahumas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 2 Bandung, Bambang Setyo Prayitno kepada tokoh masyarakat di wilayah Lebakjero dan Garut pada tanggal 16 September 2009.

Ketiga wilayah itu sendiri terdiri dari dua kabupaten di Bandung yaitu wilayah RW 11 dan 12 kampung Lebakjero Desa Ciherang Kecamatan Nagreg serta di Kabupaten Garut yaitu RW 09 Kampung Kaledong Desa Ganda Mekar. Selain di Lebakjero Garut, PT. KAI pun akan terus aktif memberikan penghargaan dan membina kemiraan masyarakat di wilayah lain sepanjang jalur KA seperti di daerah Ciganea Purwakarta, Cibatu, Tasik, dan daerah-daerah lainnya.

Untuk terus meningkatkan partisipasi masyarakat dalam menjaga asset PT. Kereta Api Indonesia (Persero), Humas daop 2 Bandung memberikan penghargaan terhadap masyarakat Desa Lebak Jero. Bantuan ini diberikan oleh PT. KAI DAOP 2 Bandung sesuai dengan program CSR PT. KAI sebagai bentuk penghargaan kepada masyarakat Desa Lebak Jero atas partisipasinya dalam menjaga asset PT. KAI. Diharapkan dengan diberikannya diberikannya bantuan ini akan turut menggugah semua lapisan masyarakat untuk berperan aktif dalam megurangi tindakan pencurian asset PT. Kereta Api Indonesia (Persero).