BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Sejarah PT Kereta Api (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 Ujungpandang-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 thun 1900 menjadi 3.338 km.

Pemerintah Belanda kemudian merasa penting untuk dibangun jaringan rel kereta api 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, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 km raib, diperkirakan karena di bongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan kerta api.

Kesuksesan pembangunan dan pemanfaatan jaringan transportasi kereta api 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 dibangun 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 antara Bayah-Cikara dan 220 km antara Muaro-Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunana selama 15 bulan yang memperkerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai 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 menyelengarakan 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 September 1948 kekuasaan perkerataapiaan berada ditangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi ikut campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 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 lebur kedalamnya. Sejak itu, semua perusahaan kereta api di Indonesia terkena "integrasi" ke dalam satu wadah PNKA, termasuk kereta api 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 1.1
Kronologis Bentuk Perusahaan

PERIODE	STATUS	DASAR HUKUM
1864	Pembangunan jalan KA sepanjang 26 km antara Kemijen-Tanggung oleh Hindia-Belanda	
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 (Persero) daop 2 Bandung

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

A. Visi PT. Kereta Api (Persero)

Visi PT. Kereta Api (Persero) seperti yang terkutip dalam arsip company profil Daop 2 Bandung tahun adalah Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

B. Misi PT. Kereta Api (Persero)

Misi PT. Kereta Api (Persero) seperti yang terkutip dalam arsip company profil Daop 2 Bandung tahun adalah 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* yakni dengan mengantarkan para penumpangnya agar selamat sampai tujuan, *Ketepatan waktu* menjadi upaya pada perusahaan perkereta apian di Indonesia, memberikan *Pelayanan* yang terbaik bagi para penumpangnya, sehingga menjadikan *Kenyamanan* pada setiap pengguna jasa perkereta apian.

C. Tujuan PT. Kereta Api (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 usaha pengangkutan 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.

1.1.2 Budaya PT.Kereta Api (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.

1.1.3 Logo dan Arti Lambang PT. Kereta Api (Persero)

1. Logo PT. Kereta Api (Persero)

Adapun logo dari PT. Kereta Api (Persero), yakni sebagai berikut :

Gambar 1.1
Logo PT. Kereta Api Indonesia (Persero)



Sumber : Arsip Humas PT. KAI (Persero)

2. Arti Lambang Perusahaan

a) 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).

b) 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).

c) Sifat Gambar

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

1.2 Sejarah Divisi Humas 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

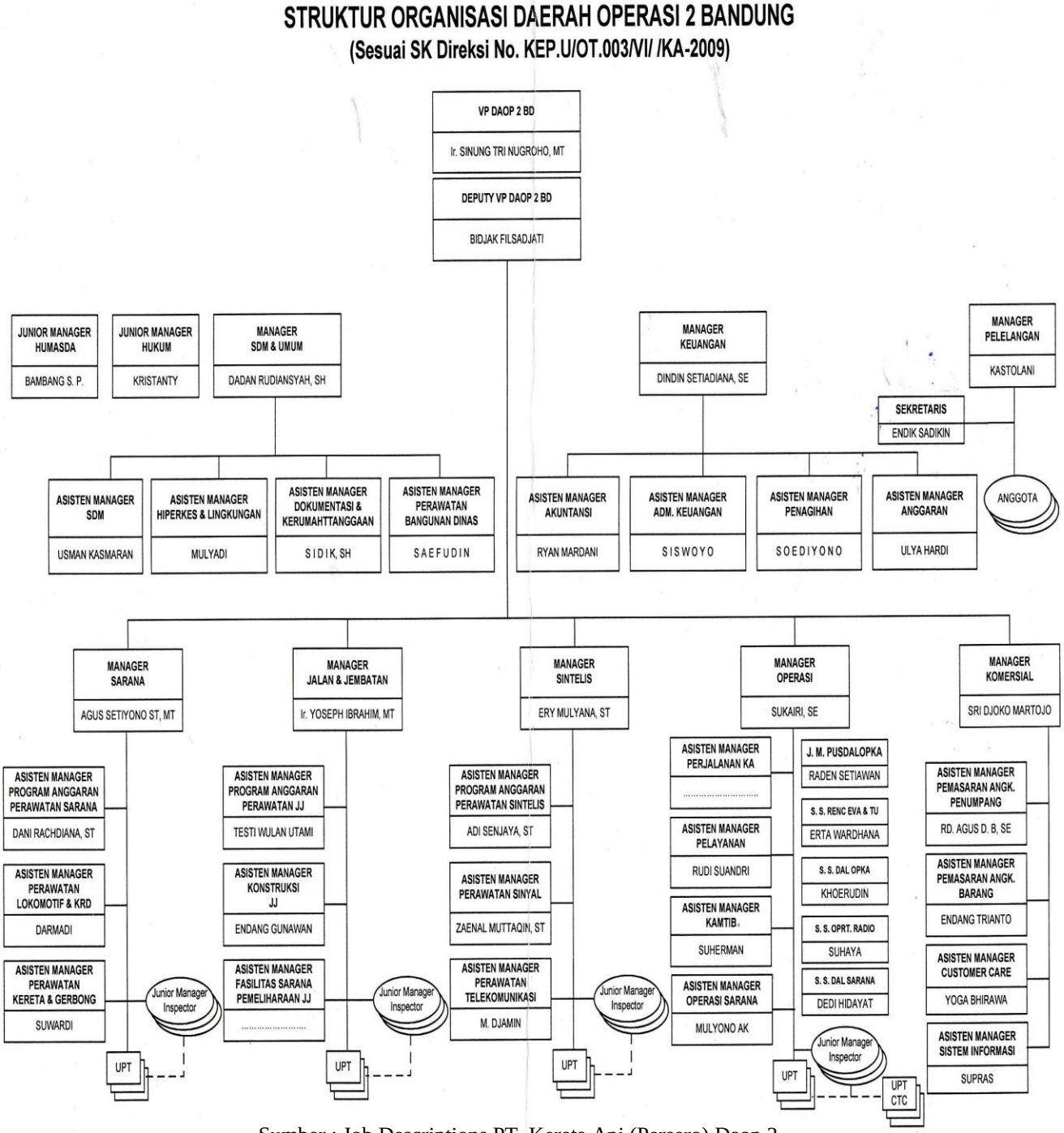
Operasi 2 dan mempunyai tugas pokok yakni melaksanakan hubungan masyarakat, penyuluhan di lingkungan perusahaan (internal) dan dengan media massa di luar perusahaan (eksternal).

Jumlah pegawai yang terdapat di Humasda PT.Kereta Api Daerah Operasi 2 Bandung terdiri dari 4 orang, 1 orang sebagai Kepala Humasda (Kahumasda), Dan 3 orang sebagai staff yang membantu Kahumasda.

1.3 Struktur Perusahaan

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

Tabel 1.2
STRUKTUR PERUSAHAAN
PT. KERETA API (PERSERO) DAERAH OPERASI 2 BANDUNG



Sumber : Job Descriptions PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung 2013

Berdasarkan gambar 1.2 di atas, dapat diketahui bahwa struktur organisasi PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung dipimpin oleh seorang Kepala Daerah Operasi 2 Bandung (KaDaop) dan Humas di pimpin oleh Kepala Humasda (KaHumasda) yang bertanggung jawab kepada Kepala Daerah Operasi 2 Bandung.

1.4 Job Deskripsi

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

1.4.1 Kepala Daerah Operasi 2 Bandung

KaDaop memiliki kedudukan paling tinggi dalam PT.Kereta Api Daop 2 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.

1.4.2 Seksi Sumber Daya Manusia Dan Umum

Menyusun program pengelolaan dan evaluasi sumber daya manusia (SDM) melaksanakan kegiatan kerumahtanggaan dan umum, memberikan pertimbangan dan bantuan hukum, melaksanakan pembinaan hygiene perusahaan, kesehatan lingkungan kerja,

keselamatan kerja dan kesehatan SDM (Sumber Daya Manusia), serta melaksanakan pembinaan dan evaluasi kinerja unit pelayanan kesehatan (UPK) di wilayah Daerah Operasi 2 Bandung. Untuk melaksanakan tugas tersebut, seksi sumber daya manusia dan umum mempunyai fungsi :

a. Pelaksanaan pengelolaan dan evaluasi kinerja SDM
b. Pelaksanaan administrasi kerumahtanggaan dan umum.
c. Pelaksanaan pertimbangan dan bantuan hukum.
d. Pelaksanaan penelitian, pengujian dan pembinaan hygiene perusahaan, kesehatan lingkungan kerja dan keselamatan kerja serta melaksanakan pembinaan dan pengujian kesehatan SDM.
e. Pembinaan dan pelayanan kesehatan.

Seksi sumber daya manusia dan umum Daerah Operasi 2 Bandung terdiri dari :

1) **Sub Seksi Sumber Daya Manusia (SDM)**

   Sub Seksi Sumber Daya Manusia (SDM) bertugas melaksanakan perencanaan kebutuhan SDM, administrasi dan sistem informasi SDM, serta melaksanakan pengendalian, pembinaan, pelatihan, sertifikat dan evaluasi kinerja SDM.

2) **Sub Seksi Kerumahtanggaan dan Umum**

Sub Seksi Kerumahtanggaan dan Umum bertugas melaksanakan kegiatan protokoler, tata usaha, pengadaan, perlengkapan, dan keperluan kantor serta alat tulis kantor (ATK), pencatatan barantg-barang inventaris, pengaturan dan pelaksanaan transportasi (pool mobil) dan akomodasi perkantoran, pengurusan wisma/mess serta pengarsipan surat-menyurat dan peraturan-peraturan perkeretaapian.

3) **Sub Seksi Hukum**

Sub Seksi Hukum bertugas melaksanakan pemberian pertimbangan dan bantuan hukum di dalam dan di luar pengendalian serta menjadi sumber informasi hukum dan peraturan bagi pegawai.

4) **Sub Seksi Hygiene Perusahaan, Kesehatan lingkungan Kerja (HIPERKES) dan keselamatan kerja.**

Sub seksi Hygiene Perusahaan, Kesehatan Lingkungan Kerja (HIPERKES) dan keselamatan kerja bertugas melaksanakan penelitian, pengujian dan pembinaan Hygiene Perusahaan dan Kesehatan (HIPERKES), ergonomic dan psikologi kerja, melaksanakan pengujian kesehatan SDM, melaksanakan pelatihan dan pembinaan keselamatan kerja, perlindungan kerja dan pencegahan dan pencegahan kecelakaan kerja dari

berbagai peralatan kerja dan bahan kerja yang berbahaya, serta menyediakan bahan dan alat keselamatan kerja.

5) **Unit Pelayanan Kesehatan (UPK)**

Unit Pelayanan Kesehatan (UPK) bertugas melaksanakan pemberian pelayanan kesehatan kepada pegawai dan keluarga yang masih menjadi tanggungannya, khusus pada UPK Bandung memberikan tambahan pelayanan kesehatan gigi.

1.4.3 Seksi Keuangan

Seksi Keuangan bertugas melaksanakan pendayagunaan dan pengadminisrasian keuangan, mengkordinasikan penyusunan Rencana Kerja Anggaran Tahunan Daerah Operasi dan Laporan Keuangan, serta membina pelaksanaan akuntansi.untuk melaksanakan tugas tersebut, seksi keuangan mempunyai fungsi :

a. Pelaksanaan pengelolaan administrasi keuangan dan pengesahan pembayaran
b. Pelaksanaan administrasi anggaran dan akuntansi.

Seksi Keuangan Daerah Operasi 2 Bandung terdiri dari :

1) **Sub Seksi Administrasi Keuangan**

Sub Seksi Administrasi Keuangan bertugas melaksanakan pengelolaan administrasi keungan, pengesahan pembayaran gaji pegawai dan non pegawai, pengesahan pembayaran pada

pihak ketiga, serta penyelesaian dokumentasi analisa dan tata usaha keuangan.

2) Sub Seksi Anggaran Dan Akuntansi

Sub Seksi Anggaran Dan Akuntansi bertugas mengkoordinasi penyusunan rencana kerja anggaran tahunan Daerah Operasi melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan rencana kerja serta pelaksanaan anggaran, akuntansi dan penyusunan laporan keuangan Daerah Operasi.

1.4.4 Pemeriksaan Kas Daerah

Pemeriksaan Kas Daerah bertugas melaksanakan pengaturan jadwal dan mekanisme kerja para pemeriksa kas, memimpin pemeriksaan kas stasiun/perbendaharaan kas stasiun/perhentian, kas terminal peti kemas, kas restorka dan kas besar, serta memimpin dan melaksanakan pemeriksaan diatas kereta api untuk melaksanakan tugas tersebut, pemeriksaan kas daerah mempunyai fungsi :

a. Penyusunan jadwal dan mekanisme kerja pemeriksaan kas stasiun/perbendaharaan kas stasiun/perhentian, kas terminal peti kemas, kas restorka dan kas besar, pemeriksaan diatas kereta api dan melaksanakan penatausahaan pemeriksaan kebenaran setoran pendapatan ke Bank Koordinator Daerah.
b. Pelaksanan pemeriksaan kas stasiun/perbendaharaan kas stasiun/perhentian, kas terminal peti kemas, kas restorka, kas

besar dan pemeriksaan diatas kereta api, pemeriksaan ke Bank Koordinator Daerah serta membuat Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) sesuai dengan wilayah kerjanya.

Pemeriksaan Kas Daerah Operasi 2 Bandung terdiri dari :

1) Urusan Tata Usaha

   Urusan Tata Usaha bertugas melaksanakan penyusunan jadwal dan mekanisme kerja pemeriksaan kas, memimpin pemeriksaan kas stasiun/perbendaharaan kas stasiun/perhentian, kas terminal peti kemas, kas restorka, pemeriksaan diatas kereta api.

2) Pemeriksaan Kas Stasiun

   Pemeriksaan Kas stasiun bertugas melaksanakan pemeriksaan kas stasiun/perbendaharaan, kas stasiun/perhentian, kas terminal peti kemas, kas restorka, kas besar dan melaksanakan pemeriksaan diatas kereta api, pemeriksaan kebenaran setoran pendapatan ke BKD, serta menyusun Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) sesuai jadwal/rencana yang telah ditetapkan PKD.

1.4.5 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 publik 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 :

A. Kepala Humas

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

1. Membantu direksi dalam merumuskan kebijakan terutama dalam perumusan kebijakan di bidang kehumasan.
2. Memimpin dan mengkordinasikan kegiatan humas sehingga humas mampu berfungsi sebagai ujung tombak perusahaan dan mampu menjadi alat manajemen dalam citra perusahaan.
3. Menentukan garis besar rencana kerja humas.
4. Menyampaikan pesan-pesan penerangan dari perusahaan kepada publik baik internal maupun eksternal.
5. Membina hubungan baik dengan publik internal maupun eksternal.

B. Staff Humas

1. Merencanakan, mengkordinasikan dan mengendalikan program-program komunikasi dengan *publik internal* yaitu karyawan dan pemegang saham.
2. 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.
3. Memantau, menghimpun dan menganalisis informasi yang beredar di masyarakat.

1.4.6 Seksi Jalan Rel dan Jembatan

Seksi jalan rel dan jembatan bertugas merumuskan, menyusun dan melaksanakan program pemeliharaan jalan rel, sepur simpang dan jembatan serta mengevaluasi kinerja pemeliharaan jalan rel, sepur

simpang dan jembatan di wilayah daerah operasi. Untuk melaksanakan tugas tersebut, seksi jalan rel dan jembatan mempunyai fungsi :

a. Pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu pekerjaan teknis jalan rel dan jembatan seluruh wilayah Daerah Operasi 2 Bandung.
b. Penyusunan program anggaran dan evaluasi kinerja jalan rel dan sepur simpang dan jembatan.
c. Penyusunan perencanaan teknik pemeliharaan jalan rel dan sepur simpang.
d. Penyusunan perencanaan teknik pemeliharaan jembatan.
e. Pelaksanaan pemeliharaan dan menjamin kerusakan jalan rel dan sepur simpang.
f. Pelaksanaan pemeliharaan dan menjamin kerusakan jembatan.

.

1.4.7 Seksi Operasi Dan Pemasaran

Seksi Operasi Dan Pemasaran bertugas melaksanakan pembinaan, pengendalian, pelaksanaan dan evaluasi kinerja operasi dan pemasaran angkutan penumpang, angkutan barang dan jasa terminal peti kemas.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Seksi Operasi Dan Pemasaran mempunyai fungsi :

a. Pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu pekerjaan teknis operasi dan pelayanan di stasiun dan dalam

kereta api, administrasi teknis operasional dan keuangan di seluruh Stasiun dan Pelayanan Operasi Sarana Telekomunikasi/Telegram dan Pengendalian Operasi Kereta Api pada wilayah Daerah Operasi 2 Bandung.

b. Pemantauan dan Pengelolaan kereta dan gerbong yang siap operasi, merumuskan pemamfaatan dan pembagian kereta dan gerbong, pengaturan dan evaluasi kinerja pelaksanaan program perjalanan kereta api serta melaksanakan tata usaha telekomunikasi/telegram maklumat (TFM).
c. Penyusunan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan penumpang.
d. Penyusunan program dan evaluasi kinerja pemasaran angkutan barang.
e. Pemantauan dan pengendalian keamanan dan ketertiban operasi (diatas kereta api dan di stasiun) dan dilingkungan Daerah Operasi.
f. Pelaksanaan pengendalian operasi kereta api secara terpusat dan terpadu di Daerah Operasi.
g. Pelayanan operasi sarana telekomunikasi dan pemberian informasi/telegram.

h. Pelaksanaan kegiatan angkutan penumpang dan atau barang serta menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran kegiatan angkutan kereta api.

i. Pelayanan reservasi karcis.

1.4.8 Seksi Sinyal, Telekomunikasi Dan Listrik

Seksi Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik bertugas merumuskan, menyusun dan melaksanakan program serta mengevaluasi pemeliharan sinyal, telekomunikasi dan listrik umum. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Seksi Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik mempunyai fungsi :

a. Pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu pekerjaan teknis sinyal,telekomunikasi dan di seluruh wilayah Daerah Operasi.

b. Penyusunan program anggaran dan evaluasi kinerja pemeliharan sinyal, telekomunikasi dan listrik.

c. Penyusunan program pemeliharaan sinyal.

d. Penyusunan program pemeliharaan telekomunikasi dan listrik umum.

e. Pelaksanaan pemeliharaan dan menjamin kerusakan peralatan sinyal

f. Pelaksanaan pemeliharaan dan menjamin kerusakan peralatan telekomunikasi.

g. Pelaksanaan pemeliharaan dan menjamin kerusakan instalasi listrik.

1.4.9 Terminal Peti Kemas (TPK) Gedebage

Terminal Peti Kemas (TPK) Gedebage-Bandung bertugas melaksanakan pengelolaan, pengoperasiaan, pengendalian dan pemasaran Terminal Peti Kemas untuk memperlancar arus barang impor/ekspor dan domestic (interinsuler). Untuk melaksanakan tugas tersebut, Terminal Peti Kemas (TPK) Gedebage-Bandung mempunyai fungsi :

a. Pelaksanaan pengelolaan Sumber Daya Manusia (SDM), Kerumahtanggaan/umum, keuangan, keamanan dan ketertiban.
b. Pengaturan dan pengawasan pelaksanaan bongkar/muat, penimbunan peti kemas/barang di *Container Yard* dan penyerahan peti kemas.
c. Pelaksanaan pemeliharaan/perawatan alat bongkar/muat, alat pengangkut, lapangan penimbunan peti kemas, peti kemas serta peralatannya.
d. Pengawasan administrasi impor/ekspor dan domestic ke tempat tujuan, pelaksanaan bongkar/muat, penimbunan dan penyerahan barang.

e. Pengelolaan/pengaturan dan pemasaran jasa Terminal Peti Kemas.
f. Penerimaan dan penerusan angkutan peti kemas dari Terminal Peti Kemas Gedebage-Bandung (TPKB) ke Tanjung Priok dan sebaliknya.
g. Penerimaan, penyimpan dan pengeluaran keuangan serta melaksanakan proses akuntansi yang berlaku di PT. Kereta Api (Persero).

1.5 Sarana dan Prasarana Divisi Humas PT. Kereta Api Daop 2 Bandung

Bagian Humas PT Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung telah memiliki suatu ruangan yang terdiri dari ruangan untuk KaHumas, serta ruangan yang hanya dipisahkan oleh sekat untuk menerima tamu sehingga membuat aktifitas kerja agak sedikit terbatas sebab ruangan yang sempit serta terbatas sarana dan prasarana yang disediakan pada ruangan ini dapat dilihat pada table berikut ini :

Tabel 1.3
Sarana Dan Prasarana
Humas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Daop 2 Bandung

NO.	SARANA	PRASARANA
1	Meja Kerja	6 Buah
2	Kursi Kerja	7 Buah
3	Lemari	2 Buah
4	Komputer	2 Unit
5	Printer	1 Unit
6	Telepon	2 Saluran
7	Kursi Sofa	1 Set
8	Handicam & Camera Digital	1 Unit
9	Dispenser	1 Buah
10	Televisi	1 Unit

Sumber : Kantor Humasda PT.Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

1.6 Lokasi dan Waktu Praktek Kerja Lapangan (PKL)

1.6.1 Lokasi Praktek Kerja Lapangan (PKL)

Praktek Kerja Lapangan (PKL) ini dilaksanakan di PT. Kereta Api (Persero) Kantor Daerah Operasi 2 Bandung yang berada di Jalan Stasiun Selatan No.25 Bandung 40181, Jawa Barat, Indonesia Telp. (022) 4230150-4230147 ; Toka 32140.

1.6.2 Waktu Praktek Kerja Lapangan (PKL)

Waktu pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) dilakukan selama 1 bulan (30 hari) lebih, akan tetapi penulis melakukan Praktek Kerja Lapangan melebihi dari perencanaan awal karena adanya halangan izin, di mulai pada tanggal 15 Juli s.d 23 Agustus 2013 di Divisi Humas PT. Kereta Api (Persero) Kantor Daop 2 Bandung, setiap hari Senin s.d Jumat di mulai pukul 07.15 s.d 16.00 (Sesuai Dengan Jam Kerja).