

### **BAB III**

#### **DESKRIPSI OBJEK PENELITIAN**

##### **A. Sejarah PT Kereta Api Indonesia Divre III Palembang**

Sejarah perkereta-apian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang- *Vorstenlanden* (Solo- Yogyakarta) di desa Kemijen oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda *Mr. L.A.J Baron Sloet Van De Beele* tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta *Naamlooze vennootschap nederlandsch indische spoorweg maatschappij* (NV. NISM) menggunakan lebar jalur 1435 mm. Kehadiran kereta api pertama di Indonesia mulai hadir sejak tanam paksa hingga saat ini. Perusahaan yang dinasionalisasikan, Djawatan Kereta Api (DKA) berdiri setelah kemerdekaan Indonesia, tepatnya pada tanggal 28 September 1945 atau sekitar satu bulan setelah proklamasi.

Setelah tanam paksa diberlakukan oleh *Van Den Bosch* pada tahun 1825-2830, ide tentang perkeretaapian Indonesia diajukan dengan tujuan untuk mengangkut hasil bumi dari sistem tanam paksa tersebut. Salah satu alasan yang mendukung adalah tidak optimalnya lagi penggunaan jalan raya pada masa itu. Pada tahun 1840, *Kolonel J.H.R Van der Wijk* mengajukan proposal pembangun jalur kereta api di Hindia Belanda.

Kereta api pertama di Indonesia dibangun tahun 1867 di Semarang dengan rute Semarang – Tanggung yang berjarak 25 km, atas permintaan *Raja Willem I* untuk

keperluan militer di Semarang maupun hasil bumi ke gudang Semarang. Kemudian dalam melayani kebutuhan akan pengiriman hasil bumi dari Indonesia, maka pemerintah kolonial Belanda sejak tahun 1876 telah membangun berbagai jaringan kereta api, dengan muara pada pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dan Tanjung Perak Surabaya. Pada masa itu nama kereta api sudah tepat, karena kereta dijalankan dengan api pembakaran batu bara atau kayu. Sedangkan sekarang sudah memakai diesel atau listrik, sehingga lebih tepat disebut kereta rel. artinya kereta yang berjalan di atas rel dengan diesel ataupun listrik.

Keberhasilan pembangunan jalan kereta api antara Stasiun Semarang – Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang – Surakarta (110 km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta di daerah lainnya. Tidak mengherankan jika pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864-1900 tumbuh dengan pesat. Jika di tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 menjadi 405 km, tahun 1890 menjadi 1427 km, dan tahun 1900 menjadi 3338 km.

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914). Sekitar tahun 1911, transmigran pulau Jawa yang didatangkan Hindia Belanda ke Lampung

pada 1905 berhasil membangun perkebunan kaitsyuk, tembakau, kopi, karet, kelapa dalam, dan kelapa sawit.<sup>1</sup>

Gubernur Jenderal Hindia Belanda di Batavia lalu menganggap sarana angkutan hasil-hasil bumi dari Sumatera Selatan ke pulau Jawa jika terlalu mengandalkan pelayaran laut terlalu banyak memakan biaya dan waktu serta sulit memasuki pelabuhan di Palembang, Krui dan Menggala. Maka diputuskan reduksi biaya transportasi dan waktu pengiriman hasil bumi dengan membangun rel kereta api dari Palembang ke Tanjung Karang.

Rel kereta api antara Tanjungkarang dan Palembang banyak melintasi hutan, perkebunan karet, perkebunan sawit, dan rawa-rawa. Jalur kereta api ini berbeda dengan yang ada dipulau jawa, dimana rel dibangun melintasi perkampungan-perkampungan. Karena rel kereta api di jawa disiapkan untuk angkutan manusia, sedangkan rel kereta api ini disiapkan Belanda untuk mengangkut hasil bumi, hasil hutan, dan perkebunan dari negeri jajahan di Sumatera. Lintasan kereta api di sumatera selatan pertama kali dibangun sepanjang 12km dari Panjang menuju Tanjungkarang, Lampung. Jalur rel ini mulai dilalui kereta pada tanggal 13 agustus 1914. Pada waktu bersamaan dilaksanakan juga pemasangan dan pembangunan lintasan rel dari

---

<sup>1</sup> PT Kereta Api Indonesia, *Sejarah Perkeretaapian*, <https://heritage.kai.id/page/sejarah-perkertaapian>, Diakses tanggal 15 mei 2019

kertapati, menuju kota Prabumulih, Sumatera Selatan. Sampai 1914, jalur rel lintas Prabumulih hingga Prabumulih mencapai 78 km.<sup>2</sup>

Perlahan jalur rel kemudian dikembangkan untuk pengangkutan batu bara dari tempat penambangan di Tanjung Enim. Kemudian dikembangkan juga jalur ke Lahat. Di Lahat ada sebuah bengkel besar kereta yang sekarang bernama Balai Yasa Lahat, yang berfungsi untuk perbaikan dan perawatan kereta api.

Akhirnya pemerintah Hindia Belanda melalui *Zuid Soematera Spoorwegen (ZSS)* tuntas membangun rel kereta api di Lampung dan Sumatera Selatan hingga 529 km. seluruhnya merupakan rel selebar 1067 mm. sementara mayoritas Negara menggunakan rel selebar 1435 mm yang menjaga stabilitas kereta lebih baik agar bisa berjalan dengan kecepatan lebih tinggi.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan kereta api di Indonesia mencapai 6811 km. tetapi pada tahun 1950, panjangnya berkurang menjadi 5910 km, kurang lebih 901 km hilang, yang diperkirakan dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Setelah kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945, perusahaan-perusahaan yang dahulu dimiliki Belanda tidak serta merta jatuh ke tangan Indonesia. Bahkan tersiar kabar bahwa Belanda berkeinginan agar perusahaan yang kelak disebut Djawatan Kereta Api (DKA) menjadi target pertama yang hendak direbut sekutu lalu

---

<sup>2</sup> PT Kereta Api Indonesia, *Sejarah Perkeretaapian Divre III Palembang*, <https://heritage.kai.id/page/sejarah-perkeretaapian-Divre-III-Palembang>, Diakses tanggal 15 Mei 2019

dikembalikan ke *Staatsspoowegen* (SS). Bahkan Menteri Perhubungan saat itu Abikoesno Tjokrosoejoso, justru setuju apabila DKA dikembalikan ke tangan Belanda.

Pada tanggal 2 September 1945, Angkatan Pemoeda Indonesia (API) menyelenggarakan pertemuan dengan grup revolusioner dari buruh DKA. Pertemuan dilangsungkan di gedung Menteng 31, Jakarta. API, Organisasi Revolusioner Indonesia, dipimpin oleh Wikana, sedangkan buruh kereta yang hadir dipimpin oleh Legiman Harjono. Kesepakatanannya adalah merebut DKA. Untuk melaksanakan hal tersebut, tenaga revolusioner dari API diperbantukan di DKA untuk menyiapkan aksi perebutan. Kesepakatannya adalah merebut stasiun DKA dari tangan Jepang.

Pada hari berikutnya tanggal 3 September 1945, kaum buruh DKA melakukan aksi perebutan tersebut. Perebutan dilakukan di stasiun-stasiun di Jakarta. Pada akhirnya stasiun jatinegara dan Manggarai berhasil direbut oleh kaum buruh, menyusul kemudian stasiun Gambir, Tanjung Priok, Pasar Senen, Jakarta Kota, dan lain-lain. Kantor DKA, bengkel, dan dipo lokomotif berhasil direbut.

Peristiwa bersejarah yang terjadi pada tanggal 28 september 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh ismangil dan sejumlah anggota AMKA (Angkatan Moeda Kereta Api) lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 september kekuasaan perkeretaapian berada ditangan Indonesia. Orang jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkertaapian Indonesia. Inilah yang melandasi

ditetapkannya 28 september 1945 sebagai hari kereta api di Indonesia, serta dibentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).<sup>3</sup>

Nama DKA pun diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) pada tahun 1963. PNKA kemudian memasukkan operator lainnya yang masih independen sehingga kereta api di Indonesia memiliki satu operator. Pada tanggal 15 september 1971, nama PNKA berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA, Perjanka) selama dekade 1970-an hingga awal dekade 1990-an. PJKA dipimpin oleh kepala PJKA (Kaperjanka). Pada masa itu mengalami kemunduran. PJKA menganggap sejumlah jalur kereta api lintas justru tidak mendatangkan keuntungan secara ekonomis. Selain banyaknya penumpang gelap, kerusakan lokomotif, maupun kerusakan prasarana perkertaapian; persaingan dengan mobil mengakibatkan kerugian besar bagi PJKA, sehingga PJKA merugi dan terpaksa menutup jalur-jalur tersebut berikut stasiun dan seluruh layanannya. Pada masa itu, PJKA terus mengalami kerugian akibat kalah bersaing dengan mobil pribadi, angkutan umum, maupun pesawat. Oleh karena itu, pemerintah mengeluarkan subsidi tahunan, subsidi ini di format untuk belanja pegawai serta pengurang beban kerugian PJKA.

Pada tanggal 2 januari 1991, PJKA berubah nama menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Pada masa ini, kerugian-kerugian yang dialami PJKA pada beberapa tahun yang lalu dapat ditekan. Seluruh pegawainya masih berstatus PNS

---

<sup>3</sup> PT Kereta Api Indonesia, *Sejarah Perkeretaapian*, <https://heritage.kai.id/page/sejarah-perkertaapian>, Diakses tanggal 15 mei 2019

yang diatur tersendiri dan diperbolehkan mencari laba. Zaman perumka biasa disebut “zaman merah biru” karena semua cat lokomotif yang dioperasikan secara komersil diubah menjadi merah dan biru dengan logo perumka putih didepan dan dibelakangnya, serta dibawah kaca kabin masinis tepat diatas plat nomornya. Pada masa ini, lokomotif diesel elektrik merajai perkeretaapian Indonesia sejak tenaga diesel hidraulik sudah tidak lagi cukup menarik kereta api yang panjang.

Akhirnya, pada tanggal 1 juni 1999, perumka secara resmi berubah menjadi PT Kereta Api (Persero). Pada awal 1990-an dan 2000-an, PT KA tetap mempertahankan cat merah biru pada lokomoti-lokomotifnya. Pada masa ini, PT KA memperkenalkan system PSO (*Public Service Obligation*) terutama untuk kereta api ekonomi. PSO ini menggantikan system subsidi yang sebelumnya dilaksanakan. Pada tahun 2007 disahkan Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 yang menghapus monopoli yang dilakukan PT KA.

Era digitalisasi perkeretaapian Indonesia sudah muncul sejak 1980-an. Digitalisasi mulai dirintis saat diluncurkannya lokomotif BB204 pada tahun 1980-an di Sumatera Barat. Selain itu pada tahun 2006-2011, dibuatlah lokomotif dengan mendasarkan pada desain CCK203 dengan menambahkan computer brightStar Sirius di PT Inka sehingga terciptalah CC204. Pada decade 2010-an telah banyak terjadi transformasi pada PT KA, lebih-lebih saat dipimpin oleh Ignasius Jonan. Pada tahun 2010 nama PT KA berubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) (PT KAI). Keluhan masyarakat dengan tidak adanya AC pada kereta ekonomi, maka pada tahun 2010

muncul kereta api ekonomi AC non PSO dengan hadirnya kereta api Bogowonto sebagai perintisnya.

Pada tanggal 28 september 2011, logo PT KAI berganti. Transformasi lain yang terletak pada system pertiketan, tiket yang semula hanya bisa dipesan di stasiun keberangkatan, kini bisa dipesan di minimarket dan agen-agen tiket. Selain itu, pengelolaan stasiun kini lebih baik. Semua kereta api jarak menengah maupun jauh telah dipasang AC. Digitalisasi lokomotif di Indonesia terus maju sejak CC205 dan CC206 diimpor untuk memperkuat armada PT KAI saat ini.

Pembagian wilayah kerja pada masa PJKA untuk wilayah Divisi Regional III Palembang merupakan wilayah kerja inspeksi 13 Kertapati yang merupakan bagian dari Eksploitasi Sumatera Selatan (ESS) bersama dengan inspeksi 14 Tanjungkarang. Sejak era Perumka, Eksploitasi Sumatera Selatan (ESS) berubah nama menjadi Divisi Regional III Sumatera Selatan dan Lampung, yang dulu cakupannya cukup luas dibandingkan kedua divre lain di sumatera, dan meliputi dua provinsi yaitu Sumatera Selatan dan Lampung. Maka dibagi lah dua wilayah (subdivre) dengan fungsi operasional yang serupa Daop KAI di pulau Jawa, namun dengan tingkatan administrative dalam lingkup KAI yang lebih rendah daripada Divre maupun Daop. Divre III pernah memiliki dua subdivre yaitu :

- Sub Divre III.1 Kertapati (KPT), yang merupakan pusat Divre III Sumatera Selatan dan Lampung naik tingkat dan berubah nama menjadi Divre III Palembang (PG) per 1 mei 2016.
- Sub Divre III.2 Tanjungkarang (TNK) dimekarkan menjadi Divre IV Tanjungkarang (TNK) per 1 mei 2016.

Layanan kereta api penumpang Divre III Palembang meliputi :

- KA Limex Sriwijaya ( Palembang Kertapati – Bandar Lampung Tanjungkarang )
- KA Rajabasa (Palembang Kertapati – Bandar Lampung Tanjungkarang)
- KA Sindang Marga (Palembang Kertapati – Lubuk Linggau)
- KA Serelo (Palembang Kertapati – Lubuk Linggau)
- Bus Rel Kertalaya (Palembang Kertapati – Indralaya/ Universitas Sriwijaya).

Saat ini, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan yakni PT. Reska Multi Usaha (2003), PT. Railink (2006), PT. Kereta Api Indonesia Commuter Jabodetabek (2008), PT. Kereta Api Pariwisata (2009), PT. Kereta Api Logistik (2009), PT. Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT. Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

## B. Sejarah Kereta Kertalaya

Bus rel Kertalaya adalah bus rel pertama yang dibuat dan beroperasi di Indonesia. Moda transportasi cepat missal ini menghubungkan stasiun kertapati Palembang dengan Indralaya dikabupaten Ogan Ilir. Bus rel kertalaya diresmikan pada tanggal 19 februari 2009 oleh menteri perhubungan Jusman Syafii Djamal dan dibuat oleh PT Inka yang memakan waktu selama dua tahun dengan biaya lebih kurang 15 milyar rupiah. Kereta Kertalaya sendiri merupakan jenis kereta Ekonomi AC dengan system komuter perintis yang dioperatori oleh Divre III Palembang dengan panjang lintas rel sepanjang 25 km dengan lebar sepur 1067 mm dan jenis rel S13- S14. Kecepatan kereta ini dapat mencapai 45-55 km/jam. Yang dimaksudkan sebagai kereta pengangkut mahasiswa dan untuk mengurangi beban jalan raya.

Nama Kertalaya diambil dari singkata nama asal stasiun dengan tujuan kereta api yaitu Kertapati dan Indralaya.<sup>4</sup> Diluar waktu tempuh yang jauh lebih singkat dibanding bus. Tingkat kenyamanan yang disuguhkan di dalam kereta modern jenis railbus ini membuatnya lebih unggul. Rangkaian railbus terdiri dari tiga set gerbong kereta penumpang, dengan kapasitas angkut masing-masing 110 orang dalam setiap gerbong, dengan perbandingan 36 orang duduk dan 74 orang berdiri. Jika dipacu maksimal, railbus kertalaya yang mengandalkan mesin diesel elektrik 290 kilo volt ampere ini mampu menempuh kecepatan hingga 100km/jam. Namun

---

<sup>4</sup> PT Kereta Api Indonesia, *Sejarah Railbus Kertalaya*, <https://heritage.kai.id/page/sejarah-Railbuskertalaya>, Diakses tanggal 15 mei 2019.

dalam pengoperasiannya, dengan alasan keamanan, PT KAI Divre III Palembang hanya memacu dengan kecepatan rata-rata 60km/jam. Karena konstruksi rel yang bergelombang dan banyaknya penduduk yang hilir mudik disekitar perlintasan kereta menjadi alasan untuk tidak memacu railbus dengan kecepatan maksimal.

Konstruksi railbus pertama yang dioperasikan di Indonesia ini berbentuk *streamlined* atau *aerodinamis* berbahan *hybrid composite*, jauh berbeda dengan kereta konvensional yang pernah ada di Indonesia yang menggunakan logam penuh. Struktur rangkanya menggunakan *articulated bogie* (menyatu dengan bodi) dengan *single axle* atau sumbu roda tunggal, sehingga membuat gerbong dapat tetap “lekat” pada rangkaiannya jika mengalami anjlok dalam kecepatan tinggi. Secara teori, rangkain ini lebih aman dibandingkan rangkaian Kereta Api konvensional.

Railbus merupakan sarana transportasi kombinasi dari konstruksi bus ringan dan kereta api. Dan sarana transportasi ini sangat efektif digunakan karena dengan rel kereta yang minim saja sudah aman dioperasikan. Selain jauh lebih murah jika dibandingkan dengan transportasi umum lain. Kertalaya sudah cukup nyaman dengan fasilitas full ac, full musik dan bersih serta tepat waktu dalam keberangkatan dan sampai dalam tujuannya.

Kendati jauh lebih modern, lebih tepat waktu, serta jauh lebih nyaman dibanding transportasi umum lain, kertalaya memang tidak seketika menjadi sarana angkutan umum favorit masyarakat. Alasannya karena, lokasi stasiun kertapati yang menjadi titik tolak tidak terletak dipusat kota. Kondisi ini membuat

mereka harus mengeluarkan tambahan untuk ongkos perjalanan menuju stasiun. Atas dasar itulah sebagian besar masyarakat lebih memilih tetap menggunakan angkutan umum yang lain.

Tujuan pengoperasian railbus ini salah satunya adalah untuk mengurangi beban jalan raya dan meminimalisir tingkat kecelakaan jalan raya. Selain memiliki kapasitas yang jauh lebih massif, jarak tempuh bepergian dengan kereta api jauh lebih pendek dan jadwalnya pun telah diatur. Keuntungan lainnya yang tak kalah penting adalah tingkat keselamatan kereta api relatif jauh lebih tinggi dibanding angkutan darat lain seperti bus.

Namun walaupun ada keuntungan tetapi dibalik itu ada juga kekurangan yang dimiliki kereta kertalaya, diantaranya pernah terlambat karena kerap terganggu dengan terbenturnya program perjalanan kereta api pengangkut barang setiap harinya. Sebut saja misalnya kereta api batubara rangkaian panjang (Babaranjang) yang memiliki 28 jadwal perjalanan pergi-pulang perhari. Belum lagi ditambah dengan kereta api batubara regular dengan jadwal 18 kali pulang-pergi perhari. Kereta api klinkers 4 jadwal pulang-pergi, kereta api pengangkut BBM 6 jadwal pulang-pergi, serta kereta api pengangkut pulp 2 jadwal pulang pergi.

Struktur perlintasan kereta yang masih menggunakan *single track* (jalur tunggal) membuat kondisi tersebut relatif sulit untuk disikapi. Kereta api kertalaya sendiri berangkat dari stasiun kertapati pada pukul 7:30 dan dari stasiun Indralaya pukul 14:18 setiap hari. Harga tiket berkisar sebesar Rp 3000, dan hanya dapat dipesan dua jam sebelum keberangkatannya di loket stasiun yang dilewati.

### C. Logo Perusahaan



**Gambar I Logo KAI**

#### 1. Makna Gambar

##### a. Garis melengkung

Melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI dalam mencapai visi dan Misinya.

##### b. Anak Panah

Melambang nilai integritas, yang harus dimiliki insan PT KAI dalam mewujudkan pelayanan Prima.

#### 2. Warna

##### a. Orange

Melambangkan proses pelayanan prima (kepuasan pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal

##### b. 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.

#### **D. Budaya perusahaan**

##### 1. Integritas

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

##### 2. Professional

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain

##### 3. Keselamatan

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap

terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

#### 4. Inovasi

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) selalu menumbuh kembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi *stakeholder*.

#### 5. Pelayanan prima

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) akan memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 A unsur pokok : *Ability* (kemampuan), *Attitude* (sikap), *Appearance* (penampilan), *Attention*(perhatian), *Action*(tindakan), dan *Accountability*(tanggung jawab).

### **E. Letak Geografis Kantor PT Kereta Api Indonesia Divre III Palembang**

Kantor PT Kereta Api Indonesia terletak di Jl. Jendral Ahmad Yani No 541, 13 ulu (plaju) Palembang. Kode pos 30263, Telp (0711)512383. Berada tepat didepan Universitas Muhammdiyah Palembang. Merupakan lokasi yang banyak didominasi oleh banguann-bangunan Sekolah, Universitas, Perkantoran, bahkan Rumah sakit,

dan merupakan daerah bebas banjir, di daerah ini telah tersedia fasilitas listrik, air dan telepon yang tersambung pada lokasi. Lokasi ini didominasi oleh bangunan kantor dengan ketinggian rata-rata 1 (satu) lantai. Divisi Regional III Palembang (Divre III PG) yang kadang-kadang disebut Divisi Regional III Kertapati atau Divisi Regional III Sumatera Selatan yang dipimpin oleh seorang kepala Divisi Regional (Kadivre) yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api Indonesia.

#### **F. Visi dan Misi**

Adapun Visi PT Kereta Api Indonesia adalah menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

Misi PT Kereta Api Indonesia 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 yaitu : Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

“Bekerja itu tidak bisa sendiri-sendiri, masyarakat makhluk sosial ada tupoksi masing-masing, ada target membangun citra perusahaan, jadi harus bekerja dalam tim. Kalau sesama tim tidak bisa bekerja sama ya otomatis target tidak akan

tercapai. Juga ada ISO, itu standarisasi tupoksi walaupun ganti tugasnya jabatannya, tetap saling bekerja sama walaupun ganti orangnya.”<sup>5</sup>

#### **G. Tugas dan Wewenang Bagian Hubungan Masyarakat Daerah**

1. Penjabaran Strategi Dan Kebijakan Yang Berkaitan Dengan Tugas Dan Tanggung Jawabnya Yang Telah Ditetapkan Kantor Pusat, Di Wilayahdivre Iii Palembang *Corporate Image Building*;
2. Pengelolaan Informasi Dan Komunikasi Di Dalam Perusahaan (Internal) Serta Menjalin Hubungan Dengan Media Di Luar Perusahaan (Eksternal);
3. Membantu Melaksanakan Program Corporate Social Responsibility (Csr) Di Wilayah Divre III Palembang.
4. HUMASDA dipimpin oleh seorang Manager Divisi Regional, yang dibantu oleh satu orang asisten manager, yaitu : asisten manager internal dan asisten manager eksternal yang memiliki tugas pokok dan tanggung jawab masing-masing.<sup>6</sup>

#### **H. Tugas Pokok dan Fungsi Unit Hubungan Masyarakat PT Kereta Api Indonesia Divre III Palembang**

---

<sup>5</sup> Immanuel Setya Budi Hartanto, asisten manager Humas PT Kereta Api Indonesia Divre III Palembang, Palembang 13 mei 2019.

<sup>6</sup> Humas PT Kereta Api Indonesia Divisi Regional III Palembang, *Arsip Dokumen Tupoksi Unit Humasda Secara Umum*, (Palembang:2019)

Sesuai Keputusan Direksi No Kep.U/Ko.104/Xii/2/Ka-2016 Tentang Struktur Organisasi Divre Iii Palembang, Unit Humasda Memiliki Tupoksi Sebagai Berikut:

1. Menyelenggarakan Program Kegiatan Kehumasan Meliputi Humas, Penyuluhan Dan Pembentukan Citra Perusahaan Internal Dan Eksternal Di Wilayah Divre Iii Palembang;
2. Penjabaran Strategi Dan Kebijakan Yang Berkaitan Dengan Tugas Dan Tanggung Jawabnya Yang Telah Ditetapkan Kantor Pusat, Di Wilayahdivre Iii Palembang *Corporate Image Building*;
3. Pengelolaan Informasi Dan Komunikasi Di Dalam Perusahaan (Internal) Serta Menjalin Hubungan Dengan Media Di Luar Perusahaan (Eksternal);
4. Membantu Melaksanakan Program Corporate Social Responsibility (Csr) Di Wilayah Divre III Palembang.

#### **I. Tugas Pokok dan Fungsi Humas**

Secara umum tugas pokok dan fungsi humas adalah sebagai berikut :

1. Ikut membantu kelancaran tugas Manager dan Assmen Humas dalam pencitraan perusahaan.
2. Membuat Administrasi Kehumasan.
3. Pendistribusian tabloid dan majalah majalah Kereta Api.
4. Membantu Pendokumentasian Humas dalam kegiatan perusahaan.
5. Membuat penjagaan surat masuk dan keluar.

6. Melakukan editing foto hasil kegiatan
7. Membantu membuat pemberitaan (milis broadcast, berita majalah kontak, release kegiatan).

Berdasarkan PER.U/KO.104/VII/3/KA-2017. Secara khusus tugas pokok dan fungsi humasda dibagi perbagian tugas antara lain :

Tugas pokok dan fungsi Manager Humas Divre III Palembang :

- a) Merencanakan dan melaksanakan program kegiatan kehumasan meliputi hubungan kemasyarakatan, penyuluhan dan pembentukan citra perusahaan internal dan eksternal di wilayah Divre III Palembang
- b) Melaksanakan fungsi Corporate Image Building;
- c) Mengelola informasi dan komunikasi di dalam perusahaan (internal) dan menjalin hubungan dengan media massa di luar perusahaan (eksternal);
- d) Membantu melaksanakan program Corporate Social Responsibility (CSR) di wilayah Divre III Palembang.

Tupoksi Assisten Humas Divre III Palembang :

- a. Melaksanakan program kegiatan kehumasan meliputi hubungan kemasyarakatan, penyuluhan dan pembentukan citra perusahaan internal, antara lain:

- 1) Melaksanakan kegiatan pembuatan kliping media massa;
- 2) Melaksanakan kegiatan peliputan dan dokumentasi kegiatan perusahaan;
- 3) Mengidentifikasi layanan informasi kepada publik internal yang membutuhkan;
- 4) Memberikan layanan informasi kepada publik internal yang membutuhkan;
- 5) Bertanggung jawab mengurus dan update berita media massa dan media monitoring;
- 6) Bertanggung jawab terhadap pengelolaan administrasi keuangan kehumasan Divisi Regional III Palembang.

b. Melaksanakan program kegiatan kehumasan meliputi hubungan kemasyarakatan, penyuluhan dan pembentukan citra perusahaan eksternal, antara lain:

- 1) Menjalin hubungan yang baik dengan wartawan media massa;
- 2) Melakukan evaluasi terhadap pemberitaan di media massa secara rutin; Membuat press release dalam setiap kegiatan perusahaan yang dipublikasikan;

- 3) Mengkoordinasi dan mengatur kegiatan konferensi press;
- 4) Membantu melaksanakan kegiatan-kegiatan Corporate Social Responsibility (CSR) perusahaan, mulai dari pembentukan sampai dengan pendokumentasian;
- 5) Merencanakan dan melaksanakan program komunikasi kepada public eksternal melalui berbagai event pameran, iklan, pengisian program TV dan promosi kehumasan;
- 6) Memberikan layanan informasi kepada masyarakat eksternal termasuk pers yang membutuhkan.

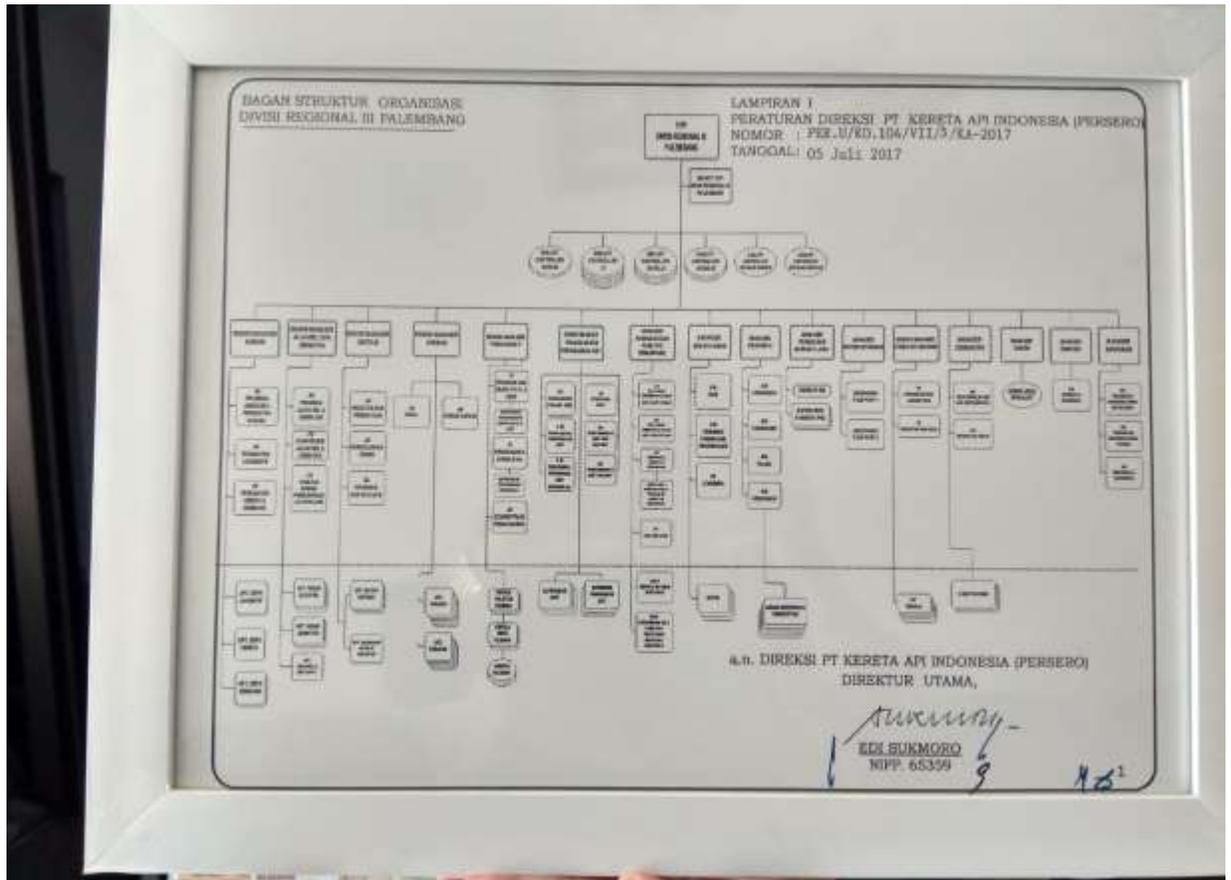
#### **J. Kekuatan Pegawai di Unit Humas PT Kereta Api Indonesia Divre III**

##### **Palembang**

1. Manager Humas 1 Orang.
2. Asmen Internal dan Eksternal 1 Orang .
3. Pelaksana Humas 2 Orang.
4. Tenaga Outsorching ( Fotografer Kedinasan) 1 orang.

## GAMBAR I BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

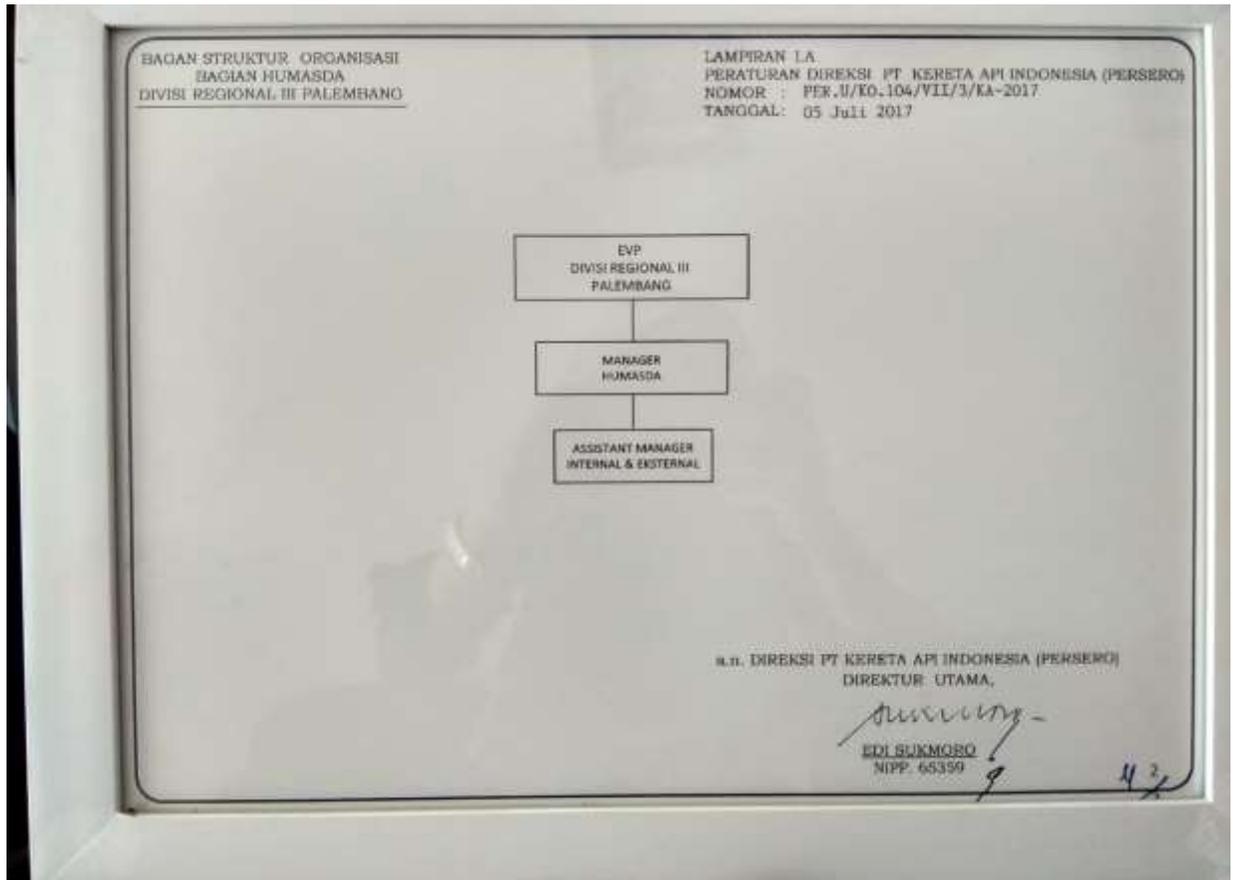
### DIVISI REGIONAL III PALEMBANG<sup>7</sup>



<sup>7</sup> Humas PT Kereta Api Indonesia Divre III Palembang, *Arsip Dokumen Bagan Struktur organisasi Divisi Regional III Palembang*, (Palembang, 2018 )

## GAMBAR II BAGAN STRUKTUR ORGANISASI BAGIAN HUMASDA

### DIVISI REGIONAL III PALEMBANG<sup>8</sup>



<sup>8</sup> Humas PT Kereta Api Indonesia Divre III Palembang, *Arsip Dokumen Bagan Struktur organisasi bagian Humasda Divisi Regional III Palembang*, (Palembang, 2019)