

**PELAYANAN JASA KERETA API SEBAGAI SALAH SATU  
ALAT TRANSPORTASI PERJALANAN WISATA  
DI DAERAH OPERASI IX JEMBER**

**LAPORAN HASIL KERJA NYATA**



Mark UPT Perpustakaan  
UNIVERSITAS JEMBER

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh  
Gelar Ahli Madya (A.Md.) Pariwisata  
Program Studi Diploma III Pariwisata  
Jurusan Ilmu Administrasi  
Pada  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS JEMBER

Oleh :  
No. 1  
Terima : Tgl. 04 JUL 2003  
No. 1  
Pembelina

Klass  
338.4  
sus  
p

C.1

**Dwi Ratna Indah Susanti**

NIM : 200 903 102 002

**Dosen Pembimbing :**

**Drs. RUDI EKO PRAMONO, M.Si**

NIP : 131 782 188

**UNIVERSITAS JEMBER**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**JURUSAN ILMU ADMINISTRASI**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III PARIWISATA**

2003

**MOTTO**

1) Image adalah realitas.

(Bernstein : 1985)

2) Waktu adalah uang.

(Ben Franklin)

3) Pekerjaan (hubungan masyarakat) yang anda lakukan harus diperlukan seolah-olah hidup anda bergantung padanya.

(Steven : 1996)

## HALAMAN PERSEMBAHAN

Laporan ini penulis persembahkan untuk:

- 1) Nenek Aminingsih yang telah memberikan nasehat yang sangat berarti;
- 2) Ibunda Sri Wahyu K dan Bapak Susilo tercinta, yang telah mengiringi dalam setiap langkahku dengan untaian doa;
- 3) Kakakku tersayang Eka yang telah memotivasi dalam hidupku;
- 4) sahabat jiwaku Feri Bakti W yang telah memberikan arti dan warna dalam hidupku;
- 5) sahabatku Yani yang telah memberikan dukungan dan bantuan moril;
- 6) teman-teman mastrip 9F yang telah memberikan nuansa suka dan duka dalam hidupku;
- 7) temanku Yus , Wahyu, Bagong, Yudi, Didit, dan Tomy terima kasih atas kebersamaannya selama di Jember;
- 8) almamaterku tercinta Universitas Jember.

**UNIVERSITAS JEMBER**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**  
**JURUSAN ILMU ADMINISTRASI**  
**PROGRAM STUDI DIPLOMA III PARIWISATA**

**PERSETUJUAN**

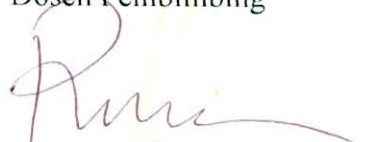
Telah disetujui Laporan Hasil Praktek Kerja Nyata Program Studi Diploma III  
Pariwisata Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Jember

Nama : Dwi Ratna Indah Susanti  
NIM : 200903102002  
Jurusan : Ilmu Administrasi  
Program Studi : Diploma III Pariwisata  
Judul : Pelayanan Jasa Kereta Api Sebagai Salah  
Satu Alat Transportasi Perjalanan Wisata  
Di Daerah Operasi IX Jember

Jember, 24 Mei 2003

Menyetujui,

Dosen Pembimbing



Drs. RUDY EKO PRAMONO, M.Si

NIP. 131 782 188

**UNIVERSITAS JEMBER**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**  
**JURUSAN ILMU ADMINISTRASI**  
**PROGRAM STUDI DIPLOMA III PARIWISATA**

**PENGESAHAN**

Telah dipertahankan di hadapan sidang Panitia Penguji Laporan Hasil Praktek Kerja Nyata Program Studi Diploma III Pariwisata Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember:

Nama : Dwi Ratna Indah Susanti  
NIM : 200903102002  
Jurusan : Ilmu Administrasi  
Program Studi : Diploma III Pariwisata

Pelayanan Jasa Kereta Api Sebagai Salah Satu Alat Transportasi Perjalanan Wisata Di Daerah Operasi IX Jember

Hari : Selasa  
Tanggal : 17 Juni 2003  
Jam : 15.00 WIB  
Bertempat : Di FISIP Universitas Jember  
Dan telah dinyatakan lulus.

**Panitia Penguji**

1. Drs. AGUS BUDI HARDJO, M.A (Ketua) : 1. ....
2. Drs. RUDY EKO PRAMONO, M. Si (Sekretaris) : 2. ....
3. SIRAJUDDIN, SST. Par (Anggota) : 3. ....

**Mengesahkan,**  
**Universitas Jember**  
**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**  
**Dekan,**



**Drs. H. MOCH. TOERKI**  
**NIP.130 524 832**

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan rasa syukur kehadiran Tuhan YME, yang telah melimpahkan rahmat serta hidayahNya, sehingga penulis laporan PKN (praktek kerja nyata) yang berjudul, **Pelayanan Jasa Kereta Api Sebagai Salah Satu Alat Transportasi Perjalanan Wisata Di Daerah Operasi IX Jember**, dapat terselesaikan sangat sederhana sekali. Namun penulis sangat puas karena dapat memenuhi salah asatu persyaratan akademis pada Program Studi Diploma III Pariwisata Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Materi dari penulisan laporan ini disusun berdasarkan praktek yang telah dilaksanakan pada PT. Kereta Api (persero) Daerah Operasi IX Jember, serta dengan teori-teori yang diperoleh dibangku kuliah, dan dibantu dengan literatur yang lain yang ada denga hubungannya dengan penulisan laporan ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa laporan ini tidak akan dapat terselesaikan dengan baik tanpa adanya bantuan baik yang berupa moril maupun materiel dan juga rangkaian keputusan kebijaksanaan dari berbagai pihak.

Dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat:

- 1) Bapak Drs. H. Moch. Toerki, selaku Dekan FISIP Universitas Jember;
- 2) Bapak Drs. Ardianto, M. Si. selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi FISIP Universitas Jember;
- 3) Bapak Drs. Rudy Eko Pramono, M. Si. selaku Ketua Program Studi Diploma III Pariwisata FISIP Universitas Jember, serta selaku Dosen pembimbing yang telah membimbing dan memberikan pengarahan sehingga laporan ini dapat terselesaikan;
- 4) Bapak Drs. Abdul Kholik, M. Si. selaku Dosen wali;
- 5) Bapak Ismail, selaku Kepala Sub Seksi Sumber Daya Manusia pada PT. Kereta Api Persero Daerah Operasi IX Jember, beserta staf yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan kegiatan PKN;

- 6) Bapak Rachmadi selaku Kepala Stasiun Kereta Api Rambipuji beserta karyawan yang banyak membantu dan membimbing penulis sehingga terselesainya laporan PKN ini;
- 7) Bapak Sagito selaku karyawan Stasiun Kereta Api Rambipuji yang selalu memberi semangat selama kegiatan PKN.

Semoga Tuhan YME memberikan imbalan yang setimpal atas bantuan yang diberikan. Penulis menyadari keterbatasan kemampuan yang penulis miliki, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan laporan ini. Akhirnya mudah-mudahan laporan ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya dan pembaca pada umumnya.

Jember, Mei 2003

Penulis

DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
Halaman Judul .....	i
Halaman Motto.....	ii
Halaman Persembahan .....	iii
Halaman Persetujuan .....	iv
Halaman Pengesahan .....	v
Kata Pengantar .....	vi
Daftar Isi .....	viii
Daftar Tabel.....	x
Daftar Gambar .....	xi
<b>I. Pendahuluan</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Tujuan dan Manfaat Program Praktek kerja Nyata .....	2
1.2.1 Tujuan Program Praktek Kerja Nyata .....	2
1.2.1 Manfaat Program Praktek Kerja Nyata .....	2
<b>II. Gambaran Umum Lokasi Praktek Kerja Nyata</b>	
2.1 Sejarah Singkat PT. Kereta Api .....	4
2.1.1 Jaman Penjajahan Hindia Belanda .....	4
2.1.2 Jaman Penjajahan Jepang .....	5
2.1.3 Masa Proklamasi .....	5
2.1.4 Masa Sesudah Proklamasi .....	5
2.2 Visi dan Misi PT. Kereta Api .....	7
2.2.1 Visi PT. Kereta Api .....	8
2.2.2 Misi PT. Kereta Api.....	8
2.3 Organisasi .....	8



2.3.1 Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember.....	8
2.3.2 Lokasi PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember.....	16
2.3.3 Luas Wilayah PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember.....	17
2.3.4 Keadaan Karyawan PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember.....	17
2.3.5 Struktur Organisasi Stasiun Kereta Api Rambipuji.....	18
<b>III. Pelaksanaan Kegiatan Praktek Kerja Nyata</b>	
3.1 Deskripsi Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata.....	22
3.2 Implikasi Kebijakan dan Penilaian terhadap Pelaksanaan Kegiatan.....	24
3.2.1 Implikasi kebijakan.....	24
3.2.2 Syarat-syarat Pelayanan.....	26
3.2.3 Kualitas Pelayanan.....	27
3.2.4 Gambaran Umur Pelayanan Pada Kereta Api.....	30
3.2.5 Prosedur Pelayanan Penjualan Karcis.....	31
3.2.6 Nama dan Jenis kereta Api di DAOP IX Jember.....	37
3.2.7 Analisis SWOT.....	42
<b>IV. Penutup</b> .....	48
<b>Daftar Pustaka</b>	
<b>Lampiran</b>	

**DAFTAR TABEL**

1. Tabel 1 Daftar Harian Karcis dengan Harga dan Tujuan Tercetak.....	37
2. Tabel 2 Nama dan Jenis Kereta Api.....	38
3. Tabel 3 Daftar Harga/ Tarif Kereta Api Sri Tanjung.....	38
4. Tabel 4 Daftar Harga/ Tarif Kereta Api Blambangan.....	39
5. Tabel 5 Daftar Harga/ Tiket Kereta Api Logawa.....	39
6. Tabel 6 Daftar Harga/ Tiket Kereta Api Mutiara Timur.....	40
7. Tabel 7 Jadwal Perjalanan Kereta Api Stasiun Rambipuji.....	41
8. Tabel 8 Daftar Harga/ Tiket Kereta Api Sri Tanjung Kelas Bisnis.....	42
9. Tabel 9 Data Pelayanan Kereta Lori agro Wisata.....	43
10. Tabel 10 Analisis SWOT.....	46

**DAFTAR GAMBAR**

1. Bagan Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember .....	9
2. Bagan Struktur Organisasi Stasiun Kereta Api Rambipuji .....	20





## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pariwisata adalah suatu gejala yang sangat kompleks di dalam masyarakat, antara lain obyek wisata, hotel, souvenir shop, pramuwisata, angkutan wisata, biro perjalanan, rumah makan, dan lain-lain. Disamping itu ada wisatawananya sendiri dengan segala tingkah lakunya, semua itu yang satu dengan yang lainnya saling berkaitan yang merupakan suatu keterkaitan di dalam masyarakat.

Industri pariwisata memerlukan kemudahan untuk bergerak dari daerah yang satu ke daerah yang lain. Tanpa adanya kemudahan transferabilitas tidak akan ada pariwisata. Faktor yang memungkinkan adanya transferabilitas itu adalah tersedianya sarana angkutan antar daerah, konektivitas antar daerah yang satu dengan daerah yang lain, tidak adanya penghalang yang merintanginya adanya transferabilitas antar daerah.

Apabila ada penghalang tentu dapat menghambat atau menghalangi adanya transferabilitas antara dua daerah. Faktor-faktor alam yang bersifat fisik (alam), ialah kondisi alam yang merintanginya atau mempersulit perjalanan antara dua daerah. Akan tetapi perkembangan sarana angkutan dewasa ini telah begitu maju, sehingga rintangan-rintangan itu tidak terlalu sulit untuk diatasi.

Semua sarana angkutan yang diciptakan oleh akal manusia itu dibuat untuk melalui medan tertentu seperti yang dihadapi oleh manusia menurut keadaan setempat, salah satunya yaitu kereta api. Lahirnya kereta api, kendaraan yang menggunakan rel besi, dimulai ketika orang menemukan bahwa kendaraan dapat menarik muatan lebih banyak dan dapat bergerak lebih mudah kalau rodanya bergerak di atas kayu atau logam.

Kelebihan kereta api adalah perjalanan menjadi lebih cepat dan daya angkutnya jauh lebih besar, karena kereta api dapat mengangkut beratus-ratus orang sekaligus, dengan demikian biayanya menjadi lebih murah, di samping itu perjalanan menjadi lebih aman. Kereta api masih mengalami perkembangan dan sekarang ini masih belum diketahui peranan akhir yang akan dipegangnya dalam

lalu lintas wisata. Perkembangan dan peningkatan sarana angkutan kereta api ini salah satunya tergantung pada pelayanan yang diberikan kepada para konsumen atau penumpang. Dari sinilah penulis memilih untuk melaksanakan Program Praktek Kerja Nyata di PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember dengan mengambil judul Pelayanan Jasa Kereta Api Sebagai Salah Satu Alat Transportasi Perjalanan Wisata Di Daerah Operasi IX Jember.

## **1.2 Tujuan dan Manfaat Program Praktek Kerja Nyata**

Program kuliah kerja yang dilakukan mempunyai tujuan yang ingin dicapai dengan mendapatkan beberapa manfaat dari kegiatan tersebut. Demikian juga Program Praktek Kerja Nyata yang diselenggarakan di PT. Kereta Api Daerah Operasi IX Jember. Dari sini penulis mempunyai tujuan dan manfaat yang diperoleh dari kegiatan Program Praktek Kerja Nyata.

### **1.2.1 Tujuan Program Praktek Kerja Nyata**

Beberapa tujuan dari pelaksanaan Program Praktek Kerja Nyata yang penulis lakukan, diantaranya yaitu:

- a. untuk mengetahui sistem operasi dan pelayanan perjalanan wisata PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember;
- b. untuk memperoleh informasi mengenai segala sesuatu yang berhubungan dengan sarana angkutan kereta api sebagai salah satu alat transportasi perjalanan wisata di PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember.

### **1.2.2 Manfaat Program Praktek Kerja Nyata**

Manfaat Program Praktek Kerja Nyata ini merupakan nilai dari kegiatan yang dilakukan antara lain:

- a. memperoleh pengetahuan serta pengalaman kerja di PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember khususnya mengenai pelayanan angkutan penumpang;

- b. mengetahui sistem dan peraturan yang diterapkan melalui disiplin kerja para karyawan;
- c. mengaplikasikan teori-teori yang diperoleh di bangku kuliah dengan dunia kerja yang sesungguhnya melalui pelaksanaan latihan kerja.



## II. GAMBARAN UMUM LOKASI PRAKTEK KERJA NYATA

### 2.1 Sejarah Singkat PT. Kereta Api

Perkeretaapian di Indonesia lahir kurang lebih pada tahun 1867 pada jaman penjajahan Belanda. Perkembangan kereta api sejak jaman Belanda sampai sekarang secara kronologis dapat dijelaskan sebagai berikut:

#### 2.1.1 Jaman Penjajahan Hindia Belanda

Jaman penjajahan Hindia Belanda jalan kereta api di Indonesia dibangun oleh Nederlandsch Indische Spoorwegen Maatschappij (NISM) yang dimulai dari tahun 1864 dari Desa Kemijen (Semarang) sampai dengan Desa Tanggung di kota Magelang sepanjang 25 km, dengan tebal rel 1435 mm. Jalan ini dibuka untuk umum pada tanggal 10 Agustus 1867.

Pembangunan jalan kereta api ini dilakukan juga pada beberapa daerah seperti Pulau Jawa, Sumatera Selatan, Sumatera Barat dan Aceh yang pelaksanaan pembangunannya dilakukan oleh Staat Spoorwegen (SS), sedangkan untuk daerah Sumatera Utara dikerjakan oleh Deli Spoorwegen Maatschappij (DSM). Nama perusahaan yang juga mendapat konsesi membangun jalan baja selain dari perusahaan tersebut di atas sebagai berikut:

- a. SCSM (Semarang Chiribon Stoomtram Maatschappij);
- b. SJSM (Semarang Joana Stoomtram Maatschappij);
- c. SDSM (Serajudal Stoomtram Maatschappij);
- d. OJSM (Oost Java Stoomtram Maatschappij);
- e. KSM (Kediri Stoomtram Maatschappij);
- f. MSM (Malang Stoomtram Maatschappij);
- g. MdSM (Modjokerto Stoomtram Maatschappij);
- h. PsSM (Pasoeruan Stoomtram Maatschappij);
- i. PdSM (Probolinggo Stoomtram Maatschappij);
- j. Mad.SM (Madura Stoomtram Maatschappij);
- k. NIT (Nederlandsch Traweg Maatschappij);
- l. BET (Batavia Electriche Maatschappij);
- m. BJS (Babat Jombang Stoomtram Maatschappij).



### **2.1.2 Jaman Penjajah Jepang**

Jaman kekuasaan Jepang perusahaan perkeretaapian di Indonesia mengalami perubahan pada lintas rel tunggal. Perubahan dilakukan dengan merubah lebar rel dari 1435 mm menjadi 1067 mm, hal ini dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan akan rel dan alat-alat lainnya. Hasil perubahan tersebut masih dipakai hingga sekarang.

### **2.1.3 Masa Proklamasi**

Negara Republik Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya pada tanggal 17 Agustus 1945, maka pada kesempatan itu pula pemerintah Republik Indonesia mengambil alih pimpinan perkeretaapian yang berada di pusat dan di daerah-daerah dari penguasaan Jepang. Pengambilalihan tersebut dilaksanakan di kantor pusat Bandung pada tanggal 28 September dijadikan sebagai hari berdirinya kereta api di Indonesia.

### **2.1.4 Masa Sesudah Proklamasi Kemerdekaan**

Setelah proklamasi kemerdekaan perkeretaapian di Indonesia mengalami beberapa masa dalam perkembangannya yaitu:

#### **a. Masa Perang Kemerdekaan**

Tahun 1945 sampai 1950 merupakan masa perang kemerdekaan bagi bangsa Indonesia. Kereta api sebagai salah satu unsur sarana pemerintah ikut terpengaruh oleh gejolak-gejolak soal ekonomi yang menimpa negara. Kereta api pada masa tersebut dilatar belakangi oleh beberapa peristiwa antara lain adanya perundang-undangan diplomatik dan gigihnya pemerintah beserta rakyat Indonesia untuk mempertahankan kemerdekaan.

Tahun 1949 diadakan perundingan penyerahan kembali kereta api dari DKA (Djawatan Kereta Api) Republik Indonesia kepada SS (Staats Spoorwegen) milik Belanda dan juga perundingan tentang status perusahaan-perusahaan swasta. Hasil dari perundingan dikeluarkan suatu pengumuman dari Menteri Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum No. 2 tanggal 6 Januari 1950 bahwa DKARI dan SS digabung menjadi satu jawatan dengan nama Djawatan Kereta Api. Tanggal 6



Januari 1950 semua pegawai DKARI dan SS menjadi pegawai DKA beserta kekayaan, hak dan kewajibannya.

b. Peleburan DKA Menjadi PNKA

Berdasarkan UU No. 56 tahun 1957 perusahaan kereta api milik swasta menjadi milik pemerintah Republik Indonesia. Pengoperasian kereta api selama dipegang oleh DKA menghadapi masalah-masalah yang berat. Persediaan alat-alat penambat rel semakin berkurang, jalan rel, gedung, dan jembatan rusak, sehingga kondisi sarana dan prasarana perkeretaapian di Indonesia semakin berkurang.

Penertiban pada perusahaan-perusahaan milik negara, selanjutnya pemerintah mengeluarkan UU No. 19 tahun 1960 dan Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 1963 dimana tanggal 25 Mei 1963 DKA dilebur menjadi PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api) yang pelaksanaannya baru dimulai tanggal 1 Januari 1965.

c. Sesudah Tahun 1970

Tahun 1970 dengan maksud menyehatkan perusahaan, maka pemerintah Indonesia mengeluarkan UU No. 9 tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969 dan Peraturan Pemerintah No. 6 tahun 1971, bentuk PNKA dialihkan menjadi bentuk PERJAN dengan nama PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api). Perkembangan terakhir PJKA dalam rangka pelimpahan sebagian wewenang pemerintah, maka dengan Peraturan Pemerintah No. 57 tahun 1990 PJKA dirubah menjadi PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api).

PJKA yang sudah menjadi PERUMKA kemudian sedikit demi sedikit berbenah diri, seperti struktur organisasi yang dulunya terbagi atas beberapa eksploitasi kemudian terbagi lagi menjadi inspeksi. Tanggal 1 Juli 1989 melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 42 tahun 1989 mulai berlaku struktur organisasi yang baru dimana Perusahaan Umum Kereta Api terbagi atas beberapa KAWILU (Kepala Wilayah Usaha) dan wilayah usaha tersebut terbagi lagi menjadi beberapa daerah operasi. Perubahan pada struktur organisasi tersebut menjadi luas dan kekuasaan organisasi akan semakin sempit. Bentuk Perusahaan Umum Kereta Api resmi sejak tanggal 30 Oktober 1990 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 tahun 1990.

#### d. Tahun 1999 Sampai Sekarang

Tahun 1990, pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 57 tahun 1990 tepatnya tanggal 30 Oktober 1990, dimana Perusahaan Jawatan Kereta Api dirubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api. Dalam masa perubahan itu PERUMKA semakin membaik dan berkembang pesat, sehingga berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1998 tentang pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi (Persero) dan Akte Notaris Imas Fatimah, SH No. 2 tanggal 1 Juni 1999 serta dilandasi dengan surat Keputusan Presiden RI No. 39 tahun 1999, tanggal 9 Juni 1999 PERUMKA berubah status menjadi PERSERO dengan nama PT. KERETA API (Persero).

Perubahan pada status tersebut, maka peran pemerintah dalam mengelola perusahaan akan berkurang. Bantuan sebagai mana pernah diberikan kepada PERUMKA tidak lagi dilakukan. Berubahnya PERUMKA menjadi Persero beberapa hal yang perlu ditingkatkan antara lain perusahaan harus bisa lebih mandiri dan berorientasi kepada laba agar dapat berkembang. Pelayanan harus baik, produksi harus lebih efisien dan perusahaan harus lebih luwes dalam menjalin hubungan dengan swasta melalui kerja sama yang menguntungkan.

## 2.2 Visi dan Misi PT. Kereta Api

Setiap perusahaan pasti mempunyai visi dan misi yang dipegang sebagai pedoman dalam melaksanakan semua program kerja yang direncanakan. PT. Kereta Api juga mempunyai visi dan misi yang menjadi pedoman semua pegawai dalam menjalankan tugas.

### 2.2.1 Visi PT. Kereta Api

Terwujudnya kereta api sebagai pilihan utama jasa transportasi yang mengutamakan keselamatan, keandalan, serta pelayanan. Penekanan pada kata pilihan utama, artinya sepanjang kereta api masih menyediakan tempat duduk, calon penumpang tidak akan memilih moda angkutan lain.

### **2.2.2 Misi PT. Kereta Api**

Mewujudkan misi pelayanan transportasi massal dengan menghasilkan jasa sesuai kebutuhan pelanggan dan penugasan pemerintah, tingkat keselamatan dan pelayanan yang semakin tinggi dan penyelenggaraan yang semakin efisien. Misi ini diharapkan dapat meningkatkan cara kerja para karyawan dalam bersaing dengan moda angkutan yang lain.

### **2.3 Organisasi**

Organisasi PT. Kereta Api di tingkat pusat dipimpin oleh seorang direktur utama yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan atas penguasaan dan pengurusan perusahaan secara keseluruhan. Direktur utama dibantu oleh staf-staf sesuai dengan fungsi dan tanggung jawab masing-masing.

#### **2.3.1 Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember**

Struktur organisasi yang digunakan pada PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember adalah gabungan antara struktur organisasi garis dan staf yang dimulai dari tingkat pusat yaitu Direktur Utama (Dirut) berkedudukan di Bandung, dimana Dirut tersebut membawahi langsung beberapa KADAOP (Kepala Daerah Operasi). KADAOP didalam melaksanakan tugasnya mengkomandani langsung UPT (Unit Pelaksana Teknis) sedangkan didalam melaksanakan tugasnya UPT dibantu oleh KS (Kepala Stasiun), Kepala Dipo Lokomotif dan Kepala Dipo Kereta (KDK).

Struktur organisasi PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember tampak pada seperti gambar berikut:

DAERAH OPERASI IX  
JEMBER

PENGAWAS TEKNIS

SEKSI ADMINISTRASI

- SUB SEKSI PEN- DAYAAGUNAAN KEUANGAN
- SUB SEKSI ANGGARAN DAN AKUNTANSI
- SUB SEKSI KE- RUMAH TANGGA- AN DAN UMUM
- SUB SEKSI HUKUM

SEKSI HIPERKES DAN KESELAMATAN KERJA

- SUB SEKSI HIPERKES
- SUB SEKSI KUS KERJA
- KAJUR PERLINDUNGAN KERJA

PEMERIKSA KAS DAERAH (PMKD)

- URUSAN T U
- PMKS
- HUMAS
- KA TPK RAMBIPUTRA

SEKSI JALAN REL DAN JEMBATAN

- PENGAWAS 9A JIB JALAN REL
- PENGAWAS JEMBATAN
- SUB SEKSI PROGRAM
- SUB SEKSI JALAN REL
- SUB SEKSI JEMBATAN
- SUB SEKSI KONSTRUKSI

UPT

SEKSI OPERASI DAN PEMASARAN

- PENGAWAS 9A JIB OPERASI
- PENGAWAS OPTIK
- SUBSI OPNIS DAN PERJALANAN KA
- SUBSI PEMASARAN ANGK. PENJUPANG
- SUBSI PEMASARAN ANGK. BARANG
- SUBSI KEAMANAN DAN KETERIBAN
- SUBSI PERJALANAN KERETA API
- SUB SEKSI PKA PUSDA-OPKA
- SUB SEKSI BINA PELANGGAN

UPT

SEKSI SINYAL TELKOM & LISTRIK

- PENGAWAS 9A JIB SINTELS
- SUB SEKSI PROGRAM
- SUB SEKSI SINYAL
- SUB SEKSI KOMUNIKASI

UPT

SEKSI TANAH DAN BANGUNAN

- SUB SEKSI PROGRAM
- SUB SEKSI TANAH
- SUB SEKSI BANGUNAN

UPT

Struktur organisasi PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember secara lengkap adalah sebagai berikut:

a. Kepala Administrasi Daerah Operasi IX Jember

Mengepalai seluruh Dinas Adnistrasi DAOP IX Jember, juga sebagai penanggung jawab intern maupun ekstern dan merupakan sumber pemegang kekuasaan pertama yang mempunyai tugas antara lain:

- 1) mengadakan rencana umum di dalam koperasi, menyusun tenaga kerja, produksi, keuangan dan pemasaran.
- 2) mendelegasikan sebagian wewenang dan tanggung jawab kepada kepala bagian sesuai dengan bidangnya.
- 3) mengkoordinasikan dan mengawasi pelaksanaan rencana yang telah ditetapkan.
- 4) mengadakan dan menanda tangani segala perjanjian.

b. Kepala Sub Bagian Administrasi (KASUBAG)

Kasubag ini menangani segala urusan yang berhubungan dengan administrasi DAOP IX Jember, dimana dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh:

1) Kepala Urusan Personalia

Bertugas mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan administrasi kepegawaian seperti jumlah tenaga kerja, kenaikan pangkat, kenaikan gaji, dan penarikan tenaga kerja baru dilingkungan DAOP IX Jember.

2) Kepala Urusan Keuangan

Bertugas mengurus sesuatu yang berhubungan dengan masalah keuangan DAOP IX Jember, antara lain mengenai kegiatan penerimaan dan pengeluaran keuangan perusahaan.

3) Kepala Urusan Umum

Bertugas mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan pengurusan inventaris dan tata laksana surat menyurat atau mengelola surat-surat (penataan arsip).

4) Kepala Urusan Anggaran dan Akuntansi

Bertugas mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan masalah anggaran dan akuntansi keuangan DAOP IX Jember.

c. Kepala Hubungan Masyarakat Daerah (HUMASDA)

Jabatan Kepala Humasda berdasarkan Keputusan Direksi PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember nomor keputusan 6/OT. 103/IX/ 21/KA -97 tanggal 22 Desember 1997 mempunyai kedudukan.

Tugas Kepala Humasda:

- 1) sebagai satuan organisasi yang mempunyai unit organisasi dalam lingkungan PT. Kereta Api (Persero) yang berada di bawah tanggung jawab KADAOP.
- 2) sebagai satuan organisasi yang mempunyai tugas memberikan informasi atas perubahan perkembangan perkeretaapian dan pelayanan kepada masyarakat di lingkungan DAOP IX Jember.

Fungsi Humasda:

- 1) menginformasikan perkembangan pembangunan perkeretaapian dan jasa kereta api kepada pengguna jasa secara akurat dan tepat waktu dengan memperhatikan kepentingan perkembangan citra perusahaan.
- 2) menginformasikan perubahan pengembangan perkeretaapian ke dalam lingkungan perusahaan.
- 3) melakukan penyuluhan eksternal dan hubungan antar media massa (pers).
- 4) melakukan dokumentasi kehumasan sesuai dengan wilayah kerja masing-masing.
- 5) melakukan penyuluhan kegiatan perusahaan ke dalam lingkungan perusahaan dan penerbitan.
- 6) melaksanakan tata usaha dan peragaan atau pameran di luar perusahaan.
- 7) Humasda mempunyai wilayah kerja yang meliputi seluruh wilayah kerja DAOP IX Jember.

8) mendokumentasikan setiap kegiatan penting di daerah masing-masing.

d. Kepala Seksi Sarana

Kepala Seksi Sarana mengkoordinir dan bertanggung jawab atas segala kelancaran perjalanan kereta api serta bertugas mengatur lokomotif dan kereta api di DAOP IX Jember. Pelaksanaan tugas di lintas, Kepala Seksi Sarana dibantu oleh:

1) Sub Seksi Lokomotif

Bertugas dan bertanggung jawab atas masalah yang berhubungan dengan lokomotif di DAOP IX Jember.

2) Sub Seksi Kereta dan Gerbong

Bertugas dan bertanggung jawab atas kelancaran bidang KRD dan KRB.

3) Sub Seksi Operasi dan Sarana

Bertugas dan bertanggung jawab terhadap masalah pengaturan operasi lokomotif dan kereta.

Pelaksanaan tugas di lintas, Kepala Seksi Sarana dibantu atau membawahi:

a) Kepala Dipo Lokomotif Jati

b) Kepala Dipo Lokomotif Klakah

c) Kepala Dipo Lokomotif Jember

d) Kepala Dipo Lokomotif Banyuwangi

e) Kepala Dipo Elektronik Jember

f) Kepala Dipo Kereta Jember

g) Kepala Sub Dipo Kereta Probolinggo

h) Kepala Sub Dipo Kereta Jember

i) Kepala Sub Urusan Karcis Banyuwangi

j) Pengawas Urusan Kereta Leces

k) Pengawas Urusan Kereta Tanggul

l) Pengawas Urusan Kereta Klakah

m) Pengawas Urusan Kereta Kalisat

n) Pengawas Urusan Kereta Kalibaru

o) Pengawas Urusan Kereta Situbondo

e. Kepala Seksi Operasi

Dalam tugasnya dibantu:

1) Sub Seksi Operasi dan Teknis

Bertugas dan bertanggung jawab atas segala kegiatan lalu lintas kereta api di DAOP IX Jember.

2) Sub Seksi Operasi Kereta

Bertugas dan bertanggung jawab atas pemberangkatan kereta api.

3) Sub Seksi Perjalanan Kereta Api

Bertugas dan bertanggung jawab atas pemberangkatan kereta api di DAOP IX Jember.

4) Sub Seksi Keamanan dan Ketertiban

Bertugas dan bertanggung jawab atas keamanan dan ketertiban jalannya kereta api, operasi kereta api serta menjaga keamanan dan ketertiban penumpang.

f. Kepala Seksi Niaga

Dalam tugasnya dibantu oleh:

1) Sub Seksi Pemasaran Penumpang

Bertugas dan bertanggung jawab atas pemasaran angkutan penumpang.

2) Sub Seksi Pemasaran Barang

Bertugas dan bertanggung jawab atas kelancaran bidang angkutan barang.

3) Sub Seksi Bina Pelanggan

Bertugas dan bertanggung jawab atas kelancaran bidang pelanggan di DAOP IX Jember.

g. Kepala Seksi Jalan Rel, Jembatan dan Bangunan

Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh beberapa sub seksi, yaitu:

1) Sub Seksi Program

Bertugas melaksanakan tugas-tugasnya dan memprogram segala kegiatan yang berhubungan dengan dinasnya.



2) Sub Seksi Jembatan

3) Sub Seksi Konstruksi

Bertugas mengurus masalah konstruksi jalan, jembatan dan bangunan.

h. Kepala Seksi Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik

Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh:

1) Sub Seksi Program

Bertugas dan bertanggung jawab dalam memprogram segala kegiatan yang berhubungan dengan dinasnyanya.

2) Sub Seksi Telekomunikasi dan Listrik

Bertugas dan bertanggung jawab pada masalah telekomunikasi.

3) Sub Seksi Sinyal

Bertugas dan bertanggung jawab khusus pada masalah sinyal.

i. Pengawas Teknik (WASTEK)

Kepala Daerah Operasi (KADAOP) mempunyai pembantu melaksanakan tugas terhadap semua kegiatan di tiap-tiap kepala seksi dinasnyanya masing-masing, tetapi pengawas ini tidak mempunyai hak memerintah langsung kepada para kepala seksi tersebut, hanya sekedar membantu jalannya pelaksanaan operasinya.

Pengawas-pengawas tersebut antara lain:

1) Wastek Jalan Rel, Jembatan dan Bangunan

Bertugas dan bertanggung jawab atas segala kegiatan yang berhubungan dengan bidang jalan, jembatan dan bangunan di DAOP IX Jember.

2) Wastek Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik

Bertugas dan bertanggung jawab atas segala kegiatan yang berhubungan dengan sinyal, telekomunikasi dan listrik di DAOP IX Jember.

3) Wastek Sarana

Bertugas dan bertanggung jawab terhadap pengawasan bidang sarana.

j. Kepala Unit Pelaksana Tehnis

Bertugas dan bertanggung jawab dalam melaksanakan kegiatan operasi yang telah diperintahkan oleh Kepala Daerah Operasi (KADAOP), di mana Unit Pelaksana Tehnis ini dalam melaksanakan tugasnyanya di lintas di bantu oleh Kepala Stasiun.

Stasiun-stasiun yang berada di wilayah DAOP IX Jember ini digolongkan menjadi beberapa kelas antara lain:

1) Stasiun kelas besar, yaitu stasiun Jember

2) Stasiun kelas I, meliputi:

- a) Stasiun Probolinggo
- b) Stasiun Banyuwangi

3) Stasiun kelas II, meliputi:

- a) Stasiun Klakah
- b) Stasiun Kalisat
- c) Stasiun Pasuruan
- d) Stasiun Tanggul
- e) Stasiun Rambipuji
- f) Stasiun Kalibaru
- g) Stasiun Rogojampi
- h) Stasiun Karangasem
- i) Stasiun Bondowoso
- j) Stasiun Situbondo
- k) Stasiun Kalistail
- l) Stasiun Temuguruh

4) Stasiun kelas III, meliputi:

- a) Stasiun Jatiroto
- b) Stasiun Argopuro
- c) Stasiun Bayeman
- d) Stasiun Leces
- e) Stasiun Glenmore
- f) Stasiun Grati
- g) Stasiun Rejoso
- h) Stasiun Malasan
- i) Stasiun Ranuyoso
- j) Stasiun Randuagung
- k) Stasiun Bangsalsari

- l) Stasiun Mangli
- m) Stasiun Arjasa
- n) Stasiun Kotok
- o) Stasiun Ledokombo
- p) Stasiun Sempolan
- q) Stasiun Garahan
- r) Stasiun Mrawan
- s) Stasiun Sumberwadung
- t) Stasiun Singojuruh
- u) Stasiun Sukowono
- v) Stasiun Tamanan
- w) Stasiun Grujugan
- x) Stasiun Bonosare
- y) Stasiun Prajekan

k. Kepala Balai Hiperkes

Bertugas dan bertanggung jawab mengenai masalah kesehatan karyawan di wilayah DAOP IX Jember.

l. Pengawas Seksi (WASI)

Tugas dan tanggung jawab dari wasi, yaitu:

- 1) membantu tugas pengawasan para kepala seksi pada bidangnya dan di wilayah operasi masing-masing.
- 2) mewakili para kepala seksi dalam memantau para KUPT (Kepala Unit Pelaksana Tehnik).

### 2.3.2 Lokasi PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember

Penempatan perusahaan pada lokasi tertentu berdasarkan pada pertimbangan yang cermat terhadap faktor yang mempengaruhi mempunyai peranan penting terhadap berhasil tidaknya perusahaan. Dibedakan menjadi dua pengertian:

a. Tempat kedudukan perusahaan

Tempat kedudukan perusahaan adalah tempat dimana perusahaan itu berada.

b. Tempat kediaman perusahaan

Tempat kediaman perusahaan adalah tempat dimana perusahaan melakukan aktivitasnya.

PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember berkedudukan di daerah kota administratif Jember, tepatnya di kecamatan Patrang, kelurahan Jember Lor, dengan alamat Jalan Dahlia no. 2 Jember. Kota administratif Jember berada di lintas utara yang menghubungkan kota Surabaya dengan Banyuwangi. Menurut geografis terletak pada 113° BT dan 8° LS serta pada ketinggian 83 m dari permukaan laut.

### 2.3.3 Luas Wilayah PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember

Luas wilayah DAOP IX Jember meliputi kota Banyuwangi sampai sinyal masuk Bangil dan utara sampai Panarukan yang terbagi menjadi dua lintas yaitu:

a. Lintas Raya

Lintas raya ini terdiri dari sinyal pertama masuk stasiun Bangil- Jember sampai Banyuwangi di tambah lagi lintas baru antara stasiun Kabat sampai stasiun Banyuwangi baru.

b. Lintas Cabang

Lintas cabang ini yang masih beroperasi adalah stasiun Kalisat sampai Panarukan, Situbondo. Stasiun yang tidak beroperasi adalah stasiun Klakah sampai Lumajang. Luas wilayah penguasaan PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember meliputi 265.657km lintas raya dan 68.616km lintas cabang. Panjang jaringan rel kereta api adalah 334.273km.

### 2.3.4 Keadaan Karyawan PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember

Tenaga kerja PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember di bagi menjadi 3 golongan yaitu:

a. Tenaga Kerja Organik

Yaitu tenaga kerja yang diatur dalam perusahaan pemerintah dan mendapat Nomor Induk Pegawai (NIPP).

b. Tenaga Kerja Non Organik

Yaitu tenaga kerja harian lepas yang statusnya PNS tetapi tidak diatur dalam peraturan pemerintah.

c. Tenaga Bebas Tugas

Yaitu pegawai yang akan pensiun tetapi masih menjadi tanggungan PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember.

### 2.3.5 Struktur Organisasi Stasiun Kereta Api Rambipuji

Struktur organisasi stasiun kereta api Rambipuji sebenarnya sangat sederhana, terdiri dari beberapa bagian. Bagian-bagian tersebut mempunyai tanggung jawab dan fungsi masing-masing. Struktur organisasi stasiun kereta api Rambipuji adalah sebagai berikut:

a. Kepala stasiun

Bertanggung jawab dalam melaksanakan segala urusan perjalanan dan operasi kereta api. Dalam melaksanakan tugasnya di bantu oleh:

- 1) Wakil, yang membantu tugas kepala stasiun bila berhalangan.
- 2) Tata Usaha, yang membantu melaksanakan tugas-tugas dan pekerjaan administrasi.

b. Bendaharawan

Bertanggung jawab masalah keuangan stasiun, menerima, menyimpan serta membutuhkan keluar masuknya uang di stasiun. Pelaksanaan pembayaran serta penerimaan setoran pendapatan angkutan penumpang dan bank adalah kasir. Pelaksanaan tugasnya baik kasir maupun bendahara di bantu oleh:

1) Kepala Loket

Bertugas mengkoordinir dan mengawasi penjualan karcis. Pelaksanaan tugasnya dibantu oleh prami, yang bertugas melaksanakan penjualan karcis dan membukukan pendapatan penjualan karcis.

2) Kepala Bagasi

Bertugas mengirim dan menerima barang-barang gerbongan lalu bertanggung jawab atas administrasi keuangannya, mengatur dan mencatat keluar masuknya barang.

c. PPKA (Pemimpin Perjalanan Kereta Api)

Bertugas mengatur keluar masuknya kereta api, sekaligus menangani laporan perjalanan kereta api. Pelaksanaan tugasnya dibantu oleh:

1) Portir

Seorang pegawai yang diserahi tugas untuk memeriksa karcis penumpang atau peron bagi orang yang masuk dan keluar stasiun.

2) JRR (Juru Rangkaian)

Seorang pegawai yang diserahi tugas menambah dan mengurangi gerbong.

3) Mandor

Seorang pegawai yang diserahi tugas untuk menjaga dan merawat fasilitas-fasilitas stasiun. Pelaksanaan tugasnya dibantu oleh pekerja keras.

4) Keamanan

Petugas yang mengawasi dan mengamankan keadaan stasiun dan kereta api. Biasanya ditempatkan beberapa orang dari kepolisian. Pelaksanaan tugasnya dibantu oleh POLSUSKA (Polisi Khusus Kereta Api). Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar struktur organisasi berikut:

**Gambar 2. STRUKTUR ORGANISASI STASIUN  
RAMBIPUJI**



*Sumber: PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, 2003*

Stasiun kereta api Rambipuji letaknya cukup strategis karena berada di pinggir jalan raya, karena para penumpang yang naik dan turun mudah untuk mendapatkan jasa transportasi yang lain, misalnya taxi atau angkutan pedesaan.

Keadaan stasiun kereta api Rambipuji dapat dilihat dari:

a. Letak Geografis

- 1) Ketinggian : 52km
- 2) Kelas : II (dua)
- 3) Desa atua Kecamatan : Rambigundam atau Rambipuji
- 4) Kabupaten : Jember

b. Kepala Unit Pelaksanaan Tekhnis (UPT) terdiri dari:

- 1) Kepala Stasiun Kereta Api Rambipuji
- 2) Kepala Terminal Peti Kemas Rambipuji

c. Potensi yang ada

- 1) Angkutan penumpang
- 2) Angkutan barang
- 3) Angkutan peti kemas

d. Sarana Penunjang, yaitu sarana komunikasi yang terdiri dari:

- 1) Telepon umum (PT. Telkom) No. 0331 711231
- 2) Telepon toka (telepon otomatis kereta api) No. 39431
- 3) Telepon T (telegraph)
- 4) Telepon WS (wait station), untuk melayani perjalanan kereta api





### III. PELAKSANAAN KEGIATAN PRAKTEK KERJA NYATA

#### 3.1 Deskripsi Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata

Kegiatan praktek kerja nyata merupakan salah satu syarat yang harus dilakukan oleh mahasiswa Diploma III Pariwisata guna menyusun laporan Praktek Kerja Nyata, serta merupakan syarat kelulusan untuk memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md) khususnya di bidang Pariwisata. Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata dilaksanakan untuk menerapkan ilmu-ilmu teori yang diperoleh mahasiswa selama di bangku kuliah dalam pelaksanaan Praktek Kerja Nyata di lingkungan perusahaan. Kegiatan Praktek Kerja Nyata ini dilaksanakan dengan terjun langsung dan turut membantu kegiatan atau aktivitas perusahaan, sehingga seolah-olah mahasiswa bertindak sebagai karyawan perusahaan.

Pelaksanaan kegiatan Praktek Kerja Nyata kali ini, penulis lakukan pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember di Stasiun Kereta Api Rambipuji. Dimulai pada tanggal 17 Maret sampai 17 April 2003 dalam jangka waktu satu bulan. Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata sekaligus melakukan penelitian terhadap kegiatan PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember sebagai salah satu BUMN yang memberikan pelayanan jasa kepada masyarakat, yaitu sebagai salah satu transportasi perjalanan wisata.

Sebelumnya penulis melakukan tahap-tahap persiapan, dalam hal ini terjadi proses pengurusan administrasi sebagai syarat dalam melakukan kegiatan-kegiatan Praktek Kerja Nyata sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku. Tahap-tahap kegiatan yang penulis lakukan sebelum akhirnya bisa melakukan kegiatan Praktek Kerja Nyata adalah sebagai berikut:

- a. Mencari lokasi untuk pelaksanaan Praktek Kerja Nyata. Tempat pelaksanaan Praktek Kerja Nyata adalah instansi ataupun objek-objek lain yang berhubungan dengan dunia pariwisata.
- b. Setelah ditentukan tempat pelaksanaan kegiatan Praktek Kerja Nyata ini diperlukan surat pengantar dari fakultas sebagai sarana permohonan kesediaan untuk dijadikan tempat pelaksanaan Praktek Kerja Nyata mahasiswa.

- c. Objek Praktek Kerja Nyata tersebut, mengizinkan, surat pengantar tersebut diberikan surat balasan yang berupa jawaban kesediaan menjadi tempat Praktek Kerja Nyata mahasiswa dan dikirimkan ke fakultas. Pihak fakultas kemudian memberikan surat tugas kepada mahasiswa yang bersangkutan untuk melaksanakan kegiatan tersebut.

• Kegiatan yang telah dilakukan selama satu bulan di lokasi Praktek Kerja Nyata adalah sebagai berikut:

Minggu I, tanggal 17 Maret sampai dengan 22 Maret 2003

- a. Perkenalan dengan Bapak Rachmadi sebagai Kepala Stasiun Kereta Api Rambipuji yang menerima kedatangan penulis dan teman-teman dengan baik;
- b. Perkenalan dengan para karyawan yang bertugas;
- c. Perkenalan dengan Bapak Ketut sebagai Kepala Terminal Peti Kemas dan para karyawan;
- d. Pengenalan lokasi serta ruangan yang terdapat di stasiun kereta api Rambipuji, serta fungsi masing-masing.

Minggu II, tanggal 24 Maret sampai dengan 29 Maret 2003

- a. Melihat dan mempelajari sistem pelayanan dan administrasi stasiun kereta api Rambipuji;
- b. Mempelajari sistem pelayanan penjualan karcis serta jenis-jenis karcis yang ada;
- c. Mencermati cara kerja karyawan PPKA (Pemimpin Perjalanan Kereta Api) saat kereta api akan melintasi stasiun sampai pemberangkatan kereta api ke tujuan stasiun berikutnya.

Minggu III, tanggal 31 Maret sampai dengan 5 April 2003

- a. Melayani para konsumen atau pembeli karcis sesuai tata cara yang telah dipelajari pada minggu kedua dengan didampingi oleh prami yang bertugas pada saat itu;
- b. Bertindak sebagai petugas informasi di bagian PPKA dan memberikan informasi pada calon penumpang untuk bersiap-siap pada saat kereta api melintasi stasiun dan pada saat kereta api berangkat ke tujuan stasiun berikutnya;

c. Membantu prami dalam pembukuan karcis harian setelah kereta api berangkat.

Minggu IV, tanggal 7 April sampai dengan 14 April 2003

a. Pemberian informasi mengenai perkeretaapian atau gambaran umum perkeretaapian oleh Kepala Stasiun Kereta Api Rambipuji;

b. Membaca literatur atau buku-buku yang berhubungan dengan perkeretaapian;

c. Melayani para konsumen atau calon penumpang yang membeli karcis;

d. Membantu prami dalam pembukuan karcis harian setelah kereta api berangkat.

Minggu V, tanggal 14 April sampai dengan 17 April

a. Perpisahan dengan Kepala Stasiun Kereta Api Rambipuji, Kepala Terminal Peti Kemas beserta karyawan;

b. Pengembalian buku-buku atau literatur yang telah dipinjam;

c. Mengurusi pembuatan surat keterangan selesai melaksanakan kegiatan Praktek Kerja Nyata.

### **3.2 Implikasi Kebijakan dan Penilaian Terhadap Pelaksanaan Kegiatan**

#### **3.2.1 Implikasi Kebijakan**

Terdapat beberapa pengertian yang harus diketahui sebelum memberikan suatu penilaian terhadap pelaksanaan kegiatan yang dilakukan. Hal ini harus saling berkaitan satu sama lainnya, karena sangat erat hubungannya.

a. Pengertian Kepariwisata

Pariwisata dilihat sebagai suatu jenis usaha yang memiliki nilai ekonomi, maka pariwisata adalah sebagai suatu proses yang dapat menciptakan nilai tambahan terhadap barang dan jasa sebagai satuan produk. Pariwisata itu adalah segala kegiatan dalam masyarakat yang berhubungan dengan wisatawan. Kegiatan pembangunan hotel, pemugaran obyek budaya, pembuatan pusat rekreasi, penyelenggaraan pekan pariwisata, penyediaan angkutan dan sebagainya, semua itu dapat disebut kegiatan kepariwisataan sepanjang dengan kegiatan-kegiatan itu semua dapat diharapkan para wisatawan akan berdatangan (Nasution, 1996 ).

Wisatawan itu adalah orang yang mengadakan perjalanan dari tempat kediamannya tanpa menetap di tempat yang didatanginya, atau hanya bersifat sementara waktu tinggal di tempat tersebut. Menurut Medlik, pariwisata berarti perpindahan orang untuk sementara dalam jangka waktu pendek ke tujuan-tujuan di luar tempat di mana mereka biasanya hidup dan bekerja, dan kegiatan-kegiatan mereka selama tinggal di tempat-tempat tujuan itu.

Pariwisata adalah suatu gejala yang sangat kompleks di dalam masyarakat, antara lain obyek wisata, hotel, souvenir shop, pramuwisata, angkutan wisata, biro perjalanan, rumah makan dan lain-lainnya. Di samping itu ada wisatawannya sendiri dengan segala tingkah lakunya. Itu semua yang satu dengan yang lainnya saling berkaitan yang merupakan suatu keterkaitan di dalam masyarakat.

Orang yang bepergian memerlukan berbagai kemudahan seperti sarana pengangkutan, tempat makan dan minum, jasa pelayanan, serta tempat menginap apabila perjalanan memakan waktu lebih dari 24 jam. Untuk itu munculah berbagai sarana dan prasarana yang memadai seperti angkutan (transportasi), rumah makan, biro perjalanan, penginapan dan sarana yang lainnya. Di antara berbagai jenis angkutan (transportasi) ada yang di sebut kereta api.

#### b. Pengertian Kereta Api

Kereta api merupakan pengangkutan darat untuk jarak jauh dalam bidang pariwisata. Pengangkutan dengan kereta api adalah yang paling banyak diuntungkan oleh pariwisata, lebih-lebih di dalam suatu negeri dimana obyek-obyek pariwisata banyak terdapat dalam jarak dan lingkungan yang dihubungkan oleh lalu lintas kereta api, yang kemudian ternyata banyak mendapat perhatian pemerintah di berbagai negeri yang mendambakan industri pariwisata sebagai salah satu penghasilan pendapatan negara utama baginya (Pendit, 1994: 97). Misalnya, untuk jaringan-jaringan lalu lintas tertentu oleh pemerintah disediakan kereta-kereta khusus bagi wisatawan, seperti kereta tidur, kereta makan, kereta istirahat, kereta tempat duduk-duduk merokok dan sebagainya, yang memungkinkan para wisatawan bisa tidur di waktu malam, makan dan istirahat pada waktunya,

ngobrol sambil merokok santai dengan penuh kelegaan dan kenyamanan. Terkadang juga ada kalanya bahwa seluruh gerbong kereta api memang khusus disediakan bagi wisatawan-wisatawan, yang disebut kereta api wisata (*tourist train*).

Kereta api sebagai sarana angkutan perjalanan jarak jauh menurut prosedur harus melewati dan berhenti selama beberapa waktu yang telah ditentukan di tempat-tempat pemberhentian yang telah ditentukan pula di suatu daerah yang di sebut stasiun. Kereta Api yang berhenti di stasiun juga mempunyai tingkatan klasifikasi sesuai dengan kelas masing-masing.

### c. Pengertian Stasiun

Stasiun merupakan tempat yang dikuasai oleh pegawai atau karyawan yang bertanggung jawab terhadap urusan perjalanan kereta api. Kereta api dapat memulai atau mengakhiri perjalanannya, saling bersilangan dan atau bersusulan di stasiun. Setiap kereta api pasti akan berhenti di stasiun dalam beberapa saat, baik ada penumpang atau pun tidak ada penumpang yang naik atau turun dari kereta api, dan atau menerima barang-barang untuk diangkut atau untuk diserahkan kepada penerima (Perusahaan Negara Kereta Api, 1964: 10).

Penjualan karcis pada hari keberangkatan kereta api dilakukan di stasiun dan loket dibuka sebelum keberangkatan kereta api kecuali ditetapkan lain sesuai kebutuhan. Kadaop (kepala daerah operasi) yang bersangkutan dapat menetapkan stasiun-stasiun yang pada jam-jam tertentu diperbolehkan menjual karcis kereta api untuk besok harinya. Pekerjaan urusan perjalanan kereta api dan penjualan karcis apabila hanya dikerjakan oleh seorang petugas saja, maka lima menit sebelum kereta api berangkat karcis tidak dijual lagi.

### 3.2.2 Syarat-Syarat Pelayanan

Pelayanan itu adalah jasa, maka syarat-syarat yang berlaku untuk fasilitas juga berlaku untuk pelayanan. Perbedaan antara fasilitas dan pelayanan disebabkan karena perbedaan antara unsur instrumen dan unsur aktornya.

Syarat bentuk dalam fasilitas terutama mengenai kegiatan aktornya, mengenai apa yang dikerjakan oleh aktor dalam pelayanan. Kegiatan dalam pemberian pelayanan harus dapat dipahami oleh yang menerima jasa pelayanan.

Syarat fungsi pelayanan terutama mengenai perbuatan aktornya. Maksud pelayanan harus dapat diandalkan akan tercapai melalui perbuatan si aktor. Prami loket dianggap akan melayani konsumen atau penumpang yang akan membeli karcis dengan baik, dan sebagainya.

Syarat lokasi dalam hal pelayanan berarti penempatan aktornya. Aktor jasa pelayanan harus dapat dengan mudah dihubungi untuk diminta jasanya.

Syarat yang selanjutnya yaitu mutu pelayanan, pertama-tama berarti bahwa materi aktornya harus baik. Ini antara lain ditentukan oleh keterampilan, sopan-santun dan pengetahuan si aktor, dan ini tergantung dari pendidikannya.

Penampilan si aktor sangat menentukan mutu pelayanan. Penampilan itu tidak hanya mengenai penampilan fisiknya, akan tetapi juga kebersihannya. Untuk keperluan itu di stasiun kereta api dan di kereta apinya sendiri aktor-aktor pelayanan itu biasanya diberi pakaian seragam, bentuk, kebersihan dan sebagainya dengan mudah dapat distandardisasikan, sehingga mutunya dapat dengan mudah diawasi.

### 3.2.3 Kualitas Pelayanan

Semakin meningkatnya pendapatan masyarakat dan tersedianya berbagai jenis moda transportasi, diperlukan peningkatan kualitas pelayanan yang meliputi keselamatan, ketepatan waktu, kemudahan pelayanan, kenyamanan, kecepatan, energi, dan produktivitas.

#### a. Keselamatan Perjalanan dan Keandalan

Keselamatan perjalanan yaitu semakin diperkecilnya gangguan bagi angkutan penumpang dan barang dimulai sejak awal perjalanan sampai dengan tibanya di tempat tujuan. Istilah di dalam perkeretaapian dikenal adanya PLH (peristiwa luar biasa hebat), yaitu suatu gangguan perjalanan yang mungkin disebabkan oleh anjlognya kereta api, kecelakaan pada pintu perlintasan sebidang (antara kereta api dengan kendaraan jalan raya), tabrakan antar kereta

api, ataupun kecelakaan yang diakibatkan oleh hal-hal lain. Pada dasarnya, sejak diperkenalkannya angkutan ini, perkeretaapian telah membuktikan bahwa angkutan melalui kereta api merupakan jenis angkutan yang aman dan tidak polutif. Di samping kontrol mutu dan keandalan kualitas operasi, ada kegiatan lain yang penting, yaitu sistem pengawasan operasi dan keandalannya, keandalan banyak didasari atas dukungan sistem pemeliharaan dan tingkat teknologi dan kemampuan personel kereta api dalam menanganinya.

b. Ketepatan Waktu (*Punctuality of Schedule*)

Ketepatan waktu adalah persyaratan masyarakat pengguna jasa yang memungkinkan mereka mampu merencanakan kegiatan yang berkaitan dengan kegiatan yang berada pada lokasi tujuan. Pengaturan yang terencana sangat dibutuhkan masyarakat. Hal ini dimulai dengan sadar waktu, sebagai salah satu ciri masyarakat maju.

c. Kemudahan Pelayanan

Kemudahan pelayanan dimaksudkan suatu kepastian pelayanan yang memungkinkan seseorang untuk dapat dilayani, baik dari segi penumpang maupun barang. Kepastian dalam mendapatkan pelayanan di tingkat manapun yang dipilih oleh penumpang ataupun dalam memperoleh suatu karcis perjalanan terusan atau balik sangat didambakannya. Kemudahan dalam mendapatkan ruang kendaraan angkut untuk mengirimkan suatu barang, sebagai pencerminan memperoleh kemudahan pelayanan.

d. Kenyamanan

Berubahnya tingkat kualitas hidup masyarakat Indonesia, dituntut pula suatu pelayanan yang lebih baik dari pada keadaan sekarang. Tingkat kebersihan, kebisingan, geronjolan, goyangan, adalah beberapa persyaratan umum yang perlu diperhatikan.

Elemen yang mendukung kenyamanan adalah sebagai berikut:

- 1) kapasitas penumpang di tiap kereta;
- 2) akomodasi dan tempat duduk;
- 3) temperatur;
- 4) kenyamanan perjalanan;

5) penampilan;

6) kebersihan (terhadap kotoran, debu, sampah, dan lain sebagainya).

e. Kecepatan

Sejalan dengan tata nilai dan mobilitas masyarakat, tingkat kecepatan perkeretaapian untuk kurun waktu lima belas tahun mendatang harus dapat dicapai 150 km/jam. Hal ini sesuai dengan tingkat pendapatan masyarakat pada saat itu dan disesuaikan dengan kekuatan ekonominya. Jenis angkutan untuk meningkatkan kecepatan sangat terkait dengan biaya energi, keselamatan perjalanan, biaya perawatan, dan pendapatan masyarakatnya. Perubahan nilai kebutuhan masyarakat tersebut didasari atas prakiraan pertumbuhan ekonomi sosial, yang dalam jangka panjang mampu mengubah struktur ekonomi masyarakat, berdasarkan tuntutan sosial tersebut yang merupakan tantangan usaha bagi eksistensi perkeretaapian di luar lingkungan kerja usahanya, maka organisasi perkeretaapian itu sendiri perlu melihat lingkungan dari dalam ataupun dari luar bidangnya. Menyadari atas kelemahan dan kekuatannya, baik dengan bantuan teknologi yang akan diikutinya maupun manajemen yang ingin diterapkannya dengan dukungan organisasi dan pendekatan operasional maka organisasi usaha tersebut perlu menerapkan efisiensi dan efektivitas usahanya dalam menjawab segala tantangan tersebut.

f. Energi

Energi merupakan suatu sarana untuk mengembangkan kesejahteraan dan kemajuan bagi kemanusiaan. Perkembangan teknologi telah membuktikan bahwa tidak ada suatu kemajuan tanpa keterlibatan energi sebagai sarana penggerak setiap aktivitas usaha. Jadi, penggunaannya harus seefisien mungkin.

g. Peningkatan Produktivitas

Pengembangan usaha selalu membuktikan suatu peningkatan produktivitas sejalan dengan usaha dalam meningkatkan kapasitas sesuai peluang/potensi pasar yang dihadapi. Produktivitas merupakan rasio untuk output dan input, di mana output menunjukkan tingkat efektivitas yang dicapai dan input menggambarkan tingkat efisiensi dari faktor input yang digunakan.



### 3.2.4 Gambaran Umum Pelayanan Pada Kereta Api

Bisnis inti pada P.T. Kereta Api adalah jasa angkutan yang didalamnya melekat unsur pelayanan atau services. Pelayanan diperankan oleh multi komunitas, bagian sarana, operasi, jalan rel, sintelis, bahkan juga administrasi. Kondisi pelayanan jasa kereta api yang prima, memenuhi aspirasi, harapan dan keinginan konsumen, diperlukan keterpaduan antar komunitas disetiap bagian. Siapa harus berbuat apa agar menghasilkan apa harus dipahami oleh setiap karyawan yang memerankan fungsi pelayanan. Kompetensi tidak cukup dengan pengetahuan dan kemampuan saja, tetapi yang lebih penting lagi untuk dibenahi adalah perilaku.

Aspek fisik menyangkut kebersihan dan keamanan prasarana dan sarana kereta api masih memerlukan upaya peningkatan, masalah non fisik menyangkut pada masalah sumber daya manusia, sangat diharapkan kepedulian terhadap berbagai hal yang menyangkut dengan pelayanan. Masalah percaloan, kelambatan kereta api dan jadwal kereta api yang juga memerlukan tindakan penanggulangan dan pembenahan. Pusat informasi yang diharapkan dapat disediakan di tempat yang mudah dijangkau, dengan jaminan mudah di akses oleh masyarakat yang membutuhkan informasi.

Pelayanan itu sangat penting artinya, walaupun itu berupa pelayanan yang kecil sekalipun, misalnya petugas loket yang bersikap ramah terhadap pengantre karcis. Pegawai portir ramah dalam memeriksa karcis penumpang yang akan masuk stasiun atau pegawai kereta api dari bagian apapun menunjukkan sikap ramah saat penumpang bertanya tentang kereta api. Ramah pada pelayanan pertama, bukan tidak mungkin pengguna jasa akan merasa puas dengan pelayanan kereta api.

Pelayanan pihak kereta api tidak boleh menutup mata dengan adanya keluhan-keluhan masyarakat misalnya masih maraknya aksi percaloan, keluhan sulitnya mendapatkan tiket, lambatnya pelayanan, dan lain-lain. Masalah itu harus segera diupayakan jalan keluarnya, yaitu dengan memperbaiki kinerja layanan.

Kondisi angkutan kereta api saat ini cukup rawan, terlebih dengan bangkitnya angkutan udara yang relatif harga tiketnya tidak jauh terpaut dengan kereta api eksekutif. Untuk itu layanan kereta api harus betul-betul diperhatikan.

### 3.2.5 Prosedur Pelayanan Penjualan Karcis

Penjualan karcis mempunyai prosedur tertentu sesuai dengan peraturan yang telah ditentukan, dan karcis mempunyai beberapa jenis sesuai kebutuhan. Karcis merupakan suatu tanda bukti bagi pengguna jasa, dalam hal ini khususnya kereta api tertentu, pada hari dan tanggal tertentu pula, di mana dalam karcis tersebut sudah tercantum kode tarif, jenis kereta, kelas yang akan digunakan, asal dan tujuan stasiun beserta harga dan nomor karcis. Karcis di sini memiliki arti yang sangat penting bagi pengguna jasa, dengan adanya karcis sebagai tanda bukti pengesahan maka digunakan sebagai jasa pengguna kereta api.

#### a. Penetapan Tarif atau Harga Karcis

Perusahaan berhak penuh untuk menghitung harga karcis yang di jual dengan menjumlahkan tarif-tarif yang berlaku pada lintas yang terbatas. Berlakunya tarif karcis diatur tersendiri dalam tarif yang bersangkutan dan berlaku untuk umum, tidak membedakan status dari penumpang. Kelas Eksekutif dan Bisnis ditetapkan oleh kantor pusat Bandung dengan persetujuan dari Menteri Perhubungan, sedangkan untuk kelas Ekonomi penetapan tarif atas persetujuan DPR.

Bea dalam karcis dapat digunakan apabila tarif yang tercantum masih berlaku, menurut peraturan seorang penumpang yang dikenakan denda maka dia tidak dikenakan bea administrasi. Jenis tarif yang dapat digunakan untuk menempuh perjalanan ada dua, yaitu:

#### 1) Tarif Karcis Umum

- a) Harga-harga yang ditetapkan dalam karcis umum berlaku untuk penumpang dewasa dan anak-anak yang berusia 10 tahun keatas.

b) Harga yang ditetapkan dalam karcis umum berlaku untuk:

- (1) Penumpang dewasa apabila telah memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan dalam tarif karcis umum yang berlaku.
- (2) Anak-anak yang berumur 3 tahun atau lebih yang tidak lebih dari 10 tahun.
- (3) Anak-anak yang berumur kurang dari 3 tahun dan tidak mengambil tempat duduk tersendiri tidak dikenakan pembayaran karcis, kecuali bila dalam tarif karcis yang bersangkutan ditetapkan.

2) Tarif Karcis Khusus

Tarif ini hanya berlaku untuk kereta api kelas ekonomi dan minimal 20 orang.

a) Tarif khusus (a) dapat digunakan oleh:

- (1) Rombongan, adalah anggota-anggota perkumpulan yang diatur sah oleh pemerintah yang mempunyai kegiatan dalam lapangan agama, sosial, kesenian, ilmu pengetahuan, keolahragaan, dan sebagainya.
- (2) Wisatawan
- (3) Pengunjung kongres, adalah peserta yang menghadiri kongres yang diakui sah atau dapat ijin dari pemerintah.
- (4) Mahasiswa asing

b) Tarif khusus (b) dapat digunakan oleh:

- (1) Wisata remaja
- (2) Transmigrasi umum
- (3) Korban kecelakaan perahu

c) Tarif khusus (c) dapat digunakan oleh:

- (1) Anak
- (2) Anggota staf karyawan
- (3) Anggota TNI dan POLRI
- (4) Rombongan pramuka
- (5) Perintis kemerdekaan RI

d) Tarif khusus (d) dapat digunakan oleh:

(1) Tarif khusus ini untuk Kartu Trayek Bulanan (KTB) yang diberikan kepada pegawai negeri, pegawai perusahaan swasta, TNI dan mahasiswa. Tarif ini bisa digunakan untuk perorangan.

(2) Pengunjung khusus

e) Tarif khusus (e) dapat digunakan oleh:

(1) Kartu Langganan Sekolah (KLS)

Kartu Langganan Sekolah diberikan kepada murid-murid sekolah yang mendapat subsidi dan sekolah lainnya yang ada dalam pengawasan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

(2) Kursus pemerintah seperti kursus pertanian, perikanan, kesehatan dan sebagainya yang didirikan dengan persetujuan dari salah satu instansi pemerintah atau departemen.

#### b. Prosedur Penjualan Karcis

Pelaksanaan penjualan karcis di PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember dilaksanakan setiap akan memberangkatkan kereta api menurut tujuan masing-masing. Penjualan karcis dilakukan kurang lebih satu jam sebelum kereta api berangkat, atau sesuai dengan kebutuhan.

Waktu transaksi penjualan berakhir maka semua data dari hasil penjualan karcis harian tersebut dibukukan dalam buku harian. Setelah adanya kesesuaian antara uang yang diperoleh dari hasil penjualan dengan karcis yang dijual maka semua data dari hasil penjualan karcis tersebut dibukukan dalam buku setoran, dimana uang tersebut kemudian disetor kepada kasir yang untuk selanjutnya oleh kasir di setor pada BNI.

Hal yang perlu diketahui oleh seorang prami sebelum menjual karcis adalah mengetahui jenis karcis yang ada pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember adalah sebagai berikut:

1) Karcis Karton (Edmonson) yaitu karcis yang harga dan tujuannya tercetak, seperti:

- a) Warna biru muda untuk kelas I atau eksekutif
  - b) Warna hijau untuk kelas II atau bisnis
  - c) Warna merah untuk kelas III atau ekonomi
  - d) Warna kuning untuk kelas III atau lokal
- 2) Karcis Pasepartu yaitu karcis yang harga dan tujuannya tidak tercetak (pengganti karcis edmonson apabila habis).
- 3) Karcis Trayek Bulanan yaitu karcis trayek bulanan yang tercetak pada kertas berwarna, karcis ini digunakan oleh Pegawai Negeri atau swasta.
- 4) Karcis Kertas:
- a) Karcis Peron
  - b) Karcis untuk kereta kelas I atau eksekutif
  - c) Karcis rombongan bentuk No. 245 khusus dipegang oleh ketua rombongan
  - d) Karcis rombongan bentuk No. 246 khusus dipegang oleh anggota rombongan
- 5) Karcis Suplisi yaitu karcis yang diberikan kepada penumpang yang tidak memiliki karcis di atas kereta, maka penumpang tersebut akan dikenakan denda pembayaran dua kali lipat dari harga biasa.
- 6) Karcis Pesanan, pada dasarnya tidak ada namun karena adanya peningkatan penumpang dari setiap waktunya maka pihak stasiun mengadakan karcis pesanan yang dilaksanakan satu minggu dari hari keberangkatan dan tiga jam sebelum waktu pemberangkatan.

c. Penjualan Karcis Kereta Api di Loket

Penjualan karcis membutuhkan kecermatan dan kesigapan dari si penjual karcis (Prami). Hal ini dimaksudkan agar kemungkinan terjadinya kesalahan sedikit sekali, dan apabila terjadi kesalahan semua ditanggung oleh si penjual karcis.

Pelaksanaan penjualan karcis dilaksanakan tiap akan memberangkatkan kereta api menurut tujuan masing-masing yaitu kurang lebih satu jam sebelum

kereta berangkat atau sesuai dengan keadaan calon penumpang. Jika penumpangnya banyak maka penjualannya bisa dilayani lebih awal.

Sebelum loket dibuka, prami terlebih dahulu harus menyiapkan karcis yang akan dijual, mengurutkan nomor karcis yang akan dijual sesuai dengan tujuannya kemudian mencatat nomor karcis yang paling awal dari masing-masing tujuan, serta menyiapkan uang kembalian atau uang receh. Persiapan ini dilakukan untuk memperlancar proses penjualan karcis.

Proses dalam penjualan karcis ini, terlebih dahulu ditanyakan tujuan yang akan dikehendaki kemudian baru diambilkan karcis sesuai dengan tujuan yang diminta, dimana dalam karcis tersebut sudah tercantum harga dan tujuannya. Karcis yang dikehendaki apabila sudah habis, maka dapat diganti dengan karcis pasepartu dalam bentuk kertas. Karcis sebelum diberikan kepada pembeli, prami terlebih dahulu memberikan cap kering yaitu cap stasiun dan cap basah yaitu cap mengenai tanggal pemberangkatan dan untuk kereta api lokal cukup diberi cap basah saja. Kesalahan yang terjadi pada karcis, maka harus segera dibatalkan karena dilarang membubuhi cap kering dan cap basah untuk yang kedua kalinya. Kesalahan apabila diketahui setelah kereta api berangkat maka hal tersebut harus segera diberitahukan dengan menggunakan telegram kepada kondektur kereta api yang bersangkutan.

Khusus untuk pembelian karcis dengan cara pemesanan akan dikenakan biaya pesan, yang besarnya tergantung pada kelas kereta api yang diinginkan. Kereta api eksekutif biaya pesannya Rp.2000, untuk kereta api bisnis Rp.1500, dan untuk kereta api ekonomi Rp.1000.

Penentuan gerbong dan nomor tempat duduk, sebelumnya ada pemberitahuan dari stasiun sebelumnya yang disampaikan melalui telephon. Misalnya kereta api dari Banyuwangi menuju Surabaya dengan penumpang 17 orang dengan nomor tempat duduk 1a, 1b, 1c, 1d, 2a, 2b, 2c, 2d, 3a, 3b, 3c, 3d, 4a, 4b, 4c, 4d, 5a. Jumlah tempat duduk terdiri dari 72 tempat duduk, dengan demikian jatah untuk stasiun Jember adalah sisanya yaitu  $72 - 17 = 55$  nomor tempat duduk yaitu terdiri dari nomor 5b, 5c, 5d, 6a, dan seterusnya.

#### d. Pembukuan Karcis Harian

Pembukuan karcis harian ini dilaksanakan setiap hari setelah kereta api berangkat dan ditutup setiap empat hari sekali. Fungsi dari pembukuan karcis harian adalah untuk mengetahui jumlah karcis yang laku dan jumlah uang yang masuk dari penjualan setiap harinya. Tujuannya adalah untuk memudahkan pertanggungjawabannya kepada kantor pusat di Bandung mengenai sistem administrasinya. Cara pembukuan karcis harian adalah sebagai berikut:

Kereta api setelah diberangkatkan dilihat nomor-nomor karcis yang terjual dalam buku harian ada nomor penjualan awal dan ada nomor penjualan akhir kemudian dihitung pendapatannya. Cara penghitungannya adalah nomor akhir yang terjual akhir dikurangi nomor karcis yang terjual awal, kemudian dikalikan dengan tarif yang tertera pada masing-masing karcis sesuai dengan tujuannya. Misalnya tarif kelas ekonomi jurusan Jember ke Surabaya sebesar Rp. 14.000 kemudian karcis yang terjual mulai nomor 2905 sampai dengan 2917 maka penghitungan pendapatannya adalah:

$$\begin{aligned} &= (\text{Penjualan akhir} - \text{Penjualan awal}) \times \text{Tarif} \\ &= (2917 - 2905) \times \text{Rp. } 14.000 \\ &= \text{Rp. } 168.000 \end{aligned}$$

Jadi jumlah uang yang masuk adalah sebesar Rp. 168.000

Cara penghitungan ini baik untuk kereta api kelas eksekutif, kelas bisnis maupun kelas ekonomi. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 1. DAFTAR HARIAN KARCIS DENGAN HARGA DAN TUJUAN  
TERCETAK**

SING. STA. TUJU AN	HARGA (Rp)	No. KA	Tgl. 21-03-2003		DI JUAL	PENDA PATAN (Rp)
			KARCIS YANG TERJUAL			
			NO. AWAL	NO. DIMUKA		
SBY	14.000	212	2905	2917	12	168.000
	ANAK					
SBY	11.000	212	256	274	5	55.000

Sumber : PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, 2003.

### 3.2 6 Nama dan Jenis Kereta Api di DAOP IX Jember

Nama kereta api ini ditentukan berdasarkan jenis kelas dan tujuan masing-masing. Jenis kelas kereta api dibagi menjadi tiga yaitu ekonomi, bisnis, dan eksekutif. Pada kelas ekonomi dibagi lagi menjadi dua jenis yaitu ekonomi cepat dan ekonomi ekspres. Terdapat beberapa perbedaan, untuk kelas ekonomi ekspres kecepatannya lebih dari ekonomi cepat dan hanya berhenti di stasiun yang minimalnya berkelas dua, misalnya kereta api Tawang Alun dan Sri Tanjung, sedangkan kelas ekonomi cepat tempat pemberhentiannya di stasiun yang minimalnya di kelas tiga, misalnya kereta api Blambangan. Untuk kereta api kelas bisnis berhenti di stasiun yang minimalnya kelas dua, sedangkan kereta api kelas eksekutif hanya berhenti di stasiun kelas satu. Pada setiap satu gerbong kelas eksekutif terdapat 32 tempat duduk, kelas bisnis terdapat 80 tempat duduk sedangkan kelas ekonomi terdapat 102 tempat duduk.

Untuk kereta api kelas eksekutif dan bisnis terdapat nomor tempat duduk, artinya tempat duduk sudah diatur berdasarkan nomor yang ada pada karcis. Lain halnya dengan kereta api kelas ekonomi, di sini tidak terdapat nomor tempat duduk, di mana ada tempat duduk yang kosong di situlah penumpang menempati tempat tersebut. Lebih jelasnya bisa dilihat nama dan jenis kelas kereta api sebagai berikut:



Tabel 2. Nama dan Jenis Kereta Api

NAMA KERETA API	JENIS KELAS
Mutiara Timur (129)	Eksekutif, Bisnis
Mutiara Timur (130)	Eksekutif, Bisnis
Mutiara Timur (131)	Eksekutif, Bisnis
Mutiara Timur (132)	Eksekutif, Bisnis
Logawa (150)	Ekonomi cepat
Logawa (151)	Ekonomi cepat
Sri Tanjung (173)	Ekonomi ekspres
Sri Tanjung (174)	Ekonomi ekspres
Tawang Alun (268)	Ekonomi ekspres
Tawang Alun (269)	Ekonomi ekspres
Blambangan (270)	Ekonomi cepat
Blambangan (271)	Ekonomi cepat
Lori Wisata	Kereta wisata

Sumber: PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, 2003

Tabel 3. DAFTAR HARGA/TARIF KERETA API SRI TANJUNG

TUJUAN	DEWASA	ANAK
Surabaya	Rp. 14.000,-	Rp. 11.000,-
Mojokerto	Rp. 17.000,-	Rp. 14.000,-
Kertosono	Rp. 17.000,-	Rp. 14.000,-
Caruban	Rp. 22.000,-	Rp. 17.000,-
Madiun	Rp. 22.000,-	Rp. 17.000,-
Solo	Rp. 24.000,-	Rp. 19.000,-
Klaten	Rp. 27.000,-	Rp. 22.000,-
Lempuyangan	Rp. 27.000,-	Rp. 22.000,-

Sumber: PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, 2003

Tabel 4. DAFTAR HARGA/ TARIF KERETA API BLAMBANGAN

TUJUAN	DEWASA	ANAK
Jember	Rp. 2.500,-	Rp. 2.000,-
Kalisat	Rp. 2.500,-	Rp. 2.000,-
Garahana	Rp. 2.500,-	Rp. 2.000,-
Kalibaru	Rp. 3.000,-	Rp. 2.500,-
Glenmore	Rp. 3.000,-	Rp. 2.500,-
Sumber Wadung	Rp. 3.000,-	Rp. 2.500,-
Kalisetail	Rp. 3.500,-	Rp. 3.000,-
Temuguruh	Rp. 3.500,-	Rp. 3.000,-
Singoguruh	Rp. 3.500,-	Rp. 3.000,-
Rogojampi	Rp. 3.500,-	Rp. 3.000,-
Karang Asem	Rp.4.000,-	Rp. 3.500,-
Banyuwangi	Rp. 4.500,-	Rp. 4.000,-
Tanggul	Rp. 2.500,-	Rp. 2.000,-
Jatiroto	Rp. 2.500,-	Rp. 2.000,-
Klakah	Rp. 2.500,-	Rp. 2.000,-
Leces	Rp. 3.000,-	Rp. 2.500,-
Probolinggo	Rp. 3.500,-	Rp. 3.000,-

Sumber: PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, 2003

Tabel 5. DAFTAR HARGA/ TARIF KERETA API LOGAWA

TUJUAN	DEWASA	ANAK
Surabaya	Rp. 14.000,-	Rp. 11.000,-
Nganjuk	Rp. 17.000,-	Rp. 14.000,-
Madiun	Rp. 22.000,-	Rp. 17.500,-
Walikukun	Rp. 22.000,-	Rp. 17.500,-
Solo	Rp. 24.000,-	Rp. 19.000,-
Lempuyangan	Rp. 27.000,-	Rp. 22.000,-
Kutoarjo	Rp. 35.000,-	Rp. 28.000,-
Kebumen	Rp. 35.000,-	Rp. 28.000,-
Kroya	Rp. 37.000,-	Rp. 29.000,-
Purwokerto	Rp. 37.000,-	Rp. 29.000,-

Sumber: PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, 2003

Tabel 6. DAFTAR HARGA/ TARIF KERETA API MUTIARA TIMUR

TUJUAN	DEWASA	ANAK
	<b>EKSEKUTIF</b>	
Surabaya	Rp. 45.000,-	
Banyuwangi	Rp. 45.000,-	
Denpasar	Rp. 72.000,-	
Jakarta Sambungan dengan kereta api Argo Bromo Sembrani	Rp. 190.000,- Rp. 185.000,-	
	<b>BISNIS</b>	
Surabaya	Rp. 30.000,-	Rp. 24.000,-
Banyuwangi	Rp. 30.000,-	Rp. 24.000,-
Denpasar	Rp. 58.000,-	Rp. 52.000,-
Jakarta Sambungan dengan kereta api Jaya Baya Selatan	Rp. 90.000,-	Rp. 72.000,-
	<b>EKONOMI</b>	
Pasar Senen		
Sambungan dengan kereta api Kertajaya Gaya Baru Mutiara Selatan	Rp. 42.000,- Rp. 32.000,-	Rp. 33.500,- Rp. 26.000,-
Bandung		
Sambungan dengan kereta api Pasundan	Rp. 36.000,-	Rp. 33.500,-

Sumber: PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, 2003

Tabel 7. JADWAL PERJALANAN KERETA API STASIUN RAMBIPUJI

NO.	NAMA KERETA API	TUJUAN	JAM DATANG	JAM BERANGKAT
1.	Mutiara Timur Malam	Surabaya	00.45	00.47
2.	Mutiara Timur Malam	Banyuwangi	01.34	01.36
3.	Logawa	Purwokerto	05.13	05.15
4.	Blambangan Tawang Alun	Banyuwangi Malang	06.36 07.55	06.38 07.57
5.	Sri Tanjung	Lempuyangan	08.54	08.56
6.	Mutiara Timur Siang	Surabaya	11.43	11.45
7.	Mutiara Timur Siang	Banyuwangi	11.47	11.49
8.	Blambangan Tawang Alun	Probolinggo Banyuwangi	16.43 17.08	16.45 17.10
9.	Sri Tanjung	Banyuwangi	18.26	18.28
10.	Logawa	Jember	19.53	19.55

Sumber: PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, 2003

Untuk lebih meningkatkan perjalanan agrowisata khususnya untuk daerah Banyuwangi, maka PT. Kerta Api DAOP IX menambah kelas kereta api dengan tarif yang telah ditentukan. Adapun jenis kereta api dan kelas kereta api tersebut adalah:

a. Mutiara Timur

Mutiara Timur untuk tujuan Jember sampai dengan Banyuwangi ditentukan harga tarif kelas eksekutif Rp. 25.000, kelas Bisnis Rp. 15.000, dan ditambah kelas ekonomi Rp 10.000.

b. Sri Tanjung

Kereta api Sri Tanjung yang pada mulanya hanya menyediakan kelas ekonomi ekspres, maka sekarang ditambah dengan kelas bisnis yaitu seperti yang terlihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 8. DAFTAR HARGA/ TARIF KERETA API SRI TANJUNG KELAS  
BISNIS**

TUJUAN	DEWASA	ANAK
Banyuwangi - Yogyakarta	Rp. 55.000	
Jember -Banyuwangi	Rp. 25.000	Rp. 20.000
Jember -Surabaya	Rp. 25.000	Rp. 20.000
Jember - Madiun	Rp. 40.000	Rp. 32.000
Jember - Solo	Rp. 40.000	Rp. 32.000
Jember - Lempuyangan	Rp. 40.000	Rp. 32.000

Sumber: PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember

Penambahan kelas pada jenis kereta api tersebut dan dengan tarif yang relatif rendah adalah salah satu upaya meningkatkan pelayanan kereta api khususnya untuk perjalanan agrowisata. Hal ini juga meningkatkan pemasaran pada segmentasi pasar yang akan menjadi sasaran yaitu dari kelas atas, menengah sampai kelas bawah.

Pihak kereta api juga menyediakan wisata lori atau kereta lori, contohnya kereta lori yang ada di Banyuwangi. Lori Agro Wisata aman dan nyaman serta menyenangkan yang dapat memberikan pengalaman yang mengesankan dan tidak akan terlupakan, serta mengantar para wisatawan untuk menikmati indah panorama sepanjang kurang lebih 35km pulang – pergi dari stasiun Kalibaru sampai dengan stasiun Garahan, yang meliputi:

- a. jalan kereta api yang naik turun dan berliku-liku;
- b. 2 buah terowongan (panjang 90m dan 790m);
- c. 7 buah jembatan (terpanjang 178m dengan kedalaman 790);
- d. pemandangan perkebunan kopi Gunung Kunitir – Mrawan.

Wisata lori dapat dioperasikan apabila jumlah wisatawannya telah mencapai jumlah tertentu, yaitu biasanya per paket, dimana satu paketnya terdiri dari 8 orang. Pihak PT. Kereta Api DAOP IX Jember sendiri mempunyai 2 armada Kereta Lori Agro Wisata yang di tempatkan di stasiun Kali Baru Banyuwangi. Data yang diperoleh adalah sebagai berikut:

Tabel 9. DATA PELAYANAN KERETA LORI AGRO WISATA

Tahun 2000 dengan harga Rp. 500.000,- per paket	
Bulan	Jumlah Penumpang / Lor
Februari	24 orang (3 lori)
Maret	24 orang (3 lori)
April	16 orang (2 lori)
Mei	32 orang (4 lori)
Juni	24 orang (3 lori)
Juli	8 orang (1 lori)
Agustus	16 orang (2 lori)
September	32 orang (4 lori)
Oktober	32 orang (4 lori)
Tahun 2001 dengan harga Rp. 500.000,- per paket	
Januari	8 orang (1 lori)
Februari	8 orang (1 lori)
Maret	16 orang (2 lori)
April	32 orang (4 lori)
Mei	16 orang (2 lori)
Juni	24 orang (3 lori)
Juli	8 orang (1 lori)
Agustus	16 orang (2 lori)
September	16 orang (2 lori)
Oktober	32 orang (4 lori)
Desember	8 orang (1 lori)
Tahun 2002 dengan harga Rp. 700.000,- per paket	
Januari	8 orang (1 lori)
April	16 orang (2 lori)
Mei	32 orang (4 lori)
Juli	24 orang (3 lori)
Agustus	8 orang (1 lori)
Tahun 2003 dengan harga Rp. 700.000,- per paket	
Februari	8 orang (1 lori)
Maret	8 orang (1 lori)

Sumber: PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, 2003

### 3.2.7 Analisis SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, Treatment*)

Analisis SWOT merupakan salah satu alat yang digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap peningkatan pelayanan jasa kereta api. Selain itu analisa ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk pengembangan dan peningkatan pelayanan kereta api itu sendiri sesuai dengan visi dan misi PT. Kereta Api, terutama bagi pihak-pihak yang terkait. Adapun analisisnya adalah sebagai berikut:

#### a. Kekuatan (*Strength*)

Kekuatan dalam hal ini diasumsikan sebagai kelebihan yang dimiliki oleh PT. Kereta Api untuk menarik minat para calon penumpang yaitu menjadikan kereta api sebagai pilihan utama jasa transportasi yang digunakan. Beberapa kelebihan yang dimiliki oleh PT. Kereta Api antara lain adalah sebagai berikut:

- 1) Angkutan melalui kereta api merupakan jenis angkutan yang aman dan tidak polutif;
- 2) Kapasitas atau daya angkut penumpang pada kereta api lebih besar dibanding bus atau yang lainnya;
- 3) Kereta api jarang mengalami kemacetan seperti yang sering dialami angkutan yang melewati jalan raya karena gangguan kendaraan lain;
- 4) Adanya kemudahan pelayanan yang merupakan suatu kepastian pelayanan yang memungkinkan seseorang untuk dilayani, baik dari segi penumpang maupun barang;
- 5) Perkeretaapian sangat hemat energi;
- 6) Kereta api mampu menempuh jarak yang jauh, bertambah jauh jarak menjadi semakin efisien dan biaya semakin rendah;
- 7) Semua fasilitas dimiliki oleh satu perusahaan sehingga penyediaan jasa lebih terjamin kelancarannya.

b. Kelemahan ( *Weakness* )

- 1) Kereta api sering terlambat dan hal ini membuat penumpang kecewa;
- 2) Kereta api khususnya kelas ekonomi biasanya kotor begitupun kamar mandinya dan terkadang airnya habis, ini merupakan salah satu faktor yang tidak mendukung kenyamanan penumpang kereta api;
- 3) Banyaknya penjual asongan yang berebut menjajakan dagangannya yang mengganggu ketenangan penumpang;
- 4) Kereta api biasanya digunakan untuk perjalanan jauh sehingga harga tiket yang jarak dekat disamakan dengan harga tiket jarak jauh. Hal ini membuat penumpang jarak dekat jarang menggunakan jasa kereta api;
- 5) Tidak adanya pengaturan tempat duduk pada kelas ekonomi, tidak jarang dalam satu gerbong terisi penuh penumpang sampai berdesakan yang akan membahayakan keselamatan para penumpang sendiri.

c. Peluang ( *Opportunity* )

- 1) Jasa angkutan kereta api mempunyai daya angkut yang besar, hal ini dibutuhkan oleh masyarakat banyak dan merupakan angkutan massa;
- 2) Kemudahan dalam mendapatkan ruang kendaraan angkutan untuk mengirimkan barang sebagai pencerminan memperoleh kemudahan pelayanan bisa menjadikan kereta api sebagai pilihan utama penumpang;
- 3) Kereta api mempunyai tingkatan kelas, yaitu ekonomi, bisnis dan eksekutif dengan tarif yang berbeda pula sehingga semua kalangan masyarakat mulai dari ekonomi bawah sampai ekonomi atas bisa menggunakan jasa angkutan kereta api.

d. Ancaman ( *Threathment* )

- 1) Masih banyaknya aksi percaloan yang mengganggu dan merugikan kereta api maupun penumpang;
- 2) Istilah dalam perkeretaapian dikenal adanya PLH ( peristiwa luar biasa hebat), yaitu suatu gangguan perjalanan yang mungkin disebabkan oleh kecelakaan pada pintu perlintasan sebidang ( antara kereta api dengan kendaraan jalan raya ), tabrakan antara kereta api ataupun kecelakaan yang diakibatkan oleh hal-hal lain;



- 3) Fasilitas kereta api yang tidak berfungsi dengan baik akan menimbulkan komplain bagi penumpang dan ini merupakan faktor ketidaknyamanan pelayanan jasa kereta api yang harus segera diatasi;
- 4) Peluang usaha dihadapkan pada pesaing dan dari sini kereta api memiliki tingkat saing yang tinggi dengan sarana angkutan pesawat yang menawarkan kecepatan, tarif dan pelayanan yang lebih baik dari kereta api.

Analisis pada SWOT, yang dimaksud dengan kekuatan dan kelemahan yaitu faktor-faktor yang berasal dari dalam perusahaan itu sendiri, sedangkan peluang dan ancaman itu berasal dari luar perusahaan yang akan berpengaruh terhadap perkembangan serta peningkatan perusahaan yang bersangkutan. Analisis SWOT yang penulis lakukan yaitu berupa penelitian langsung terhadap objek Praktek Kerja Nyata yang dilakukan di Stasiun Rambipuji. Penelitian ini berdasarkan bidang-bidang tertentu yaitu pelayanan, fasilitas, serta sumber daya manusia yang ada. Lebih jelasnya dapat dilihat dari tabel berikut ini

**Tabel 10. ANALISIS SWOT**

No	Bidang	Internal		Eksternal	
		S	W	O	T
1.	Pelayanan	-Melayani pemesanan tiket 7 hari dan 3 jam sebelum keberangkatan	-Pemesanan tiket untuk satu orang biasanya pelayanan nya cukup lama, karena menunggu pemesanan lainnya yang waktunya hampir bersamaan	-Konsumen atau penumpang yang akan melakukan perjalanan jauh tidak akan khawatir kehabisan tiket, karena dapat memesan beberapa hari sebelum keberangkatan	-Pelayanan yang tidak memuaskan akan mempengaruhi ketidake Nyamanan penumpang, dan hal ini mengakibatkan konsumen akan memilih sarana angkutan lain dalam melakukan perjalanan

		-Adanya jasa restorasi dalam kereta api	- Kedatangan kereta kadang-kadang terlambat, sehingga tidak sesuai dengan jadwal yang tercantum	-Pelayanan kereta api yang baik akan meningkatkan daya saing dengan sarana angkutan yang lain	
		-Adanya jadwal perjalanan dan harga tiket yang tercantum di stasiun mulai dari kereta api kelas ekonomi, bisnis dan eksekutif			
		-Konsumen bisa membatalkan pemesanan tiket sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan			
2.	Fasilitas	-Setiap kereta api mulai dari kelas eksekutif, bisnis sampai kelas ekonomi tersedia fasilitas toilet	-Keadaan toilet biasanya kotor dan tidak jarang airnya habis	-Fasilitas yang tersedia merupakan faktor pendukung bagi kenyamanan para penumpang, dengan adanya	-Fasilitas yang tidak dimanfaatkan dengan baik bisa mengurangi ketidaknyamanan penumpang

				fasilitas tersebut bisa menjadikan kereta api sebagai pilihan utama jasa transportasi yang digunakan	
		-Terdapat kereta makan pada kelas bisnis dan eksekutif			
3.	SDM	-Jumlah karyawan cukup banyak, sehingga pembagian tugas kerja dapat dilakukan dengan baik	-Banyaknya jumlah karyawan membuat disiplin kerja karyawan berkurang	-Jumlah karyawan yang banyak dapat mempercepat proses kerja dan sistem pelayanan pada konsumen	-Disiplin kerja yang berkurang dapat menghambat cara kerja karyawan, sehingga berpengaruh terhadap pelayanan pada konsumen
			-Kemampuan setiap karyawan tidak sama, yaitu dalam pengertian bahwa kemampuannya tidak maksimal		

DAFTAR PUSTAKA

- Nasution, H.M.N. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Pendit, S.N. 1999. *Ilmu Pariwisata*. Jakarta: PT. Pradya Paramitha.
- Perusahaan Negara Kereta Api. 1964. *Urusan Mengatur Keuangan di Stasiun*.
- Perusahaan Umum kereta Api. 1999. *Syarat-syarat Umum Mengenai Angkutan Penumpang, Begasi dengan Kereta Api dan Urusan Penyebrangan*. Bandung.
- Saputra, A. 2003. "Ingin Uang? Utamakan Pelayanan!". Dalam *Kontak*. Maret. Bandung: Halaman 4.
- Soekadijo, R.G. 1996. *Anatomi Pariwisata*. Jakarta: Gramedia.
- Universitas Jember. 1998. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*. Jember: Badan Penerbit Universitas Jember.
- Wibowo, G. 2003. "Kembangkan SDM Berbasis Kompetensi". Dalam *Kontak*. Februari. Bandung: Halaman 11-12.

**DAFTAR LAMPIRAN**

1. Lampiran 1 Permohonan Praktek Kerja Nyata
2. Lampiran 2 Surat balasan Permohonan Praktek Kerja Nyata
3. Lampiran 3 Surat Tugas
4. Lampiran 4 Surat Tugas
5. Lampiran 5 Daftar Nilai
6. Lampiran 6 Daftar Hadir Magang
7. Lampiran 7 Daftar Hadir Magang
8. Lampiran 8 Surat Keterangan Selesai Melaksanakan Magang
9. Lampiran 9 Contoh Karcis Edmonson (karton)
10. Lampiran 10 Contoh Karcis Edmonson (kertas)
11. Lampiran 11 Contoh Karcis Rombongan No. 245
12. Lampiran 12 Daftar Jarak Surabaya-Jember.
13. Lampiran 13 Daftar Jarak Jember-Panarukan, Jember-Banyuwangi,  
Rogojampi-Benculuk
14. Lampiran 14 Daftar Jarak Klakah-Lumajang-Balung-Rambipuji
15. Lampiran 15 Peta Ichtisar Jawa dan Madura
16. Lampiran 16 Brosur Lori Agro Wisata
17. Lampiran 17 Foto wisatawan yang menggunakan Lori Agro Wisata
18. Lampiran 18 Gambar fasilitas di dalam kereta wisata
19. Lampiran 19 Gambar pegawai teknisi saat perbaikan alat



3

Nomor : 0569 /J25.1.2/PP.9/2003  
Lampiran : 1 (satu) lembar  
Perihal : Permohonan Praktek Kerja Nyata

Jember, 6 Pebruari 2003

Kepada Yth. : Kepala PT. KAI Daop IX  
Jl. Dahlia No 2  
Di  
Jember

*lesia / bes pas*  
*ty, jelaukanya*  
*telah pungg*  
*lego*  
*n*

Dengan hormat,  
Dalam rangka untuk mengembangkan wawasan praktis mahasiswa Program Studi D-III Pariwisata Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember, maka setiap mahasiswa yang telah menyelesaikan 90 SKS diwajibkan untuk mengikuti kegiatan Praktek Kerja Nyata. Sehubungan dengan hal tersebut kami mengharap mahasiswa yang namanya tersebut di bawah ini dapat melaksanakan Praktek Kerja Nyata di PT. KAI Daerah Operasi IX Jember. Adapun nama-nama mahasiswa yang akan mengikuti Praktek Kerja Nyata sebagai berikut:

NO.	NAMA	NIM
1.	Yulia Ika Susilowati	20-2012
2.	Melani Andi Wijaya	20-2015
3.	Sri Mulyani	20-2017
4.	Dwi Ratna Indah Susanti	20-1002
5.	Ripka Erlina Dwi D.	20-1019

Demikian atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terima kasih dan kami menunggu informasi lebih lanjut.

**SURAT**

Diterima : 10 FEB 2003

Surat : FISIP UNEJ

DL. 405/D/02/D. IX. 2003



n. Dekan  
Dekan I,

Drs. Agus Budihardjo, MA  
NIP. 130 879 634

Tembusan Kepada:  
1. Ketua Program D-III Pariwisata FISIP UNEJ  
2. Kasubag Akademik FISIP UNEJ

**PT. KERETA API (Persero)**  
DAERAH OPERASI IX JEMBER



Nomor : DL.405/III/02/D.IX.2003.  
Klasifikasi : "Biasa"  
Lampiran : -  
Perihal : Permohonan PKN.

Jember, 14 Maret 2003.

Kepada :

Yth. Sdr. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan  
Politik Universitas Jember  
Jl. Kalimantan  
di  
JEMBER.

1. Menindak lanjuti Surat Sdr. Nomor : 0569/J25.1.4.E/PP.9/2003 tanggal 06 Pebruari 2003, perihal tersebut pada pokok surat, diberitahukan dengan hormat bahwa kami pada prinsipnya menyetujui dan memberi kesempatan kepada Mahasiswa Fakultas Sosial dan Politik Program Studi D.III Pariwisata Universitas Jember yang namanya tsb. dibawah ini untuk melakukan Praktek Kerja Nyata di Terminal Peti Kemas Rambipuji, dengan ketentuan sbb :
  - a. Mentaati tata tertb PKN.
  - b. Setelah selesai diwajibkan menyerahkan 1 (satu) Eksemplar buku laporan hasil PKN.
2. Adapun nama Mahasiswa dimaksud adalah :
 

a. YULIA IKA SUSILOWATI	NIM. 20-2012
b. MELANI ANDI WIJAYA	NIM. 20-2015
c. SRI MULYANI	NIM. 20-2017
d. DWI RATNA INDAH SUSANTI	NIM. 20-1002
e. RIPKA ERLINA DWID	NIM. 20-1019
3. Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata ( PKN ) bagi Mahasiswa tersebut diatas dapat dilaksanakan mulai tanggal 17 Maret 2003.
4. Demikian atas perhatian dan kerja sama yang baik Saudara diucapkan terima kasih.

a.n. Kepala Daerah Operasi IX  
PT. KERETA API ( Persero ) Jember/  
Kepala Seksi Administrasi  
Kasubsi Sumber Daya Manusia



Nipp.36821

Tembusan disampaikan kepada :

1. Yth Bapak Kadaop IX Jember sebagai Laporan.
2. Pertinggal.



DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL  
UNIVERSITAS JEMBER  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**  
Jl. Kalimantan - Kampus Tegalboto, Telp. (0331) 335586 - 331342, Fax. (0331) 335586 Jember 68121  
Email : [Fisipunej@jember.wasantara.net.id](mailto:Fisipunej@jember.wasantara.net.id) Telp. (0331) 332736

Nomor : 1261 /A.25.1.2/PP.9/2002  
Lampiran : 1 (satu) lembar  
Perihal : Pelaksanaan Praktek  
Kerja Nyata

Jember, 21 Maret 2003

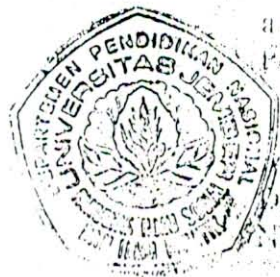
Kepada Yth : Kepala PT. KAI Daop IX  
Jl. Dalilia no. 2  
IX  
Jember

Dengan hormat

Mendakibatkan surat saudara nomor tertanggal 072/3103/04.12/2003 tertanggal, 7 Maret 2003 perihal seperti pada pokok surat, maka pelaksanaan Praktek Kerja Nyata mahasiswa Program Studi D-III Pariwisata Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember Pada pada PT. KAI Daop IX Jember akan berlangsung selama 30 (tiga puluh) hari.

Selanjutnya pengaluran jadwal dan pelaksanaan Praktek Kerja Nyata sepenuhnya kami serahkan kepada saudara sesuai dengan tata tertib dan disiplin kerja yang berlaku.

Damikian atas bantuan dan kerjasamanya kami sampaikan terima kasih.



an Dekan  
Bantuan Dekan t.

rs. Agus Budiharjo, MA  
NIP. 130 879 631

Tembusan Kepada :

1. Ketua Program D-III Pariwisata (FISIP) UNJ
2. Kasubag. Pemanduan FISIP UNJ





**SURAT TUGAS**  
 No. 1261 / 2011 / FPM / 1083

1. Untuk melaksanakan Program Praktikum Sistem Operasi pada PC (Aplikasi) di Gedung Sate 2011  
 (tiga puluh) hari kemudian setelah selesai dari kegiatan tersebut.

No	Nama	Umur	PERUSAHAAN	KELOMPOK
1.	Yulia Ika Sariyanti	19	Haji Abdulrahman	10-11 Praktikum
2.	Wahidul Huda Wahid	20	Haji Anshorullah	10-11 Praktikum
3.	Amir Mulyono	20	Haji Abdulrahman	10-11 Praktikum
4.	Yusuf Khotulodun S.	20	Haji Anshorullah	10-11 Praktikum

Untuk mengikuti Program Praktikum Sistem Operasi pada PC (Aplikasi) di Gedung Sate 2011  
 (tiga puluh) hari kemudian setelah selesai dari kegiatan tersebut.  
 Selama masa pelaksanaan kegiatan tersebut, mahasiswa wajib mengikuti peraturan dan disiplin yang berlaku di Gedung Sate dan mengikuti praktikum tersebut.  
 Demikian surat tugas ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Jember, 21 Maret 2011



*[Handwritten signature]*



DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL  
UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jl. Kalimantan - Kampus Tejalboto, ☎ ((0331) 335586-331342, FAX. (0331) 335586 JEMBER 68121

Email : [fisipunej@jember.wasantara.net.id](mailto:fisipunej@jember.wasantara.net.id) ☎ (0331) 332736

DAFTAR NILAI

Magang di Instansi : PT. JEMBER APT. (Percobaan).....  
DAERAH OPERASI IX JEMBER

ata Kuliah : Kuliah Kerja  
urusan : Ilmu Administrasi  
ogram Studi : D-III Pariwisata  
ahun Akademik : 2002 - 2003

NO.	NAMA	NIM	NILAI AKHIR	ANGKA MUTU	TANDA TANGAN
1.	WILHA ELA SUSILOWATI	20 - 2012	AB	79	1. <i>Wila</i> .....
2.	MELANI ANDI WIJAYA	20 - 2015	AB	79	2. <i>Mela</i> .....
3.	SRI MULIYATI	20 - 2017	AB	79	3. <i>Sri</i> .....
4.	DWI RATNA LINDA S.	20 - 1002	AB	79	4. <i>Dwi</i> .....
5.	ALARA MELINA DWI D.	20 - 1019	AB	79	5. <i>Alara</i> .....
6.	-				6.....
7.	-				7.....
8.	-				8.....
9.	-				9.....
10.	-				10.....



UNIVERSITAS JEMBER  
 FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
 PROGRAM STUDI PEMERIKSANAAN

KELOMPOK: HADIR MAGANG DINI PARWISATA  
 DAFTAR KELOMPOK (Resseto,). DAFTAR OPERASI IN - JEMBER  
 STASION KERETA API - RAJEMPUDI

NO	NAMA	NIM	TANGGAL..... BILAN HARI..... TAHUN..... 2003																																	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
1	ILDA IKA SUSILOWATI	20-2012																																		
2	RACHMADI	20-2017																																		
3	MARIA LINDA S.	20-1002																																		
4	MARIA DITI D.	20-1013																																		
5																																				
6																																				
7																																				
8																																				
9																																				
10																																				



UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM STUDI F-III PARWISATA

DFTAR HADIR MAGANG DI-III PARWISATA  
DI PT. KERETA API. (Persero) DAERAH OPERASI IX-JEMBER  
STASION. KERETA API. - RAMBIPUJI...

NO	NAMA	NIM	TANGGAL.....BILAMPUR..... TAHUN...2003...																																	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30				
1	JULIA IKA S	20-2012	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	
2	MELANI ANDI H	20-2015	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	
3	SRI FUYANI	20-2017	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	
4	DWI RATNA INDAH	20-1002	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	
5	RIPKA ERLINA DD	20-1019	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	
6																																				
7																																				
8																																				
9																																				
10																																				

KEPALA STASION  
RAMBIPUJI  
RACHMADI  
NIP. 21137

ERUSAGA LUBUKA KERETA API  
DAERAH OPERASIX JEMBER  
STASION  
RAMBIPUJI



**PT. KERETA API (Persero)**  
DAERAH OPERASI IX JEMBER



## **SURAT KETERANGAN**

**No : 05/SDM/IV/D.IX.2003.**

### **KEPALA SUB SEKSI SUMBER DAYA MANUSIA DAERAH OPERASI IX JEMBER**

#### **MENERANGKAN BAHWA**

Nama : DWI RATNA INDAH. S  
Tempat / Tgl. Lahir : Probolinggo, 16 Pebruari 1982  
Universitas / Sekolah : Universitas Jember  
NIM / NIS : 20-2002  
Program / Jurusan : D.3 / Pariwisata  
Alamat : Gg. Buyut Krocok RT. 05 RW. 02 Gending - Probolinggo

TELAH SELESAI MENJALANI PRAKTEK KERJA NYATA (PKN)  
DI PT.KERETA API (Persero) DAERAH OPERASI IX JEMBER  
SELAMA 1 (SATU) BULAN,  
TERHITUNG MULAI :  
TANGGAL 17 MARET s/d 17 APRIL 2003

DEMIKIAN SURAT KETERANGAN INI DIBUAT UNTUK DAPAT DIPERGUNAKAN  
SEBAGAIMANA MESTINYA.

Jember, 17 April 2003.

Kepala Sub Seksi Sumber Daya Manusia  
PT. KERETA API (Persero)  
Daerah Operasi IX Jember



*[Signature]*  
**YSMAIL**  
NIPP.36821

P 30330  
KELAS 3  
BLAMBANGAN  
JEMBER  
KALIBARU

Harga Rp 2500,-  
MINIMUM  
Termasuk Asuransi  
Jasa Raharja dan  
Jasa Raharja Putera

B8122

P 30330  
KELAS 3  
BLAMBANGAN  
JEMBER  
KALIBARU

Harga Rp 2500,-  
MINIMUM  
Termasuk Asuransi  
Jasa Raharja dan  
Jasa Raharja Putera

B8119

P 30330  
KELAS 3  
BLAMBANGAN  
JEMBER  
ROGOJAMPI


Harga Rp 3500,-  
Termasuk Asuransi  
Jasa Raharja dan  
Jasa Raharja Putera

A6364


P 30330  
KELAS 3  
BLAMBANGAN  
JEMBER  
KALIBARU

Harga Rp 2500,-  
MINIMUM  
Termasuk Asuransi  
Jasa Raharja dan  
Jasa Raharja Putera

B8120

		Sda AB 9562	
Nama : sda		AB 9562	
Tanggal Berangkat : 18-MAR-2003 Nama KA : MUT. TIMUR/SIANG		No. KA 129 Lewat JR	
Jadwal Berangkat : 8.45 SIDOARJO		Jadwal Tiba : 14.35 BANYUWANGI	
Kelas	NO. KERETA	NOMOR TEMPAT DUDUK	
BISNIS		Tanpa ID	
Penumpang :	Jumlah	Harga (Rp)	Bea Pesan (Rp) Jumlah
Dewasa :	UMUM		
Anak :	P62820 1	30000	0 30000
Z-4011-SDA/1-18/03/03-0A-3B			Total 30000

Termasuk Asuransi Jasa Raharja dan Jasa Raharja Putera

		Sda AB 9561	
Nama : sda		AB 9561	
Tanggal Berangkat : 18-MAR-2003 Nama KA : MUT. TIMUR/SIANG		No. KA 129 Lewat JR	
Jadwal Berangkat : 8.45 SIDOARJO		Jadwal Tiba : 14.35 BANYUWANGI	
Kelas	NO. KERETA	NOMOR TEMPAT DUDUK	
BISNIS		Tanpa ID	
Penumpang :	Jumlah	Harga (Rp)	Bea Pesan (Rp) Jumlah
Dewasa :	UMUM		
Anak :	P62820 1	30000	0 30000
Z-4011-SDA/1-18/03/03-0A-3B			Total 30000

Termasuk Asuransi Jasa Raharja dan Jasa Raharja Putera

DIBERIKAN KEPADA .....  
 DENGAN POTONGAN BEA MENURUT 1) .....  
 UNTUK BEGASI DIHITUNG ..... % POTONGAN BEA  
                   TIDAK DIHITUNG .....

BERSAMA INI DIBERIKAN ..... HELAI Bentuk 246 No. .... S/B .....

Perjalanan No. .... >	I. tgl. .... 19....	II. tgl. .... 19....
Dari .... >	.....	.....
Ke .... >	.....	.....
Lewat .... >	.....	.....
Kereta api No. .... >	.....	.....

Kelas	Potongan bea ... %	Banyaknya penumpang		Bea perjalanan I	Bea perjalanan II	Jumlah
		Dewasa	Anak			
.....	.....	.....	.....	Rp. ....	Rp. ....	Rp. ....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Jumlah bea	..... >	.....	.....	Rp. ....	Rp. ....	Rp. ....

**RAMBUPUJI 17**

Tgl. .... 19....  
 Es/Pmk.  
 Untuk penerimaan karcis

..... orang pemimpin dengan  
 tidak dikenakan bea di kelas  
 1) Harus di isi : Nomor tarip, surat, surat penetapan dsb.

Stempel-stempel untuk pembawaan begasi yang dibutuhkan.

	Surat begasi		dengan
	No.	Ditulis sampai stasiun	
Perjalanan I	<input type="text"/>	<input type="text"/>	tidak dengan berat yang dibebaskan
Perjalanan II	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

dibawah ini ditulis keterangan-keterangan oleh Kondektur-kondektur jika perjalanan diteruskan lagi setelah diputuskan :

Tanggal	Perjalanan No.	Kereta api No.	Dari	Ke	Lobang guntingan Kdr.



Kalimas

3 Mesigit

10 7 Benteng

10 7 4 Surabaya-kota

11 8 5 3 Surabaya-gubeng

15 12 9 7 4 Wonokromo

21 18 15 13 10 6 Waru

25 22 19 17 14 10 4 Gedangan

29 26 23 21 18 14 8 4 Buduran

33 30 27 25 22 18 12 8 4 Sidoarjo

40 37 34 32 29 25 19 15 11 7 Tulangan

40 47 44 42 39 35 29 25 21 17 10 Prambon

55\* 52\* 49\* 47\* 44 40\* 34 30 26 22 15 5 5 Tarik

39 36 33 31 28 24 18 14 10 6 13 23 28 Tanggulangin

43 40 37 35 32 28 22 18 14 10 17 27 32 4 Porrong

44 41 38 36 33 29 23 19 15 11 18 28 33 5 1 Gempol

49 46 43 41 38 34 28 24 20 16 23 33 38 10 6 5 Gununggangsir

55 52 49 47 44 40 34 30 26 22 29 39 44 16 12 11 6 Bangli

67 64 61 59\* 56 52 46 42 38 34 41 51 56 28 24 23 18 12 Kraton

71 68 65 63 60 56 50 46 42 38 45 55 60 32 28 27 22 16 4 Pasuruan

73 70 67 65 62 58 52 48 44 40 47 57 62 34 30 29 24 18 6 2 Pasuruan

80 77 74 72 69 65 59 55 51 47 54 64 69 41 37 36 31 25 13 9 11 Rejoso

86 83 80 78 75 71 65 61 57 53 60 70 75 47 43 42 37 31 19 15 17 6 Grati

93 90 87 85 82 78 72 68 64 60 67 77 82 54 50 49 44 38 26 22 24 13 7 Nguling

98 95 92 90 87 83 77 73 69 65 72 82 87 59 55 54 49 43 31 27 29 18 12 5 Bayanan

110 107 104 102 99 95 89 85 81 77 84 94 99 71 67 66 61 55 43 39 41 30 24 17 12 Probolinggo

113 110 107 105 102 98 92 88 84 80 87 97 102 74 70 69 64 58 46 42 44 33 27 20 15 3 Probolinggo

112 109 106 104 101 97 91 87 83 79 86 96 101 73 69 68 63 57 45 41 43 32 26 19 14 2 5 Jati

122 119 116 114 111 107 101 97 93 89 96 106 111 83 79 78 73 67 55 51 53 42 36 29 24 12 15 10 Leces

130 127 124 122 119 115 109 105 101 97 104 114 119 91 87 86 81 75 63 59 61 50 44 37 32 20 23 18 8 Malasan

138 135 132 130 127 123 117 113 109 105 112 122 127 99 95 94 89 83 71 67 69 58 52 45 40 28 31 26 16 8 Ranusoyo

143 140 137 135 132 128 122 118 114 110 117 127 132 104 100 99 94 88 76 72 74 63 57 50 45 33 36 31 21 13 5 Klakah

154 151 148 146 143 139 133 129 125 121 128 138 143 115 111 110 105 99 87 83 85 74 68 61 56 44 47 42 32 24 16 11 Klakah

163 160 157 155 152 148 142 138 134 130 137 147 152 124 120 119 114 108 96 92 94 83 77 70 65 53 56 51 41 33 25 20 9 Randugung

165 162 159 157 154 150 144 140 136 132 139 149 154 126 122 121 116 110 98 94 96 85 79 72 67 55 58 53 43 35 27 22 11 2 Jatiroto

174 171 168 166 163 159 153 149 145 141 148 158 163 135 131 130 125 119 107 103 105 94 88 81 76 64 67 62 52 44 36 31 20 11 2 Sumberbaru

185 182 179 177 174 170 164 160 156 152 159 169 174 146 142 141 136 130 118 114 116 105 99 92 87 75 78 73 63 55 47 42 31 20 11 9 Tangul

191 188 185 183 180 176 170 166 162 158 165 175 180 152 148 147 142 136 124 120 122 111 105 98 93 81 84 79 69 61 53 48 37 28 26 17 6 Bangsal

194 191 188 186 183 179 173 169 165 161 168 178 183 155 151 150 145 139 127 123 125 114 108 101 96 84 87 82 72 64 56 51 40 31 29 20 9 3 Petung

Surabaya - Jember

Jorong

Jati 7 3

Leces

Buwek

Klakah 5 6

Randugung

Kaliboto

Randugung 7 2

Jatiroto

Kaliwates

Mangli 4 3

Jember

194	191	188	186	183	179	173	169	165	161	168	178	183	155	151	150	145	139	127	123	125	114	108	101	96	84	87	82	72	64	56	51	40	31	29	20	9	3	Rambipuji		
198	195	192	190	187	183	177	173	169	165	172	182	187	159	155	154	149	143	131	127	129	118	112	105	100	88	91	86	76	68	60	55	44	35	33	24	13	7	4	Mangli	
205	202	199	197	194	190	184	180	176	172	179	189	194	166	162	161	156	150	138	134	136	125	119	112	107	95	98	93	83	75	67	62	51	42	40	31	20	14	11	7	Jen

Jember — Panarukan

Jember																						
6	Ajoso																					
10	Kotok																					
17	11	7	Kalisat																			
20	14	10	3	Ajung																		
25	19	15	8	5	Sukasari																	
28	22	18	11	8	3	Sukowono																
33	27	23	16	13	8	5	Tamanan															
38	32	28	21	18	13	10	5	Grujangan														
42	36	32	25	22	17	14	9	4	Nangkaan													
44	38	34	27	24	19	16	11	6	2	Bondowoso												
47	41	37	30	27	22	19	14	9	5	3	Tangsil											
52	46	42	35	32	27	24	19	14	10	8	5	Bonosari										
58	52	48	41	38	33	30	25	20	16	14	11	6	Tapen									
66	60	56	49	46	41	38	33	28	24	22	19	14	8	Prajekan								
69	63	59	52	49	44	41	36	31	27	25	22	17	11	3	Widuri							
72	66	62	55	52	47	44	39	34	30	28	25	20	14	6	3	Kalibagor						
79	73	69	62	59	54	51	46	41	37	35	32	27	21	13	10	7	Situbondo					
81	75	71	64	61	56	53	48	43	39	37	34	29	23	15	12	9	2	Situbondogudang				
84	78	74	67	64	59	56	51	46	42	40	37	32	26	18	15	12	5	3	Panji			
82	76	72	65	62	57	54	49	44	40	38	35	30	24	16	13	10	3	5	8	Tribungan		
87	81	77	70	67	62	59	54	49	45	43	40	35	29	21	18	15	8	10	13	5	Panarukan	
89	83	79	72	69	64	61	56	51	47	45	42	37	31	23	20	17	10	12	15	7	2	Panarukanpelabuhan

Jember — Banyuwangi

Jember																				
6	Ajoso																			
10	Kotok																			
17	11	7	Kalisat																	
25	19	15	8	Ledokombo																
33	27	23	16	8	Sempolan															
37	31	27	20	12	4	Garahan														
47	41	37	30	22	14	10	Mrawan													
55	49	45	38	30	22	18	8	Kalibaru												
60	54	50	43	35	27	23	13	5	Krikilan											
62	56	52	45	37	29	25	15	7	2	Glennore										
65	59	55	48	40	32	28	18	10	5	3	Kempit									
68	62	58	51	43	35	31	21	13	8	6	3	Sumberwadung								
72	66	62	55	47	39	35	25	17	12	10	7	4	Kalsetail							
79	73	69	62	54	46	42	32	24	19	17	14	11	7	Temuguruh						
83	77	73	66	58	50	46	36	28	23	21	18	15	11	4	Singojuruh					
89	83	79	72	64	56	52	42	34	29	27	24	21	17	10	6	Rogojampi				
93	87	83	76	68	60	56	46	38	33	31	28	25	21	14	10	4	Kabat			
97	91	87	80	72	64	60	50	42	37	35	32	29	25	18	14	8	4	Dadapan		
103	97	93	86	78	70	66	56	48	43	41	38	35	31	24	20	14	10	6	Banyuwangi	
105	99	95	88	80	72	68	58	50	45	43	40	37	33	26	22	16	12	8	2	Banyuwangi pelabuhan

Rogojampi — Benculuk

Rogojampi									
1	Kalidalem								
4	3	Gladak							
8	7	4	Wonosobo						
10	9	6	2	Kumis					
11	10	7	3	1	Sukonatar				
13	12	9	5	3	2	Srono			
15	14	11	7	5	4	2	Sraten		
18	17	14	10	8	7	5	3	Benculuk	

21 Banyuwangi pelabuhan

Rogojampi - Banyuwangi baru

Rogojampi				
4	Kabat			
11	7	Karangasem		
17	13	Argopuro		
21	17	10	4	Banyuwangi baru

Sumbersalak

Ledokombo	3	15
-----------	---	----

Kabat

Dadapan	4	17	Banyuwangi baru
---------	---	----	-----------------

Klakah — Lumajang — Balung — Rambipuji.

Klakah

8 Grobogan

14 6 Sukodono

17 9 3 Lumajang

21 13 7 4 Labruk

27 19 13 10 6 Tempeh

30 22 16 13 9 3 Mujur

33 25 19 16 12 6 3 Condro

36 28 22 19 15 9 6 3 Pasirian

32 14 8 5 9 15 18 21 24 Karangendo

27 19 13 10 14 20 23 26 29 5 Tekung

31 23 17 14 18 24 27 30 33 9 4 Kalipepe

34 26 20 17 21 27 30 33 36 12 7 3 Yosowilangun

39 31 25 22 26 32 35 38 41 17 12 8 5 Jombang

43 35 29 26 30 36 39 42 45 21 16 12 9 4 Kencong

49 41 35 32 36 42 45 48 51 27 22 18 15 10 6 Gumukmas

44 46 40 37 41 47 50 53 56 32 27 23 20 15 11 5 Mlokorejo

47 49 43 40 44 50 53 56 59 35 30 26 23 18 14 8 3 Kasiyantor

61 53 47 44 48 54 57 60 63 39 34 30 27 22 18 12 7 4 Tutul

64 56 50 47 51 57 60 63 66 42 37 33 30 25 21 15 10 7 3 Balung

65 57 51 48 52 58 61 64 67 43 38 34 31 26 22 16 11 8 4 1 Balung pasar

67 59 53 50 54 60 63 66 69 45 40 36 33 28 24 18 13 10 6 3 2 Gludengan

68 60 54 51 55 61 64 67 70 46 41 37 34 29 25 19 14 11 7 4 3 1 Curahlepas

63 57 54 58 64 67 70 73 49 44 40 37 32 28 22 17 14 10 7 6 4 3 Wuluhan

63 65 59 56 60 66 69 72 75 51 46 42 39 34 30 24 19 16 12 9 8 6 5 2 Wulhanwetan

75 67 61 58 62 68 71 74 77 53 48 44 41 36 32 26 21 18 14 11 10 8 7 4 2 Kesilirkulon

76 68 62 59 63 69 72 75 78 54 49 45 42 37 33 27 22 19 15 12 11 9 8 5 3 1 Kesilir

78 70 64 61 65 71 74 77 80 56 51 47 44 39 35 29 24 21 17 14 13 11 10 7 5 3 2 Ambulu

68 60 54 51 55 61 64 67 70 46 41 37 34 29 25 19 14 11 7 4 5 7 8 11 13 15 16 18 Gumelar

72 64 58 55 59 65 63 71 74 50 45 41 38 33 29 23 18 15 11 8 9 11 12 15 17 19 20 22 4 Rawahantamu

75 67 61 58 62 68 71 74 77 53 48 44 41 36 32 26 21 18 14 11 12 14 15 18 20 22 23 25 7 3 Kaliputih

77 69 63 60 64 70 73 76 79 55 50 46 42 38 34 28 23 20 16 13 14 16 17 20 22 24 25 27 9 5 2 Rambipuji

Probolinggo — Sebaung

1 Jati

4 4 Dringu

7 7 3 Gunung pandak

10 10 6 3 Curahsawa

12 12 8 5 2 Gending lama

13 13 9 6 3 1 Gending baru

15 15 11 8 5 3 4 Sebaung

Pasuruan — Winongan

1 Pasuruan alun2

2 1 Bui

4 3 2 Kebonagung

6 5 4 2 Pohjentrek

6 5 4 2 1 Pieret

7 6 5 3 1 1 Warungdowo

8 7 6 4 2 2 1 Pengkol

8 7 6 4 2 2 1 Pengkol wesel

9 8 7 5 3 3 2 1 1 Ranggeh

10 9 8 6 4 4 3 2 2 1 Gayam

11 10 9 7 5 5 4 3 3 2 1 Wonosalam

13 12 11 9 7 7 6 5 5 4 3 2 Tenggilis

14 13 12 10 8 8 7 6 6 5 4 3 1 Kletek

16 15 14 12 10 10 9 8 8 7 6 5 3 2 Winongan

Warungdowo - Wonorejo

1 Wangkal Kloyen

3 2 Gambiran

4 3 1 Kurung

6 5 3 2 Pacarkling

7 6 4 3 1 Arang-arang

9 8 6 5 3 2 Kluwit

11 10 8 7 5 4 2 Wonorejo

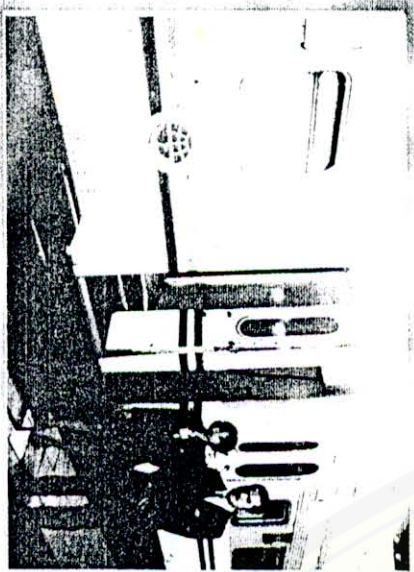


### PEMESANAN TIKET

Jasa pelayanan pemesanan tiket KA dapat diperoleh di stasiun pemberangkatan Kereta Api 7 s/d 1 hari di muka

**STASIUN JEMBER**  
Jl. Wijaya Kusuma, Jember  
Telp. (0331) 487202, 426274

**KANTOR PEMASARAN**  
Jl. Dahlia No 2 Jember  
Telp. (0331) 421825



KA Mutiara Timur

### LORI Agrowisata



- Lori Agrowisata aman, nyaman dan menyenangkan.
- Memberikan anda pengalaman yang mengesankan dan tak terlupakan
- Mengantar anda menikmati indahnya panorama sepanjang + 35 km Pulang-Pergi

dari Stasiun Kalbaru sampai dengan Stasiun Garahan, meliputi:

- ❖ Jalan kereta api yang naik turun dan berliku-liku
- ❖ 2 buah terowongan (panjang 90 m dan 790 m)
- ❖ 7 buah jembatan (terpanjang 178 m dengan kedalaman 44 m)
- ❖ Pemandangan perkebunan kopi Gunung Gumitir - Mrawan.
- ❖ Tarifnya Rp. 510.000 (untuk 2 buah lori, maximum 16 orang)
- ❖ Anda dapat meminta paket wisata tambahan mengunjungi Perkebunan dan Pabrik Kopi PTP XII Gunung Gumitir - Mrawan, hanya dengan menambah biaya yang relatif murah.

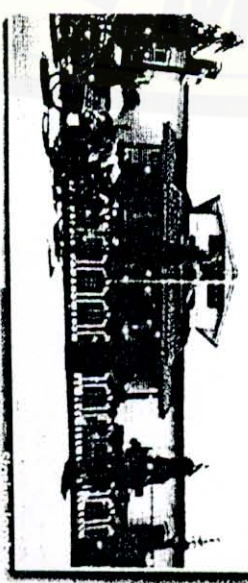
Informasi lebih lanjut hubungi:

1. Seksi Operasi PT Kereta Api (Persero) DAOP IX JEMBER, Jl. Dahlia No 2 Telp. (0331) 421825
2. Stasiun Kereta Api Kalbaru (Hotline) Jl. Jember Telp. (0333) 897322

Pengalaman mengesankan tak terlupakan

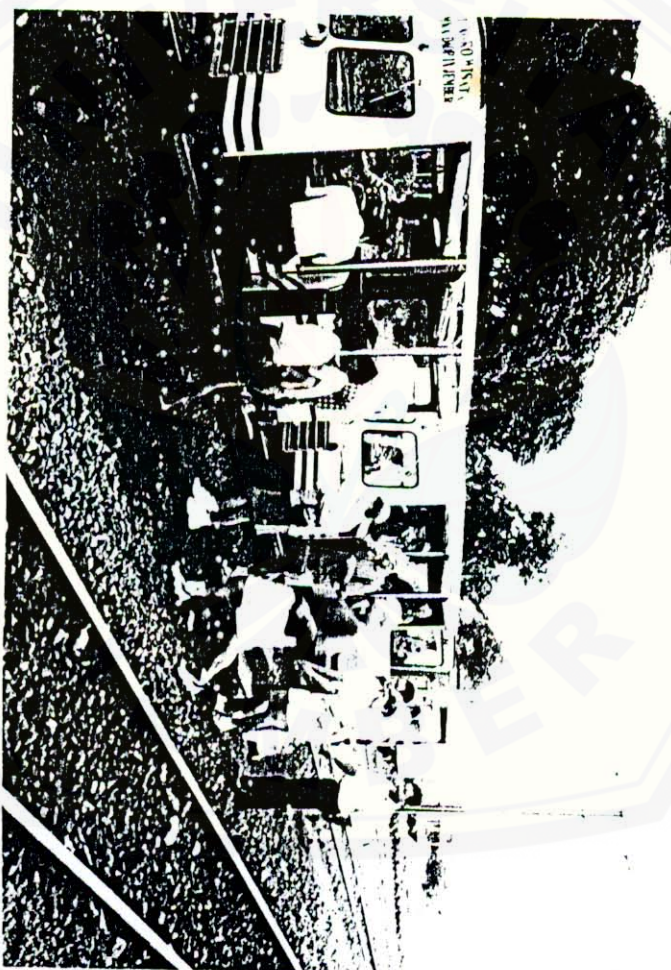


### Jadwal & Tarif KERETA API

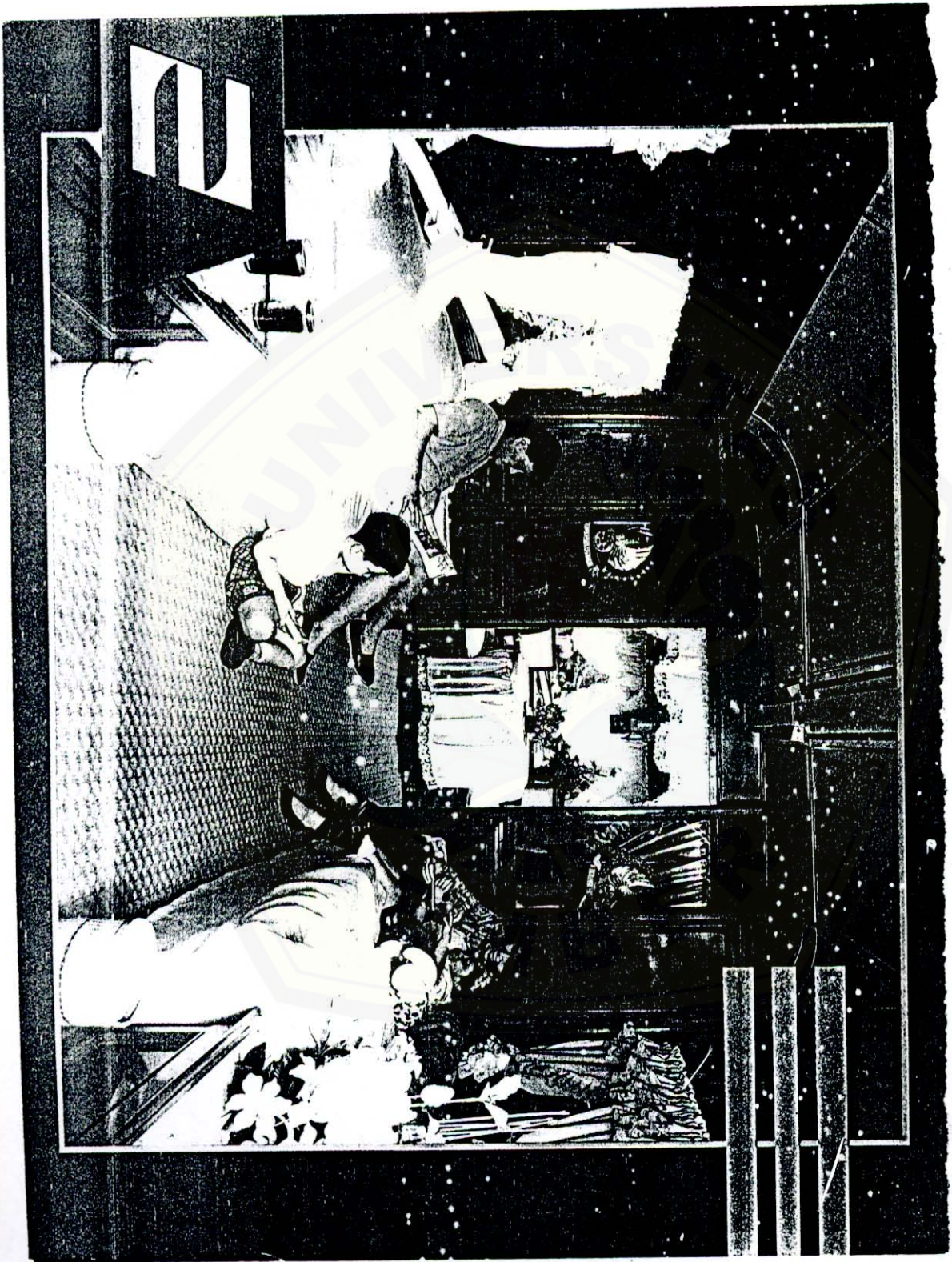


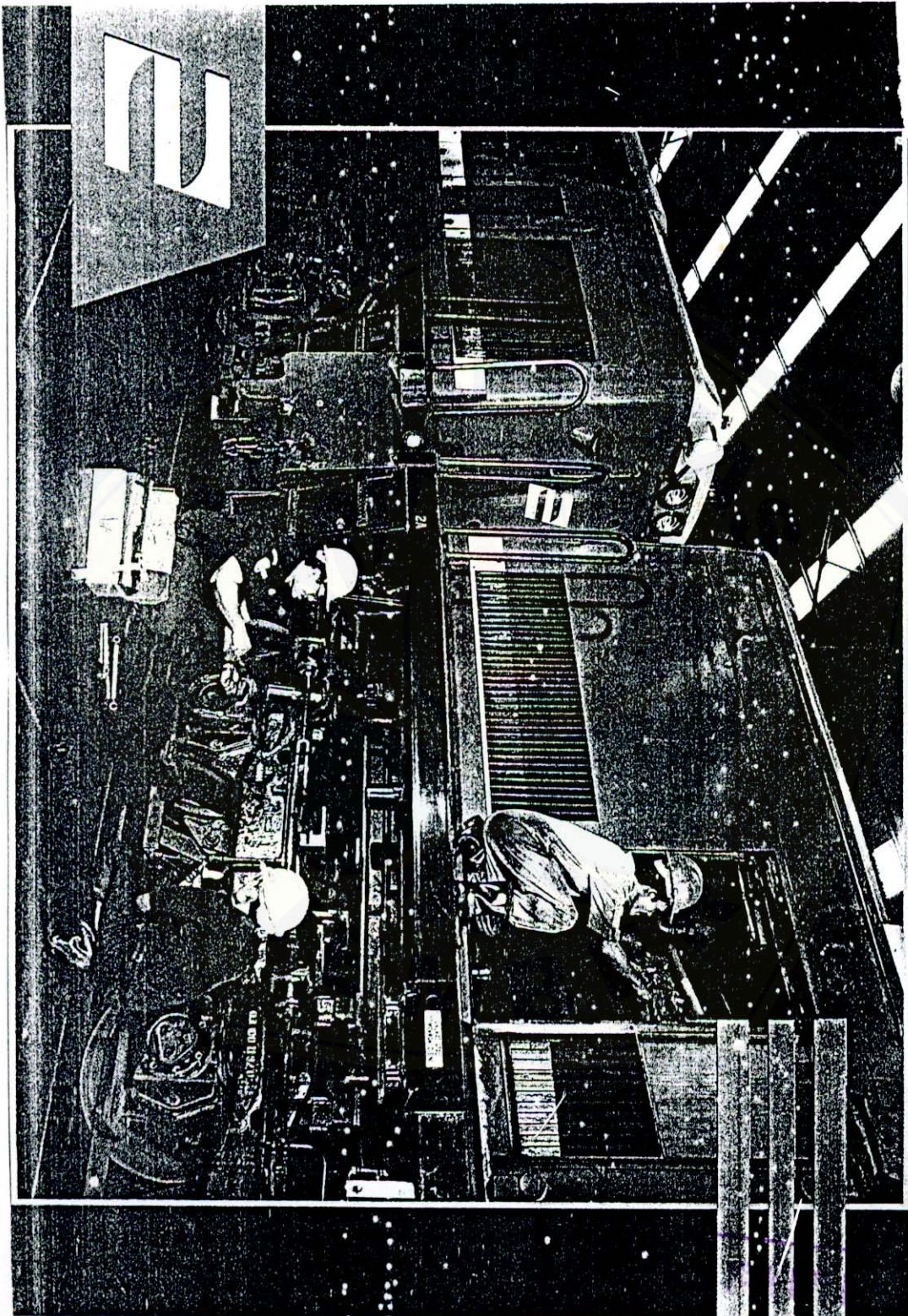
"Kami Mengutamakan Keselamatan dan Pelayanan Pelumpang"

**PT KERETA API (PERSERO)**  
**DAERAH OPERASI IX JEMBER**  
Jl. Dahlia No 2 Jember  
Telp. (0331) 487067 Fax (0331) 487067



Lokasi: Stasiun Kereta Api Kalibaru





stakan  
UNIVERSITAS JEMBER