



PERANAN PELAYANAN PERUSAHAAN KERETA API
DI RAMBIPUJI DAOP IX JEMBER DALAM RANGKA
MENINGKATKAN INDUSTRI PARIWISATA

LAPORAN HASIL KULIAH KERJA

Ditajukan sebagai salah satu syarat guna 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 :

Milani Andi Wiyaya
NIM : 200903102015

Dosen Pembimbing :

Drs. MUD'HAR SYARIFUDIN, M.Si
NIP. 131 577 259

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

2003

As. : Hadish
Pembelian
Klass
S
Tgl. 17 SEP 2003 285.106
me wij
p

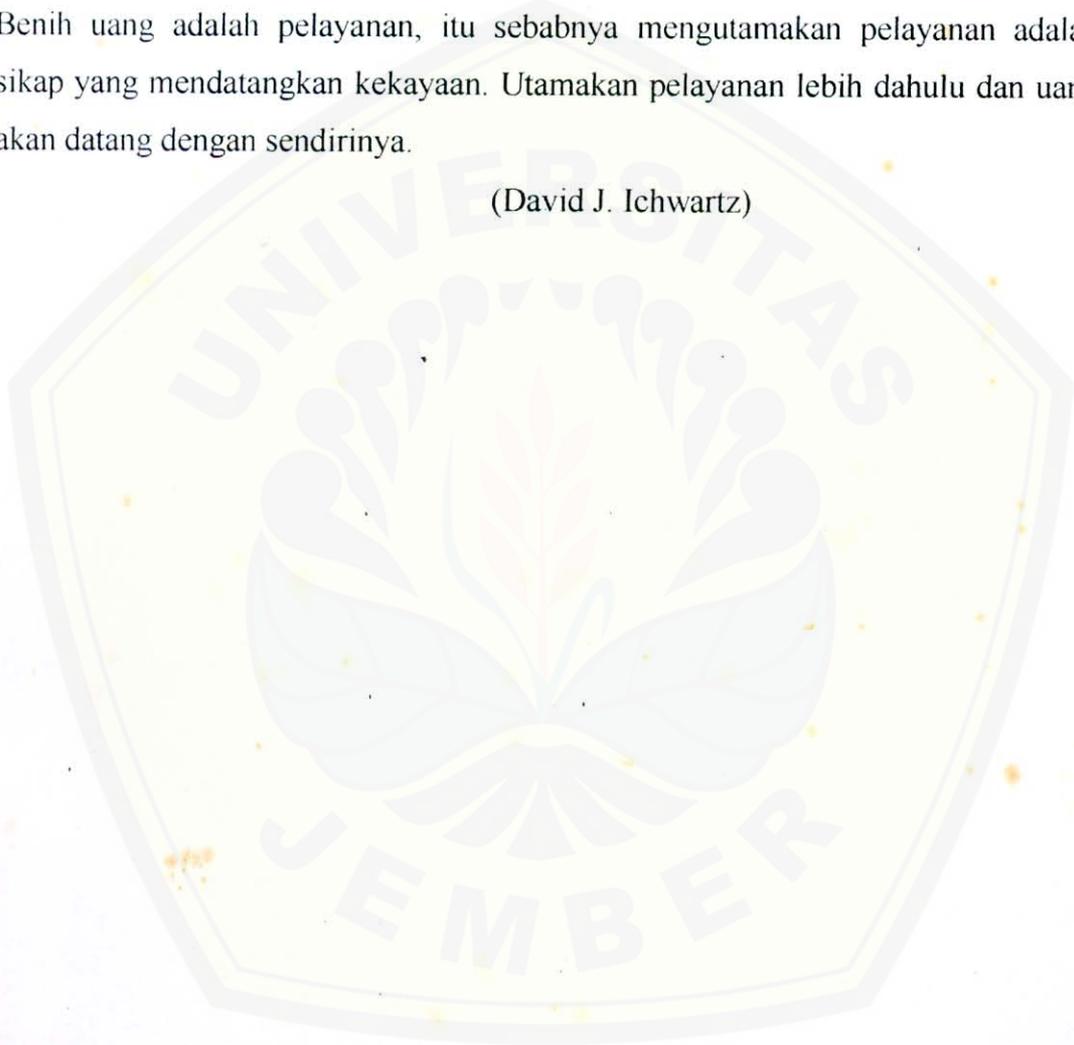
MOTTO

Selalu beri orang lebih dari pada yang mereka harapkan.

(David J. Ichwartz)

Benih uang adalah pelayanan, itu sebabnya mengutamakan pelayanan adalah sikap yang mendatangkan kekayaan. Utamakan pelayanan lebih dahulu dan uang akan datang dengan sendirinya.

(David J. Ichwartz)



PERSEMBAHAN

Bapak Suhan dan Ibundaku Suhariyatin, terima kasih atas do'a dan kasih sayangnya.
Keluarga besar M. Ra'is beserta Antoni sebagai pendamping hidupku sekaligus yang memotivasi penulis dalam menyelesaikan tugas akhir
Almamaterku tercinta.



**PERANAN PELAYANAN PERUSAHAAN KERETA API
DI RAMBIPUJI DAOP IX JEMBER DALAM RANGKA
MENINGKATKAN INDUSTRI PARISIWATA**

PERSETUJUAN

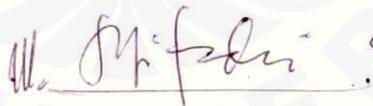
Telah Disetujui laporan Hasil Kuliah Kerja
Program Studi Diploma III Pariwisata Jurusan Ilmu Administrasi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Jember

Nama : MILANI ANDI WIJAYA
NIM : 200903102015
Program Studi : Diploma III Pariwisata
Judul : **Peranan Pelayanan Perusahaan Kereta Api di Rambipuji DAOP
IX Jember Dalam Rangka Meningkatkan Industri Pariwisata**

Jember, 26 Juni 2003

Menyetujui,

Dosen Pembimbing



Drs. MUD'HAR SYARIFUDIN, M.Si

NIP. 131 577 295

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

PENGESAHAN

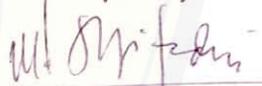
Telah dipertahankan sidang panitia penguji laporan hasil kuliah kerja Program Studi Diploma III Pariwisata Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember :

NAMA : MILANI ANDI WIJAYA
NIM : 200903102015
JURUSAN : ILMU ADMINISTRASI
Program Studi : Diploma III Pariwisata

**PERANAN PELAYANAN PERUSAHAAN KERETA API DI RAMBIPUJI DAOP IX
JEMBER DALAM RANGKA MENINGKATKAN INDUSTRI PARIWISATA**

Hari : Kamis
Tanggal : 26 Juni 2003
Jam : 15.00
Bertempat : di Fisip Universitas Jember
Dan telah dinyatakan Lulus

Panitia penguji

- | | | |
|--|----------------|--|
| 1. Drs. SUTRISNO, M.Si.
NIP. 131 472 794 | (Ketua) | 1.  |
| 2. Drs. MUD'HAR SYARIFUDIN, M.Si
NIP. 131 577 259 | (Sekretaris) | 2.  |

Mengesahkan
Universitas Jember
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Deban,



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT, atas segala limpahan rahmat dan hidayahnya. Penyusun dapat menyelesaikan penyusunan laporan Praktek Kerja Nyata Ini dengan Judul : **Peranan Pelayanan Perusahaan Kereta Api di Rambipuji DAOP IX Jember Dalam Rangka Meningkatkan Industri Pariwisata.**

Penyusunan laporan ini dimaksudkan guna memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan Program Diploma III Pariwisata Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember. Penyusunan laporan ini berkat bantuan dari berbagai pihak, untuk itu penyusun menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya atas terselesaikannya laporan ini kepada :

1. Bapak Drs. H. Moch.Toerki Selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.
2. Bapak Drs. Ardiyanto, M.Si, selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.
3. Bapak Drs. Rudy Eko Pramono, M.Si selaku Ketua Program Studi Diploma III Pariwisata Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember
4. Bapak Drs. Mud'har Syarifudin, M.Si, selaku dosen pembimbing.
5. Bapak Drs. Kholiq Azhari, M.Si, selaku dosen wali
6. Bapak Pimpinan PT. Kereta Api Jember beserta staf yang telah membantu dalam pengumpulan data.
7. Bapak Rachmadi Selaku Kepala Stasiun Rambipuji beserta staf karyawannya.
8. Seluruh staf pengajar Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

Semoga Allah SWT memberikan rahmat dan berkahnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam penulisan laporan ini. Penulis menyadari bahwa kesempurnaan adalah bukan milik manusia, sehingga saran dan kritik dari pembaca akan diterima dengan senang hati oleh penulis

Jember, Mei 2003

Penulis,

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN MOTTO	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I : PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan dan Manfaat Program Praktek Kerja Nyata	2
1.2.1 Tujuan Program Praktek Kerja Nyata	2
1.2.2 Manfaat Program Praktek Kerja Nyata	2
BAB II : GAMBARAN UMUM PT. KERETA API (PERSERO)	
2.1 Sejarah singkat PT.Kereta Api (persero)	3
2.1.1 Jaman Pemerintahan Hindia Belanda	3
2.1.2 Jaman Penjajahan Jepang	4
2.1.3 Masa Proklamasi	4
2.1.4 Masa Sesudah Proklamasi Kemerdekaan.....	4
2.2 Visi dan Misi PT. Kereta Api	6
2.2.1 Visi PT. Kereta Api	6
2.2.2 Misi PT. Kereta Api	7
2.3 Struktur Organisasi PT. Kereta Api DAOP IX Jember	7
2.4 Lokasi dan Luas wilayah PT.Kereta Api (persero) DAOP IX Jember	16
2.4.1 Lokasi PT. Kereta Api (persero)DAOP IX Jember	16
2.4.2 Luas Wilayah PT. Kereta Api (persero) DAOP IX Jember ...	16
2.5 Struktur Organisasi Stasiun Kereta Api Rambipuji.....	17
2.6 Letak Stasiun Kereta Api Rambipuji	20

BAB III : PELAKSANAAN KEGIATAN PRAKTEK KERJA NYATA

3.1 Deskripsi Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata	21
3.2 Implikasi Kegiatan dan Penilaian Terhadap Pelaksanaan Kegiatan ..	23
3.2.1 Implikasi Kegiatan	23
3.2.2 Penjualan Karcis Kereta Api di loket.	25
3.2.3 Gambaran Umum Pelayanan pada Kereta	26
3.3 Jenis-jenis Karcis.....	27
3.4 Macam-macam Tarif	28
3.5 Jadwal Perjalanan Kereta Api	31
3.6 Hasil Analisis SWOT.....	35

BAB IV : PENUTUP

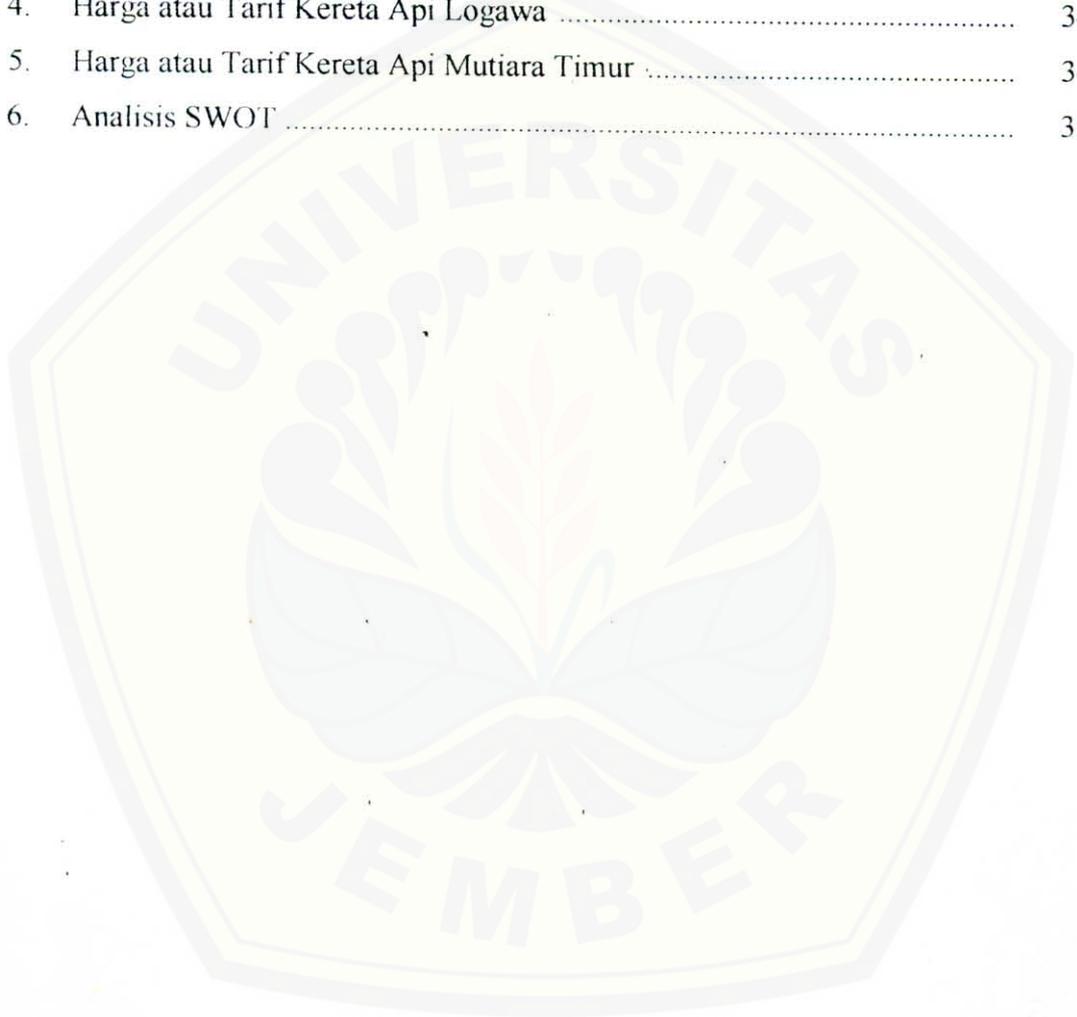
4.1 Kesimpulan.....	38
4.2 Saran.....	38

DAFTAR PUSTAKA	40
----------------------	----

LAMPIRAN-LAMPIRAN :

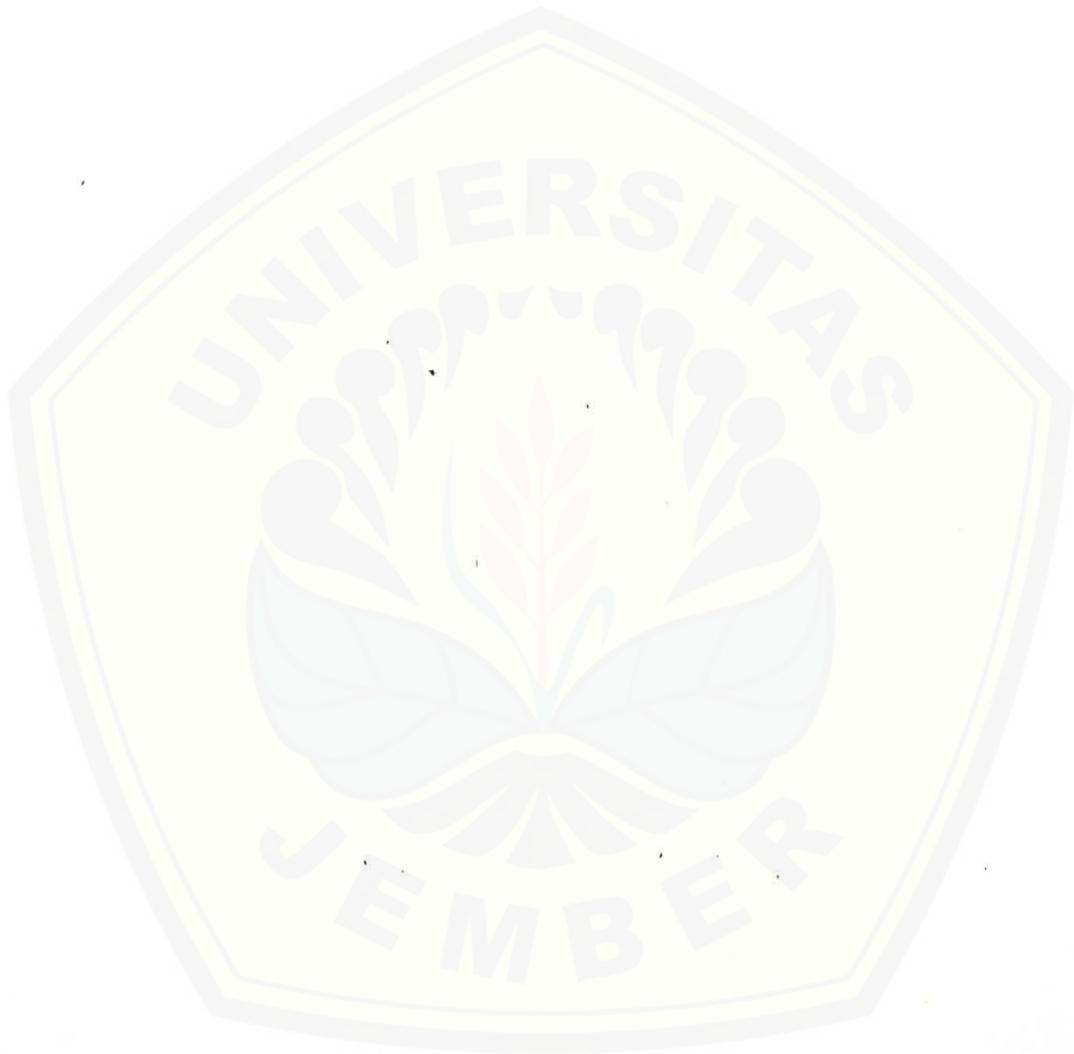
DAFTAR TABEL

No.		Halaman
1.	Jadwal Keberangkatan Kereta Api	31
2.	Harga atau Tarif Kereta Api Sri Tanjung	33
3.	Harga atau Tarif Kereta Api Blambangan	33
4.	Harga atau Tarif Kereta Api Logawa	34
5.	Harga atau Tarif Kereta Api Mutiara Timur	34
6.	Analisis SWOT	35



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar Struktur Organisasi PT. Kereta Api DAOP IX Jember	8
Gambar Struktur Organisasi Stasiun Kereta Api Rambipuji	19



I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pariwisata adalah segala kegiatan dalam masyarakat yang berhubungan dengan wisatawan. Sedangkan wisatawan adalah orang yang mengadakan perjalanan dari tempat kediamannya tanpa menetap di tempat yang didatanginya atau hanya untuk sementara waktu tinggal di tempat yang didatanginya (Soekadijo, 2000:2).

Dalam melakukan perjalanan wisata dibutuhkan adanya *transferabilitas* artinya kemudahan untuk bergerak dari daerah yang satu ke daerah yang lain. Tanpa adanya kemudahan *transferabilitas* tidak ada pariwisata (Soekadijo, 2000:137). Salah satu faktor yang memungkinkan adanya *transferabilitas* adalah tersedianya angkutan antar daerah, pemilihan sarana angkutan, misalnya melakukan perjalanan tergantung dari kebutuhan wisatawan, misalnya apabila seorang wisatawan ingin melakukan perjalanan wisata ke luar negeri maka wisatawan utamanya adalah angkutan udara baru setelah tiba di negara tujuan sarana angkutan darat menjadi pilihan kedua.

Kebanyakan orang menganggap bahwa sarana angkutan wisata itu hanyalah pesawat terbang, jarang orang berfikir tentang kereta api, padahal kereta api memiliki peranan penting dalam perkembangan industri pariwisata sebab kereta api merupakan sarana angkutan pertama yang digunakan dalam melakukan perjalanan wisata oleh perusahaan angkutan wisata pertama di dunia yaitu Thomas Cook and Son Ltd. Adanya sarana angkutan belum menjamin adanya *transferabilitas* untuk menjamin adanya orang bepergian dari daerah yang satu ke daerah yang lain sarana angkutan harus memenuhi syarat. Setelah sarana angkutannya memenuhi syarat maka dapatlah terjadi lalu lintas wisatawan. Salah satu syarat sarana angkutan wisata adalah pelayanan dalam perjalanan yang meliputi juga restorasi, fasilitas istirahat, toilet dan lain-lain.



Bisnis perjalanan kereta api adalah bisnis yang di dalamnya melekat unsur pelayanan. Pelayanan yang dimaksud tidak hanya dari calon pengguna jasa membeli tiket tetapi pelayanan itu berlaku mulai dari calon pengguna jasa membeli tiket sampai dia tiba di tempat tujuan. Dengan pelayanan yang baik bukan tidak mungkin seorang wisatawan menjadi senang dalam melakukan perjalanannya. Oleh karena itu penulis memilih judul : Peranan Pelayanan Kereta Api di Rambipuji DAOP IX Jember dalam Rangka Meningkatkan Industri Pariwisata.

1.2 Tujuan dan Manfaat Praktek Kerja Nyata

Program Kuliah Kerja Nyata 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 Praktek Kerja Nyata

Adapun tujuan Praktek Kerja Nyata adalah untuk mengetahui :

- a. Sistem operasi dan Pelayanan PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember.
- b. Perbedaan antara pengetahuan yang diperoleh dengan kenyataan yang ada di lapangan.

1.2.2 Manfaat Praktek Kerja Nyata

Adapun manfaat Praktek Kerja Nyata ini merupakan nilai dari kegiatan yang dilakukan antara lain : Memperoleh pengetahuan serta pengalaman kerja di PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember khususnya mengenai pelayanan perusahaan Kereta Api.

II. GAMBARAN UMUM PT. KERETA API (PERSERO)

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 Pemerintah Hindia Belanda

Pada jaman pemerintahan Hindia Belanda jalan kereta api di Indonesia dibangun oleh Netherlansch Indische Spoorwegen Maatschappij (NISM) yang di mulai dari tahun 1864 dari desa Ksmijen (Semarang) sampai dengan desa Tanggung di Kota Magelang sepanjang 25 KM, dengan tebal rel 1435 mm. Jalan ini buka untuk umum pada tanggal 10 Agustus 1867.

Selanjutnya pembangunan jalan kereta api ini dilakukan juga pada beberapa daerah seperti pulau Jawa, Sumatra Selatan, Sumatra Barat dan Aceh yang pelaksanaan pembangunannya dilakukan oleh Staat Spoorwegen (SS), sedangkan untuk daerah Sumatra utara dikerjakan oleh Deli Spoorwegen Maatschappij (DSM). Adapun nama perusahaan yang juga mendapat konsen membangun jalan baja selain dari perusahaan tersebut diatas sebagai berikut :

- a. SCSM (Semarang Chiribon Stoomtam Maatschappij)
- b. SJSM (Semarang Joana Stoomtam Maatschappij)
- c. SDSM (Sarajudal Stoomtam Maatschappij)
- d. OJSM (Oost Java Stoomtam Maatschappij)
- e. KSM (Kediri Stoomtam Maatschappij)
- f. MSM (Malang Stoomtam Maatschappij)
- g. MdSM (Modjokerto Stoomtam Maatschappij)
- h. PsSM (Pasoeruan Stoomtam Maatschappij)
- i. PdSM (Probolinggo Stoomtam Maatschappij)
- j. Mad.SM (Madura Stoomtam Maatschappij)
- k. NIT (Netherlansch Traweg Maatschappij)

- l. BET (Batavia Electriche Maatschappij)
- m. BJS (Babat Jombang Stoomtam Maatschappij)

2.1.2 Jaman Penjajahan Jepang

Pada jaman kekuasaan Jepang perusahaan perkeretaapian di Indonesia mengalami perubahan pada lintas rel perkeretaapian, yaitu perubahan lintas rela rangkap menjadi lintas rel tunggal. Perubahan dilakukan dengan merubah lebar rel dari 1435 mm menjadi 1067 mm, hal ini dikasudkan untuk memenuhi kebutuhan akan rela 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 daerah-daerah dari penguasaan Jepang. Pengambilalihan tersebut dilaksanakan di kantor pusat Bandung pada tanggal 20 September 1945. Sejak itu perkeretaapian di Indonesia dikuasai oleh Dewan Pimpinan Pusat Kereta Api (DKARI), dan sekaligus pada tanggal 28 September dijadikan sebagai hari berdirinya Keretaapian 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 dilatarbelakangi oleh beberapa peristiwa antara lain adanya perundang-undangan diplomatik dan gigihnya pemerintahan beserta rakyat Indonesia untu mempertahankan kemerdekaan.

Pada 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.

Dari hasil perundingan kemudian dikeluarkan suatu pengumuman dari Menteri Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum No. 2 tanggal 6 Januari 1950 bahwa DKRI dan SS digabung menjadi satu jawatan dengan nama Djawatan Kereta Api. Mulai tanggal 6 Januari 1950 semua pegawai DKRI 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 demikian berat. Persediaan alat penambat rel semakin berkurang, jalan rel, gedung dan jembatan rusak. Sehingga kondisi sarana dan prasarana perkeretaapian di Indonesia semakin berkurang.

Dalam rangka penerbitan 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

Pada tahun 1970 dengan maksud menyetatkan perusahaan, maka pemerintah Indonesia mengeluarkan UU No. 9 tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969 dan Peraturan Pemerintah No.6 tahun 1971, bentuk PNKA dialikan menjadi bentuk PERJAN dengan nama PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api). Perkembangan terakhir PJKA dalam rangka pelimpahan sebagai wewenang pemerintah, maka dengan Peraturan Pemerintah No. 57 tahun PJKA disubah 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 menjadi isnpeksi. Selanjutnya sejak tanggal 1 Juli 1989 melalui Keputusan Menteri 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 terbagi lagi menjadi beberapa daerah operasi. Terjadinya perubahan-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

Pada tahun 1990, pemerintah Indonesia mengeluarkan peraturan Pemerintah No. 57 tahun 1990 tepatnya tanggal 30 Oktober 1990, dimana Perusahaan Jawatan Kereta Api diubah 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).

Dengan perubahan status tersebut peran pemerintah dalam mengelola perusahaan akan berkurang. Bantuan sebagai mana pernah diberikan kepada PERUMKA tidak lagi dilakukan. Dengan berubahnya PERUMKA menjadi persero beberapa hal yang perlu ditingkatkan antara lain perusahaan harus bisa lebih lama mandiri dan berorientasi kepada laba agar dapat berkembang. Untuk itu pelayan harus baik, produksi harus lebih efisien dan perusahaan harus lebih luwes dalam menjalin hubungan dengan Swasta kerja sama yang menguntungkan.

2.2 Visi dan Misi PT. Kereta Api

2.2.1 Visi PT. Kereta Api

Adapun visi PT. Kereta Api adalah terwujudnya Kereta Api sebagai pilihan utama jasa transportasi yang mengutamakan keselamatan, keandalan, serta pelayanan. Artinya dari kata pilihan utama adalah sepanjang Kereta Api masih menyediakan tempat duduk, calon penumpang tidak akan memilih moda angkutan lain.

Adapun Visi dari PT. Kereta Api yaitu :

2.2.2 Misi PT. Kereta Api

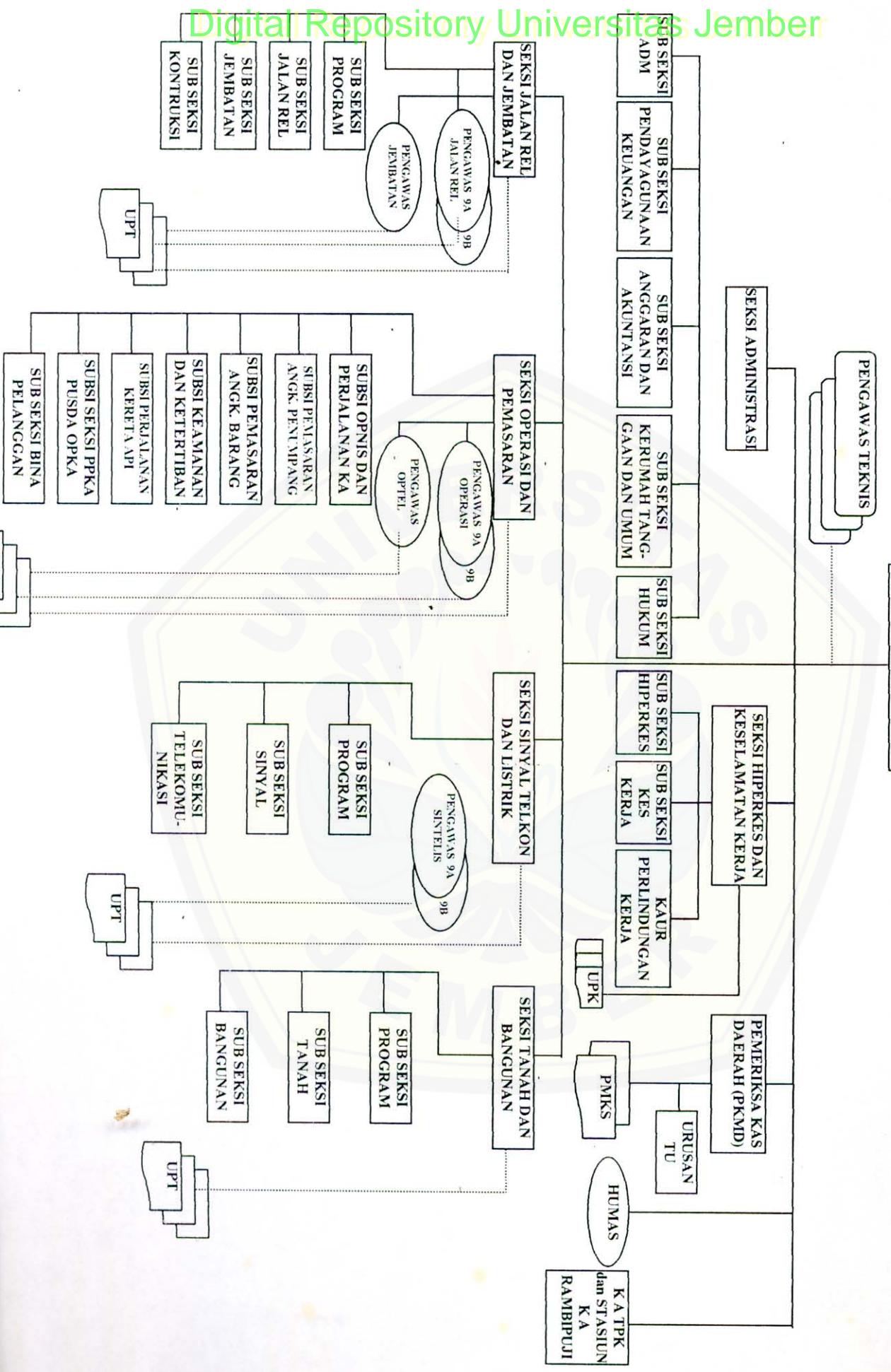
Adapun misi PT. Kereta Api yaitu mewujudkan misi pelayanan transportasi massal dengan menghasilkan jasa sesuai dengan kebutuhan pelanggan dan penugasan pemerintah, tingkat keselamatan dan pelayanan yang semakin tinggi dan penyelenggaraan yang semakin efisien.

Visi dan misi ini menjadi pedoman semua pegawai dalam menjalankan tugas. Misalnya seorang PPKA dalam menjalankan tugas mengatur perjalanan Kereta Api harus taktis, sehingga terpenuhi unsur keselamatan dan pelayanan kepada konsumen. Dimaksudkan dengan taktis, kalau dua Kereta Api akan bersilang di stasiun, dia harus tahu Kerta Api mana yang harus diprioritaskan masuk sepur belok dan Kereka Api mana yang harus diperintahkan berjalan langsung, sehingga Kereta Api tidak tertahan lama di sinyal masuk.

2.3 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Daop IX Jember

Struktur organisasi yang digunakan pada PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember dimulai dari tingkat pusat yaitu Direktur Utama (Dirut) berkedudukan di Bandung, dimana Dirut tersebut membawahi langsung beberapa KADAOP (Kepala Daerah Operasi) masing KADOP didalam melaksanakan tugasnya mengkomandani langsung UPT dibantu oleh KS (kepala Stasiun), Kepala Dipo Lokomotif dan Kepala Dipo Kereta (DKK).

Gambar 1. STRUKTUR ORGANISASI PT. KERETA API DAOP IX JEMBER



Adapun struktur organisasi PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember secara lengkap adalah sebagai berikut :

1. Kepala Administrasi Daerah Operasi IX Jember

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

- a. Mengadakan rancangan umum didalam koperasi, menyusun tenaga kerja, produksi, keuangan, dan pemasaran.
 - b. Mendelegasikan sebagian wewenang dan tanggung jawab kepada Kepala Bagian sesuai dengan bidangnya.
 - c. Mengkoordinasikan dan mengawasi pelaksanaan rencana yang ditetapkan.
 - d. Mengadakan dan menandatangani segala perjanjian.
2. Kepala Sub Bagian Administrasi (KASUBAG)

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

a. 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 di lingkungan DAOP IX Jember.

b. Kepala Urusan Keuangan

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

c. Kepala Urusan Umum

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

d. Kepala Urusan Anggaran dan Akuntansi

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

3. Kepala Hubungan Masyarakat Daerah (HUMASDA)

Jabatan kepala Humasda berdasarkan sesuatu yang berhubungan dengan masalah anggaran dan akuntansi keuangan DAOP IX Jember nomor keputusan 6/OT.103/IX/21/KA-97 tanggal 22 Desember 1997 mempunyai kedudukan.

Tugas kepala Humasda :

- a. Sebagai satuan organisasi yang mempunyai unit organisasi dalam lingkungan PT. Kereta Api (persero) yang berada dibawah tanggung jawab KADAOP.
- b. Sebagai satuan organisasi yang mempunyai tugas memberikan informasi atas perubahan atau perkembangan perkeretaapian dan pelayanan kepada masyarakat di lingkungan DAOP IX Jember.
- c. Melakukan penyuluhan eksternal dan hubungan antar media massa (pers).
- d. Melaksanakan dokumentasi kehumasan sesuai dengan wilayah kerja masing-masing.
- e. Melakukan penyuluhan kegiatan perusahaan kedalam lingkungan perusahaan dan penerbitan.
- f. Melaksanakan tata usaha dan peragaan atau pameran diluar perusahaan.
- g. Humasda mempunyai wilayah kerja yang meliputi seluruh wilayah kerja DAOP IX Jember.
- h. Mendokumentasikan setiap kegiatan penting di daerah masing-masing.

4. Kepala Seksi Traksi

Kepala Seksi Traksi mengkoordinir dan bertanggung jawab atas segala kelancaran perjalanan kereta api serta bertugas mengatur lokomotif dan Kereta Api di DAOP IX Jember. Dalam pelaksanaan tugas di lintas, kepala seksi Traksi 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.

Dalam menjalankan tugas lintas, Kepala Seksi Traksi 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
5. Kepala Seksi Operasi.

Dalam tugasnya dibantu oleh :

a. Sub Seksi Operasi dan Teknis

Bertugas dan bertanggung jawab atas segala kegiatan lalu lintas Kereta Api di DAOP IX Jember.

b. Sub Seksi Operasi Kereta

Bertugas dan bertanggung jawab atas pemberangkatan Kereta Api

- c. Sub Seksi Perjalanan Kereta Api
Bertugas dan bertanggung jawab atas pemberangkatan Kereta Api di DAOP IX Jember
 - d. Sub Seksi Keamanan dan Ketertiban
Bertugas dan bertanggung jawab atas keamaan dan ketertiban jalannya Kereta Api, operasi Kereta Api serta menjaga keamanan dan ketertiban penumpang.
6. Kepala Seksi Niaga
- Dalam tugasnya dibantu oleh :
- a. Sub Seksi Pemasaran Penumpang
Bertugas dan bertanggung jawab atas pemasaran angkutan penumpang
 - b. Sub Seksi Pemasaran Barang
Bertugas dan bertanggung jawab atas kelancaran bidang angkutan barang.
 - c. Sub Seksi Bina Pelanggaran
Bertugas dan bertanggung jawab atas kelancaran bidang pelanggaran di DAOP IX Jember.
7. Kepala Seksi Jalan Rel, Jembatan dan Bangunan
- Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh beberapa sub seksi, yaitu :
- a. Sub Seksi Program
Bertugas melaksanakan tugas-tugasnya dan memprogram segala kegiatan yang berhubungan dengan dinasny.
 - b. Sub Seksi Jembatan
 - c. Sub Seksi Konstruksi
Bertugas mengurus masalah konstruksi jalan, jembatan dan bangunan.
8. Kepala Seksi Sinyal, telekomunikasi dan Listrik
- Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh :
- a. Sub Seksi Program
Bertugas dan bertanggung jawab dalam memprogram segala kegiatan yang berhubungan dengan dinasny
 - b. Sub Seksi Telekomunikasi dan Listrik
Bertugas dan bertanggung jawab pada masalah telekomunikasi

c. Sub Seksi Sinyal

Bertugas dan bertanggung jawab khusus pada masalah sinyal.

Sinyal telekomunikasi dan listrik, PT. Kereta Api (perserto) DAOP IX Jember di lintas disusun sebagai berikut :

1. Seksi Sinyal III Klakah = Distrik Sinyal IIIA Kalah
 2. Seksi Sinyal II2 Jember = Distrik II2 Jember
= Distrik Sinyal II2 Kalibaru
 3. Seksi Telekomunikasi III Klakah = Distrik Telekomunikasi IIA Klakah
 4. Seksi Telekomunikasi IIA Jember = Distrik Telekomunikasi II2A Jember
= Distrik Telekomunikasi II2B Jember
 5. Tata Usaha Telekomunikasi III Jember
9. Pengawas Tehnik (WASTEK)

Kepala Daerah Operasi (KADAOP) mempunyai pembantu dalam melaksanakan tugas terhadap semua kegiatan tiap-tiap Kepala Seksi dinasnya 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 :

a. 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.

b. Wastek Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik

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

c. Wastek Traksi

Bertugas dan bertanggung jawab terhadap pengawasan bidang traksi.

10. Kepala Unit Pelaksana Teknis.

Bertugas dan bertanggung jawab dalam melaksanakan kegiatan operasi yang telaj diperintahkan oleh Kepala Daerah Operasi (KADAOP), dimana unit UPT ini dalam melaksanakan tugasnya di lintas dibantu oleh Kepala Stasiun.

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

- Stasiun klas I, meliputi :
 - a. Stasiun Probolinggo
 - b. Stasiun Jember
 - c. Stasiun Banyuwangi
- Stasiun klas II, meliputi :
 - a. Stasiun Klakah
 - b. Stasiun Kalisat
 - c. Stasiun Pasuruhan
- Stasiun klas III, meliputi :
 - a. Stasiun Jatiroto
 - b. Stasiun Tanggul
 - c. Stasiun Rambipuji
 - d. Stasiun Kalibaru
 - e. Stasiun Rogojampi
 - f. Stasiun kabat
 - g. Stasiun Karangasem
 - h. Stasiun Argopuro
 - i. Stasiun Bondowoso
 - j. Stasiun Situbondo
 - k. Stasiun Bayeman
- Stasiun Klas IV, meliputi :
 - a. Stasiun Leces
 - b. Stasiun Glenmore
 - c. Stasiun Kalistail
 - d. Stasiun Grati
 - e. Stasiun Rejoso

- Stasiun Klas V, meliputi :
 - a. Stasiun Kalasan
 - b. Stasiun Ranuyoso
 - c. Stasiun Randuagung
 - d. Stasiun Bangsalsari
 - e. Stasiun Mangli
 - f. Stasiun Arjasa
 - g. Stasiun Kotok
 - h. Stasiun Ledokombo
 - i. Stasiun Sempolan
 - j. Stasiun Garahan
 - k. Stasiun Mrawan
 - l. Stasiun Sumberwadung
 - m. Stasiun Temuguruh
 - n. Stasiun Singojuruh
 - o. Stasiun Sukowono
 - p. Stasiun Tamanan
 - q. Stasiun Grujukan
 - r. Stasiun Bonosare
 - s. Stasiun Prajekan

11. Kepala balai Hyperkes

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

12. Pengawas Seksi (WASI)

Tugas dan tanggung jawab dari WASI :

- a. Membantu tugas pengawasan para kepala seksi pada bidangnya dan di wilayah operasi masing-masing
- b. Mewakili para kepala seksi dalam memantau para KUPT (Kepala Unit Pelaksana Teknik)

2.4 Lokasi dan Luas Wilayah PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember.

2.4.1 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 operasi perusahaan. Dibedakan menjadi 2 pengertian :

1) Tempat kedudukan perusahaan

Tempat kedudukan perusahaan adalah tempat dimana perusahaan itu berada.

2) 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 halia No. 2 Jember. Kota Administratif Jember berada di lintas utara menghubungkan kota Surabaya dengan Banyuwangi. Menurut geografis terletak pada 113° BT dan 8° LS serta pada ketinggian 83 m dari permukaan laut.

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

Luas wilayah DAOP IX Jember meliputi kota Banyuwangi sampai sinyal masuk Bangil danutara sampai Panarukan yang terbagi menjadi 2 lintas yaitu :

1) Lintas Raya

Lintas raya ini terdiri dari sinyal pertama masuk stasiun Bangil – Jember sampai Banyuwangi ditambah lagi lintas baru antara Stasiun Kabat sampai stasiun Banyuwangi Baru.

2) Lintas Cabang

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

2.5 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. Adapun 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 dibantu oleh :

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

b) Bendahara

Bertanggung jawab masalah keuangan Stasiun, menerima, menyimpan serta membukukan keluar masuknya uang di Stasiun. Sedang yang bertugas melaksanakan pembayaran serta menerima setoran pendapatan angkutan penumpang dan barang adalah kasir. Dalam melaksanakan tugasnya baik kasir maupun bendahara dibantu oleh :

1) Kepala Locket

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

2) Kepala Bagasi

Bertugas mengirim dan menerima 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. Dalam melaksanakan tugasnya di bantu oleh :

- 1) Portir
Seorang yang diserahi tugas untuk memeriksa karcis penumpang atau peron bagi orang yang masuk dan keluar Stasiun.
- 2) JR (Juru Rangkaian)
Seorang yang diserahi tugas menambah dan mengurangi gerbong
- 3) Mandor
Seorang pegawai yang diserahi tugas untuk menjaga dan merawat fasilitas-fasilitas Stasiun. Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh pekerja keras.
- d) Keamanan
Petugas yang mengawasi dan mengamankan keadaan Stasiun dan Kereta Api. Biasanya ditempatkan beberapa orang dari kepolisian. Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh POLSUKA (Polisi Khusus Kereta Api). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar struktur organisasi berikut :

Gambar 2.

**STRUKTUR ORGANISASI STASIUN
PERUMKA DI RAMBIPUJI**



Sumber : PT. Kereta Api Indonesia DAOP IX Jember

2.6 Letak Stasiun Kereta Api Rambipuji

Stasiun Kereta Api Rambipuji letaknya cukup strategis karena berada di pinggir jalan raya, sehingga para penumpang yang naik dan turun mudah untuk mendapatkan jasa transportasi yang lain, misalnya Taxi atau Angkutan pedesaan. Stasiun Kereta Api Rambipuji berada di desa Rambigundam. Kecamatan Rambipuji Jember, menurut letak geografis berada pada ketinggian 52 m, keadaan Stasiun Kereta Api Rambipuji dapat dilihat dari :

- a) Letak geografis
 - 1) Ketinggian : 52 m
 - 2) Kelas : II (dua)
 - 3) Desa/kec : Rambigundam /Rambipuji
 - 4) Kabupaten : Jember
 - 5) Letak : km 186 + 558
- b) Kepala unit pelaksanaan Teknis (UPT) yang ada :
 - 1) Kepala Stasiun Kereta Api Rambipuji dan;
 - 2) Kepala TPK (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
 - 2) Telepon toko (Telp. Otomatis Kereta Api)
 - 3) Telepon T (telegram)
 - 4) Telepon WS (Walt 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 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 dibangku 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.

Kegiatan Praktek Kerja Nyata kali ini dilakukan pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember di Stasiun Kereta Api Rambipuji. Dimulai pada tanggal 17 Maret 2003 sampai dengan 17 April 2003 dalam jangka waktu 1 bulan. Dalam pelaksanaan Praktek Kerja Nyata ini sekaligus melakukan penelitian terhadap kegiatan pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember sebagai salah satu BUMN yang memberikan pelayanan jasa kepada masyarakat, yaitu sebagai salah satu alat transportasi, perjalanan wisata.

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. Adapun tahap-tahap kegiatan yang dilakukan sebelum akhirnya bisa melaksanakan kegiatan Praktek Kerja Nyata adalah sebagai berikut :

1. Mencari lokasi untuk pelaksanaan Praktek Kerja Nyata. Tempat pelaksanaan Praktek Kerja Nyata adalah instansi ataupun obyek-obyek lain yang berhubungan dengan dunia pariwisata.

2. setelah ditentukan tempat untuk pelaksanaan kegiatan Praktek Kerja Nyata diperlukan surat pengantar fakultas sebagai sarana permohonan kesediaan untuk dijadikan tempat pelaksanaan Praktek Kerja Nyata mahasiswa dan dikirim ke Fakultas. Dari fakultas kemudian memberikan surat itu 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 – 22 maret 2003

1. Perkenalan dengan Kepala Stasiun Kereta Api Rambipuji beserta seluruh staf karyawan di stasiun kereta api Rambipuji.
2. Pengenalan lokasi serta ruangan yang terdapat di Stasiun Kereta Api rambipuji serta fungsi masing-masing.

Minggu II, tanggal 24 Maret – 29 Maret 2003

1. Melihat dan mempelajari sistem pelayanan dan administrasi di Stasiun Kereta Api Rambipuji.
2. Mempelajari sistem pelayanan penjualan karcis serta jenis-jenis kercis yang ada.
3. mencermati cara kerja karyawan PPKA (Pemimpin Perjalanan Kereta Api) saat Kereta Api akan melintasi Stasiun sampai pemberangkatan Kereta Api ke tujuan Stasiun selanjutnya.

Minggu III, tanggal 31 Maret – 5 April 2003

1. Melayani para konsumen atau pembeli karcis sesuai dengan tata cara yang telah dipelajari pada minggu ke-2 dengan didampingi oleh prami yang bertugas pada saat itu.
2. Bertindak sebagai petugas informasi kepada para calon penumpang untuk bersiap-siap pada saat Kereta Api akan melintasi Stasiun dan pada saat Kereta Api berangkat ke tujuan Stasiun berikutnya.
3. Membantu prami dalam pembukaan karcis harian setelah Kereta Api berangkat.

Minggu IV, tanggal 7 April – 14 Juli 2003

1. Pemberian informasi mengenai perkeretaapian atau gambaran umum perkeretaapian oleh kepala Stasiun Kereta Api Rambipuji.
2. membaca literatur atau buku-buku yang berhubungan dengan perkeretaapian.
3. melayani para konsumen atau calon penumpang yang membeli karcis.
4. membantu prami dalam pembukaan karcis hari setelah Kereta Api berangkat.

Minggu V, tanggal 14 April – 17 April

1. Perpisahan dengan Kepala Stasiun Kereta Api Rambipuji, Kepala TPK seorang wisatawan melakukan berserta karyawan
2. pengembalian buku-buku atau literatur yang telah dipinjam.
3. mengurus pembuatan surat keterangan selesai melaksanakan kegiatan Praktek Kerja Nyata.

3.2 Implikasi Kegiatan Dan Penilaian Terhadap Pelaksanaan Kegiatan

3.2.1 Implikasi Kegiatan

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 Industri Pariwisata

Industri adalah segala jenis usaha yang bertujuan untuk menghasilkan barang-barang atau jasa-jasa, sedangkan pariwisata adalah suatu perjalanan yang dilakukan orang dari suatu tempat ke tempat lain, untuk sementara waktu, dengan maksud bukan untuk berusaha atau mencari nafkah di tempat yang dikunjungi, tetapi semata-mata untuk menikmati perjalanan bertamasya, rekreasi, atau untuk memenuhi keinginan yang beraneka ragam. Dalam literatu kepariwisataan luar negeri, kata industri pariwisata disebut dengan istilah *Tourist Industry*, atau juga *Travel Industry*, terlepas dari tepat tidaknya istilah penggunaan kedua istilah tersebut, kita cenderung menggunakan istilah *Tourism Industry* untuk artian industri pariwisata. Sebenarnya pariwisata lebih tepat disebut sebagai suatu aktivitas tetapi jika dilihat dari sudut ekonomi aktivitas tersebut menciptakan permintaan yang memerlukan pemasaran

bagi produk bagi aktivitasnya. Produk yang dihasilkan pariwisata sebenarnya dihasilkan oleh perusahaan-perusahaan yang masing-masing terpisah, tetapi saling melengkapi. Produk-produk tersebut berupa barang-barang dan jasa-jasa (*goods and services*) oleh karena itu kegiatan pariwisata lazim disebut dengan industri pariwisata. Jadi, industri pariwisata adalah keseluruhan proses aktivitas memenuhi atau melayani keinginan dan kebutuhan orang-orang yang sedang melakukan perjalanan pariwisata. Keistimewaan dari industri pariwisata jika ditinjau dari sudut ekonomi ialah bahwa produk yang dihasilkannya terpisah, sedangkan permintaannya tergabung, seperti halnya dalam paket wisata (*package tour*).

Dalam hal ini juga terdapat salah satu komponen industri pariwisata yaitu angkutan kereta api.

b. Pengertian Kereta Api

Kereta Api adalah jenis transportasi yang bergerak diatas rel yang merupakan pengangkutan darat untuk jarak jauh. Pengangkutan dengan Kereta Api lah yang paling banyak diuntungkan oleh wisatawan, lebih-lebih di dalam suatu negeri dimana obyek-obyek pariwisata banyak terdapat dalam jarak-jarak yang dihubungkan dengan lalu lintas Kereta Api. Pariwisata dapat memberikan keuntungan baik bagi wisatawan maupun komunitas tuan rumah. Pariwisata dapat meningkatkan taraf hidup mereka yang menjadi tuan rumah. Jadi pariwisata sebagai salah satu penghasilan pendapatan negara utama baginya. Misalnya untuk jaringan-jaringan lalu lintas tertentu oleh pemerintah disediakan kereta-kereta khusus bagi wisatawan.

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 disuatu tempat yang disebut dengan Stasiun.

c. Pengertian Pelayanan

Pelayanan adalah segala sikap, perilaku, dan perbuatan yang secara sengaja untuk memberikan pelayanan kebutuhan-kebutuhan penumpang mulai dari calon pengguna jasa membeli tiket sampai pada tempat tujuan (Surachlan, 1989:88). Para pengguna jasa merupakan sumber utama pendapatan pengangkutan Kereta Api yang diperoleh melalui penyediaan fasilitas dan pelayanan.

Fasilitas adalah segala sesuatu yang sengaja disediakan untuk dipakai atau dipergunakan serta dinikmati oleh penumpang. Maka secara umum fasilitas mengandung arti segala sesuatu yang disediakan untuk menunjang terlaksananya pelayanan kepada para pengguna jasa.

3.2.2 Penjualan Karcis Kereta Api di Loket

Di dalam penjualan karcis dibutuhkan 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 pengembalian atau uang receh.

Dari proses penjualan karcis ini, terlebih dahulu ditanyakan tujuan yang dikehendaki kemudian baru diambilkan karcis sesuai dengan tujuan yang diminta, dimana dalam karcis tersebut sudah tercantum harga dan tujuannya. Jika karcis yang dikehendaki tersebut habis, maka dapat diganti dengan karcis Pasepart dalam bentuk kertas. Sebelum karcis 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. Bilamana kesalahan maka karcis tersebut harus dibatalkan karena dilarang membubuhi cap kering dan cap basah untuk yang kedua kalinya. Jika kesalahan tersebut diketahui setelah kereta api berangkat maka hal tersebut harus segera diberi tahu 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 yaitu untuk

kereta api eksekutif biaya pesannya Rp 2.000,- untuk kereta api bisnis Rp 1.500,- dan untuk kereta api ekonomi Rp 1.000,-

Untuk menentukan gerbang dan nomor tempat duduk, sebelumnya ada pemberitahuan dari stasiun sebelumnya disampaikan melalui telepon. Mialkan 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, 5b, 5c, 5d, 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 5 6, 5c, 5d, 6a dan seterusnya.

3.2.3 Gambaran Umum Pelayanan pada Kereta Api

Bisnis inti pada PT. Kereta Api adalah jasa angkutan yang didalamnya melekat unsur pelayanan atau *services*, sementara pelayanan ini diperankan oleh multi komunitas, bagian sarana, operasi, jalan rel, sintelis, ahkan juga administrasi. Jadi untuk mengkoordinasikan pelayanan jasa Kereta Api yang prima, memenuhi aspirasi, harapan dan keinginan konsumen, diperlukan keterpaduan antar komunitas apa yang harus dipahami oleh setiap karyawan yang memerankan fungsi pelayanan, ini memerlukan 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 pekedulian terhadap berbagai hal yang menyangkut pelayanan. Masalah pencalonan, keterbatasan kereta api dan jadwal yang juga memerlukan tindakan penanggulangan dan pembenahan. Pusat informasi yang diharapkan dapat disediakan di tempat yang mudah dijangkau, dengan jaminan mudah diakses 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 porfir 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, serta memberikan informasi pada penumpang saat – sampai pada tempat tujuan. Apabila kita sudah ramah pada

pelayanan pertama, bukan tidak mungkin pengguna jasa akan mereka puas dengan pelayanan kereta api.

3.3 Jenis-jenis Karcis

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 (Edmonsosn) 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 bilaman habis).
3. Karcis trayek bulanan no. 188 yaitu karcis trayek bulanan yang tercetak pada kertas berwarna, karcis ini digunakan oleh Pegawai Negeri maupun swasta.
4. Karcis kertas :
 - a. Karcis person
 - b. Karcis untuk kereta api kelas I atau bisnis
 - 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 dilakukan satu minggu dari hari keberangkatan dan tiga jam sebelum waktu pemberangkatan.

3.4 Macam-macam Tarif

Setiap karcis memiliki tarif yang berbeda-beda sesuai dengan kelas kereta api dan tujuan penumpang. Dalam kaitannya dengan tarif, tarif kereta api dibedakan menjadi dua jenis tarif, yaitu :

1. Tarif umum

Tarif umum yaitu tarif yang berlaku bagi penumpang dewasa dan anak berusia 10 tahun atau lebih, kecuali untuk anak yang berumur kurang dari 3 tahun mengambil tempat duduk sendiri dan anak umur tiga tahun lebih dikenakan tarif dewasa.

2. Tarif reduksi

Tarif reduksi adalah tarif khusus bagi para calon penumpang yang mendapat potongan. Adapun jenis dari tarif reduksi ini ada 5 macam, antara lain :

a. Tarif reduksi a

Yaitu tarif reduksi yang dapat diberikan kepada :

1) Rombongan

Yang dimaksud dengan rombongan adalah anggota perkumpulan yang diatur oleh pemerintah yang mempunyai kegiatan dalam lapangan keagamaan, sosial, kesenian dan sebagainya. Penumpang-penumpang yang bisa digolongkan sebagai rombongan jika jumlah penumpang lebih dari 20 orang dewasa.

2) Pengunjung Konggres

Yang dimaksud dengan pengunjung konggres adalah peserta yang menghadiri konggres yang diakui sah atau dapat ijin dari pemerintah.

Tarif reduksi a ini hanya berlaku untuk kereta api kelas ekonomi.

b. Tarif reduksi b

Tarif reduksi b ini dapat diberikan kepada :

Transmigrasi umum yang diberangkatkan dari Jawa. Tarif reduksi b ini hanya berlaku dalam kelas ekonomi dan dengan jumlah peserta transmigrasi paling sedikit 20 orang dewasa dan perjalanan seluruhnya dilakukan bersama sama.

c. Tarif reduksi c

Tarif reduksi c ini dapat diberikan kepada :

- 1) Anak yang berumur 3 tahun atau lebih tapi kurang dari 10 tahun dan anak berumur kurang dari 3 tahun tapi mengambil tempat duduk sendiri. Tarif reduksi anak ini, hanya berlaku dalam kereta api kelas bisnis dan ekonomi.
- 2) Wartawan yang memiliki kartu pers, pada saat ada pemeriksaan karcis wartawan tersebut harus dapat memperlihatkan kartu pers nya kepada pemeriksa. Tarif reduksi bagi wartawan berlaku dalam kelas kereta api bisnis dan ekonomi.
- 3) Anggota PMI yang sedang menjalankan tugas. Pada saat membeli karcis, dia harus dapat menunjukkan kartu anggota beserta copynya. Tarif reduksi bagi anggota PMI hanya berlaku pada kereta api kelas bisnis dan ekonomi.
- 4) Anggota ABRI
Yang dimaksud dengan anggota ABRI adalah anggota TNI Angkatan Darat, Angkatan Laut, Angkatan Udara dan anggota Polisi Republik Indonesia yang bepergian atas biaya sendiri. Untuk mendapatkan tarif reduksi, anggota ABRI harus memakai seragam, bagi keluarganya harus membayar penuh. Tarif reduksi ini hanya berlaku pada kereta api kelas ekonomi.
- 5) Anggota Pramuka
Tarif reduksi c doberikan pada anggota pramuka, pemimpin pramuka, andalan, anggota pengurus besar dan sebagainya yang mendapat surat perintah perjalanan dinas untuk urusan Pramuka. Tarif reduksi ini hanya berlaku dalam kereta api kelas ekonomi.
- 6) Transmigrasi ABRI yang beranggotakan paling sedikit 20 orang dewasa dan hanya berlaku dalam kereta api keas ekonomi.

- d. Tarif reduksi anggota angkatan '45 Republik Indonesia, veteran pejuang kemerdekaan, Republik Indonesia diperi potongan 30% dari tarif murni dan berlaku untuk semua kereta api, baik kelas eksekutif, bisnis maupun ekonomi.
- e. Tarif reduksi penumpang lanjut usia.
Yang dimaksud penumpang lanjut usia adalah penumpang yang berusia di atas 60 tahun. Bagi para lanjut usia diberikan potongan 20% dari tarif murni dan berlaku semua kereta api dalam kelas eksekutif, bisnis dan ekonomi.
- f. Tarif reduksi pegawai pensiunan PT. Kereta Api dan istrio atau suami.
Reduksi tarif yang diberikan sebesar 30% dari tarif murni. Tarif reduksi ini berlaku untuk semua kereta api dalam kelas eksekutif dan bisnis.
- g. Tarif reduksi pegawai aktif dan keluarga
Bagi pegawai kereta api yang masih aktif termasuk keluarga (istri suamu dan anak) mendapatkan potongan sebesar 50% dari tarif dasar murni. Tarif dasar ini berlaku untuk semua kereta api dalam keas eksekutif dan bisnis.
- h. Tarif reduksi d
Tarif reduksi d ini berupa kartu tarif bulanan (KTB) yang dapat diberikan kepada :
- 1) Pegawai negeri, pegawai perusahaah negara, ABRI dan mahasiswa.
 - 2) Pegawai perusahaan swasta (VC, Firma, Yayasan, dan lain-lain) dan pengunjung khusus yang bepergian secara rutin.
 - 3) Kartu trayek bulanan ini hanya berlaku pada kereta api kelas bisnis dan ekonomi dengan jarak tempuh paling tinggi 180 km. Kartu trayek bulanan hanya dapat digunakan dua kali dalam sehari yaitu perjalanan pergi dan pulang.
- i. Tarif reduksi e
Tarif reduksi e ini berupa kartu langganan sekolah (KLS) yang hanya dapat diberikan kepada murid-muirid sekolah dasar dan sekolah lanjutan dari :
- 1) Sekolah pemerintah yang mendapatkan subsidi dan sekolah swasta lainnya yang berada dalam pengawasan departemen pendidikan nasional.

- 2) Kursus-kursus yang diselenggarakan pemerintah seperti kursus pertanian, perikanan, kesehatan dan sebagainya yang didirikan dengan mendapat persetujuan dari suatu instansi pemerintah dan departemen.

Kartu langgana sekolah yang dapat diberikan kepada murid-murid yang belum mempunyai pendapatan atau penghasilan sendiri. Tarif reduksi ini hanya berlaku untuk kreta api kelas ekonimi dengan jarak tem[uh paling tinggi (100) k.

3.5 Jadwal Perjalanan Kereta Api

Setiap calon penumpang yang hendak menggunakan jasa angkutan kereta api harus mengetahui jadwal keberangkatan kereta api. Adapun jadwal keberangkatan kereta api di Stasiun Rambipuji Daerah Operasi IX Jember adalah sebagai berikut :

Tabel 1: Jadwal Keberangkatan Kereta Api

No.	Nama Kereta	Kelas	Tujuan	Datang	Berangkat
1	Mutiara Timur Malam	Eksekutif, Bisnis	Surabaya	00.45	00.47
2	Mutiara Timur Malam	Eksekutif, Bisnis	Banyuwangi	01.34	01.36
3	Logawa	Ekonomi Ekspres	Purwokerto	04.13	05.15
4	Blambangan	Ekonomi Cepat	Banyuwangi	06.36	08.38
5	Tawang Alun	Ekonomi Ekspres	Malang	07.55	07.57
6	Sri Tanjung	Ekonomi Ekspres	Lempuyangan	08.54	08.56
7	Mutiara Timur Siang	Eksekutif, Bisnis	Surabaya	11.43	11.45
8	Mutiara Timur Siang	Eksekutif, Bisnis	Banyuwangi	11.47	11.49
9	Blambangan	Ekonomi Cepat	Probolinggo	16.43	16.45
10	Tawang Alun	Ekonomi Ekspres	Banyuwangi	17.08	17.10
11	Sri Tanjung	Ekonomi Ekspres	Banyuwangi	18.26	18.28
12	Logawa	Ekonomi Ekspres	Jember	19.53	19.55

Sumber : Stasiun Rambipuji, 2003

Dari tabel tersebut di atas disebutkan macam-macam kelas diantaranya terdapat dalam dua jenis ekonomi yaitu kelas ekonomi cepat dan kelas ekonomi ekspres. Kelas ekonomi cepat adalah kereta api ekonomi yang berhenti di setiap stasiun baik untuk menurunkan penumpang ataupun menaikkan penumpang, sedangkan kereta api kelas ekonomi ekspres adalah kereta api ekonomi yang hanya berhenti pada stasiun kereta api yang minimal berkelas 3, misalnya kereta api Blambangan.

Untuk Kereta Api kelas bisnis berhenti di Stasiun yang minimal kelas 2, sedangkan Kereta Api kelas eksekutif hanya berhenti di Stasiun kelas 1, pada setiap satu gerbong Kereta Api 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 ada pada karcis. Lain halnya dengan Kereta Api kelas ekonomi, disini tidak terdapat nomor tempat duduk, dimana ada tempat duduk yang kosong disitulah penumpang bisa menempati tempat tersebut. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat nama dan jenis kelas Kereta Api dapat dilihat pada lampiran

Untuk lebih meningkatkan perjalanan agrowisata khususnya untuk daerah Banyuwangi, maka PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember menambah kelas Kereta Api dengan tarif yang telah ditentukan. Adapun jenis dan kelas Kereta Api tersebut adalah :

1. Mutiara Timur

Mutiara untuk tujuan Jember sampai Banyuwangi ditentukan harga tarif kelas eksekutif Rp. 25.000,- dan ditambah kelas ekonomi Rp. 10.000,-

2. Sri Tanjung

Kereta Api Sri Tanjung yang pada mulanya hanya menyediakan kelas ekonomi dan ekspres, maka sekarang ditambah dengan kelas bisnis yaitu untuk tujuan Banyuwangi sampai Yogyakarta ditentukan harga tarif Rp. 55.000,- dan untuk tujuan Jember sampai Yogyakarta ditentukan harganya 35.000,-

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 dan juga sebagai usaha meningkatkan pemasaran pada segmentasi pasar yang akan menjadi sasaran yaitu dari kelas atas, menengah sampai kelas bawah.

Untuk dapat mengetahui nama kereta api dan tarif masing-masing kereta api dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 2 : Harga atau tarif kereta api Sri Tanjung

Dari	Tujuan	Dewasa	Anak
Jember	Surabaya	Rp. 14.000	Rp. 11.000
Jember	Mojokerto	Rp. 17.000	Rp. 14.000
Jember	Kertosono	Rp. 17.000	Rp. 14.000
Jember	Caruban	Rp. 22.000	Rp. 17.000
Jember	Madiun	Rp. 22.000	Rp. 17.000
Jember	Solo	Rp. 24.000	Rp. 19.000
Jember	Klaten	Rp. 27.000	Rp. 22.000
Jember	Lempuyang	Rp. 27.000	Rp. 22.000

Sumber : PT.Kereta Api Indonesia DAOP IX Jember

Tabel 3 : Harga atau tarif kereta api Blambangan

Dari	Tujuan	Dewasa	Anak
Jember	Kalisat	Rp. 2.500	Rp. 2.000
Jember	Garahan	Rp. 2.500	Rp. 2.000
Jember	Kalibaru	Rp. 3.000	Rp. 2.500
Jember	Glenmore	Rp. 3.000	Rp. 2.500
Jember	Sumber Wadung	Rp. 3.000	Rp. 2.500
Jember	Kalisetail	Rp. 3.500	Rp. 3.000
Jember	Temuguruh	Rp. 3.500	Rp. 3.000
Jember	Singoguruh	Rp. 3.500	Rp. 3.000
Jember	Rogojampi	Rp. 3.500	Rp. 3.000
Jember	Karang Asem	Rp. 4.000	Rp. 3.500
Jember	Banyuwangi	Rp. 4.500	Rp. 4.000
Jember	Tanggul	Rp. 2.500	Rp. 2.000
Jember	Jatiroto	Rp. 2.500	Rp. 2.000
Jember	Klakah	Rp. 2.500	Rp. 2.000
Jember	Leces	Rp. 3.000	Rp. 2.500
Jember	Probolinggo	Rp. 3.500	Rp. 3.000

Sumber : PT.Kereta Api Indonesia DAOP IX Jember

Tabel 4 : Harga atau tarif kereta api Logawa

Dari	Tujuan	Dewasa	Anak
Jember	Surabaya	Rp. 14.000	Rp. 11.000
Jember	Mojokerto	Rp. 17.000	Rp. 14.000
Jember	Kertosono	Rp. 17.000	Rp. 14.000
Jember	Caruban	Rp. 22.000	Rp. 17.000
Jember	Madiun	Rp. 22.000	Rp. 17.000
Jember	Solo	Rp. 24.000	Rp. 19.000
Jember	Klaten	Rp. 27.000	Rp. 22.000
Jember	Lempuyang	Rp. 27.000	Rp. 22.000

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia DAOP IX Jember

Tabel 5 : Harga atau tarif kereta api Mutiara Timur

Dari	Tujuan	Dewasa	Anak
		<u>Eksekutif</u>	
Jember	Surabaya	Rp. 45.000	
Jember	Banyuwangi	Rp. 45.000	
Jember	Denpasar	Rp. 72.000	
Jember	Jakarta sambungan dengan Kereta Api		
Jember	Argo Bromo	Rp. 190.000	
Jember	Sembrani	Rp. 185.000	
		<u>Bisnis</u>	
Jember	Surabaya	Rp. 30.000	
Jember	Banyuwangi	Rp. 30.000	
Jember	Denpasar	Rp. 50.000	

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia DAOP IX Jember.

3.6 Hasil Analisis Swot

Analisa SWOT adalah suatu analisa untuk mengidentifikasi kekuatan dan peluang, namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan dan ancaman. SWOT adalah singkatan dari lingkungan internal yaitu strength, dan weakness, serta lingkungan eksternal yaitu opportunity dan threat. Analisa SWOT membandingkan antara faktor eksternal dengan faktor internal. Berdasarkan pengamatan penulis selama mengikuti kuliah kerja dan mengamati secara transportasi ini, maka dapat dengan menggunakan analisis SWOT, sebagai berikut:

Faktor Internal dan Eksternal PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember dapat digunakan dengan menggunakan analisis sebagai berikut :

Tabel : Analisis SWOT PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember

Bidang	Internal		Eksternal	
	Strength	Weakness	Opportunity	Threat
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
Sumber Daya Manusia	<ul style="list-style-type: none"> - Memiliki cukup banyak tenaga kerja - Cekatan terhadap masing-masing tugas yang telah diberikan 	<ul style="list-style-type: none"> - Kurang disiplin atas pekerjaan masing-masing karyawan - Terhadap beberapa karyawan yang kurang tanggap akan tanggung-jawabnya 	<ul style="list-style-type: none"> - Meningkatkan kedisiplinan dan semangat terhadap karyawan 	<ul style="list-style-type: none"> - Belum bisa mengembangkan potensi Sumber Daya Manusia secara maksimal
Fasilitas	<ul style="list-style-type: none"> - Di dalam Kereta Api baik dari kelas ekonomi hingga kelas eksekutif sudah dilengkapi dengan toilet (Kamar Kecil) 	<ul style="list-style-type: none"> - Fasilitas yang ada masih terlihat kotor 	<ul style="list-style-type: none"> - Memberi penyuluhan dan latihan tentang pentingnya beberapa fasilitas yang ada sehingga dapat digunakan kembali 	<ul style="list-style-type: none"> - Banyak masyarakat kurang memperhatikan pentingnya fasilitas didalam Kereta Api tersebut.

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
	<ul style="list-style-type: none"> - Memiliki fasilitas yang cukup lengkap dan sesuai dengan perkembangan saat ini 	<ul style="list-style-type: none"> - Kurang maksimal-kan penggunaan fasilitas yang ada 	<ul style="list-style-type: none"> - Memper-baiki beberapa fasilitas yang ada 	<ul style="list-style-type: none"> - Tidak menutup kemungkinan penumpang beralih pada transportasi lain karena merasa kurang puas terhadap fasilitas yang ada
<p>Pelayanan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Memiliki rasa restorasi, yang menyediakan makanan dan minuman bagi penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> - Beberapa pelayanan dalam restorasi kurang memiliki kerah-tamahan terhadap penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> - Upaya dapat memak-simalkan pelayanan kepada para penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> - Persaingan terhadap alat transportasi lain yang dapat membe-rikan kepuasan terhadap penumpang
<p>Alat Trans- portasi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kereta Api merupakan pengang-kutan darat untuk jarak jauh dan daya angkut yang lebih besar - Alat transportasi yang bebas polusi dan macet 	<ul style="list-style-type: none"> - Jika penumpang melebihi kapasitas, kemung-kinan bisa terjadi kecelakaan. - Dapat mengalami keter-lambatan waktu. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kereta Api meningkatkan pariwisata dan sebagai salah satu alternatif alat tranportasi termurah. 	<ul style="list-style-type: none"> - Adanya persaingan antar alat transportasi lain khususnya dengan pesawat udara karena pelayanan dan fasilitas yang lebih komplit

Keterangan dari tabel Analisis SWOT PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember antara lain :

- a. Bidang yang dianalisis pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember yaitu Sumber Daya Manusia, fasilitas, pelayanan, dan alat transportasi.
- b. Kekuatan yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember mulai dari Sumber Daya Manusia, fasilitas pelayanan, dan alat transportasi.
- c. Kelemahan yang ada pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember mulai dari Sumber Daya Manusia, fasilitas pelayanan, dan alat transportasi.
- d. Peluang yang ada pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember mulai dari Sumber Daya Manusia, fasilitas pelayanan, dan alat transportasi.
- e. Ancaman yang terdapat pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember mulai dari Sumber Daya Manusia, fasilitas pelayanan, dan alat transportasi.

Dari analisis di atas dapat disimpulkan bahwa kekuatan dan peluang yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember sebagai salah satu sarana angkutan wisata sangat berpengaruh dan dapat mendukung dalam meningkatkan serta mengembangkan industri pariwisata tentunya, yaitu dengan memanfaatkan secara maksimal kekuatan dan peluang yang ada sehingga pemanfaatan kereta api untuk meningkatkan industri pariwisata dapat lebih maksimal pula.

Kelemahan dan ancaman yang ada, sedapat mungkin diminimalkan agar supaya kereta api dapat lebih berperan dalam bidang pariwisata, usaha yang dapat dilakukan untuk meminimalkan kelemahan tersebut, yaitu dengan memberikan perhatian khusus terhadap hal yang dapat memberikan kerugian pada pihak kereta api, dan meningkatkan serta mempertahankan kekuatan dan peluang yang ada sehingga dapat mengembangkan alat transportasi yang satu ini sebagai salah satu pendukung industri pariwisata.

DAFTAR PUSTAKA

Hidayat, M. 2003. *Sosialisasikan Visi dan Misi*, Kontak No. 04 Tahun ke XXX; Februari : 3.

Mill, R.C. 1990 *Tourism The International Business*. Jakarta

Nasution, HMN, Drs. 1990. *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.

Oka A, Yoeti, Drs, Ir., 1992, *Pemasaran Pariwisata*, Penerbit Angkasa, Bandung.

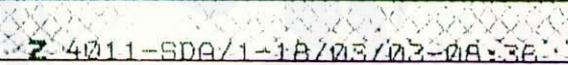
Soekadijo, 2000, *Anatomi Pariwisata*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Subarkah, Imam, Ir. 1992, *Sekilas 125 tahun Kereta Api Kita 1867 – 1992*, Yayasan Pustaka, Bandung.

Wibowo, G. 2003, *Kembangkan SDM Berbasis Kompetensi*, Kontak No. 04 Tahun ke XXX ; Februari 2003 : 12.

MACAM – MACAM KARCIS

CONTOH : KARCIS PESANAN

		Sda AB 9562	
PT. KERETA API (Persero)			
Nama : sda		AB 9562	
Tanggal Berangkat : 18-MAR-2003	No-KA 129	Lewat	JR
Nama KA: MUT. TIMUR/SIANG			
Jadwal Berangkat : 8.45	Jadwal Tiba : 14.35		
SIDOARJO		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
			Total 30000

Termasuk Asuransi Jasa Raharja dan Jasa Raharja Putera

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

Termasuk Asuransi Jasa Raharja dan Jasa Raharja Putera

Sumber : Pt. Kereta Api DAOP IX Jember

CONTOH : KARCIS EDMONSON

~~P 30330
K E L A S 3
BLAMBANGAN
JEMBER
KALIBARU~~

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

B 8 1 2 2

~~P 30330
K E L A S 3
BLAMBANGAN
JEMBER
KALIBARU~~

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

B 8 1 1 9

P 30330
K E L A S 3
BLAMBANGAN
JEMBER
ROGOJAMPI

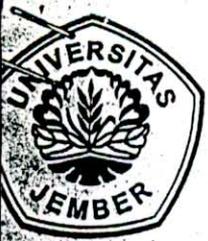
Harga Rp 3500,-
Termasuk Asuransi
Jasa Raharja dan
Jasa Raharja Putera

A 6 3 6 4

~~P 30330
K E L A S 3
BLAMBANGAN
JEMBER
KALIBARU~~

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

B 8 1 2 0



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

kegiatan / bes pas
tersebut, pelaksanaan
tersebut, pengajar
keg
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
 Sarat : FISIP UNEJ
 DL. 405/II/02/ D. IX. 2003

n. Dekan
 Pembantu Dekan I,

 Drs. Agus Budihardjo, MA



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 DWLID	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



JEMBER S M A I L
Nipp.36821

Tembusan disampaikan kepada :

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



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. Telp. (0331) 332736

Nomor : 1261 / 13 / 1341 / 2003
Lampiran : 1 (satu lembar)
Perihal : Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata

Jember, 21 Marsa 2003

Kepada Yth. Bapak/Ibu, M.Pd, Ph.D.,
Rektor Universitas Jember

Yang saya hormati,
Sehubungan dengan pelaksanaan Praktek Kerja Nyata (PKN) mahasiswa semester ke-IV tahun 2002/2003 terhitung 7 Marsa 2003 seperti pada pokok surat, maka pelaksanaan Praktek Kerja Nyata mahasiswa Program Studi D-III Pariwisata dan Manajemen dan Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember Pada pada PT FAL Pwop IX sudah akan berlangsung selama 30 (tiga puluh) hari. Sehubungan pelaksanaan/padwal dan pelaksanaan Praktek Kerja Nyata, sehubungan kami sampaikan kepada Anda dan semua dosen dengan tata tertib dan disiplin kerja yang berlaku.

Demikian surat permohonan dan kerjakuannya kami sampaikan. Terima Kasih.



an Dekan
Prof. Agus Budiningsih, M.Pd
21 Marsa 2003

Tembusan File dan
1. Kepala Biro...
2. ...



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. Telp. (0331) 332736

SURAT TUGAS
No. 1261



1. Kepala ...
2. Wakil ...



PT. KERETA API (Persero)
DAERAH OPERASI IX JEMBER



SURAT KETERANGAN

No : 08/SDM/IV/D.IX.2003.

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

MENERANGKAN BAHWA

Nama : MELANI ANDI. W
Tempat / Tgl. Lahir : Tanggul, 06 Agustus 1982
Universitas / Sekolah : Universitas Jember
NIM / NIS : 20-2015
Program / Jurusan : D.3 / Pariwisata
Alamat : Jl. PB. Sudirman No. 24 Tanggul - Jember

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



ISMAIL
NIPP.36821



DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

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

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

DAFTAR NILAI

Magang di Instansi : PT. LAROKA APT. (Perpustakaan).....

DAERAH OPERASI IX JEMBER

Mata Kuliah : Kuliah Kerja

urusan : Ilmu Administrasi

Program Studi : D-III Pariwisata

Tahun Akademik : 2002 - 2003

NO.	NAMA	NIM	NILAI AKHIR	ANGKA MUTU	TANDA TANGAN
1.	MELIA IRA SUSTIONATE	20 - 2012	AB	79	1. <i>Melia</i>
2.	MELANI ANDI WIJATA	20 - 2015	AB	79	2. <i>Mela</i>
3.	SRI MULYANI	20 - 2017	AB	79	3. <i>Sri</i>
4.	DWI RAT NA ENDAH S.	20 - 1002	AB	79	4. <i>Ratna</i>
5.	RIFKA MERLINA DWI D.	20 - 1019	AB	79	5. <i>Rifka</i>
6.	-				6.....
7.	-				7.....
8.	-				8.....
9.	-				9.....
10.	-				10.....

Pembina,
 STASIUN RAMBIPUJ
 DAERAH OPERASI IX JEMBER
[Signature]



DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jl. Kalimantan Kampus Bumi Tegal Boto Jember Telp. (0331) 335586-331342,
Fax. (0331) 335586 Jember 68121 Email: Esipunej@jember.wasantara.net.id

DAFTAR KEGIATAN KONSULTASI/BIMBINGAN LAPORAN AKHIR
PROGRAM STUDI: DIPLOMA III PERPAJAKAN/PARIWISATA

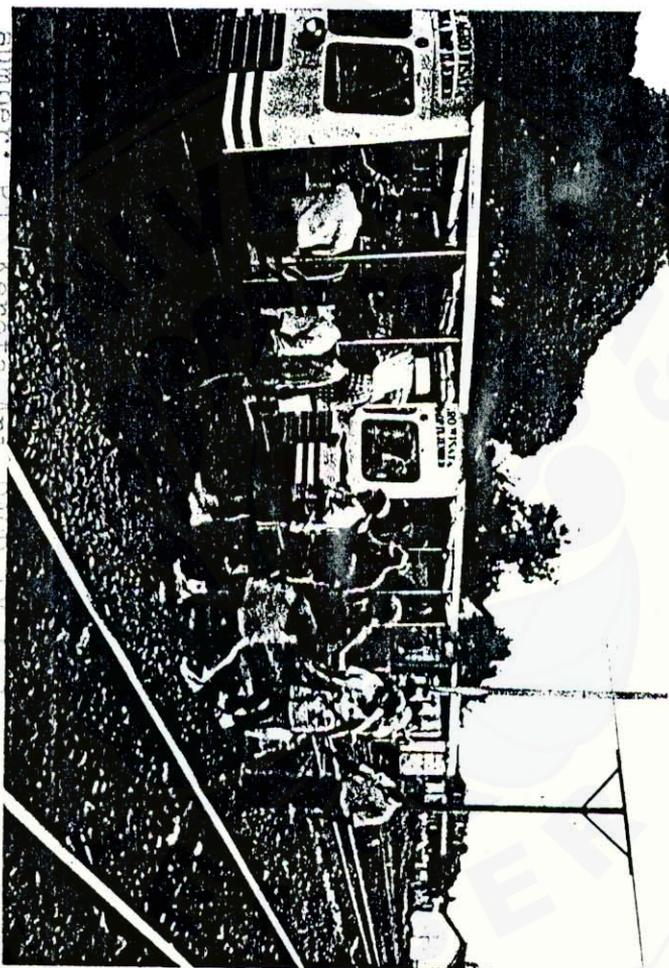
Nama Mahasiswa : Milani Andri Wijaya
 Nomor Induk Mahasiswa : 200903102015
 Alamat Mahasiswa : Jl. P.B. Sudirman Gg. Arjuna I No. 24 Unggul
 Jurusan : Ilmu Administrasi
 Program Studi : D III Pariwisata
 Judul Laporan Akhir : peranan Pelayanan kereta api dalam Rangka
Peningkatan Industri Pariwisata

Dosen Pembimbing : Drs. Mudhar Syarifudin, M.si

No	Hari/Tanggal	Jam	Uraian Kegiatan	Ttd. Pemb/Ass.
1.	Selasa/20-05-2003	18.30	Konsultasi pengajuan judul	
2.	Jumat/23-05-2003	09.00	ACC Judul	
3.	Rabu/28-05-2003	08.30	Bimbingan Laporan Bab I dan II	
4.	Rabu/11-06-2003	18.30	Bimbingan Laporan Bab III dan IV	
5.	Selasa/17-06-2003	06.30	ACC Laporan	

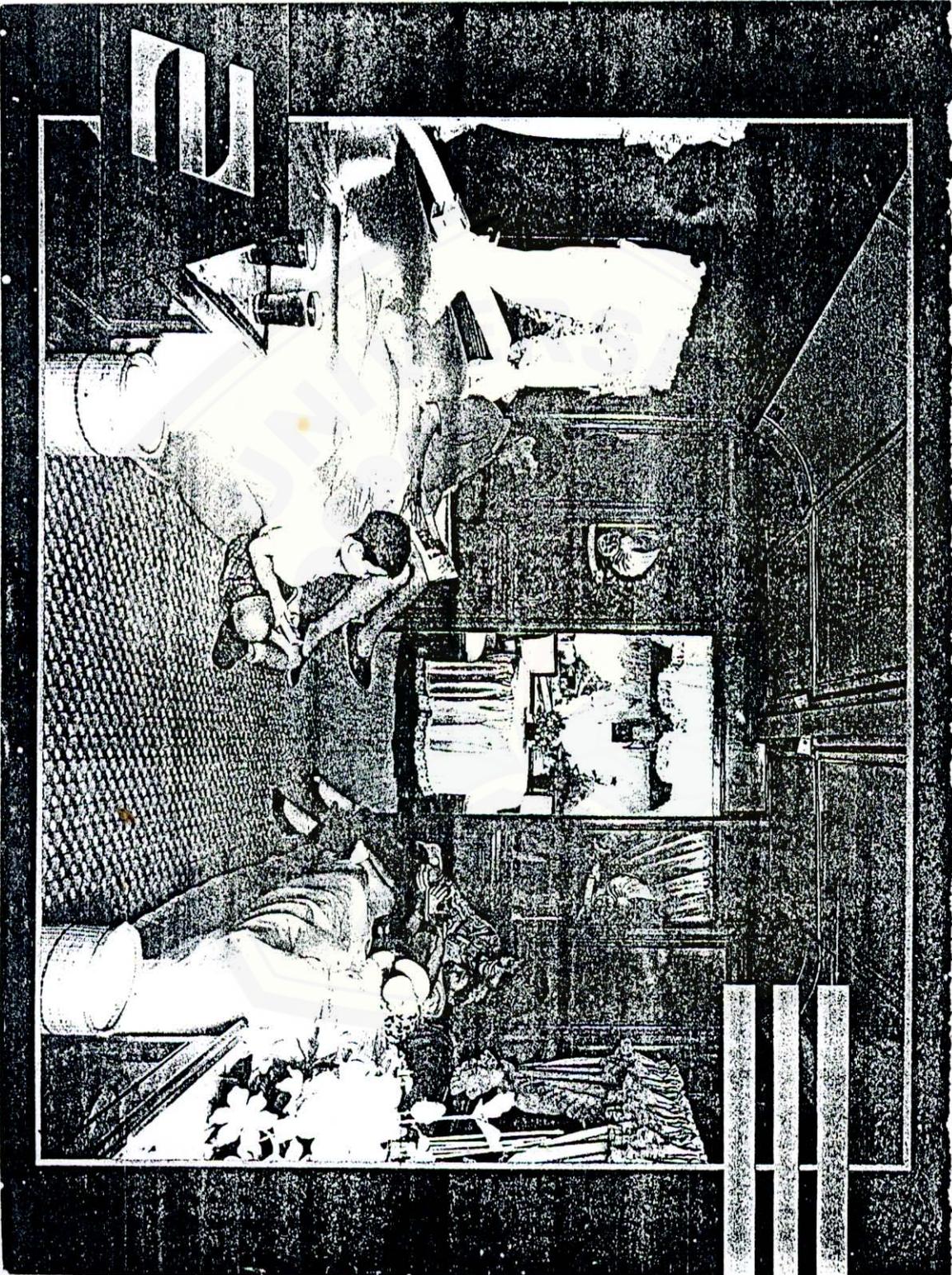
Catatan : 1. Dibawa mahasiswa yang bersangkutan pada setiap konsultasi
 2. Ditanda tangani oleh Dosen Pembimbing Laporan Akhir

KERETA AGRO WISATA DI KALIBARU



Sumber: P. Kereta Agri Daur di Jember

GAMBAR KERETA KHUSUS WISATAWAN



Sumber : P.I. Kereta Api Indonesia Bandung

PT. KERETA API (Persero)
DAERAH OPERASI IX JEMBER



**PETA LOKASI JARINGAN REL KERETA API
DAERAH OPERASI IX JEMBER**

