

BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 Sejarah Berdiri Perusahaan

Sejarah perkeretaapian di Indonesia diawali dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di Semarang, Jumat tanggal 17 Juni 1864, oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, LAJ Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh “Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij” (NV NISM) yang dipimpin oleh JP de Bordes dari Samarang menuju desa Tanggung (26 kilometer) dengan lebar sepur 1435 milimeter. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Perkeretaapian di Indonesia adalah negara kedua di Asia (setelah India) yang mempunyai jaringan kereta api tertua. Cina dan Jepang baru menyusul kemudian. Setelah Tanam Paksa (1830-1850), hasil pertanian di Jawa tidak lagi sekadar untuk memenuhi kebutuhan sendiri tapi juga untuk pasar internasional. Karena itu diperlukan sarana transportasi untuk mengangkut hasil pertanian dari pedalaman ke kota-kota pelabuhan. Yang ada waktu itu hanya Jalan Raya Pos yang dirasa sudah tidak memadai lagi, sehingga muncul gagasan untuk membangun jalan kereta api. Namun, tidak semua orang setuju dengan rencana itu. Ada sebagian pihak yang berpendapat volume produk masih terlalu sedikit, sehingga tidak efisien apabila diangkut dengan kereta api, sementara jumlah penumpang, walaupun ada, diperkirakan akan sangat sedikit. Di masa itu orang Jawa dianggap sebagai bangsa yang tidak suka bepergian jauh, sedangkan orang Eropa yang diharapkan paling-paling hanyalah para pegawai negeri.

Muncul pula perdebatan tentang peran yang sebaiknya dimainkan pemerintah dalam pengembangan perkeretaapian di Hindia Belanda. Pihak yang menentang

keterlibatan langsung pemerintah berpendapat, bahwa dana untuk membangun jalan rel sebaiknya dipakai untuk hal-hal yang lebih penting dan mendesak, sebaiknya mereka yang menentang keterlibatan swasta merasa, bahwa jalan kereta api mempunyai nilai strategis, sehingga resikonya terlalu besar apabila diserahkan pada swasta. Perdebatan bahkan muncul tentang tenaga penggerak. Menteri Urusan Jajahan JC Baud, misalnya, mengusulkan pembangunan jalan rel dengan kerbau atau kuda sebagai penarik kereta.

Baru pada tahun 1862 disetujui rencana pembangunan jalan kereta api pertama di Jawa, yaitu jalur Semarang-Vorstelanden (daerah Kerajaan Yogyakarta dan Surakarta yang ketika itu merupakan daerah pertanian paling produktif, tapi sekaligus juga paling sulit dijangkau), dan jalur antara Batavia (Jakarta) – Buitenzorg (Bogor), tempat kedudukan pemerintah Hindia Belanda dan daerah penghasil teh dan kopi.

Kedua jalur ini dibangun dari sebuah perusahaan swasta, yaitu Nederlandsch – Indische Spoorweg Maatschappij (NIS). Setelah diadakan berbagai persiapan termasuk bentuk konsesi yang akan diberikan, maka pada hari Jumat tanggal 7 Juni 1864 di Kota Semarang diselenggarakan upacara sebagai tanda pekerjaan pemasangan jalan rel dimulai. Sebagai puncak upacara ditandai pencangkulan tanah pertama yang dilakukan oleh JAJ Baron Sloet van den Beele (Subarkah, 1987, halaman 3). Berbagai masalah mewarnai pembangunan jalan rel ini, baik yang berupa hambatan kondisi alam yang sulit maupun masalah keuangan, silih berganti muncul.

Meski demikian pada 10 Agustus 1867 jalan kereta api pertama di Indonesia bisa diresmikan, yaitu dari Samarang sampai ke Tangoeng (sekarang Tanggung, Kabupaten Grobogan) sejauh sekitar 25 kilometer. Tapi bukan berarti kesulitan telah bisa diatasi. Bahkan tidak lama kemudian pekerjaan terpaksa dihentikan, karena Algemene Maatschappij voor Handel en Nijverheid Amsetrdam, pemegang saham utama NIS, mengalami kesulitan keuangan dan nyaris bangkrut. Pembangunan baru bisa dilanjutkan lagi setelah pemerintah turun tangan

memberikan pinjaman lunak.

Stasiun pertama NIS di Semarang berada di Tambaksasi (Kemijen), bernama Stasiun Samarang di dekat Pelabuhan Semarang. Stasiun Tambaksari ini adalah stasiun ujung, atau dalam bahasa Belanda disebut kopstation. Tahun 1914 stasiun Tambaksari dibongkar untuk memungkinkan pembangunan jalan rel ke stasiun NIS yang baru di Tawang. Sebagian bangunan stasiun Tambaksari masih dipakai untuk gudang, sehingga kemudian dikenal sebagai stasiun Semarang Gudang.

Kedua jalur ini dibangun dari sebuah perusahaan swasta, yaitu Nederlandsch – Indische Spoorweg Maatschappij (NIS). Setelah diadakan berbagai persiapan termasuk bentuk konsesi yang akan diberikan, maka pada hari Jumat tanggal 7 Juni 1864 di Kota Semarang diselenggarakan upacara sebagai tanda pekerjaan pemasangan jalan rel dimulai. Sebagai puncak upacara ditandai pencangkulan tanah pertama yang dilakukan oleh JAJ Baron Sloet van den Beele (Subarkah, 1987, halaman 3). Berbagai masalah mewarnai pembangunan jalan rel ini, baik yang berupa hambatan kondisi alam yang sulit maupun masalah keuangan, silih berganti muncul.

Meski demikian pada 10 Agustus 1867 jalan kereta api pertama di Indonesia bisa diresmikan, yaitu dari Samarang sampai ke Tangoeng (sekarang Tanggung, Kabupaten Grobogan) sejauh sekitar 25 kilometer. Tapi bukan berarti kesulitan telah bisa diatasi. Bahkan tidak lama kemudian pekerjaan terpaksa dihentikan, karena Algemene Maatschappij voor Handel en Nijverheid Amsetrdam, pemegang saham utama NIS, mengalami kesulitan keuangan dan nyaris bangkrut. Pembangunan baru bisa dilanjutkan lagi setelah pemerintah turun tangan memberikan pinjaman lunak.

Stasiun pertama NIS di Semarang berada di Tambaksasi (Kemijen), bernama Stasiun Samarang di dekat Pelabuhan Semarang. Stasiun Tambaksari ini adalah stasiun ujung, atau dalam bahasa Belanda disebut kopstation. Tahun 1914 stasiun Tambaksari dibongkar untuk memungkinkan pembangunan jalan rel ke stasiun

NIS yang baru di Tawang. Sebagian bangunan stasiun Tambaksari masih dipakai untuk gudang, sehingga kemudian dikenal sebagai stasiun Semarang Gudang. Sejarah Berdirinya Stasiun Besar Yogyakarta :

Stasiun Tugu Besar Yogyakarta yang berada di Jl. Mangkubumi no.1, Yogyakarta merupakan hasil dari pembangunan sistem transportasi kereta api oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk kepentingan transportasi penumpang dan hasil bumi dari perkebunan di Jawa, Sumatra, Sulawesi, dan Kalimantan. 17 Juni 1864, Gubernur Jenderal mr. L.A.J.W. Baron Sloet van Beele meletakkan batu pertama pembangunan rel kereta api pertama di pulau Jawa jalur tersebut di kelola oleh Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (Perusahaan Perkeretaapian Hindia Belanda) dan beroperasi mulai 10 Agustus 1867 dengan hubungan jalur kota Semarang dan Tanggung, Surakarta.

Dalam perkembangannya, jalur baru ini di teruskan sepanjang 166 kilometer ke Kota Yogyakarta dan Stasiun Lempuyangan Yogyakarta Menjadi stasiun Pertama yang di bangun dan beroperasi pada tanggal 2 Maret 1887 Jalur Surakarta-Jogja mulai di bangun pada tahun 1899 dan kereta penumpang pertama berjalan pada tanggal 1 Februari 1905.

2.2 Profil Stasiun Besar Yogyakarta

Nama Asli	: Djogjakarta Toegoe
Di Bangun	: 1886
Mulai di Operasionalkan	: 2 Mei 1887
Melayani Perjalanan (Yk-Slo)	: 1 Februari 1905
Kereta Jarak Jauh (Yk-Bd)	: 2 Mei 1906
Renovasi	: 1927
Luas Tanah	: 116.472 m ²
Posisi	: Kota Yogyakarta, Ibu Kota Yogyakarta DIY
Jalur/Spoor	: 8 Spoor KA/1 Spoor Langsir
Peron Tinggi	: 6 Peron Tinggi
Kelas Kereta Api Yang di Layani	: KA Bisnis, Eksekutif, Ekonomi AC.
Nama Stasiun	: Yogyakarta
Singkatan Nama Stasiun	: YK
Kelas Stasiun	: Stasiun Besar Kls A
Nomor Kode Stasiun	: 3020
Nomor Telephone Toka	: KSB (36410), Staf KSB (36413), PPKD (36411), PAP (36415), KASUBUR (36424),
Situasi Stasiun:	
Letak di Km	: Km 542 + 494 (BOO – YK) Km 167 = 081 (SM – YK)
Menghadap ke arah	: Barat
Terletak di Jalan	: JL. Mangkubumi No.1 Yogyakarta
Jarak dari jalan	: 700 m

Alamat Wilayah Stasiun

Desa / Kelurahan	:	Soromenduran
Kecamatan	:	Gedongtengen
Kabupaten / Kodya Madya	:	Kodya Yogyakarta
Propinsi	:	DIY (Daerah Istimewa Yogyakarta)

Ukuran Bangunan Stasiun

Luas Tanah	:	116472 m ²
Luas Bangunan	:	1140 m ²

Peron Tinggi :

Jalur I	:	280 m
Jalur II	:	296 m
Jalur III	:	330 m
Jalur V	:	347 m
Jalur VI	:	236 m

Peron Sedang :

Jalur IV	:	451 m
----------	---	-------

A. Pelayanan Tiket

1. Loket Timur melayani tiket KA jarak jauh go show Dan Reschedule, Buka 24 jam
2. Loket Selatan
 - a. Loket 1 Melayani KA Lokal buka jam 06:00 s/d 20:30
 - b. Loket 2 Melayani KA Lokal dan Jarak Jauh tarif khusus buka 24 jam

- c. Loket 3 melayani refund, reschedule, go show KA jarak jauh buka 06:00 s/d 20:30
- d. Loket 5 dan 6 untuk reservasi buka jam 09:00 s/d 16:00

B. Ruang Tunggu (dibagi menjadi 3 zona)

1. Zona 3 Ruang untuk calon penumpang yang belum mempunyai tiket atau akan membeli tiket.
2. Zona 2 Ruang tunggu untuk penumpang KA yang memiliki tiket 1 jam menjelang keberangkatan KA.
3. Zona 1 Peron untuk persiapan naik / turun KA.

C. Pelayanan Informasi

1. Customer Service
2. Pusat Informasi

D. Urusan Material

a. Buku material Yang di Pergunakan :

- Buku material A digunakan untuk mencatat gerbong / kereta rusak, untuk perbaikan / dinas terus menerus
- Buku material C Gerbong gerbong teusan baik isi maupun kosong
- Buku material D gerbong untuk stasiun sendiri dan gerbong cadangan dinas sementara (yang tidak termasuk dalam buku material A)

b. Rangkaian KA yang dipungut dalam LG

- KA 135 Fajar Utama Yk Relasi Yk-Pse
- KA 84 Sancaka pagi relasi Yk-Sgu
- KA 51 Taksaka Pagi relasi Yk-Gmr
- KA 137 Senja Utama relasi Yk-Pse

- KA 53 Taksaka Malam relasi Yk-Gmr
- KA 102 Malioboro Ekspres pagi relasi Yk-MI
- KA 104 Malioboro ekspres relasi Yk-MI
- KA 86 Sancaka Sore Relasi Yk-Sgu

Pemeliharaan

1. Pembersihan peron dilakukan setiap hari
2. Pembersihan Halaman / Emplasemen dilakukan setiap hari
3. Pembersihan alat alat pengamanan dilakukan setiap hari
4. Pembersihan ruangan dilakukan setiap hari
5. Pemeliharaan taman dilakukan setiap hari
6. Pembersihan Toilet/MCK dilakukan setiap hari
7. Hari kebersihan istimewa di atur sewaktu waktu
8. Lain lain di atur sewaktu waktu

Kesehatan

1. Balai pengobatan PT Kereta Api Indonesia (persero) di BP Wongsodirjan setiap senin s/d sabtu :
- Dilayani / Praktek tiap hari jam 07:00 s/d 14:00

2.3 Tujuan Perusahaan

Melaksanakan dan mendukung kebijaksanaan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan Nasional, khususnya di bidang transportasi dengan menyediakan barang dan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk dapat melakukan ekspansi baik di pasar domestik maupun Internasional di bidang perkereta apian yang meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan kereta api. Kegiatan dan perusahaan prasarana kereta apian, pengusaha bisnis properti secara Profesional, serta pengusaha bisnis penunjang prasarana dan sarana kereta api secara efektif untuk kemanfaatan umum.

2.3.1 Visi & Misi Perusahaan

Dalam meraih keberhasilan perusahaan dalam usahanya, PT KAI menetapkan visi dan misi dan tujuan didirikannya PT KAI.

Visi

PT KAI adalah Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan dan memenuhi harapan stakeholders.

Misi

PT KAI adalah menyelenggarakan bisnis perkeretaapian bisnis penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama, yaitu :

- Keselamatan
- Ketepatan Waktu
- Pelayanan
- Dan Kenyamanan

2.4 Logo Perusahaan



Gambar 1.1 logo kereta api

Logo PT Kereta Api Indonesia terdiri :

1. Garis melengkung melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI dalam mencapai Visi dan Misinya.
2. Garis warna orange melambangkan proses Pelayanan Prima (Kepuasan Pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal. Anak panah berwarna putih melambangkan Nilai Integritas, yang harus dimiliki insan PT KAI dalam mewujudkan Pelayanan Prima.
3. Garis lengkung berwarna biru melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke stakeholders. (Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.

2.5 Budaya Perusahaan



Gambar 1.2 Logo Budaya Perusahaan

➤ **INTEGRITAS**

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

➤ **PROFESIONAL**

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

➤ **KESELAMATAN**

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

➤ **INOVASI**

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

➤ **PELAYANAN PRIMA**

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) akan memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 A unsur

pokok: Ability (Kemampuan), Attitude (Sikap), Appearance (Penampilan), Attention (Perhatian), Action (Tindakan), dan Accountability (Tanggung jawab).

2.6 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur Organisasi dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terdiri dari Divisi Dewan Komisaris, Dewan Direksi, dan Struktur Organisasi Stasiun. Berikut penjelasannya :

2.6.1 Dewan Komisaris.

Dewan Komisaris adalah organ Perusahaan yang bertugas melakukan pengawasan terhadap kebijakan pengurusan, jalannya pengurusan pada umumnya baik mengenai Perusahaan maupun usaha Perusahaan yang dilakukan oleh Direksi serta memberikan nasihat kepada Direksi termasuk pengawasan terhadap pelaksanaan RJPP, RKAP serta ketentuan Anggaran Dasar dan Keputusan RUPS, serta peraturan perundang-undangan yang berlaku, untuk kepentingan Perusahaan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perusahaan.



KOMISARIS UTAMA

DJOKO SARWOKO



ANGGOTA KOMISARIS

UMIATUN HAYATI TRIASTUTI



ANGGOTA KOMISARIS

MUCHTAR ARIFIN



ANGGOTA KOMISARIS

DANANG PARKESIT



ANGGOTA KOMISARIS

HERMANTO DWIATMOKO



ANGGOTA KOMISARIS

RIZA PRIMADI

Gambar 1.3 struktur Dewan Komisaris

2.6.2 Direksi

Direksi adalah organ Perusahaan yang bertugas menjalankan segala tindakan yang berkaitan dengan pengurusan Perusahaan untuk kepentingan Perusahaan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perusahaan serta mewakili Perusahaan baik di dalam maupun di luar Pengadilan tentang segala hal dan segala kejadian dengan pembatasan-pembatasan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar dan/atau Keputusan RUPS.



EDI SUKMORO
DIREKTUR UTAMA



BAMBANG EKO MARTONO
DIREKTUR KOMERSIAL



APRIYONO WEDI CHRESNANTO
DIREKTUR OPERASI



CANDRA PURNAMA
DIREKTUPENGELOLA
PRASANA



AZHARI
DIREKTUR PENGELOLAAN
SARANA



SLAMET SUSENO PRIYANTO
DIREKTUR KEAMANAN
DAN KESELAMATAN



M.KUNCORO WIBOWO
DIREKTUR SDM,UMUM,DAN TI



BUDI NOVIANTORO
DIREKTUR LOGISTIK DAN
PENGEMBANGAN



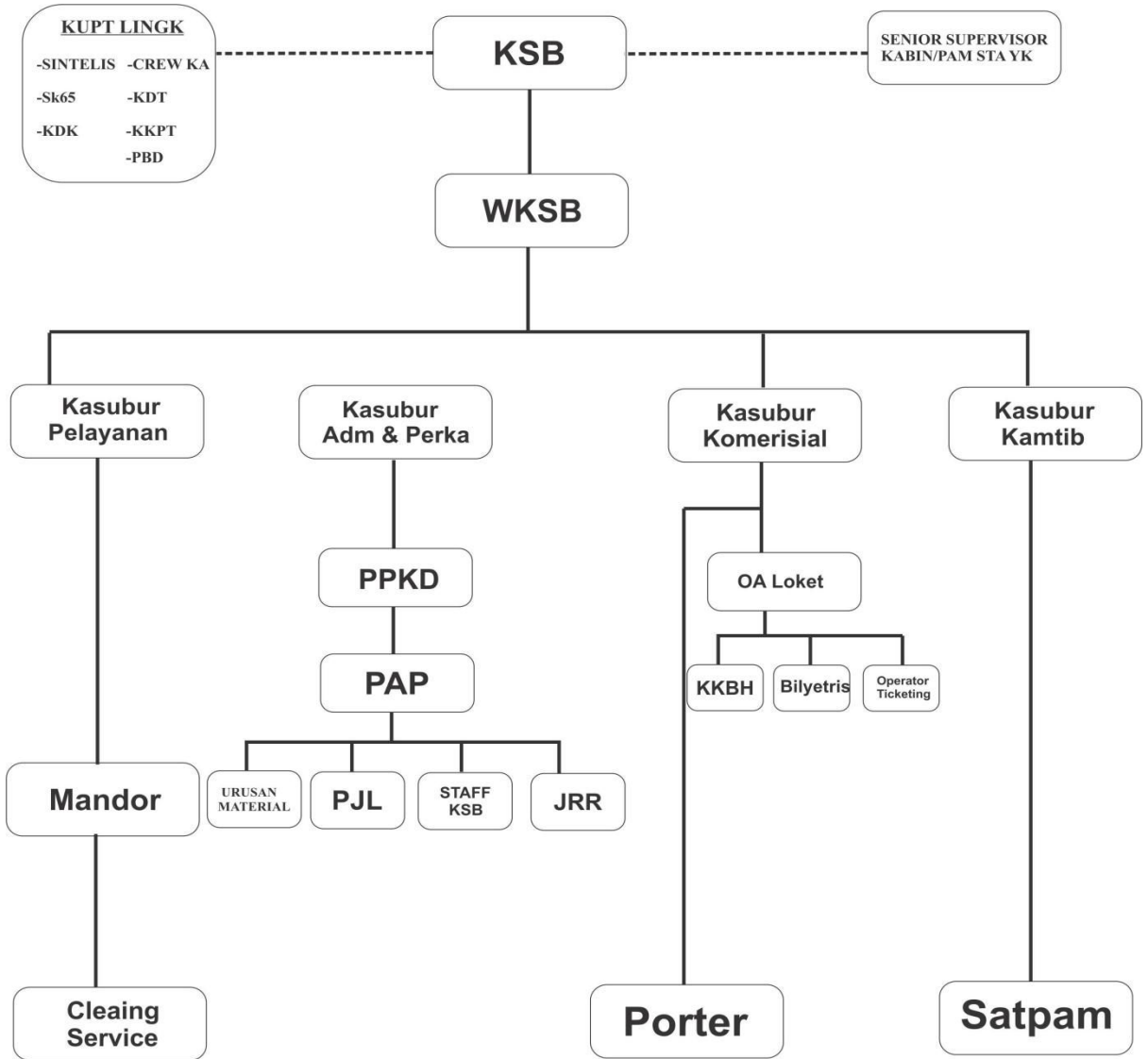
DODY BUDIAWAN
DIREKTUR ASET TANAH
DAN BANGUNAN



DIDIEK HARTYANTO
DIREKTUR KEUANGAN

Gambar 1.4 Struktur Direksi Perusahaan

2.6.3 Struktur Organisasi Stasiun Besar Yogyakarta



Gambar 1.5 Struktur Organisasi Stasiun Besar Yogyakarta

2.7 Fungsi bagian dari Perusahaan

Setiap jabatan mempunyai fungsidan masing-masing tugas yang di jabatnya agar tugas tersebut berjalan sesuai prosedur dan mencapai tujuannya. Berikut fungsi jabatan pada PT.Kereta Api Indonesia (persero) DAOP 6 Stasiun Besar Yogyakarta.

➤ Kepala Stasiun

Merencanakan, menyelenggarakan, melakukan monitoring, pengawasan, dan evaluasi setiap kegiatan dan pekerjaan para karyawan dan supervisor-supervisor di dalam lingkungan stasiun serta menjalankan kegiatan operasional. Seorang Kepala Stasiun bertanggung jawab penuh atas terselenggaranya Urusan Perjalanan KA dan Urusan Langsir dengan Tepat. Dan melaporkan kegiatan Yang dilaporkan adalah segala sesuatu terutama yang sangat penting dari keadaan stasiun.

➤ Wakil Kepala Stasiun

Wakil kepala stasiun berkewajiban dan bertanggung jawab atas sebagian kewajiban dan tanggung jawab kepala stasiun yang didelegasikan kepadanya dan di tetapkan atas kesepakatan bersama antara wakil kepala stasiun dan kepala stasiun dan diketahui serta disetujui oleh JPOD.

➤ Kepala Sub urusan Administrasi dan Perlengkapan

Merencanakan menyelenggarakan, melakukan monitoring, pengawasan, dan evaluasi atas seluruh kegiatan kerja Perusahaan. Melakukan penjadwalan kegiatan kerja karyawan, dan entri data untuk arsip perusahaan.

A. PPKD :

1. penyusunan jadwal dan mekanisme kerja pemeriksaan kas stasiun / perbendaharaan kas stasiun / perhentian, dan kas besar.
2. pemeriksaan di atas kereta api.
3. melaksanakan penatausahaan pemeriksaan kebenaran setoran pendapatan ke Bank Koordinator Daerah.
4. pelaksanaan pemeriksaan kas stasiun / perbendaharaan kas stasiun / perhentian, kas besar dan pemeriksaari di atas kereta api, pemeriksaan kebenaran setoran pendapatan ke Bank Koordinator Daerah, serta membuat Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) sesuai dengan wilayah kerjanya.

B. PAP :

1. Melakukan pekerjaan yang berhubungan dengan keberangkatan kereta api dengan disiplin dan bertanggung jawab melakukan persinyalan.
2. Melakukan persiapan rangkaian dan mengkonfirmasi dengan pihak dipo kereta, petugas juru langsir,dan juru sinyal.

C. Urusan Material : Menyelenggarakan perlengkapan dan kegiatan urusan pemeliharaan material

D. PJJ : Penjaga Jalur Lintasan Menjaga dan mengawasi pintu Jalur perlintasan Kereta Api.

E. Staff KSB : Melaksanakan tugas langsung yang di berikan oleh Kepala Stasiun tentang administrasi dan membuat Laporan harian dalam wilayah stasiun

F. JRR : Juru Rangsir Melaksanakan kegiatan memindahkan atau juru parkir terhadap rangkaian kereta, gerbong, atau hanya lokomotif untuk berpindah jalur rel. Perpindahan jalur terutama diperlukan untuk memisahkan atau merangkaikan kereta atau gerbong.

➤ Kepala Sub urusan Pelayanan

Merencanakan menyelenggarakan, melakukan monitoring, pengawasan, dan evaluasi tentang kebersihan , kenyamanan , dan perlengkapan di dalam lingkungan stasiun maupun di atas kereta api. Cleaning Service : Menjaga kebersihan, Kerapian, dan Ketelitian di area Stasiun.

➤ Kepala Sub urusan Komersial

Merencanakan menyelenggarakan, melakukan monitoring, pengawasan, dan evaluasi, tentang angkutan penumpang maupun barang Mengembangkan dan menerapkan strategi komersial untuk perusahaan penjualan tiketing ,pelayanan Loket ,customer service. Dan pelayanan angkutan penumpang maupun barang. Berikut tugas bawahan langsung yang di gerakan oleh Komersial.

- OA Loket : Melaksanakan pelayanan pemesanan/penjualan tiket kereta api kelas eksekutif, bisnis dan ekonomi, memberikan informasi jadwal kereta api serta menangani pengaduan dan klaim pelanggan.
- KKBH : Bagian yang mengatur keluar masuk barang.
- Bilyetris: memberikan pelayanan jasa kepada pengguna jasamenyenangkan pengguna jasa baik saat tugas ataupun tidak, memiliki pengetahuan yang mendalam tentang kebutuhan pengguna jasa,memiliki empati terhadap situasi pengguna jasa.
- Operator Ticketing : Mengawasi dan memantau tiket kereta api yang akan di jual Dan memberikan alternatif tiket kereta api lain.
- Porter : membantu, melayani dan mengangkut barang bawaan penumpang naik ke atas kereta api.

➤ Kepala Sub urusan Kamtib

Kepala suburusan keamanan dan kertertiban stasiun berkewajiban dan mempunyai tanggung jawab melaksanakan kegiatan dan pengendalian terhadap keamanan dan ketertiban penumpang, barang dan aset perusahaan di lingkungan stasiun di bawah tanggung jawabnya.

- Satpam : Menjaga ketertiban dan keamanan area Stasiun Besar Yogyakarta

2.8 Anak Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Anak Perusahaan & Joint Venture PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

1. PT Reska Multi Usaha
2. PT Railink
3. PT KAI Commuter Jabodetabek
4. PT KA Pariwisata
5. PT. KA Logistik
6. PT KA Properti Manajemen
7. PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia