

BAB II

GAMBARAN UMUM PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAOP

IV SEMARANG

2.1 Sejarah Perusahaan

2.1.1 Sejarah PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Sebagaimana dikutip dari <https://kai.id/> website resmi milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan judul Sejarah Perkeretaapian berikut adalah perkembangan perusahaan dari awal hingga sekarang. Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA di desa Kemijen, Jum'at tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta, NV. NISM membangun jalan KA antara Kemijen - Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan KA di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 - 1900 tumbuh de-ngan pesat. Kalau tahun 1867 baru

25 Km, tahun 1870 menjadi 110 Km, tahun 1880 mencapai 405 Km, tahun 1890 menjadi 1.427 Km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 Km.

Selain di Jawa, pembangunan jalan KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 Km antara Makasar-Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujungpandang - Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan KA Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 Km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 Km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA di sana.

Jenis jalan rel KA di Indonesia semula dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942 - 1943) sepanjang 473 Km, sedangkan jalan KA yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 km antara Bayah - Cikara dan 220 Km antara Muaro - Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muaro - Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang mempekerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta

sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro- Pekanbaru.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamlirkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah tersebut terjadi pada tanggal 28 September 1945. Pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperbolehkan campur tangan lagi urusan perkeretaapi-an di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Pada tanggal 1 Januari 1950, DKRI digabungkan dengan SS / VS dan diberi DKARIS yang akhirnya dikenal dengan sebutan DKA (Djawatan Kereta Api). Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1970, maka pada tanggal 1 Januari 1970 diubah dari Djawatan Kereta Api menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Lalu Peraturan Pemerintah No. 71 tahun 1971 menetapkan pengalihan bentuk badan usaha. Sehingga tanggal 15 September 1971 bentuk badan usaha dari Perusahaan Negara berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Kemudian berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 tahun 1990, dan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 42 / 1988 tanggal 1 Januari 1991 status PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA). Dan perubahan nama perusahaan yang terakhir pada tanggal 1 Juni

1999 terjadi perubahan menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) hingga sekarang berdasar Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1998.

2.1.2 Landasan Hukum PT. Kereta Api (Persero)

- Keputusan Menteri Perhubungan nomor : km 52 tahun 2000 tentang jalur kereta api.
- Keputusan Menteri Perhubungan nomor : km 53 tahun 2000 tentang perpotongan dan persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain.
- Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi nomor : km 82 tahun 2000 tentang penelitian penyebab kecelakaan kereta api.
- Keputusan Menteri Perhubungan nomor : km 8 tahun 2001 tentang angkutan kereta api.
- Keputusan Menteri Perhubungan nomor : km 22 tahun 2003 tentang pengoprasian kereta api.
- Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi nomor : km 81 tahun 2000 tentang sarana kereta api.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor : 69 tahun 1998 tentang prasarana dan sarana kereta api.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor : 81 tahun 1998 tentang lalu lintas dan angkutan kereta api.
- Undang-undang Republik Indonesia nomor : 13 tahun 1992 tentang perkereta apian.

2.2 Visi dan Misi Perusahaan

- VISI “menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.”
- Misi “Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya melalui praktik bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi Stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan empat pilar utama: Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan.”



Gambar 2.1 Logo PT Kereta Api Indonesia (PERSERO)

Sumber: PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

2.3 Logo dan Makna Logo Perusahaan

- Garis Melengkung, melambangkan gerakan yang dinamis PT. Kereta Api (Persero) dalam mencapai Visi dan Misinya.
- Dua 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. Kereta Api (Persero) dalam mewujudkan

pelayanan prima.

- Satu garis lengkung berwarna Biru, melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah pada *stakeholder*. Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.

2.4 Nilai-nilai Perusahaan

- Integritas

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 serta bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

- Profesional

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

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

PT Kereta Api Indonesia (Persero) selalu menumbuh kembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi stakeholder.

- **Pelayanan Prima**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan.

2.5 Profil PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang adalah salah satu daerah operasi perkeretaapian Indonesia di bawah lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada dibawah Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dipimpin oleh Kepala Daerah Operasi (KaDaop) yang bertanggung jawab kepada Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Daerah Operasi IV Semarang memiliki 5 stasiun besar di antaranya adalah Stasiun Semarang Tawang, Stasiun Semarang Poncol, Stasiun Tegal, Stasiun Pekalongan, dan Stasiun Cepu. Dan stasiun api kelas menengah diantaranya adalah Stasiun Kedungjati, Stasiun Gambringan, Stasiun Weleri, Stasiun Comal, dan Stasiun Pemalang. Dipo lokomotif berada tidak jauh dari stasiun Semarang Tawang.

PT. KAI DAOP IV Semarang memiliki struktur lini dan staff yang dipimpin oleh seorang kepala DAOP IV yang bertanggung jawab tentang pelaksanaan tugas

yang dibebankan oleh pemerintah melalui kepala wilayah usaha KA di Jawa Tengah.

2.5.1 Bidang Usaha PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang

PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia, baik jasa angkutan barang maupun jasa angkutan penumpang yang tujuannya memperlancar transportasi manusia ataupun barang. Secara umum, bidang usaha PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi IV Semarang dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. Melaksanakan pembinaan teknis dan pengendalian oleh berbagai kalangan.
2. Melaksanakan program pemeliharaan jalan kereta api, sepur simpang dan sarana pendukung lainnya.
3. Melaksanakan program pemasaran angkutan penumpang dan barang.
4. Memanfaatkan fasilitas yang ada di daerah operasi untuk kepentingan perusahaan.

Saat ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi IV Semarang mengoperasikan banyak armada kereta api regular untuk melayani penumpang dan barang yang berasal dari Semarang dan sekitarnya. Kereta api tersebut adalah :

1. Kereta Api Penumpang

- a. Kereta api kelas eksekutif : Argo sindoro dan Argo Muria tujuan Jakarta
 - b. Kereta api kelas ekonomi : Menoreh dan Tawang Jaya tujuan Jakarta, Ambarawa Ekspres tujuan Surabaya, Kaligung tujuan Tegal, Kamandaka tujuan Purwokerto, Blora Jaya tujuan Cepu, Kedung Sepur tujuan Purwodadi.
 - c. Kereta api wisata : Kereta Api Wisata Ambarawa - Tuntang
2. Kereta Api Barang
- a. KA Pasir Kwarsa
 - b. KA Pupuk-Peti Kemas
 - c. KA BBM
 - d. KA Pupuk

PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki banyak aset yang dapat meningkatkan pendapatan perusahaan, antara lain :

1. Penjualan Karcis

Hasil penjualan karcis dari tiap stasiun dan beberapa biro perjalanan.

2. Penyewaan Bangunan atau Gedung
3. Koperasi

PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga mempunyai koperasi sebagai wadah usaha guna membantu meningkatkan kesejahteraan karyawan di lingkungan perusahaan.

4. Kerjasama dengan Swasta

Di setiap stasiun terdapat restoran kereta api (restorka) yang di kelola PT Kereta Api (Persero) yang bekerja sama dengan pihak swasta yang lebih dikenal dengan Kerjasama Operasi (KSO)

5. Penyewaan Tanah

Tanah sepanjang rel kereta api milik PT Kereta Api (Persero), yang disewakan kepada petani untuk lahan pertanian, dan untuk perumahan sebagai tempat tinggal.

2.5.2 Sejarah Stasiun Besar Semarang Poncol

Stasiun Semarang Poncol (SMC) atau terkadang disebut juga dengan Stasiun Poncol adalah salah satu stasiun besar di kota Semarang. Stasiun ini dibangun pada tahun 1914. Stasiun ini semula milik SCS (*Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij*), terletak di jalan Poncol. Bangunan stasiun Poncol ini dirancang oleh arsitek Henri Maclaine Pont, seorang arsitek berkebangsaan Belanda. Disebelah timur stasiun ini terdapat Dipo lokomotif dan kereta yang khususnya untuk menyimpan, merawat lokomotif dan kereta penumpang di Kota Semarang. Bangunan stasiun ini sudah berkali-kali direnovasi sehingga bentuk stasiun ini sudah berubah dari bentuk pada zaman Belanda dulu. Di stasiun ini terdapat tiga jalur yang sudah diberi kanopi, yaitu jalur 1,2, dan 3.

Stasiun Poncol dulu bernama Stasiun Semarang-*West*, dinamakan stasiun Semarang -*West* karena lokasinya berada di pinggir barat kota. Meski berada di jalur Semarang-Cirebon, stasiun ini berbentuk stasiun paralel. Sejak semula memang direncanakan stasiun ini akan dihubungkan dengan stasiun yang baru di Tawang sebagai stasiun utama Semarang. Tapi baru pada tahun 1940 setelah pecah Perang Dunia II, atas desakan pihak militer, rencana itu benar-benar menjadi kenyataan. Pihak militer melihat bahwa tidak ada hubungan antara Semarang *West* dan Tawang merupakan titik lemah dalam pertahanan pantai utara Jawa yang ketika itu terancam serbuan Jepang.

Sealain itu stasiun Semarang West ini dinamakan stasiun Semarang Poncol yang merupakan stasiun pemberangkatan dan kedatangan untuk KA kelas Ekonomi. Itupun tidak semua kereta ekonomi dan komuter berhenti disini. Kebanyakan yang berhenti di stasiun ini adalah kereta barang. Stasiun ini juga menjadi tempat pemberhentian bagi kereta api eksekutif bisnis di Kota Semarang apabila stasiun Tawang tergenang banjir.

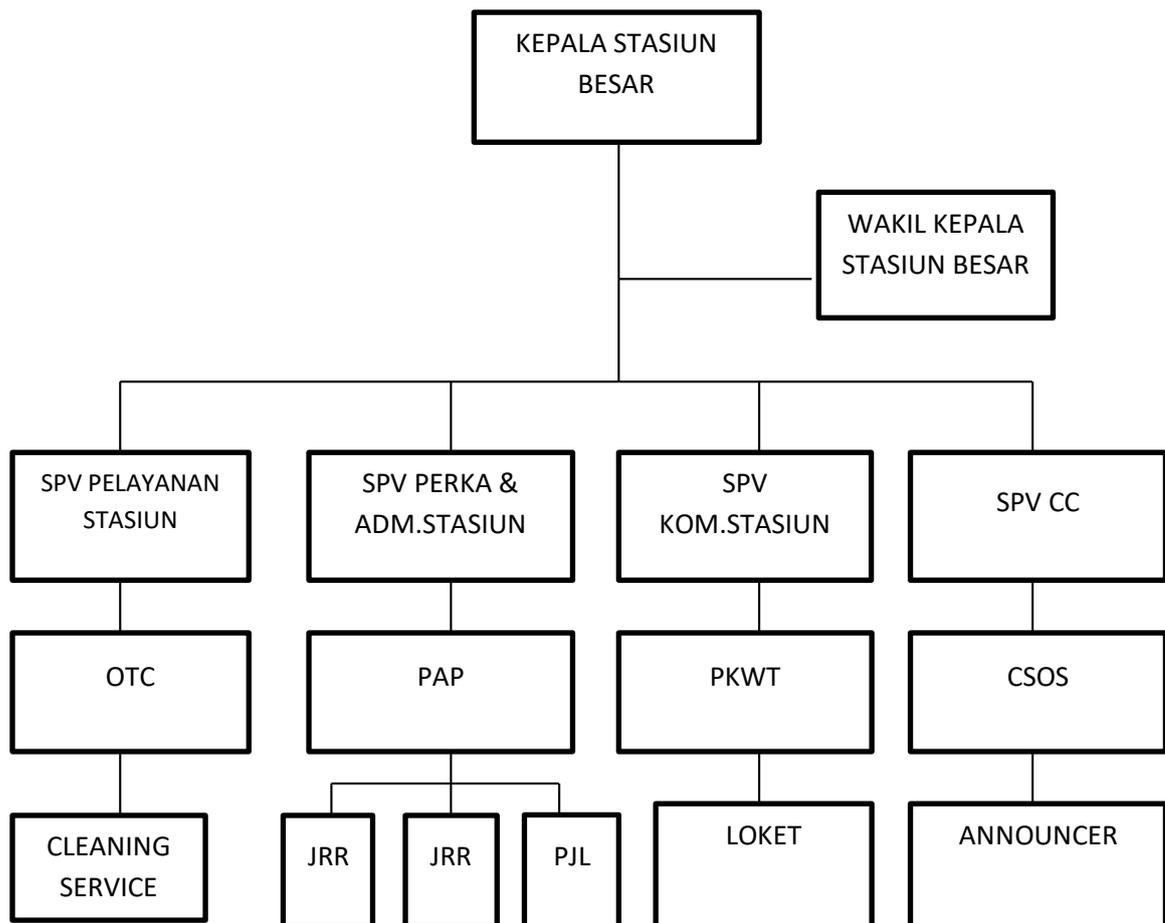
2.5.2.1 Struktur Organisasi Stasiun Besar Semarang Poncol

Struktur organisasi yang baik sangat diperlukan bagi setiap perusahaan baik perusahaan pemerintah maupun swasta karena tanpa adanya suatu organisasi yang baik maka segala kegiatan perusahaan tidak akan berlangsung dengan lancar.

Sebagai BUMN PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berpedoman pada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), termasuk penetapan Rencana Kerja Anggaran Tahunan juga ditetapkan dan diputuskan melalui RUPS.

Adapun tujuan dibentuknya struktur organisasi bagi perusahaan adalah sebagai berikut :

1. Mempermudah pelaksanaan tugas pekerjaan yang menjadi tanggung jawab perusahaan.
2. Mempermudah fungsi pengawasan personil, yaitu pimpinan dalam mengawasi pekerjaan bawahan.
3. Memperjelas kedudukan dan fungsi masing-masing personil didalam bagian atau divisi.
4. Memperjelas pelimpahan wewenang dan kekuasaan yang diembannya kepada bawahan.
5. Mempermudah garis koordinasi agar membentuk satu kesatuan yang mengarah kepada kepentingan bersama untuk mencapai tujuan perusahaan yang telah direncanakan.



Gambar 2.2 Struktur Organisasi Stasiun Besar Semarang Poncol

Sumber: PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang

2.5.2.2 Job Deskripsi

1. Kepala Stasiun Besar

Mempunyai tugas mengkoordinasikan serta mengendalikan pelaksanaan angkutan penumpang dan barang serta pengamanan kegiatan angkutan kereta api di stasiun.

2. Wakil Kepala Stasiun Besar

Mempunyai tugas mewakili atau membantu kepala stasiun besar dalam

melaksanakan tugas mengkoordinasikan serta mengendalikan pelaksanaan angkutan penumpang dan barang serta pengamanan kegiatan angkutan kereta api di stasiun, bertanggung jawab kepada kepala stasiun.

3. SPV Pelayanan Stasiun

Mempunyai tugas untuk pengecekan kebersihan stasiun, pengawasan barang-barang yang berhubungan dengan pelayanan, membuat laporan keuangan, memastikan kinerja karyawan yang berada di loket dan *customer service* berjalan sesuai *standart operational procedure* (SOP).

4. SPV Perka dan ADM. Stasiun

Bertanggung jawab melaksanakan kegiatan administrasi Perka, administrasi stasiun, memantau dan mengevaluasi pelaksanaan SOP di stasiun, serta pembinaan personel Perka, antara lain PPKA, PAP, PJJ, JRR, PJW.

5. SPV Komersial Stasiun

Mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan kegiatan pelayanan terhadap portir, pergudangan, angkutan hantaran, customer care dan loket.

6. SPV Customer Care

Bertanggung jawab mengkoordinasikan pelayanan informasi di stasiun (*customer service* dan *customer service mobile*), mengelola kotak saran dan keluhan pelanggan di stasiun, mengelola database pelanggan di stasiun, membantu melaksanakan *service recovery* serta penanganan

insiden yang menimpa pengguna jasa di stasiunnya, menyediakan pelayanan khusus kepada pelanggan berkebutuhan khusus di stasiun, memeriksa kelengkapan peralatan kerja CSOS termasuk penyediaan data dan informasi pelayanan stasiun, memberi pengarahan kepada CSOS, memantau dan melakukan penilaian kerja CSOS.

2.5.2.3 Layanan Kereta Api Stasiun Besar Semarang Poncol

- **Kelas Campuran (Eksekutif-Bisnis)**

1. Ciremai Ekspres tujuan Cikampek bersambung ke Bandung

- **Kelas Ekonomi AC Plus**

1. Jayabaya tujuan Jakarta dan Malang via Surabaya
2. Ambarawa Ekspres tujuan Surabaya

- **Kelas Ekonomi AC**

1. Tawang Jaya tujuan Jakarta
2. Maharani tujuan Surabaya
3. Kalijaga tujuan Solo via Brumbung - Gundih
4. Kamandaka tujuan tujuan Purwokerto via Tegal-Slawi
5. Kaligung tujuan Tegal-Brebes

- **Kereta Ekonomi AC Lokal**

1. Blora Jaya Ekspres tujuan Cepu
2. Kedung Sepur (Komuter Semarang - Ngrombo) tujuan Ngrombo

2.5.4 Profil KA Tawang Jaya

Kereta api Tawang Jaya adalah kereta api kelas ekonomi unggulan yang dioperasikan PT Kereta Api Indonesia dengan relasi Semarang Poncol dan Stasiun Jakarta Pasar Senen, dan merupakan satu dari dua Kereta api yang berdinamis reguler dengan rangkaian panjang (Bersamaan dengan Kereta api Kertajaya). Kereta api Tawang Jaya diberangkatkan dari Semarang Poncol pukul 13.15 dan berangkat dari Stasiun Jakarta Pasar Senen pukul 23.00. Waktu tempuh kereta api Tawang Jaya relasi Stasiun Semarang Poncol dan Stasiun Jakarta Pasar Senen PP rata-rata ditempuh dalam 6 jam 55 menit. Kereta api Tawang Jaya mulai beroperasi tanggal 14 Mei 1984 dan sejak lebaran 2012, kereta ini diganti dari kelas ekonomi non-AC menjadi kereta ekonomi AC.

Mulai 4 April 2016, KA Tawang Jaya beroperasi dengan rangkaian panjang (14 unit kereta K3, 1 unit Kereta Makan Pembangkit KMP3, 1 unit Kereta Pembangkit P, limpahan dari rangkaian Kereta api Tegal Arum yang akan dihentikan pada tanggal yang sama), serta lokomotif penariknya pun akan menggunakan CC 206, setelah sebelumnya hanya menggunakan lokomotif CC201/CC203. Dengan perubahan susunan rangkaian tersebut, maka KA Tawang Jaya menjadi salah satu dari dua kereta penumpang dengan rangkaian terpanjang di Indonesia, mengikuti stanformasi Kereta api Kertajaya yang telah beroperasi secara reguler dengan rangkaian panjang mulai 1 April 2016. Kereta api Tawang Jaya termasuk kelas Ekonomi AC PSO (*Public Service Obligation*) yang mendapat subsidi dari pemerintah sehingga harga tiket terjangkau untuk masyarakat.

2.5.4.1 Fasilitas KA Tawang Jaya

Sebagai sarana transportasi yang mengutamakan kenyamanan dan keamanan kepada para penumpang, KA Tawang Jaya dilengkapi dengan fasilitas dan pelayanan yang memadai. Fasilitas-fasilitas yang diberikan KA Tawang Jaya diantaranya adalah : kapasitas 106 penumpang tiap gerbongnya dengan konfigurasi tempat duduknya 3-2, AC di setiap gerbong, toilet di setiap gerbong, stop kontak di setiap tempat duduk, bagasi, penyewaan bantal, dan gerbong makan.

2.5.4.2 Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan KA Tawang Jaya

Waktu yang ditempuh KA Tawang Jaya untuk rute Semarang-Jakarta dan sebaliknya relatif singkat bila dibandingkan transportasi darat lainnya. Masyarakat dapat memanfaatkan KA Tawang Jaya ini sebagai pilihan alat transportasi yang efisien, praktis dan ekonomis. Berikut jadwal keberangkatan dan kedatangan KA Tawang Jaya

Tabel 2.1**Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan KA Tawang Jaya (KA 201)****Semarang Poncol – Jakarta Pasar Senen**

Stasiun	Datang	Berangkat
Semarang Poncol	-	13.15
Weleri	13.51	13.54
Pekalongan	14.36	14.40
Pemalang	15.07	15.10
Tegal	15.37	15.45
Brebes	15.57	15.59
Babakan	16.31	16.33
Cirebon Prujakan	16.53	17.00
Haurgeulis	18.09	18.11
Bekasi	19.42	19.45
Jakarta Pasar Senen	20.10	-

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang, tahun 2017.

Tabel 2.2**Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan KA Tawang Jaya (KA 202)****Jakarta Pasar Senen – Semarang Poncol**

Stasiun	Datang	Berangkat
Jakarta Pasar Senen	-	23.00
Pagaden Baru	00.43	00.46
Haurgeulis	00.59	01.02
Jatibarang	01.37	01.40
Cirebon Prujakan	02.17	02.27
Babakan	02.47	02.50
Tanjung	03.05	03.08
Brebes	03.26	03.30
Tegal	03.42	03.49
Pemalang	04.14	04.18
Pekalongan	04.45	04.50
Weleri	05.32	05.36
Semarang Poncol	06.15	-

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang, tahun 2017

2.5.4.3 Tarif Angkutan KA Tawang Jaya

Tarif KA Tawang Jaya menawarkan tarif angkutan yang relatif terjangkau untuk setiap lapisan masyarakat. Berikut tabel tarif angkutan KA Tawang Jaya :

Tabel 2.3**Daftar Tarif Tiket KA Tawang Jaya (KA 201)****Semarang Poncol – Jakarta Pasar Senen**

Tujuan	Harga	
	Dewasa	>3 Tahun
Pekalongan	Rp. 90.000	Rp. 0
Pemalang	Rp. 90.000	Rp. 0
Tegal	Rp. 90.000	Rp. 0
Brebes	Rp. 90.000	Rp. 0
Babakan	Rp. 90.000	Rp. 0
Cirebon Prujakan	Rp. 90.000	Rp. 0
Haurgeulis	Rp. 120.000	Rp. 0
Bekasi	Rp. 120.000	Rp. 0
Jakarta Pasar Senen	Rp. 120.000	Rp. 0

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang, tahun 2017.

Tabel 2.4**Daftar Tarif Tiket KA Tawang Jaya (KA 202)****Jakarta Pasar Senen - Semarang Poncol**

Tujuan	Harga	
	Dewasa	>3 Tahun
Haurgeulis	Rp. 90.000	Rp. 0
Jatibarang	Rp. 90.000	Rp. 0
Cirebon Prujakan	Rp. 90.000	Rp. 0
Babakan	Rp. 120.000	Rp. 0
Tanjung	Rp. 120.000	Rp. 0
Brebes	Rp. 120.000	Rp. 0
Tegal	Rp. 120.000	Rp. 0
Pemalang	Rp. 120.000	Rp. 0
Pekalongan	Rp. 120.000	Rp. 0
Weleri	Rp. 120.000	Rp. 0
Semarang Poncol	Rp. 120.000	Rp. 0

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang, tahun 2017.

Penumpang anak dibawah 3 tahun tidak dikenakan biaya dan tidak mendapatkan tempat duduk sendiri. Pemesanan tiket kereta api untuk anak usia 3 tahun kebawah apabila ingin mendapatkan kursi maka akan dikenakan tarif dewasa (regular).