

BAB II
GAMBARAN UMUM
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAOP 4 KOTA SEMARANG

2.1 Sejarah Singkat PT Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. KAI adalah satu-satunya Badan Usaha Milik Negara yang bertugas menyelenggarakan pelayanan jasa angkutan kereta api dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang dan/ barang secara massal untuk pembangunan nasional di Indonesia. 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 dengan 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 Ujung pandang – 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 kereta api 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 diproklamirkan 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. 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). Setelah masa perang kemerdekaan (1945-1950) kantor pusatnya berpindah-pindah antara lain ke Cisurupan, Gombong, Yogyakarta, dan Jakarta hingga akhirnya kembali lagi ke Bandung.

Dua misi yang diemban PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yakni misi social dan profit. Misi Sosial yaitu melakukan angkutan penumpang dan atau barang secara missal untuk mendukung system transportasi nasional, sedangkan misi pofit yaitu memberi keuntungan sesuai dengan prinsip-prinsip pengelolaan perusahaan.

2.1 Tabel

Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia

Periode	Status	Dasar Hukum
Th. 1864	Pertama kali dibangun Jalan Rel sepanjang 26 km antara Kemijen Tanggung oleh Pemerintah Hindia Belanda	
1864 s.d 1945	Staat Spoorwegen (SS) Verenigde Spoorwegenbedrijf (VS) Deli Spoorwegen Maatschappij (DSM)	IBW
1945 s.d 1950	DKA	IBW
1950 s.d 1963	DKA – RI	IBW
1963 s.d 1971	PNKA	PP. No. 22 Th. 1963
1971 s.d.1991	PJKA	PP. No. 61 Th. 1971
1991 s.d 1998	PERUMKA	PP. No. 57 Th. 1990
1998 s.d. 2010	PT. KERETA API (Persero)	PP. No. 19 Th. 1998 Keppres No. 39 Th. 1999 Akte Notaris Imas Fatimah
Mei 2010 s.d sekarang	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	Instruksi Direksi No. 16/OT.203/KA 2010

Sumber : https://id.m.wikipedia.org/wiki/Daerah_Operasi_IV_Semarang.com

2.2 Logo PT Kereta Api Indonesai (Persero)

Perubahan identitas perusahaan merupakan upaya PT. KAI untuk mengembangkan citra perusahaan kearah yang lebih baik. Selain itu potret pelayanan dalam sejarah panjang perekeratapian Indonesia menjadi tonggak semangat untuk melakukan perubahan dan percepatan transformasi menuju Pelayanan Prima. Identitas baru PT. KAI diharapkan dapat menumbuhkan hubungan emosional yang mendalam antara brand dan konsumen, sehingga tercipta hubungan timbal balik antara penyedia jasa dan pengguna jasa kereta api (*Stakeholders*). PT. KAI mempunya lambang perusahaan yang dapat dilihat dibawah ini.

Gambar 2.1

Lambang PT. Kereta Api Indonesia (Persero)



Sumber : <https://kai.id>

1. Bentuk :
 - a. **Garis melengkung:** Melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI dalam mencapai Visi dan Misinya.
 - b. **Anak Panah:** Melambangkan Nilai Integritas, yang harus dimiliki insan PT KAI dalam mewujudkan Pelayanan Prima.
2. Warna :
 - a. **Orange :** Melambangkan proses Pelayanan Prima (Kepuasan pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.
 - b. **Biru :** Melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke *stakeholders*. Inovasi dilakukan dengan

semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.

3. Daya Gambar

Gaya Gambar yang lugas, langsung, tajam, teknis, selaras dengan staf teknik kereta api. Ujung garis tajam tapi melengkung untuk menyiratkan arah/ kecepatan, tetapi cenderung agak tumpul melengkung, tidak terlampaui tajam, agar memberi kesan aman (sesuatu bentuk yang terlampaui runcing lebih memberi kesan ancaman, rasa sakit dan agresivitas, asosiatif kepada senjata tajam, duri, dan sebagainya).

4. Sifat Gambar

Sifat gambar lebih lugas, obyektif, rasional. Karena bentuk geometrinya yang dominan dan lebih bersifat maskulin. Kesan sangat modern, teknis, jelas terlihat.

2.3 Visi , Misi dan Tujuan PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Visi di PT. KAI adalah :

- a. menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*
- b. Seluruh lapisan masyarakat adalah pelanggan
- c. Berkembang, dan terdepan dalam keselamatan dan keandalan
- d. Pelopor dalam pembangunan yang berwawasan lingkungan
- e. Karyawan bangga dan sejahtera

Sedangkan Misi di PT Kereta Api Indonesia adalah menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan empat pilar utama yaitu sebagai berikut :

a. Keselamatan :

KAI 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.

b. Ketepatan waktu

KAI akan selalu berupaya maksimal untuk tetap mengoperasikan perjalanan kereta api tepat sesuai pada waktunya, baik dari jadwal keberangkatan dan jadwal tiba demi kelancaran dan kepuasan pelanggan sebagai bentuk solusi dari salah satu alternatif transportasi publik yang bebas dari kemacetan.

c. Pelayanan

Dalam hal pelayanan, KAI akan memberikan yang terbaik sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6A unsur pokok : Kemampuan (*Ability*), Sikap (*Attitude*), Penampilan (*Appearance*), Perhatian (*Attention*), Tindakan (*Action*), Tanggung Jawab (*Accountability*).

d. Kenyamanan

Kenyamanan pelanggan akan muncul sendirinya seiring dengan pelayanan prima, ketepatan waktu dan keselamatan yang diterapkan KAI sebagai pilar utama dalam mencapai kepuasan pelanggan. Perusahaan tidak akan pernah berhenti dalam menciptakan lingkungan yang kondusif baik di stasiun maupun di atas kereta api dalam hal meningkatkan rasa nyaman kepada para pelanggan.

Adapun tujuan yang diterapkan oleh PT. KAI adalah untuk turut serta melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan dan program pemerintahan di bidang ekonomi dan pembangunan nasional khususnya dibidang transportasi, dengan menyediakan barang dan jasa bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di pasar dalam negeri ataupun internasional di bidang perkeretaapian yang meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan Kereta Api, kegiatan perawatan prasarana perkeretaapian, pengusaha prasarana perkeretaapian, pengusaha usaha penunjang prasarana dan sarana Kereta Api dan kemanfaatan umum dengan menetapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas.

2.4 Budaya Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Budaya perusahaan merupakan pola sikap, keyakinan, asumsi, serta harapan yang dimiliki perusahaan dan dijadikan pedoman dalam melakukan interaksi antar karyawan dalam usaha mencapai sasaran perusahaan. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai budaya perusahaan yang terdapat di 5 nilai utama pada gambar dibawah ini:

Gambar 2.2 Nilai Utama Budaya Perusahaan PT. KAI



Sumber : <http://kip.kereta-api.co.id>

1. Integritas

PT. KAI (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.

2. Profesional

PT. KAI (Persero) memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, membagikan pengetahuan dengan pekerjaan kepada orang lain.

3. Keselamatan

PT. KAI (Persero) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

4. Inovasi

PT. KAI (Persero) selalu menumbuh kembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan dan menciptakan lingkungan kondusif untuk memberikan nilai tambah bagi *stakeholder*.

5. Pelayanan Prima

PT. KAI (Persero) memberikan pelayanan yang terbaik sesuai dengan standar mutu 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).

2.5 Strukur Organisasi Tingkat Divisi PT KAI Daop 4 Semarang

Pembagian tugas antar devisi pada PT. KAI adalah di bawah lingkungan PT Kereta Api Indonesia yang berada di bawah tanggung jawab Direksi PT KAI dipimpin oleh seorang *Executive Vice President* (EVP). Berikut struktur organisasi tingkat Devisi di PT. KAI:

a. Divisi Sarana

Mempunyai tugas pokok merumuskan, merencanakan, memprogram dan melaksanakan perusahaan sarana kereta api dan fasilitas kerja pemilihan sarana

b. Divisi Pelatihan

Mempunyai tugas pokok mengusahakan sumber daya perusahaan yang diserahkan pengelolaannya kepada divisi, merencanakan, menyelenggarakan, membina, mengendalikan, mengevaluasi pelatihan serta melaksanakan asesmen pegawai sesuai dengan kebutuhan perusahaan dan atau pelatihan dari luar perusahaan.

c. Divisi Usaha Pendukung

Mempunyai tugas pokok yaitu melaksanakan usaha pendukung perkeretaapian dalam pengawasan balai grafika, tanah dan bangunan, fasilitas yang diserahkan pengelolaannya oleh Direksi PT. KAI .

d. Divisi Regional

Mempunyai tugas pokok melaksanakan perusahaan kereta api di wilayah Regional I Sumatera Utara, Regional II Sumatera Barat, Regional III Sumatera Selatan.

e. Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek

Mempunyai tugas pokok menyelenggarakan pengusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api komuter dengan menggunakan sarana KRD dan KRL di wilayah Jakarta, Bogor, Tangerang, Bekasi.

2.6 Susunan Organisasi Tingkat Daerah Operasioanal

Daerah Operasional mempunyai tugas pokok menyelenggarakan pengusahaan angkutan kereta api, serta merumuskan dan menyusun program pembinaan dan pengendalian pelaksanaan angkutan penumpang dan atau barang di wilayah daerah operasional. Daerah Operasional adalah satuan organisasi dilingkungan PT.Kereta Api (Persero) yang berada dibawah Direksi PT.Kereta Api (Persero) dan terdiri dari :

1. DAOP 1 : Jakarta
2. DAOP 2 : Bandung
3. DAOP 3 : Cirebon
4. DAOP 4 : Semarang
5. DAOP 5 : Purwokerto
6. DAOP 6 : Yogyakarta
7. DAOP 7 : Madiun
8. DAOP 8 : Surabaya
9. DAOP 9 : Jember

2.7 Strukur Organisasi pada PT KAI Daop 4 Semarang

PT KAI Daop 4 Semarang yang berlokasi pada Jl. H. Thamrin No. 3 Semarang. Dapat diketahui bahwa struktur organisasi PT KAI persero dapat dibagi menjadi beberapa bagian yaitu :

1. EVP Daop 4 Semarang dan Deputy VP
2. Junior Manager Humasda
3. Junior Manager Hukum
4. Manager SDM & Umum :
 - a. Ass. Manager SDM

- b. Ass. Manager Hiperkes & Lingkungan
 - c. Ass. Manager Perawatan Bangunan Dinas
5. Manager Keuangan
- a. Ass. Manager Anggaran
 - b. Ass. Manager Keuangan
 - c. Ass. Manager Akuntansi
 - d. Ass. Manager Pajak
 - e. Ass. Manager Penagihan
6. Manager Pelelangan :
- a. Sekretaris
 - b. Anggota
7. Manager Sarana :
- a. Ass. Manager Program Anggaran Perawatan Sarana
 - b. Ass. Manager Perawatan Lokomotif & KRD
 - c. Ass. Manager Perawatan Kereta dan Gerbong
 - d. Junior Manager Inspektor
 - e. UPT
8. Manager Jalan dan Jembatan
- a. Ass. Manager Program Anggaran PerawatnJalan Rel dan Jembatan
 - b. Ass. Manager Konstruksi Jalan Rel dan Jembatan
 - c. Ass. Manager Fasilitas Sarana Pemeliharaan Jalan dan Evaluasi
 - d. Junior Manager Inspector
 - e. UPT
 - f. Manager Sintelis :
 - 1.) Ass. Manager Program Anggaran Perawatan Sintelis
 - 2.) Ass. Manager Perawatan Sinyal
 - 3.) Ass. Manager Perawatan Telekomunikasi dan Listrik
 - 4.) Junior Manger Inspector
 - 5.) UPT
 - g. Manager Operasi :
 - 1.) Ass. Manager Perkap

- 2.) Ass. Manager Pelayanan
 - 3.) Ass. Manager Kantmib
 - 4.) Ass. Manager Operasi Sarana
 - 5.) Junior Manager Pusdalopka
 - 6.) Senior Supervisor Rencana Eva dan TU
 - 7.) Senior Supervisor Dal. Opka
 - 8.) Senior Supervisor Operator Radio
 - 9.) Senior Supervisor Dal. Sarana
 - 10.) Junior Manager Inspector
 - 11.) UPT 12. UPT & CTC
- h. Manager Komersial :
- 1) Ass. Manager Pemasaran Angkutan Penumpang
 - 2) Ass. Pemasaran Angkutan Barang
 - 3) Ass. Pengusahaan Aset
 - 4) Ass. Manager Customer Care
 - 5) Ass. Manger Sistem Informasi

2.7.1 Uraian Jabatan (*Job Descriptions*) Struktur Organisasi bagian Keuangan PT KAI Daop 4 Semarang

Dibawah ini adalah uraian jabatan (*Job Descriptions*) kedudukan, tugas pokok, tanggung jawab, susunan organisasi, dan tata laksana bagian keuangan sesuai Keputusan Direksi menurut KEP.U/KO.104/VIII/14/KA-216 tentang Organisasi Dan Tata Laksana Seksi Keuangan, Seksi Keuangan & SDM, Serta Seksi Keuangan, SDM & Teknologi Informasi Pada Daerah Operasi, Divisi Regional, Sub Devisi Regional Dan Balai Yasa Di Lingkungan PT KAI (Persero) yaitu sebagai berikut :

Bagian keuangan Daerah Operasi 4 Semarang adalah satuan organisasi di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada dibawah organisasi Daerah Operasi 4 Semarang dan berkedudukan di Semarang. Bagian Keuangan Daerah Operasi 4 Semarang dipimpin oleh seorang Manager yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada

Executive Vic President (EVP) Daerah Operasi 4 Semarang. Manager Keuangan Daerah Operasi 4 Semarang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab :

- a. Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah ditetapkan Kantor Pusat, di Wilayah Daerah Operasi 4 Semarang;
- b. Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (quality improvement) secara berkelanjutan serta pengelolaan resiko dibagiannya;
- c. Mengkoordinir penyusunan Rencana Kerja Anggaran Tahunan Daerah Operasi 4 Semarang dan melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan rencana serta pelaksanaan anggaran;
- d. pelaksanaan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan Daerah Operasi 4 Semarang serta pembinaannya;
- e. Melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan, pengesahan pembayaran non gaji pegawai, pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga serta penyelesaian dokumen analisa dan tata usaha keuangan serta administrasi pelaksanaan *petty cash*;
- f. Melaksanakan administrasi perpajakan;
- g. Melaksanakan penagihan atas Piutang Angkutan Penumpang, Angkutan Barang dan Perusahaan Aset serta Tata Usaha Administrasi Piutang (*Aging Schedule*);
- h. Melaksanakan tata laksana dan tata usaha perbendaharaan Daerah Operasi 4 Semarang;
- i. Melaksanakan pemantauan, penyelesaian dan pelaporan tindak lanjut temuan Pemeriksaan Internal maupun Eksternal.

Dalam menjalankan tugas pokok dan tanggung jawabnya, Manager Keuangan Daerah Operasi 4 Semarang dibantu oleh :

- a. Junior Manager Penagihan, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan penagihan atas Piutang Angkutan

Penumpang, Angkutan Barang dan Pengusahaan Aset serta Tata Usaha Administrasi Piutang (*Aging Schedule*);

- b. Assistant Manager Anggaran, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab mengkoordinasi penyusunan Rencana Kerja Anggaran Tahunan Daerah Operasi, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan rencana serta pelaksanaan anggaran;
- c. Assistant Manager Akuntansi, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pengelolaan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan Daerah Operasi;
- d. Assistant Manager Keuangan yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan, pengesahan pembayaran non gaji pegawai, pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga, serta penyelesaian dokumen analisa dan tata usaha keuangan, administrasi pelaksanaan petty cash serta melaksanakan tata laksana dan tata usaha perbendaharaan Daerah Operasi 4 Semarang :
 1. Dalam melaksanakan tugas pokok dan tanggung jawabnya, Assistant Manager Keuangan dibantu oleh beberapa Junior Supervisor Pendapatan yang bertanggung jawab atas Pengelolaan pendapatan angkutan penumpang maupun barang di Stasiun tempat kedudukan serta Stasiun Rayon, meliputi kegiatan verifikasi penerimaan kas dari pendapatan, penyetoran dan pencatatannya;
 2. Tempat kedudukan Junior Supervisor Pendapatan dan Stasiun Rayon ditetapkan sebagai berikut :
 - a) Junior Supervisor Pendapatan Semarang Tawang, mengelola pendapatan Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari :
 - 1) Stasiun Alastua (Ata);
 - 2) Stasiun Brumbung (Brb);
 - 3) Stasiun Tegowanu (Tgw);
 - 4) Stasiun Gubug (Gub);

- 5) Stasiun Karangjati (Kjt);
- 6) Stasiun Sedadi (Sdi);
- 7) Stasiun Ngrombo (Nbo);
- 8) Stasiun Gambringan (Gbn).

dan menerima pengembalian sisa Uang Muka Dinas serta menyimpan uang petty cash.

b) Junior Supervisor Pendapatan Semarang Poncol, mengelola pendapatan Stasiun Semarang Poncol dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari :

- 1) Stasiun Gundih (Gd);
- 2) Stasiun Karangsono (Kso);
- 3) Stasiun Telawa (Tw);
- 4) Stasiun Padas (Pds);
- 5) Stasiun Kedungjati (Kej);
- 6) Stasiun Tanggung (Tgg);
- 7) Stasiun Ambarawa (Abr).

c) Junior Supervisor Pendapatan Pekalongan, mengelola pendapatan Stasiun Pekalongan dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari :

- 1) Stasiun Batang (Btg);
- 2) Stasiun Ujungnegoro (Ujn);
- 3) Stasiun Kuripamn (Krp);
- 4) Stasiun Plabuan (Plb);
- 5) Stasiun Krengseng (Kns);
- 6) Stasiun Weleri (Wlr);
- 7) Stasiun Kalibodri (Kbd);
- 8) Stasiun Kaliwungu (Kln);
- 9) Stasiun Mangkang (Mkg);
- 10) Stasiun Jerakah (Jrk);

d) Junior Supervisor Pendapatan Tegal, mengelola pendapatan Stasiun Tegal, dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari :

- 1) Stasiun Larangan (Lr);
- 2) Stasiun Surdadi (Sd);
- 3) Stasiun Pemalang (Pml);
- 4) Stasiun Petarukan (Pta);
- 5) Stasiun Comal (Co);
- 6) Stasiun Srugi (Sri);

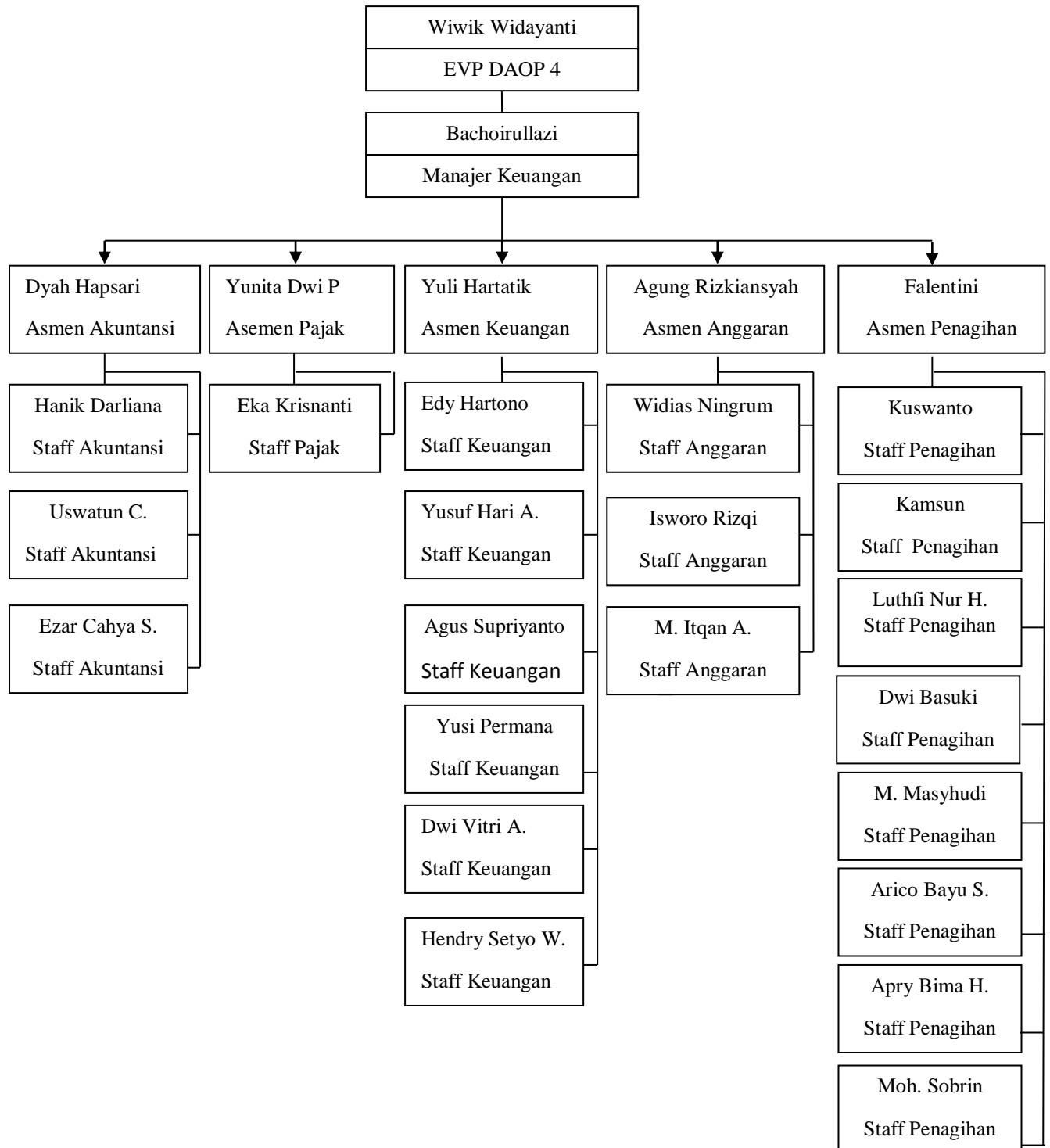
e) Junior Supervisor Pendapatan Cepu, mengelola pendapatan Stasiun Cepu dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari :

- 1) Stasiun Jambon (Jbn);
- 2) Stasiun Panunggalan (Pnl);
- 3) Stasiun Kradenan (Kkn);
- 4) Stasiun Sulus (Sl);
- 5) Stasiun Doplang (Dpl);
- 6) Stasiun Randublatung (Rbg);
- 7) Stasiun Wadu (Wdu);
- 8) Stasiun Kapuan (Kpa).

e. Assistant Manager Pajak, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melakukan verifikasi pembayaran untuk mengidentifikasi objek pemotongan kelengkapan tagihan dan menentukan jumlah yang dibayarkan atas Kewajiban Pemotongan : PPh Pasal 21, 23, 4 ayat 2, PPN : SPT Masa PPN 1111, PPN Keluaran, PPN Masukan, PPN Masukan tidak dapat direditkan, SPT Masa PPN 1107 (PUT) dan PPh Pasal 23, Bukti Pemotongan PPh Pasal 4 ayat 2; tela'ah kontrak perjanjian, penyelesaian keberatan, pemeriksaan pajak dan lain-lain termasuk hubungan dengan kantor pajak setempat. Berdasarkan uraian diatas, berikut adalah struktur organisasi yang terdapat di unit keuangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP 4 Semarang :

Gambar 2.3 Struktur Organisasi Unit Keuangan PT. KAI (Persero)

DAOP 4 Semarang



Sumber : PT. KAI DAOP 4 Semarang