

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN**

#### **1.1 Sejarah Singkat**

Kehadiran Kereta Api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan Kereta Api 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 Kereta Api antara Kemijen-Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang-Surakarta (110 km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan Kereta Api di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara tahun 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 Kereta Api juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan Kereta Api 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 Kereta Api Pontianak-Sambas (220 km) sudah diselesaikan. Demikian juga di Pulau Bali dan Pulau Lombok, pernah dilakukan studi pembangunan jalan Kereta Api.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan Kereta Api 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 Kereta Api di sana.

Jenis jalan rel Kereta Api 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 Kereta Api yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 km antara Bayah-Cikara dan 220 km antara Muaro-Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan Kereta Api 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 Kereta Api 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 perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkan pada 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).

Untuk mendorong Perumka menjadi perusahaan bisnis jasa, pada tanggal 3 Februari 1998 pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998. Dengan status barunya, PT Kereta Api Indonesia (Persero) beroperasi sebagai lembaga bisnis yang berorientasi pada laba.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang selanjutnya disingkat sebagai PT KAI (Persero) atau "Perseroan" adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia. Untuk tetap menjalankan sebagian misinya sebagai organisasi pelayanan publik, pemerintah menyediakan dana *Public Service Organization (PSO)*.

## **1.2 Profil Perusahaan**

PT Kereta Api Indonesia merupakan sebuah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang memberikan pelayanan atau jasa transportasi darat di Indonesia. PT Kereta Api Indonesia memiliki wilayah Operasional yang tersebar di Pulau Sumatra dan Pulau Jawa. Untuk wilayah operasional yang terdapat di Pulau Sumatra diberi nama Devisi Regional (Divre) dan yang terdapat di Pulau Jawa diberi nama Daerah Operasi (Daop). Di Pulau Sumatra terdapat tiga Devisi Regional (Divre) dan dua Sub Divre yaitu Divre 1 Sumatra Utara, Divre 2 Sumatra Barat, Divre 3 Sumatra Selatan, Sub Divre 3.I Kertapati, dan Sub Divre 3.II Tanjungkarang. Sedangkan di Pulau Jawa terdapat 9 Daerah operasi (Daop) yaitu Daerah Operasi 1 Jakarta, Daerah Operasi 2 Bandung, Daerah Operasi 3 Cirebon, Daerah Operasi 4 Semarang, Daerah Operasi 5 Purwokerto, Daerah Operasi 6 Yogyakarta, Daerah Operasi 7 Madiun, Daerah Operasi 8 Surabaya, dan Daerah Operasi 9 Jember.

Daerah Operasi VII Madiun atau disingkat dengan Daop 7 Madiun adalah salah satu daerah operasi perkeretaapian Indonesia, di bawah lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di bawah Direksi PT Kereta Api Indonesia dipimpin oleh seorang *Executive Vice President* (EVP) yang bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api Indonesia.

Daerah Operasi VII Madiun terbentang dari barat, yaitu Stasiun Walikukun, Ngawi sampai timur, yaitu Stasiun Curahmalang, Jombang; dan sebelah selatan, yaitu Stasiun Rejotangan, Tulungagung. Stasiun utama di Daop VII adalah Stasiun Madiun, Stasiun Kertosono, Stasiun Jombang, Stasiun Kediri, dan Stasiun Tulungagung. Dan kantor administrasi Daop 7 Madiun beralamat di Jalan Kumpul Sunaryo No. 14 Madiun.

### **1.3 Visi dan Misi**

#### **1.3.1 Visi**

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

#### **1.3.2 Misi**

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholder* dan kelestarian lingkungan berdasarkan empat pilar utama: Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan.

## 1.4 Logo Perusahaan

Gambar 2.1 Logo PT Kereta Api Indonesia (Persero)



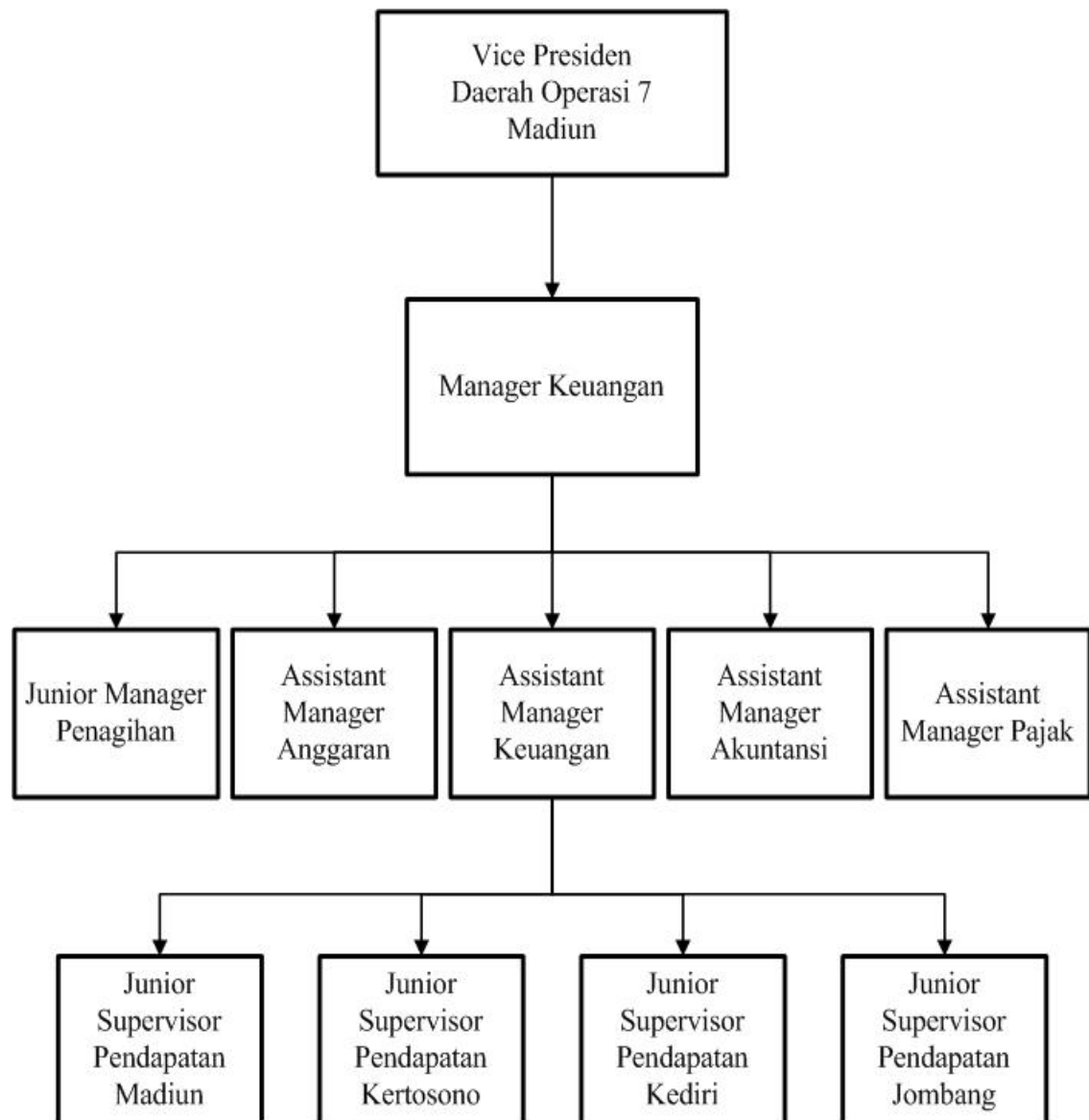
Sumber : Unit Sumber Daya Manusia dan Umum PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 7 Madiun

Logo diatas memiliki beberapa filosofi yaitu :

1. Garis warna oranye melambangkan proses pelayanan prima (kepuasan pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.
2. Anak panah warna putih melambangkan nilai integritas yang harus dimiliki oleh insan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mewujudkan pelayanan prima.
3. Garis melengkung warna oranye melambangkan gerakan yang dinamis PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mencapai visi dan misinya.
4. Garis melengkung warna biru melambangkan semangat inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke stakeholders.

## 1.5 Struktur Organisasi

Gambar 2.2 Struktur Organisasi Unit Keuangan PT Kereta Api Indonesia  
(Persero) Daerah Operasi 7 Madiun



Sumber : Unit Sumber Daya Manusia dan Umum PT Kereta Api Indonesia  
(Persero) Daerah Operasi 7 Madiun

## 1.6 Tugas Pokok dan Fungsi

1. Manager Keuangan
  - a. Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah ditetapkan kantor pusat, di wilayah Daerah Operasi 7 Madiun.
  - b. Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (quality improvement) secara berkelanjutan serta pengelolaan resiko di seksinya.
  - c. Mengkoordinir penyusunan Rencana Kerja Anggaran Tahunan Daerah Operasi 7 Madiun serta melaksanakan, mengendalikan, melaporkan rencana dan pelaksanaan anggaran.
  - d. Pelaksanaan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan Daerah Operasi 7 Madiun serta pembinaannya.
  - e. Melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan, pengesahaan pembayaran non gaji pegawai, pengesahaan 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 pengusahaan asset serta tata usaha administrasi piutang.
  - h. Melaksanakan tata laksana dan tata usaha perbendaharaan Daerah Operasi 7 Madiun.
  - i. Melaksanakan pemantauan, penyelesaian, dan pelaporan tindak lanjut temuan pemeriksaan internal maupun eksternal.
2. Junior Manager Penagihan : Melaksanakan penagihan atas piutang angkutan penumpang, angkutan barang, dan pengusahaan asset serta tempat tata usaha administrasi piutang.
3. Assitant Manager Anggaran : Mengkoordinasi penyusunan Rencana Kerja Anggaran Tahunan Daerah Operasi 7 Madiun serta melaksanakan, mengendalikan, melaporkan rencana dan pelaksanaan anggaran.

4. Assistant Manager Akuntansi : Melaksanakan pengelolaan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan Daerah Operasi 7 Madiun.
5. Assistant Manager Pajak : Melakukan verifikasi pembayaran untuk mengidentifikasi objek pemotongan, kelengkapan tagihan dan menentukan jumlah yang dibayarkan atas Keajiban Pemotongan : PPh Pasal 21, 23, 4 ayat 2, PPN : SPT Masa PPN 1111, PPN keluaran, PPN Masukan, PPN Masukan tidak dapat dikreditkan, SPT Masa PPN 1107 (PUT), dan PPh Badan : bukti pemungutan PPh Pasal 22, Bukti Pemotongan PPh Pasal 23, Bukti Pemotongan PPh Pasal 4 ayat 2.
6. Assistant Manager Keuangan : 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 7 Madiun.

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 kedudukan serta Stasiun Rayon, meliputi kegiatan verifikasi penerimaan kas dari pendapatan, penyetoran, dan pencatatannya.

Tempat kedudukan Junior Supervisor Pendapatan dan Stasiun Rayon, ditetapkan sebagai berikut :

7. Junior Supervisor Pendapatan Stasiun Madiun, mengelola pendapatan stasiun Madiun dan stasiun Rayon yang terdiri dari :
  - a. Stasiun Paron
  - b. Stasiun Kedunggalar
  - c. Stasiun Walikukun
  - d. Stasiun Caruban
  - e. Stasiun Barat



- f. Stasiun Geneng
  - g. Stasiun Babadan
  - h. Stasiun Saradan
  - i. Stasiun Wilangan
  - j. Stasiun Bagor
8. Junior Supervisor Pendapatan Stasiun Kertosono : Mengelola pendapatan Stasiun Kertosono dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari :
- a. Stasiun Nganjuk
  - b. Stasiun Sukomoro
  - c. Stasiun Baron
  - d. Stasiun Purwosari
  - e. Stasiun Papar
  - f. Stasiun Minggiran
  - g. Stasiun Susuhan
9. Junior Supervisor Pendapatan Stasiun Kediri, mengelola pendapatan stasiun Kediri dan Stasiun Rayon yang terdiri dari :
- a. Stasiun Tulungagung
  - b. Stasiun Ngunut
  - c. Stasiun Ngadiluwih
  - d. Stasiun Karas
  - e. Stasiun Ngujang
  - f. Stasiun Sumbergempol
  - g. Stasiun Rejotangan
10. Junior Supervisor Pendapatan Stasiun Jombang, mengelola pendapatan Stasiun Jombang dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari :
- a. Stasiun Sembung
  - b. Stasiun Peterongan
  - c. Stasiun Sumobito
  - d. Stasiun Curahmalang