

BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 Sejarah Singkat Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah satu perusahaan milik pemerintah (BUMN) yang kemudian statusnya berubah menjadi Persero, dimana yang semula tujuan usahanya memberikan pelayanan atau jasa transportasi dan tidak berorientasi memperoleh keuntungan kemudian berubah menjadi memberikan pelayanan atau jasa transportasi dan berorientasi pada keuntungan perusahaan.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan salah satu perusahaan besar yang menguasai seluruh jasa angkutan kereta api yang berada di Indonesia, perusahaan cabangnya tersebar di Indonesia yang disebut Daop (Daerah Operasi) yang mewakili kantor pusat dan bertanggung jawab melaksanakan seluruh kebijakan kantor pusat. Dalam perjalanan sejarahnya, angkutan kereta api di tanah air kita membuktikan peranannya yang berarti pada sektor perhubungan disamping menunjang pertumbuhan ekonomi terutama di sektor pertanian atau perkebunan dan pertambangan.

Secara kronologis, perkembangan perkeretapian Indonesia telah mengalami empat fase, yaitu :

1. Zaman Hindia Belanda
2. Zaman Pendudukan Jepang

3. Zaman Kemerdekaan Republik Indonesia
4. Zaman Penyerahan Kedaulatan

Penjabaran dari masing-masing fase dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Zaman Hindia Belanda

Di Indonesia, kereta api telah dikeanl sejak abad ke 19 dan dijalankan pertama

kali tanggal 17 Juni 1868 antara kota Semarang (Kemijen) dan Tanggung dengan jarak 26 Km. Perkembangan perkeretaapian di Indonesia dimulai dengan pemasangan lalu lintas Semarang-Surakarta oleh Nederlands Indische Spoorweg Matschapj. Pencangkulan pertama untuk pemasangan lalu lintas tersebut dilakukan oleh Gubernur Jenderal Slooet Van Beele di Semarang pada tanggal 12 Februari 1890 lintas Jakarta-Bogor dimulai pemasanganya pada tanggal 10 April 1868 dan selesai pada tahun 1873. Pemasangan lintas kereta api tersebut dilakukan oleh NISM yang kemudian diambil alih oleh State Spoorweg (SS).

Di Sumatera Utara telah dipasang lalu lintas Medan pada tanggal 25 Juli 1886 oleh Deli Spoorweg Matschapj (DMS). Di Sumatera Selatan pada tahun 1012 dimulai dengan pemasangan Teluk Betuk Prabumulih, juga di Sulawesi pada tanggal 01 Juli 1023 dipasang lintas KassarTakelar, disamping SS yang diusahakan oleh Hindia Belanda. Pada saat itu terdapat dua belas tempat perkeretaapian swasta di Jawa dan di Semarang, yaitu :

1. NV Semarang Cherebon Straamstam Matschpij (SCM)

2. NV Nederland Indische Spoorweg Matschpij (NISM)
3. NV Semarang Joane Straanstran Matschpij (SJM)
4. NV Saraje Dal Straanstram Matschpij (SDM)
5. NV Mojokerto Straamstram Matschpij (MELSM)
6. NV Oast Java Straamstram Matschpij (SJM)
7. NV Kediri Straamstram Matschpij (KSM)
8. NV Malang Straamstram Matschpij (MSM)
9. NV Pasuruan Straamstram Matschpij (PSM)
10. NV Probolinggo Straamstram Matschpij (PBSM)
11. NV Madura Straamstram Matschpij (MDSM)
12. NV Deli Straamstram Matschpij (DSM)

Peranan perkeretaapian swasta sebagai prasarana perekonomian pada waktu itu mengimbangi peranan usaha pemerintah dengan nama State Spoorweg. Jaringan-jaringan di Jawa diarahkan pada tujuan penyempurnaan administrasi pemerintah dalam rangka menjamin pertahanan dalam negeri. Pemasangan jaringan di Aceh dilaksanakan oleh Departemen Penerangan (Departement Van Coleg). Pada tahun 1917 pengesahan beralih dari militer (Departemen Penerangan) kepada State Spoorweg dengan maksud untuk mengamalkan hasil usaha. Pemasangan jaringan-jaringan kereta api partikular yang terpusat pada daerah perkebunan, pada dasarnya mempunyai tujuan pengangkutan hasil perkebunan ke daerah-daerah pelabuhan (Cirebon-Tegal-Semarang-Surabaya ProbolinggoPamanukan-Belawan) untuk kemudian dilakukan ekspor ke Eropa, misalnya hasil bumi yang berupa nila, gula, tembakau, karet, dan teh. Meskipun masing-masing perusahaan kereta api

mempunyai peraturan-peraturan pegawai tersendiri, pada dasarnya dalam bidang penggunaan tenaga kerja pribumi (Indonesia) hanya menggunakan tenaga pembantu pelaksana.

2. Zaman Pendudukan Jepang

Perusahaan kereta api di Indonesia yang berada di Jawa dan di Sumatera dipimpin oleh masing-masing satu pimpinan. Untuk daerah Jawa berada dibawah Angkatan Darat (Riukuh) sedangkan Sumatera dibawah pimpinan Angkatan Laut (Kaigun). Di Jawa dinamakan Siyoku Sokyuku dan Teknido Kyuku dibagi menjadi 3 daerah yaitu :

- Jawa Barat (Soibu Kyuku)
- Jawa Tengah (Khubu Kyuku)
- Jawa Timur (Tohu Kyuku)

Masing-masing daerah tersebut dibagi-bagi dalam inspeksi-inspeksi (Zimusoho) yang dikepalai oleh Kepala Inspeksi (Zumusoho Tyo). Daerah Sumatera dibawah pimpinan Angkatan Laut (Kaigun) yang masing-masing eksploitasi berdiri sendiri dengan nama Sumatera Tukesdo (Aceh dan SDM), seibu Sumatera Tukesdo

(Sumatera Barat) dan Nanbu Sumatera Tukesdo (Sumatera Selatan). Secara resmi pimpinan pusat dipegang oleh pejabat sipil atau militer Jepang, meskipun para pegawai bangsa Indonesia yang melaksanakan pekerjaannya. Integrasi dan peraturan kepegawainya dipaksakan dengan dikeluarkan peraturan gaji bagi pegawai negeri yang sekaligus merupakan pertauran baru dalam penggajian personil.

Suatu segi yang menguntungkan dalam policy kepegawaian pada waktu itu adalah penerimaan massal dalam jumlah yang banyak dari tenaga-tenaga berpendidikan menengah (atas) dan perguruan tinggi dalam akhir 1924 ternyata merupakan tulang punggung dalam kehidupan perkeretapiian Indonesia selanjutnya. Salah satu contoh kegiatan perkeretaapian zaman pendudukan Jepang adalah dengan mendirikan bengkel-bengkel untuk latihan perkeretaapian yang ditujukan untuk membantu dalam perang militer.

3. Zaman Kemerdekaan Republik Indonesia

Pada tahun 1945 sampai tahun 1950, seluruh rakyat Indonesia berjuang mempertahankan kemerdekaan tanah airnya. PT. Kereta Api (Persero) dengan nama Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKRI) yang lahir tanggal 28 September 1945 dari semula telah menjalankan dan membuktikan untuk memperjuangkan kemerdekaan ini. Perjuangan para karyawan telah berhasil pula menyumbangkan jasa-jasa penting seperti :

- Memindahkan anggota pemerintah Republik Indonesia ke Yogya
- Angkutan APSI
- Angkutan beras untuk Indonesia
- Angkutan rencana Laskar ke Front

Pada masa itu juga berbagai kesulitan, hambatan dan teknis operasional para karyawan secara improvisasi menutupi kekurangan atau pun kebutuhan yang timbul. Pada waktu itu untuk melakukan pembaharuan dengan mendatangkan barang-barang dari luar negeri sangatlah tidak mungkin ditambah dengan

terbatasnya dana-dana untuk pemeliharaan material dalam negeri. Situasi mengkhawatirkan ini pada akhir tahun 1949 sudah mencapai tahap yang kritis dan memerlukan rencana rehabilitasi teknis operasional dan ekonomis.

4. Zaman Penyerahan Kedaulatan

Dengan ditandatanganinya perjanjian Konferensi Meja Bundar (KMB) maka secara resmi pemerintah Indonesia berhak untuk menguasai dan menjalankan Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKRI). Sekalipun semua pengeluaran tahunan DKR sebagai "Landsberdriff" dicantumkan dalam anggaran belanja Negara tahunan, namun demikian tidaklah membawa hasil; yang berarti bagi peningkatan pelayanan kepada masyarakat karena situasi social, ekonomi, dan politik yang tidak memungkinkan.

Pada tanggal 01 Juli 1950 terjadi penggabungan DKRI dengan SS dengan kembalinya Republik Indonesia Serikat (RIS) menjadi Negara kesatuan maka DKRI diganti menjadi DKRIS dan statusnya diubah menjadi DK (Djawatan Kereta Api). Pada tanggal 22 Mei 1962, Djawatan Kereta Api Indonesia diubah menjadi PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api) berdasarkan PP.22/1963 dan PP pengganti tahun 1960 tentang Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tanggal 15 September 1971 kembali terjadi perubahan status dari PNKA dan pelaksanaannya baru tanggal 01 April 1977 dan selesai pada tahun 1977. Status pegawai berubah menjadi pegawai negeri.

Sebagai realisasi dari peralihan status ini dikeluarkan surat yaitu keputusan bersama antara Menteri Keuangan No. KM/MLD/320/PHB/79, tanggal 02 Juni

1974 mengenai pemberitahuan panitia likuidasi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Tanggal 01 April 1974 PNKA berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Pada tahun 1991, berdasarkan PP No. 57 Th. 1990 PJKA berubah menjadi PERUMKA, dan akhirnya pada tahun 1998, berdasarkan PP No. 19 Th. 1998, dan Keppres No. 39 Th 1999 PERUMKA berubah menjadi PT. Kereta Api (Persero) hingga sekarang.

2.2 Struktur Organisasi

Struktur organisasi merupakan suatu bagian dan uraian tugas yang menggambarkan hubungan wewenang dan tanggung jawab bagi setiap karyawan yang ada dalam perusahaan. Dengan adanya struktur organisasi yang jelas, maka seluruh kegiatan dapat dilaksanakan dengan baik dan mengarah pada tujuan yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Pada struktur organisasi ini penulis mencantumkan struktur organisasi untuk perusahaan PT. Kereta Api Indonesia serta struktur organisasi bagian penggajian tempat penulis melaksanakan kerja praktek sesuai bidang yang sesuai berdasarkan **Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: KEP. U/K0.104/VIII/9/KA-2016 Tentang Organisasi dan Tata Laksana Direktorat SDM, Umum dan Teknologi Informasi**. Struktur organisasi PT. Kereta Api (Persero) dapat dilihat pada lampiran.

2.3 Deskripsi Jabatan PT. Kereta Api Indonesia Indonesia (Persero) MCAP

Kantor Pusat

Manager Payroll (MCAP) yang bertanggung jawab atas pengelolaan Sistem Penggajian SDM Kereta Api termasuk penjagaan dan verifikasi data payroll; melakukan proses penggajian dan pembayaran kompensasi serta benefit lainnya; melakukan pembayaran dan pelaporan pajak penghasilan, iuran BPJS, dan iuran pensiun (JHT dan THT); melakukan perhitungan imbalan pasca kerja (PSAK 24); membuat program/perhitungan seluruh biaya pekerja perusahaan serta pembuatan laporan biaya pekerja.

MCAP dibantu oleh 4 (empat) **Junior Manager** yaitu :

1. **Junior Manager Payroll Data Verification** bertugas melakukan penjagaan sistem data base gaji dan kompensasi, pengolahan transaksi perubahan penerimaan gaji dan kompensasi, melakukan verifikasi dan koreksi semua semua komponen penghasilan pekerja;
2. **Junior Manager Payroll Process** bertugas melakukan proses penggajian, pembayaran kompensasi pensiun dini, dan pembayaran kompensasi serta benefit lainnya;
3. **Junior Manager Tax and Financial Reporting**, bertugas melakukan pembayaran dan pelaporan pajak penghasilan, membuat program atau perhitungan seluruh biaya pekerja perusahaan dan membuat laporan biaya pekerja, serta membuat laporan-laporan lainnya yang terkait dengan pembayaran gaji;

4. **Junior Manager Employee Insurance**, bertugas melakukan pembayaran dan pelaporan iuran BPJS Ketenagakerjaan, BPJS Kesehatan, dan iuran pensiun (JHT dan THT); membantu melakukan pembayaran PSL; menjaga dan mengevaluasi data pekerja (termasuk data iuran kepesertaan) kepada pihak eksternal antara lain : BPJS Kesehatan, BPJS Ketenagakerjaan, PT. Taspen, dan PT. Asuransi Jiwasraya; melakukan perhitungan imbalan pasca kerja (PSAK 24); serta melakukan penjagaan dokumentasi terkait pembayaran-pembayaran iuran kepesertaan dan PSL.

2.4 Aspek Kegiatan PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Sesuai fungsi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selaku penyelenggara kegiatan angkutan perkeretaapian, maka usaha-usaha pokok yang diselenggarakan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah penyediaan jasa angkutan penumpang dan barang.

1. Angkutan Penumpang

Pelayanan jasa angkutan penumpang dilakukan melalui penyediaan rangkaian kereta api yang akan mengangkut penumpang dari satu stasiun ke stasiun lain berdasarkan suatu trayek dan waktu pemberangkatan yang telah ditentukan

oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Pelayanan jasa angkutan penumpang memiliki beberapa jenis rangkaian kereta api, yaitu :

1. Rangkaian kereta api kelas eksekutif, yang terdiri dari :
 - a. Kereta Api Argo Bromo (Gambir-Surabaya)
 - b. Kereta Api Sembrani (Jakarta-Surabaya)
 - c. Kereta Api Turangga (Bandung-Surabaya)
2. Rangkaian kereta api kelas bisnis, yang terdiri dari :
 - a. Kereta Api Parahyangan (Jakarta-Bandung)
 - b. Kereta Api Mutiara Selatan (Bandung-Surabaya)
 - c. Kereta Api Jayabaya Utama (Jakarta-Surabaya)
3. Rangkaian kereta api kelas ekonomi, yaitu pelayanan umum antar stasiun daerah yang berbeda (jarak jauh).
4. Rangkaian kereta api yang melayani angkutan penumpang lokal raya, yaitu antar stasiun dalam satu daerah.
5. Rangkaian kereta api listrik yang melayani trayek khusus Jakarta-Bogor Tangerang-Bekasi.

2. Angkutan Barang

Penyediaan jasa pengangkutan barang diselenggarakan dengan menyediakan rangkaian kereta api barang untuk mengangkut barang dari stasiun barang ke stasiun barang tertentu. Adapun cara pelaksanaannya dilakukan melalui dua cara, yaitu :

1. Angkutan barang dengan negosiasi dilakukan berdasarkan kontrak antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan suatu perusahaan tertentu untuk mengangkut barang, yang biasanya merupakan hasil produksi perusahaan tersebut, dari stasiun yang satu ke stasiun yang telah ditentukan.
2. Angkutan barang non negosiasi, merupakan angkutan barang yang tidak berdasarkan negosiasi atau kontrak dengan pihak-pihak tertentu.
3. Diversifikasi Usaha

PT. KA (Persero) menyelenggarakan kegiatan-kegiatan usaha lain selain penediaan jasa angkutan. Diversifikasi usaha yang dilakukan PT. KA (Persero) merupakan suatu usaha untuk mendukung kegiatan-kegiatan pokok dan pemanfaatan aset-aset PT. KA (Persero) secara optimal. Kegiatan diversifikasi tersebut adalah :

1. Usaha pendukung angkutan kereta api, yaitu :
 - Restorka, yang merupakan usaha penjualan makanan dalam rangkaian kereta api saat kereta api berjalan.
 - Tuslah, merupakan pelayanan khusus yang diberikan pada penumpang angkutan kereta api kelas eksekutif dan bisnis.
 - Angkutan lanjutan, merupakan penyediaan angkutan jalan raya bagi pengguna jasa angkutan kereta api untuk melanjutkan perjalanan.
2. Usaha pemanfaatan stasiun kereta api, beberapa sewa kios di stasiun dan parker kendaraan bermotor.
3. Kerjasama Operasi (KSO)

4. Usaha tambahan beberapa sewa bangunan rumah dinas dan penyediaan jasa teknis.

5. Kegiatan Lain

Kegiatan lain yang bukan merupakan laporan usaha PT. KA (Persero), namun

merupakan kewajiban PT. KA selaku badan penyelenggara perkeretaapian, yaitu :

- Mempersiapkan atau merawat prasarana pokok, seperti jalan kereta api (rel, balas, bantalan, wesel) jembatan, terowongan, sinyal, telekomunikasi, listrik aliran atas dan perlintasan. Seluruh sarana pokok merupakan milik negara, namun pengoperasian dan perawatannya dilimpahkan pada PT. KA (Persero). Penyelenggaraan kegiatan pemeliharaan prasarana pokok perkeretaapian dibantu pendanaanya oleh pemerintah melalui pembayaran kompensasi (subsidi) biaya pemeliharaan.
- Persiapan rambu-rambu lelu lintas kereta api dan perlengkapan lain guna kepentingan pengamanan perjalanan kereta api.
- Menyediakan dan mempersiapkan stasiun-stasiun kereta api untuk tempat pemberhentian kereta api. Mempersiapkan sarana perkeretaapian berupa gerbong, lokomotif dan kereta api agar dapat digunakan untuk pengangkutan secara aman dan nyaman.