BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran umum perusahaan

4.1.1.1 Sejarah singkat perusahaan

A. Zaman Kolonial Belanda (1864-1942)

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA didesa 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 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 kereta api didaerah lainnya. Tidak mengherankan, jika pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Jika 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 Sulawasi juga telah dibangun jalan kereta api sepanjang 47 Km antara Makasar - Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya di Ujung pandang - 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 Lombok, juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 km.

B. Zaman Pendudukan Jepang (1942-1945)

Zaman pendudukan jepang, seluruh jaringan kereta api pada pemerintahan belanda dikuasai oleh jepang dan diberi nama RYUKU KYOKU yang kemudian berubah nama menjadi TEDSUDO KYOKU yang berkantor pusat di bandung. Sedangkan perkeretaapian di Sumatra disebut TEDSUDO TAI dan berkantor pusat di bukit tinggi.

Berbeda halnya dengan zaman pemerintahan belanda, seluruh kegiatan perkeretaapian pada zaman jepang dimaksudkan dalam rangka mendukung usahanya memenangkan perang, dimana lintas-lintas cabang dan rel sebagian dibongkar dan dialihkan dari Indonesia untuk pemasangan lintas Thailand-myanmar, kemudian bengkel-bengkel perkeretaapian sebagian dijadikan bengkel alat-alat perang atau militer. Pengolahan tersebut meliputi:

a. Daerah jawa dibawah pimpinan angkatan darat (tedsudo kyoku) dibagi kedalam 3 daerah, yaitu:
    1) Bagian barat (sebu kyoku),

2) Bagian tengah (khubu kyoku),

3) Bagian timur (tobu kyoku).

b. Masing-masing daerah tersebut dibagi kedalam beberapa daerah eksploitasi yang berdiri sendiri dan dikepalai oleh kepala inspeksi (zimushotyo), meliputi:

1) Aceh dan SDM (sumatera tedsudo),

2) Sumatera barat (soibu sumatera tedsudo),

3) Sumatera selatan (nanbu sumatera tedsudo).

C. Zaman Pemerintahan Republik Indonesia (1945-sekarang)

Setelah proklamasi kemerdekaan republik Indonesia tanggal 17 agustus 1945, penguasaan perkeretaapian mulai beralih ke tangan pemerintah indoesia. Pada tanggal 28 sepember 1945 didirikanlah djawatan kereta api Indonesia (DKAI) sebagai perusahaan kereta api pertama setelah pengalihan Indonesia. Pada masa ini banyak kesulitan dan hambatan yang mengakibatkan timbulnya kelemahan di berbagai aspek usaha. Para pemuda kereta api yang tergabung dalam angkatan muda kereta api (AMKA) melakukan aksi pengambilalihan kekuasaan perkeretaapian di tanah air.

Pada tanggal 27 september 1949 pemerintah republik Indonesia mengeluarkan peraturan pemerintah no. 2 yang isinya menyatakan bahwa djawatan kereta api Indonesia (DKARI) dan staat spoorwagen (SS) digabungkan menjadi djawatan kereta api (DKA). Kemudian tanggal 25 mei 1963 berdasarkan peraturan pemerintah no. 22 tahun 1963 status perkeretaapian berubah dari djawatan kereta api (DKA) menjadi perusahaan Negara kereta api (PNKA).

Sesuai dengan peraturan pemerintah No. 61, pada tanggal 15 september 1971 perusahaan Negara kereta api (PNKA) dan selanjutnya berdasarkan keputusan presiden No. 44 tahun 1974, PJKA merubah unit organisasi dalam lingkungan departemen perhubungan dimana kedudukan, fungsi, tugas, dan susunan organisasi diatur berdasarkan keputusan presiden.

Selanjutnya dalam peraturan pemerintah No. 57 tahun 1991 terhitung mulai tanggal 2 januari 1991 PJKA telah berubah status menjadi perusahaan umum kereta api (PERUMKA), yang artinya seluruh kepemilikan dikuasai oleh Negara. Selaras dengan modernisasi perkeretaapian dalam kaitannya dengan system transportasi nasional dan guna menghadapi persaingan usaha, maka PERUMKA dituntut untuk mampu meningkatkan kondisi perusahaan dari semua sektor yang ada kearah yang lebih baik. Oleh karena itu PERUMKA berusaha menekan segala kerugian yang terjadi dengan berusaha meningkatkan produktivitas kereta api dengan menggunakan peralatan secara optimal sehingga dapat mencapai hasil yang maksimal dan berdasarkan peraturan pemerintah No. 19 tahun 1998 terhitung sejak tanggal 1 juni 1999 perusahaan kereta api telah dialihkan usahanya oleh pemerintah dari PERUMKA menjadi PT kereta api dengan bentuk persero. Pemerintah mengharapkan dengan perubahan status ini akan mampu meningkatkan kinerja usaha kereta api kearah yang lebih baik lagi guna manunjang pembangunan nasional, khususnya dibidang transportasi, selain itu sebagai upaya untuk mempersiapkan perusahaan untuk *go public*. Dengan pengalihan bentuk tersebut maka PERUMKA dinyatakan bubar pada saat pendirian perseroan tersebut, dengan ketentuan bahwa segala hak dan kewajiban, kekayaan serta pegawai

PERUMKA yang pada saat pembubarannya beralih kepada perusahaan perseroan tersebut.

Visi dan Misi

Visi Perusahaan ialah Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan penumpang dan memenuhi harapan *stakeholders*. Sedangkan Misi Perusahaan ialah Untuk menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambahan yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama:

a. Keselamatan

b. Ketepatan waktu

c. Pelayanan

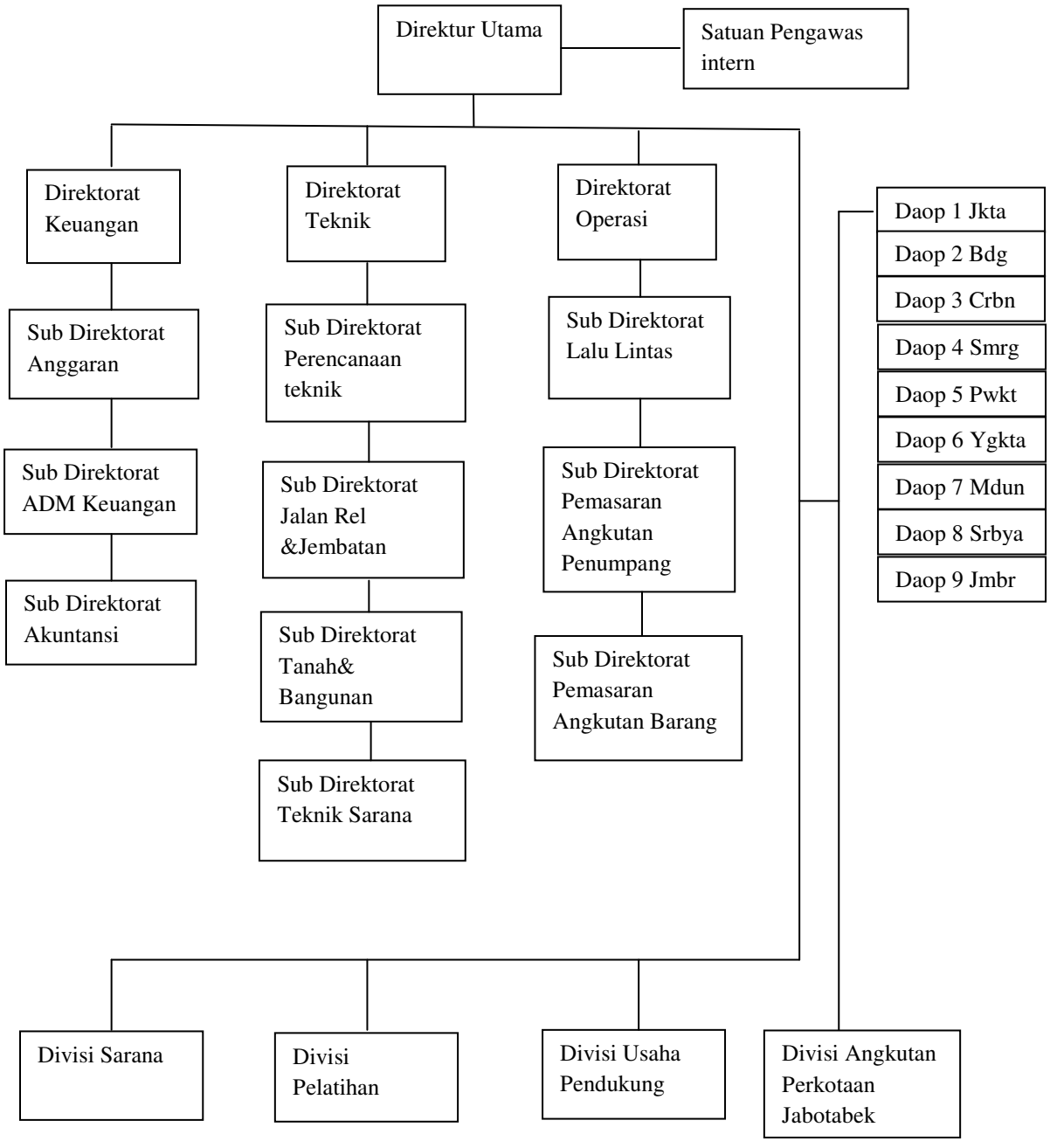
d. Kenyamanan

Arti Logo PT. Kereta Api

Logo dengan warna orange berupa gambar mirip angka 2, dengan kemiringan 70 derajat dan warna dasar putih yang menampakkan bagian depan kereta api kecepatan tinggi dengan arah yang saling berlawanan, serta di bagian bawah tertulis "KERETAPI" warna biru.Gambar lambang menyiratkan sifat: tegas, pasti, tajam, gerak horisontal, juga bolak-balik. Dua garis lurus dengan ujung lengkung meruncing, dengan arah berlawanan, selain menggambarkan arah bolak-balik perjalanan kereta api, juga melambangkan pelayanan (memberi dan menerima). Logo dengan warna orange berupa gambar mirip angka 2, dengan kemiringan 70 derajat dan warna dasar putih yang

menampakkan bagian depan kereta api kecepatan tinggi dengan arah yang saling berlawanan, serta di bagian bawah tertulis “KERETAPI” warna biru. **Gaya Gambar :** Lugas, langsung, tajam, teknis, selaras dengan staf teknis kereta api. Ujung garis tajam tapi melengkung untuk menyiratkan arah/kecepatan (aerodinamis), tetapi cenderung agak tumpul melengkung, tidak terlampau tajam, agar memberi kesan aman (sesuatu bentuk yang terlampau runcing lebih memberi kesan ancaman, rasa sakit dan agresivitas, asosiatif kepada senjata tajam, duri dan semacamnya. **Sifat Gambar :** Sifat gambar lebih lugas, obyektif, rasional karena bentuk geometrisnya yang dominan dan bersifat maskulin. Kesan sangat modern, teknis, jelas terlihat.

4.1.1.2 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 4.1
Struktur Organisasi

4.1.1.3 Uraian Tugas

Sesuai dengan keputuasan Direksi Nomor Kep. U/OT.003/XI/2/KA-2002, susunan PT. Kereta Api (Persero) tingkat pusat adalah sebagai berikut :

A. Direktur Utama

Tugas dan Wewenangya :

1. Pembuat dan pemberi masukan pertimbangan dan sarana untuk kebijakan teknis.
2. Bertindak untuk dan atas nama baik direksi dan semua bidang
3. Memimpin kegiatan Direktorat
4. Melaksanakan tugas dan fungsi sesuaidengan kebijaksanaan direksi.

Direktorat atau bagian yang ada apada PT. Kereta Api (Persero) berikut sub direktoratnya adalah sebagai berikut :

1. Bagian Satuan Pengawas Intern (SPI)

Tugas bagian SPI adalah melakukan pengawasan manajemen, pengujian, penilaian atas hasil laporan serta pengusutan atas perintah Direktur Utama menyangkut bidang keuanagan, bagian teknis pemeliharaan prasarana, bagian operasi dan pemasaran (pelayanan) jasa angkuatan kereta api, bidang administrasi personalia, administrasi umum dan administrasi pendidikan serta pelatihan, bidang perencanaan pembangunan penelitian teknologi informasi dan system informasi serta bidang kelengkapan.

2. Direktorat Keuangan

Direktorat Keunagn mempunyai tugas pokok membina dan mengelola keuangan dan sediaan, serta menetapkan kebijakn tentang pendanaan, pendayagunaan keunagan, akuntansi, dan sediaan. Direktorat Keuangan mempunyai 4 Subdirektorat, yaitu :

a. Sub Direktorat Anggaran

Sub Direktorat Keuangan mempunyai tugas pokok merumuskan dan menyusun program anggaran, mengkoordinasikan dan memadukan Rencana Kerja Anggaran Perusahaan (RKAP), pelaksanaan otorisasi, pelaporan, pengendalian, pelaksanaan RKAP serta perhitungan PSO, IMO, TAC.

Sub Direktorat Anggran terdiri dari :

1. Seksi Anggaran I
2. Seksi Anggaran II
3. Seksi Anggaran III

b. Sub Direktorat Administrasi Keuangan

Sub Direktorat Administrasi Keuangan mempunyai tugas pokok menyelenggarakan dan mengelola tata usaha kas besar kantor, pusat, melaksanakan evaluasi pembayaran internal dan eksternal, mengendalikan dan mendistribusikan dana, serta mendayagunakan kas perusahaan, menyelesaikan administrasi asuransi serta memantau penyaluran dan PUKK. Sub Direktorat Administrsi Keunagn terdiri dari :

1. Seksi Bendahara Kantor Pusat
2. Seksi Evaluasi Pelaksanaan Pembayaran
3. Seksi Pengendalian dan Pendayagunam Kas Perusahaan

4. Seksi Asuransi dan PUKK

c. Sub Direktorat Akuntansi

Sub Direktoarta Akuntansi mempunayai tugas pokok merumuskan dan menyusun Akuntansi Umum, Akuntansi Biaya, Akuntansi Verifikasi Kas, Akuntansi Pendukung dan Perpajakan. Sub Direktorat Akuntansi terdiri dari :

1. Seksi Akuntansi Umum (Kepala Kelompok 1/kapok i)

Kelompok penyelenggara anggran mempunyai tugas pokok :

1) Penyusunan Rencana Kerja dan Angaran (RKA)

2) Pengendalian Perencanaan Pelaksanaan Anggaran

3) Menerbitkan Surat Otorisasi NPD (Nota Permohonan Dana)

4) Menyusun Lapotran Realisasi Anggaran (RKA)

2. Seksi Verifikasi Kas (Kepala Kelompok II/kapok II)

Kelompok penyelenggara verifikasi serta akuntansi pendapatan dan pengeluaran mempunyai tugas pokok :

1) Verifikasi, meneliti kelengkapan, kebenaran serta keabsahan yang berkenaan dengan pengeluaran dan pendapatan Daop 2 Bandung.
2) Akuntansi Pendapatan, Penerimaan dan Pengeluaran Kas, meneliti kelengkapan analisa dokukmen lainnya yang ditertima dari unit-unit pelaksana, mengikhtisarkan analisa stasiun, membuat bukti jurnal dan menyelenggarakan buku pembantu yang bersangkutan dengan pengeluaran dan pendapatan Daop 2 Bandung.

3. Seksi Akuntansi Biaya (Kepala Kelompok III/kapok III)

Kelompok penyelenggara Akuntansi Biaya, Persedian , dan Aktiva tetap mempunyai tugas pokok :

1) Pembiayaan dan dokkumentasi lainya yang diterima dari unit-unit pelaksana menyangkut akuntansi biaya.
2) Menyusun buku pembatu yang berkenaan dengan akuntansi biaya, persediaan dan aktiva tetap
3) Melakukan pemantauan atas mutasi-muatasi terhapa akiva tetap

4. Seksi Akuntansi Pendukung (Kepala Kelompk IV/ KapokIV)

1) Proses Komputerisasi Akuntansi
2) Penyelenggaraan buku besar
3) Pembuatan daftar sisa
4) Penyusunan neraca Lujur
5) Pembuatan jurnal khusus
6) Pelaksanaan rekonsiliasi hubungna pembukuan
7) Penyelidikan terhasp angaka akun yang tidak wajar pada neraca lajur yang akan dituangkan dalam Laopran Keuanagn Daerah Operasi 2 Bandung
8) Pemuatan Laporan berkala ikhtisar dukungan laporan keuangan

3. Direktorat Teknik

Direktorat Teknik mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana yang berkaiatan dengan perolehan dan pendayagunaan, pemeliharaan serta perawatan atas sarana dan prasarana kegiatan operasional.

Direktorat Teknik terdiri dari :

b. Sub Direktorat Perencanaan Teknik
c. Sub Direktorat Jalan dan Jembatan
d. Sub Direktorat Tanah dan Bagunan
e. Sub Direktorat Sinyal, Telekomunikasi, dan Listrik.

4. Direktorat Operasi dan Pemsaran

Direktorat Operasi dan Pemasaran mempunyai tugas melaksakan pengendalian dan pengawasan teknik operasi jasa angkutan kerata api serta pendayagunaan fasilitas saran dan prasarana pendukungya. Direksi Operasi dan Pemsaran terdiri dari :

a. Sub Direktorat Lalu Lintas
b. Sub Direktorat Pemasaran Angkutan Penumpang
c. Sub Direktorat Pemasran Angkutan Barang

4.1.1.4 Aspek Kegiatan Perusahaan

Aktivitas perusahaan adalah misi pokok dalam menyelenggarakan angkutan secara masal, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang dalam perekonomian Negara. Dalam hal ini, bukan sebagai alat bantu untuk menghasilkan laba maupun sebagai alat pemerintah. Selain fungsi tersebut, ada juga fungsi untuk menyediakan pengoperasian, pendayagunaan, pemeliharaan, perbaikan dan pengembangan sarana angkutan diatas rel dan usaha lainnya yang dapat menunjang tercapainya tujuan perusahaan.

Setelah PERUMKA berubah status menjadi PT. Kereta Api (persero), kegiatannya tidak hanya memberikan pelayanan jasa angkutan masal kepada

masyarakat (social oriented) tetapi juga sekaligus berorientasi pada laba (profit oriented).

Adapun sifat usaha PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung adalah sebagai berikut:

1. Menyediakan pelayanan bagi pemanfaatan umum sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.
2. Mengusahakan pelayanan jasa angkutan kereta api dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang atau barang secara masal untuk menunjang pembangunan nasional.

Tujuan dari perusahaan yang meliputi berbagai kegiatan adalah sebagai berikut:

1. Menyediakan jasa angkutan yang dapat memberikan manfaat bagi kepentingan umum
2. Mendorong pertumbuhan ekonomi, stabilitas politik dan budaya
3. Meningkatkan pangsa pasar angkutan dalam kaitannya dengan system persaingan.

Adapun perusahaan pelayanan jasa angkutan yang dilakukan oleh PT. Kereta Api (Persero) meliputi :

1. Pengangkutan penumpang.
2. Pengangkutan barang berupa pengangkutan bahan bakar, mesin, pupuk, dll.
3. Selain poin 1 dan 2, PT. Kereta Api juga senantiasa membantu kegiatan perdagangan ekspor, impor, pengangkutan kepariwisataan dan lain-lain yang bertujuan untuk lebih meningkatkan pembangunan.

Pengelolaan keuangan yang merupakan salah satu aspek pengelolaan perusahaan yang sangat menentukan kelangsungan hidup PT. Kereta Api (Persero) mencakup :

1. Pengelolaan perusahaan melalui kegiatan perencanaan pengendalian dan pengambilan keputusan.
2. Pertanggung jawaban pengelolaan perusahaan kekayaan negara yang dipisahkan dari APBN secara berkala yang ditunjukan kepada pemerintah selaku pemilik atau penyelenggara perkeretaapian.

4.1.2 Cara Perolehan Aktiva Tetap yang dimiliki PT. Kereta Api (persero) daop 2 Bandung

Untuk mendapatkan aktiva tetap PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung dengan cara yaitu: Pembelian aktiva tetap, pembelian Aktiva Tetap yaitu kegiatan yang dilakukan untuk memperoleh aktiva tetap dengan cara pembelian. Sumber dana pembelian aktiva tetap dapat berupa:

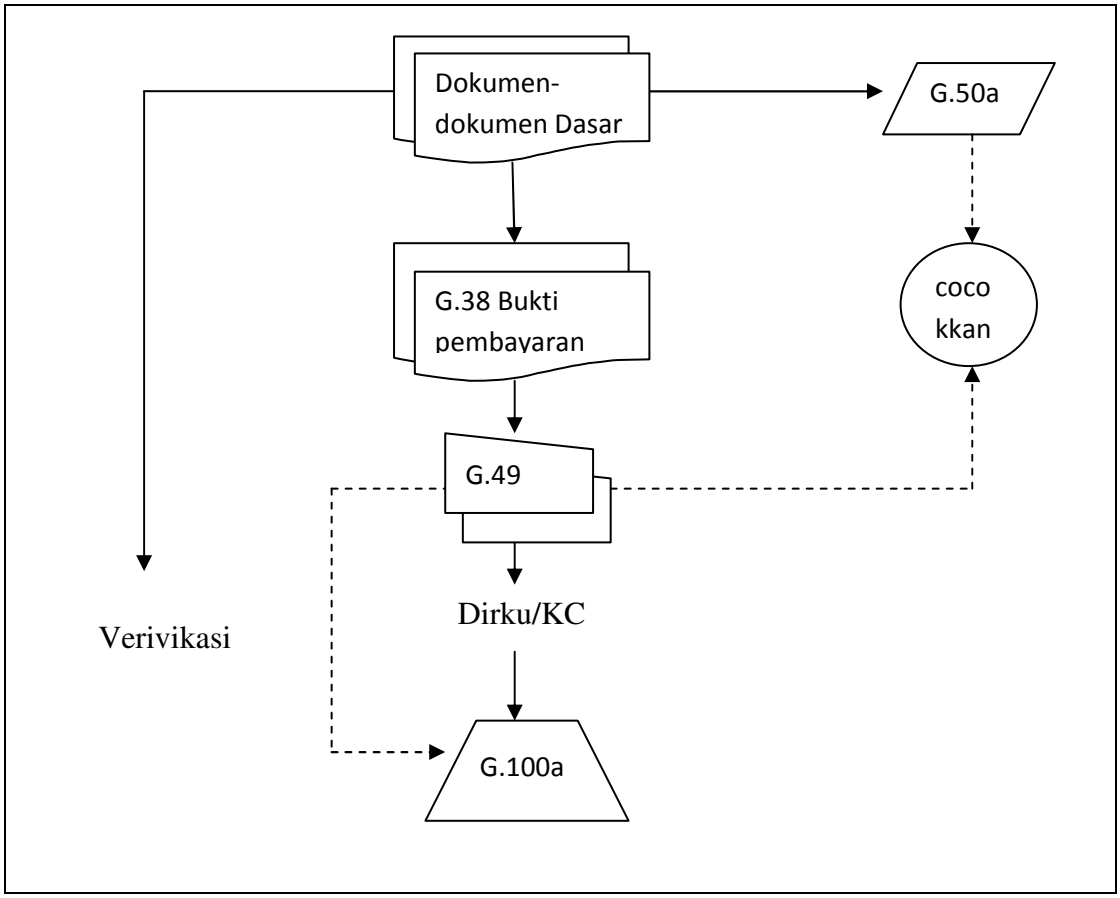
a. Dana rutin

   Dana yang digunakan untuk pembelian aktiva tetap yang berasal dari dana yang sudah disiapkan oleh perusahaan untuk digunakan secara rutin.

b. Dana pembangunan (pelita dan bantuan luar negeri)

   Dana yang digunakan untuk pembelian aktiva tetap yang berasal dari bantuan luar negeri.

Prosedur pembelian aktiva tetap dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 4.2
Prosedur pembelian aktiva tetap

Keterangan :
G.50a = daftar perincian aktiva tetap/jasa pekerjaan yang dibeli
G.49 = Daftar pengeluaran dan pemotongan
G.100a = Daftar ikhtisar pengeluaran modal
G.38=Bukti pembayaran
G.46=Register pembayaran
G.48=Daftar gabungan tentang pengeluaran dan pemotongan
PP/PPP=Pengesah pembayaran/Pembantu pengesah pembayaran

Penjelasan prosedur

- PP/PPP setelah menerima semua dokumen dasar untuk pembelian lalu mencek, apakah semua persyaratan administrasi telah lengkap
- Berdasarkan dokumen-dokumen dasar pembelian yang telah lengkap PP/PPP menerbitkan bukti pembayaran yang disahkan (G.38)
- Bukti pembayaran yang disahkan (G.38) dicatat kedalam daftar pengeluaran dan pemotongan (G.38) melalui proses G.46 dan G.48
- Atas dasar dokumen-dokumen dasar pembelian kemudian dibuat daftar perincian aktiva tetap/jasa pekerjaan yang dibeli (G.50a)
- G.49 dicocokan dengan G.50a dengan memperhatikan Np. Yang tercantum didalamnya dan dikirimkan ke seksi pembukuan kantor pusat
- Dokumen-dokumen dasar pembelian dikirim ke seksi verifikasi kantor pusat.

Prosedur pembelian aktiva tetap melalui jasa pekerjaan yang diborongkan kepada pihak ketiga:

- Prosedur pembelian jasa pekerjaan aktiva tetap pada umumnya sama dengan prosedur pembelian aktiva tetap jadi, hanya terdapat perbedaan atas beberapa formulir yang dipergunakan.

(Sumber: modul dan wawancara dengan pegawai bagian keuangan PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung)

4.1.3 Metode Penyusutan Aktiva Tetap yang ditetapkan PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung

Metode penyusutan aktiva tetap yang digunakan di PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung adalah metode “Garis Lurus” (*traight line method*), yaitu metode

penyusutan dengan menggunakan presentase tetap (tarif yang digunakan setiap tahunnya tetap) sesuai dengan umur ekonomis aktiva tetap yang bersangkutan. Untuk masa sekarang ini tarif penyusutan untuk masing-masing golongan aktiva tetap PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung telah ditetapkan dengan surat keputusan bersama (SKB) menteri keuangan dan menteri perhubungan No. KM.96/LD.302/Phb-79 dan No. 127/KMK.07/1979 tanggal 30 maret 1979 tentang penyelesaian pendirian perusahaan jawatan kereta api.

Adapun tarif penyusutan aktiva tetap PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung yang ditetapkan dengan menggunakan metode garis lurus (*straight line method*) adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1
Tarif penyusutan aktiva tetap

No	Kelompok aktiva tetap	Umur ekonomis (TH)	Tarif penyusutan (%)
I	Sarana gerak		
	1. Lokomotif uap	40	2.5
	2. Lokomotif listrik	25	4.0
	3. Lokomotif diesel	25	4.0
	4. Kereta rel listrik	25	4.0
	5. Kereta rel diesel	25	4.0
	6. Kereta	40	2.5
	7. Gerbong	40	2.5
II	Prasarana		
	1. Instalasi telekomunikasi	20	5.0
	2. Instalasi listrik	20	5.0
	3. Instalasi air dan minyak	20	5.0
	4. Gedung dinas	40	2.5
	5. Kelengkapan pelabuhan	40	2.5
	6. Tanah	20	5.0

III	Fasilitas		
	1. Kendaraan bermotor	5	20.0
	2. Barang inventaris	10	10.0
	3. Mesin dan peralatan	10	10.0
	4. Instalasi bergerak	10	10.0

Kelompok aktiva tetap yang memiliki umur ekonomis lebih lama maka tarif penyusutan akan lebih kecil hal ini disesuaikan dengan umur ekonomisnya agar nilai aktiva tetap tidak habis sebelum umur ekonomisnya berakhir, sedangkan kelompok aktiva tetap yang memiliki umur ekonomis lebih singkat maka tarif penyusutan akan lebih besar hal ini disesuaikan dengan umur ekonomisnya agar nilai aktiva tetap habis pas pada waktu umur ekonomisnya berakhir. Seperti kelompok aktiva tetap yang memiliki umur ekonomis 40 tahun maka tarif penyusutan sebesar 2.5%, pada kelompok aktiva tetap yang memiliki umur ekonomis 25 tahun maka tarif penyusutan sebesar 4.0%, pada kelompok aktiva tetap yang memiliki umur ekonomis 20 tahun maka tarif penyusutan sebesar 5.0%, pada kelompok aktiva tetap yang memiliki umur ekonomis 10 tahun maka tarif penyusutan sebesar 10.0%, sedangkan kelompok aktiva tetap yang memiliki umur ekonomis 5 tahun maka tarif penyusutan sebesar 20.0%.

(Sumber: modul dan wawancara dengan pegawai bagian keuangan PT. kereta api (persero) daop 2 Bandung)

4.1.4 Perputaran Aktiva Tetap pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung

Perputaran aktiva tetap merupakan pergerakan aktiva tetap pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung, pergerakan aktiva tetap tersebut terjadi karena adanya penjualan tiket kereta. Pengukuran yang memadai dari perputaran aktiva tetap tersebut

dapat dinilai dari berapa kali aktiva tetap itu berputar, hal tersebut dapat dihitung dengan membagi total penjualan tiket kereta dengan jumlah aktiva tetap bersih pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung dalam satu tahun tersebut.

Dengan mengetahui seberapa besar perputaran aktiva tetap yang terjadi pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung maka akan dapat diketahui efektivitas aktiva tetap perusahaan, karena dengan tingkat perputaran aktiva tetap yang tinggi maka akan semakin efektif aktiva tetap yang digunakan (Mamduh M. Hanafi). Sehingga hal tersebut akan memperkecil kemungkinan aktiva tetap menganggur.

Data yang dipergunakan dalam menunjang proses analisis perputaran aktiva tetap pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung bersumber pada data laporan keuangan yang berbentuk laporan neraca dan laporan laba rugi. Dalam penggunaan laporan keuangan tersebut penulis menggunakan data penjualan dan aktiva aktiva tetap pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung selama empat tahun terakhir yaitu pada tahun 2005-2008, sehingga dapat dihasilkan data sebagai berikut :

Tabel 4.2
Perputaran aktiva tetap PT. kereta api (persero) daop 2 Bandung
Periode tahun 2005 sampai dengan tahun 2008

Tahun	Penjualan	Aktiva tetap	Perputaran aktiva tetap (kali)	Rasio strandar (kali)
2005	Rp 154,074,652,146	Rp 235,154,979,326	0.66	0.60
2006	Rp 138,956,068,860	Rp 246,184,726,103	0.56	0.60
2007	Rp 121,107,267,319	Rp 210,961,875,386	0.57	0.60
2008	Rp 150,891,617,744	Rp 228,845,469,874	0.66	0.60

(sumber: Diolah dari laporan Neraca dan Laba rugi PT.kereta api daop 2 Bandung)

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa besarnya perputaran aktiva tetap mengalami perubahan naik dan turun, kenaikan ini terjadi karena penjualan mengalami peningkatan yang disebabkan banyak yang menggunakan jasa transportasi ini terutama pada saat terjadinya libur panjang atau libur hari besar. Sedangkan penurunan terjadi karena penjualan mengalami penurunan yang disebabkan karena banyak terjadi kecelakaan dan dibangunnya tol purbaleunyi sehingga banyak yang beralih menggunakan jasa travel. Nilai perputaran aktiva tetap terbesar terjadi pada tahun 2005 dan 2008 dengan nilai perputaran 0.66 kali, nilai ini diatas standar yang ditentukan yaitu 0.60 kali, sedangkan nilai perputaran aktiva tetap terkecil terjadi pada tahun 2006 dengan nilai perputaran 0.56 kali, sedangkan pada tahun 2007 perputaran aktiva tetap mengalami kenaikan di bandingkan dengan tahun 2006 dengan nilai perputaran 0.57 kali, nilai ini dibawah standar yang ditentukan yaitu 0.60 kali.

4.2 Pembahasan

Pada point ini penulis akan membahas mengenai perolehan aktiva tetap, metode penyusutan dan perputaran aktiva tetap.

4.2.1 Analisis cara Perolehan Aktiva Tetap pada PT. Kereta Api (persero) daop 2 Bandung

Perolehan aktiva tetap pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung dilakukan dengan satu cara yaitu pembelian. Dimana dalam perolehan aktiva tetap tersebut PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung harus melalui beberapa tahapan, seperti pada pembelian aktiva tetap, PT. Kereta Api harus menyiapkan dokumen dasar

untuk pembelian kemudian di cek apakah sudah lengkap apa belum, kemudian menerbitkan bukti pembayaran, setelah itu dicatat ke dalam daftar pengeluaran, kemudian dokumen-dokumen dasar pembelian dibuat daftar perincian aktiva tetap, setelah itu dikirim ke bagian pembukuan dikantor pusat.

Perolehan Aktiva dalam suatu perusahaan akan sangat baik apabila dalam pelaksanaannya tidak mengalami masalah seperti penjualan tiket kereta yang menurun. Perolehan aktiva tetap pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung, sudah mengacuh pada teori yang dikemukakan oleh Zaki Baridwan yaitu PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung cara perolehan aktiva tetap diperoleh dengan 1 (satu) cara yaitu: dengan cara pembelian.

4.2.2 Analisis Metode Penyusutan Aktiva Tetap pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung

Pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung penyusutan aktiva tetap dihitung berdasarkan umur ekonomisnya dengan menggunakan metode garis lurus (*straight line method*) yaitu dengan persentase tetap (tarif yang digunakan setiap tahunnya tetap) dari nilai perolehannya kecuali tanah dan aktiva tetap dalam proses yang tidak disusutkan, dan aktiva tetap yang telah habis umur ekonomisnya tetapi masih digunakan dalam operasi perusahaan karena tidak perlu disusutkan lagi.

Dalam penetapan umur ekonomis aktiva tetap dan tarif penyusutan aktiva tetap ditentukan oleh PT. Kereta Api (persero) pusat, sehingga PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung tidak mempunyai wewenang untuk ikut andil dalam penetapan umur ekonomis suatu aktiva tetap dan tarif penyusutan aktiva tetap, PT. Kereta Api (persero)

Daop 2 Bandung hanya menjalankan perintah sesuai dengan ketentuan yang dibuat oleh PT. Kereta Api (persero) pusat.

Metode yang digunakan PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung sudah baik, karena tarif yang digunakan untuk menghitung penyusutan sudah ditentukan oleh pusat sesuai dengan umur ekonomis aktiva tetap, seperti aktiva tetap yang memiliki umur ekonomis 40 tahun maka tarif penyusutan sebesar 2.5% sedangkan kelompok aktiva tetap yang memiliki umur ekonomis 5 tahun maka tarif penyusutan sebesar 20.0%, hal ini dapat mempermudah dalam menghitung penyusutan.

4.2.3 Analisis Perputaran Aktiva Tetap pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung

Perputaran aktiva tetap digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan penjualan berdasrkan total aktiva tetap perusahaan. Semakin tinggi perputaran aktiva tetap berarti semakain efektif dan efisien penggunaan aktiva tetap tersebut karena aktiva tetap bisa digunakan dalam operasional perusahaan dan tidak ada aktiva tetap yang tidak dipakai. Dengan adanya perputaran aktiva tetap diharapkan akan menghasilkan tingkat pendapatan atau penjualan yang menguntungkan bagi perusahaan.

Dari data yang ada terlihat bahwa perputaran aktiva tetap pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung dari tahun ketahun tidak tetap. Pada tahun 2006 perputaran aktiva tetap sebesar 0.56 kali yang mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 2005 dengan perputaran aktiva tetap sebesar 0.66 kali. Hal ini disebabkan karena pada tahun 2006 mengalami penurunan penjualan disebabkan, karena baru dibukanya jalan

tol purbalenyi sehingga pengguna jasa kereta banyak yang berpindah menggunakan jasa trevel atau mobil pribadi.

Pada tahun 2007 perputaran aktiva tetap sebesar 0.57 kali, yang mengalami sedikit kenaikan dibandingkan dengan tahun 2006 dengan nilai perputaran sebesar 0.56 kali. Dan pada tahun 2007 juga mengalami penurunan sebesar 0.09, jika dibandingkan dengan tahun 2005. Hal ini disebabkan karena banyaknya tingkat kecelakaan pada tahun 2007, sehingga banyak kereta yang rusak dan penjualan mengalami penurunan.

Pada tahun 2008 perputaran aktiva tetap sebesar 0.66 kali, yang mengalami kenaikan dibandingkan dengan tahun 2006 dan tahun 2007. Hal ini disebabkan karena penjualan mengalami kenaikan karena banyak yang menggunakan jasa transportasi ini terutama pada saat terjadinya libur panjang atau libur hari besar.

Banyak terjadi kecelakaan dan dibangunnya tol purbaleunyi sedikit mempengaruhi dalam proses perputaran aktiva tetap, hal ini dilihat dari data pada tahun 2006 dan tahun 2007 mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 2005. Tetapi secara keseluruhan tingkat perputaran aktiva tetap pada PT. Kereta Api (persero) Daop 2 Bandung mengalami kenaikan dari tahun ketahun, terutama pada tiga tahun terakhir yaitu tahun 2006 dengan nilai perputaran sebesar 0.56 kali, tahun 2007 dengan nilai perputaran sebesar 0.57 kali dan tahun 2008 dengan nilai perputaran sebesar 0.66 kali. Hal ini menggambarkan bahwa pada tahun 2005 dan tahun 2008 perputaran aktiva tetap diatas standar yang ditentukan, sedangkan pada tahun 2006 dan 2007 perputaran aktiva tetap dibawah standar yang ditentukan.