BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Perusahaan

4.1.1.1 Sejarah Perusahaan

Perkembangan teknologi berjalan sangat cepat dan tidak biasa dihindari. Hal ini sejalan dengan kebutuhan manusia yang sedemikian kompleks dan penting sejalan dengan kemajuan zaman. Sarana-sarana penunjang seperti transportasi sangat dibutuhkan oleh manusia.

Kebutuhan akan alat transportasi bagi manusia dalam menunjang aktivitasnya sangat terasa sesuai dengan zamannya. Sarana transportasi memberikan pelayana jasa yang sesuai denagn kebutuhan manusia.Kereta Api memiliki keunggulan yang komparatif yaitu hemat lahan, hemat energi dan rendah polusi. Dengan kelebihannya ini kereta api hingga saat ini masih dibutuhkan dan dipercaya oleh masyarakat sebagai transportasi jasa yang aman, nyaman dan harga terjangkau oleh semua lapisan masyarakat sehingga dapat bersaing dengan jasa transportasi yang lain.

PT. Kereta Api (Persero) merupakn satu-satunya perusahaan jasa dalam bidang transportasi yangmenggunakan kereta api sebagai sarananya yang telah lama melayani masyarakat Indonesia. Pemaparan sejarah PT. Kereta Api (Persero) dimulai dari berdirinya hingga saat ini adalah sebagai berikut ;

- **Zaman Kolonial Belanda (1864-1942)**

Penyelenggaraan kereta api di Indonesia dimulai pada tanggal 17 Juni 1864 dengan pemasangan lintas pertama yang lebih bersifat komersial di Semarang (Kemijen) dengan pelaksanaanya oleh NISM (Nederlands Indische Spoorwegh Maatschappy), lintas yang ditempuh pada saat itu Jakarta sampai Surabaya. Pada tahun-tahun berikutnya dibuka angkutan umum lintas Semarang, Kedung Jati, Gundih, Surakarta, Yogyakarta dan Lempungan, juga Bogor-Jakarta yang selanjutnya diambil alih oleh perusahaan Kereta Api SS (*Start Spoorweg*) yang kemudian dilanjutkan kelintas Bogor, Bandung, Sukabumi, Banjar, Yogyakarta dan Surabaya.

Setelah pemasangan lintas semarang dan Surabaya, pemerintah mengizinkan modal swasta turut serta mengusahakan pengusaha perkeretaapian di Indonesia. Jumlah perusahaannya 12 perusahaan yang pada umumnya bermotif komersil. Kemudian dilanjutkan dengan pemasangan lintas di Cilele dan Kotaraja (Banda Aceh) yang digunakan untuk perang Aceh, serta pemasangan di Makassar dan Taktar.

Menjelang berakhirnya pemerintahan Belanda, SS daerah Eksploitasi dibagi menjadi SS/GI (Jawa Bagian Timur), SS/WL (Jawa Bagian Barat), Aceh Tram (Aceh), Z. SS (Sumatera Selatan), W.SS (Sumatera Barat) dengan pusatnya di Bandung. Demikian juga di Pulau Bali dan Lombok, juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan kereta api sampai dengan tahun 1939.

v 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. Sedang akan perkeretaapian di Sumatera disebut **TEDSUDO TAI** dan berkantor pusat di Bukit tinggi.

Berbeda halnya denagn zaman pemerintahan Belanda, seluruh kegiatan perkeretaapian pada zaman Jepang dimaksudakan dalam rangka mendukung usahanya memenangkan perang, dimana lintas-lintas cabang dan rel sebagian dibongkar dan dialihkan dari Indonesia untuk pemasangan lintas Thailand-Myanmar, kemudiana bengkel-bengkel perkeretaapian sebagian dijadikan benngkel alat-alat perang atau militer. Pengolahan tersebut meliputi :

a. Daerah Jawa dibawah pimpinan Angkatan Darat (TedsudoKyoku) dibagi kedalam 3 daerah, yaitu :
    1) Bagian Barat (Sebu Kyucuku)
    2) Bagian Tengah (Khobu Kyucuku)
    3) Bagian Timur (Tobu Kyucuku)
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)

v **Zaman Penyerahan Kedaulatan**

Dalam rangka pembenahan usaha, pemerintah mengeluarkan UU No.19 tahun 1960, yang menetapkan pembentukan usaha BUMN, tanggal 25 Mei 1971 PNKA diubah menjadi “perusahaan jawatan kereta api” (PJKA) diubah menjadi perusahaan umum PERUMKA berdasarkan peraturan pemerintah No.57 tahun 1990.

Sejalan dengan perubahan status ini perumka mengalami banyak kemajuan dan perubahan, perubahan pada jenis-jenis kereta dan perubahan pelayanan pada konsumennya. Inovasi pelayanan terlihat dari sejumlah kereta api eksekutif yang dapat dirasakan langsung oleh penumpang kereta api parahyangan yang mempunyai rute Jakarta-Bandung pulang pergi, akhirnya berkembang pada semua kereta api penumpang jarak jauh baik di Jawa dan Sumatera. Kemajuan ini merupakan kelanjutan dari inovasi masa PT. Kereta Api masih berstatus perumka.

Pada tanggal 15 Januari 1997 PT. Kereta Api mendapat bantuan proyek dari bank dunia, yang dikenal dengan proyek Efisiansi Perkeretaapian atau *Railway Eficiency Project* (REP) yang memiliki sasaran yaitu peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan. Sejalan dengan maksud dari REP tersebut dan peraturan pemerintah No.19 tahun 1998, pemerintah menetapkan pengalihan bentuk perusahaan umum (PERUM) Kereta Api menjadi perusahaan perseroan

(persero). Prosesi perubahan stasus perusahaan dilakukan tanggal 1 Juni 1999, saat Menhub. S. Hadiharjono mengukuhkan susunan Direksi PT. Kereta Api (persero) di Bandung. Dengan berubahnya status PERUMKA dari perusahaan umum menjadi perseroan, PT Kereta Api ditetapkan sebagai:

1) Penyelenggaraan usaha angkutan orang dan barang dengan kereta api.
2) Melaksanakan perawatan prasarana perketaapian.
3) Pengusaha dari usaha penunjang prasarana dan sarana kereta api.

Meskipun perusahaan telah beralih status menjadi PT namun urgensi pelayanan kepada masyarakat masih akan tetap dipertahankan.

4.1.1.2 Visi-Misi Perusahaan

Maklumat direksi

Nomor : 06/PR.006/KA-2008

Visi perusahaan:

”Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang memenuhi harapan stakeholders”

Misi perusahaan :

”Menyelenggarakan prasarana dan sarana perkeretaapian berikut bisnis penunjangnya, melalui praktek bisnis terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan.”

4.1.1.3 Arti Logo Perusahaan



Gambar 2.1 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).

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.

Sifat Gambar :

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

4.1.1.4 Struktur Organisasi Perusahaan

Sturktur organisasi dan tata kerja PT Kereta Api (Persero) berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 8 tahun 1991 tanggal 19 Febuari 1991, berdasarkan keputusan tersebut susunan organisasi PT Kereta Api (Persero) dibagi ke dalam empat tingkat yang terdiri dari :

1. Tingkat Pusat, mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan teknis yang berkaitan dengan tugas pokok dan pembinaan manajeril.
2. Tingkat Daerah Operasi/Divisi/Div.Regional, melaksanakan pengendalian dan pengawasan teknis operasional.
3. Tingkat Unit Pelaksanaan Teknis (UPT), mempunyai tugas melaksanakan langsung kegiatan operasional dan pelayanan jasa angkutan kereta api, maupun kegiatan lainnya yang menunjang operasi.

Struktur organisasi tingkat pusat yang merupakan struktur organisasi garis dan staff berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Darat nomor 8 tahun 1991 Jo. SK Direksi PERUMKA nomor KA/DT/30000/SK 1991

4.1.1.5 Uraian Tugas Perusahaan

§ Direksi yang dipimpin oleh seorang Dewan Komisaris.

Tugas pokoknya adalah ;

1. Memimpin mengurus, dan mengelola PT. Kereta Api (Persero) sesuai dengan tujuan dan tugas pokok perusahaan .
2. Menguasai, memelihara, dan mengurus kekayaan perusahaan.

3. Mewakili perusahaan di dalam dan di luar peradilan.
4. Melaksanakan kebijakan di dalam dan di luar peradilan.
5. Merumuskan dan menetapkan kebijaksanaan.
6. Menyiapakan pada waktunya Rencana Kerja Tahunan lengkap dengan anggaran PT. Kereta Api (Persero).
7. Menyiapkan laporan pertanggung jawaban PT. Kereta Api (Persero) dan perhitungan hasil usaha menurut cara dan waktu yang telah ditetapkan Menteri.
8. Menyiapkan susunan organisasi lengkap dengan perincian tugasnya.
9. Mengangkat dan memberhentikan pegawai sesuai dengan peraturan yang berlaku bagi PT. Kerta Api (Persero).
10. Menetapkan peraturan gaji, pensiun atau jaminan hari tua, dan penghasilan bagi pegawai serta semua hal kegewaian lainya.
11. Memberi segala keterangan tentang keadaan dan jalannya PT. Kereta Api (Persero), baik dalam bentuk laporan tahunan maupun laporan berkala.
12. Menjalakan kewajiban-kewajiban lain berdasarkan petunjuk Menteri.

§ Direktur Utama

Tugas pokoknya adalah ;

1. Pembuat masukan pertimbangan.
2. Pemberi masukan pertimbangan.
3. Bertindak untuk dan atas nama baik direksi dan semua bidang.
4. Memimpin kegiatan Direktorat.

5. Melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan kebijaksanaan direksi.
6. Sarana untuk kebijakan teknis.

§ Bagian Pusat-pusat

Tugas pokoknya adalah ;

1. Pusat Perencanaan dan Pengembangan (PUSRENBANG)

   Bertugas menangani perencanaan dan pengembangan perusahaan untuk masa depan.

2. Pusat Pendidikan dan Latihan (PUSDIKLAT)

   Bertugas menangani pendidikan dan pelatihan bagi pegawai yang baru masuk.

3. Satuan Pengawasan Intern (SPI)

   Berdasarkan SK. Direksi Nomor : II/DT.003/1/4/KA.2001 tanggal 2 Januari 2001 susunan organisasi PT Kereta Api (Persero).

4. Pusat Logistik

   Bertugas menangani peralatan perusahaan yang dibutuhkan, serta perawatan atas sarana dan prasarana penunjang kegiatan operasional yang dimiliki.

§ Pusat Direktorat-direktorat yang terdiri dari:

1. Direktur Keuangan

   Bertugas menangani keuangan perusahaan daerah operasi.

2. Direktorat Teknik

   Menangani teknik perlengkapan perusahaan daerah operasi.

3. Direktorat Operasi

   Bertugas menangani operasi perusahaan daerah operasi.

4. Direktorat Personalia dan Umum

   Bertugas menangani hubungan antara bagian di daerah operasi.

5. Direktorat Pengembangan Usaha

   Bertugas menangani pengembangan usaha dalam perusahaan daerah operasi.

4.1.1.6 Aspek Kegiatan Perusahaan

PT. Kereta Api (Persero) bergerak dibidang usaha transportasi perkeretaapian, adapun bidang usaha perusahaan adalah penjualan atau pemasaran jasa angkutan berupa :

1. Jasa Angkutan Penumpang

   Jenis jasa angkutan penumpang ;

   a. KA Jabotabek dan KA Lokal
   b. KA Penumpang Ekonomi
   c. KA Penumpang Bisnis
   d. KA Penumpang Eksekutif

2. Jasa Angkutan Barang

   Jasa angkutan barang terdiri dari ;

   a. Jasa angkutan negosiasi yang terdiri dari :

      1) Jasa angkutan baja dari cilegon ke waru.

2) Jasa angkutan BBM dari Rewulu ke Madiun.

3) Jasa angkutan perkebunan di ESU.

4) Jasa angkutan batu bara di ESB dan Surabaya.

b. Jasa Angkutan Non negoisasi :

1) Jasa angkutan peti kemas

2) KA. Barang cepat.

4.1.2 Pelaksanaan Sistem Informasi Akuntansi Penjualan Tiket Pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung.

Pelaksanaan sistem informasi akuntansi penjualan tiket pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung terdiri dari unsur pokok yang saling berhubungan sebagai berikut :

1. Manusia

   Sumber daya manusia merupakan potensial manusia atas peranan dalam melaksanakan Sistem Informasi Akuntansi dalam suatu perusahaan. Untuk memperoleh sumber daya manusia yang bermutu, PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung melakukan sistem secara menyeluruh atau terpadu. Sumber Daya Manusia sangat menunjang perkembangan perusahaan dengan adanya sumber daya manusia yang bermutu maka semua akan tercapai dengan baik dengan tujuan yang ditetapkan.

2. Alat

   Alat merupakan suatu sarana dan prasarana yang digunakan dengan menjalankan sistem informasi akuntansi dalam suatu perusahaan. Alat yang digunakan dalam penjualan tiket pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung dengan menggunakan komputer yang berkaitan dengan penjualan tiket sehingga pekerjaan akan sesuai dengan cepat dan data lebih terjamin.

3. Metode Sistem dan Prosedur

   Metode Sistem dan Prosedur yang digunakan pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung adalah sebagai berikut :

   § Organisasi

   Organisasi merupakan kerjasama antara berbagai bagian untuk tujuan bersama dalam suatu organisasi. Organisasi yang terlibat dalam pelaksanaan sistem informasi akuntansi penjualan tiket adalah pembagian wewenang dan tanggung jawab dalam suatu sistem penjualan, pemisahaan tugas yang ada pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung adalah Bagian Komersil, Reservasi dan Bagian Loket yang menyediakan data-data penjualan tiket.

   § Prosedur

   Prosedur yang berkaitan dengan pengelolaan penjualan tiket pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung adalah sebagai berikut:

   1. Prosedur Penjualan

Prosedur penjualan merupakan prosedur yang dijalankan pada saat terjadi transaksi penjualan berupa tiket. Prosedur penjualan bisa dilakukan dengan sebagai berikut ;

- Calon penumpang KA mengisi formulir pemesanan tiket.
- Petugas loket memeriksa formulir yang telah diisi dengan teliti dan benar sesuai dengan data calon penumpang KA.
- Petugas loket memindahkan data formulir pada komputer dengan catatan data sudah benar dan tidak ada yang salah.
- Maka akan secara otomatis tercetak secarik kertas yang diprint berupa tiket KA.

2. Prosedur Penundaan

Prosedur penundaan keberangkatan KA pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung, mengacu pada juklak tiketing dan STP Direksi No.135 tanggal 28 Januari 2002 tentang menunda perjalanan (batal tunda) biasa dilakukan sebagian /seluruhnya. Pada penundaan sebagian akan keluar 2 (dua) tiket baru yaitu tiket pengganti yang tidak ditunda dan tiket pengganti yang ditunda. Untuk tunda seluruhnya akan keluar tiket baru sebagai pengganti. Prosedur penundaan bisa dilakukan dengan sebagai berikut ;

- Penumpang datang ke petugas loket.
- Menginformasikan untuk melakukan transaksi penundaan perjalanan KA pada petugas loket.

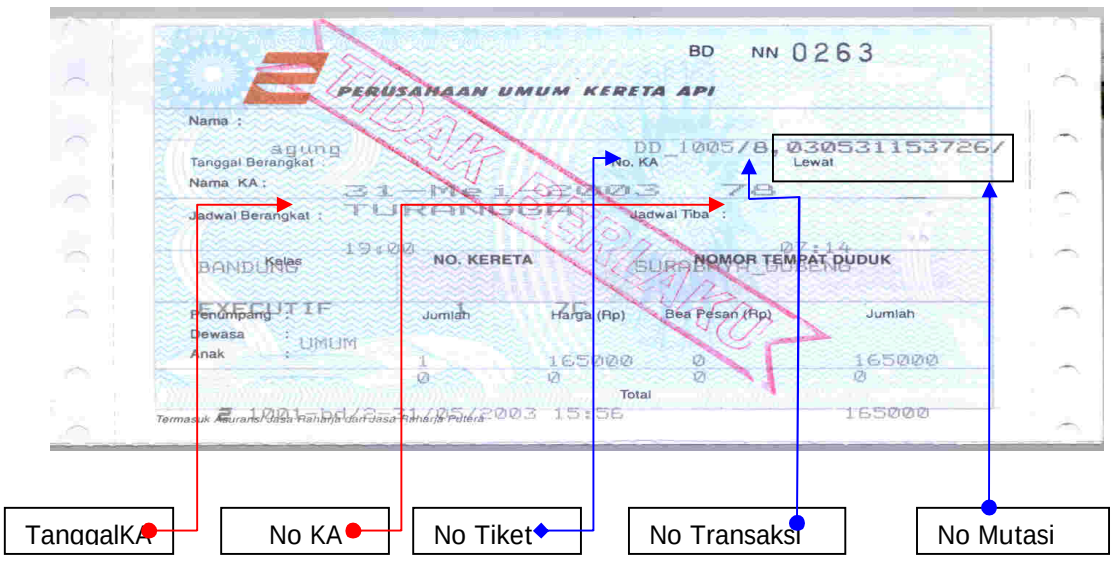
- Penumpang mengisi formulir yang terdiri dari No KA yang akan ditunda, Tanggal KA yang akan ditunda, No Transaksi yang akan ditunda, Nomor Tiket yang akan ditunda, No seri tiket sesuai yang tercetak oleh komputer tertera pada tiket yang akan ditunda.
- Petugas loket memeriksa formulir tersebut dengan teliti sesuai dengan data calon penumpang yang akan menunda perjalanan.
- Data tersebut di salin ulang pada komputer.
- Secara otomatis tercetak secarik kertas yang diprint berupa tiket.

3. Prosedur Pembatalan

Prosedur pembatalan keberangkatan KA mengacu pada juklak tiketing dan STP Direksi No.135 tanggal 28 Januari 2002 dapat dilakukan sebagian /seluruhnya, pada batal sebagian akan keluar 1 (satu) tiket sebagai pengganti yang tidak batal. Untuk pembatalan seluruhnya akan dikembalikannya lagi uang dan akan dikenakan bea administrasi sebesar 20% dari harga pembelian. Transaksi pembatalan hanya dapat dilakukan terhadap tiket yang pernah dicetak. Prosedur pembatalan sebagian dapat dilakukan sebagai berikut ;

- Penumpang datang ke petugas loket.
- Penumpang menginformasikan untuk melakukan transaksi pembatalan perjalanan KA.

- Penumpang isi formulir yang terdiri No KA tertera pada tiket yang akan dibatalkan, Tanggal KA tertera pada tiket yang akan dibatalkan, No Transaksi didepan No Mutasi tertera pada tiket yang akan dibatalkan, No Mutasi setelah No Transaksi tertera pada tiket yang akan dibatalkan, No Tiket : No seri tiket sesuai yang tercetak oleh komputer tertera pada tiket yang akan dibatalkan.
- Petugas loket memeriksa formulir tersebut dengan teliti sesuai dengan data calon penumpang.
- Data tersebut di salin ulang pada komputer.
- Secara otomatis tercetak secarik kertas yang diprint berupa tiket KA.



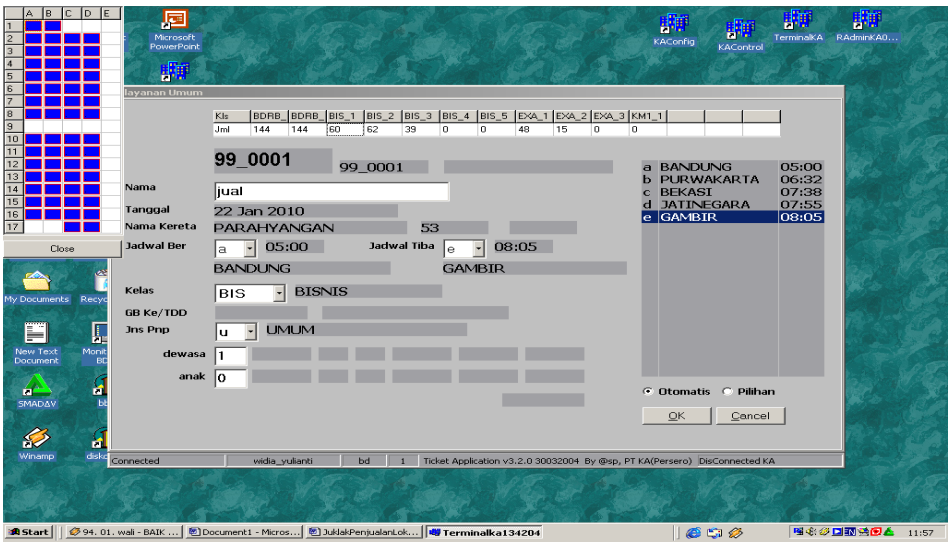
Gambar 2.2 Contoh tiket yang akan dibatalkan

§ Formulir / Dokumen

Formulir / Dokumen yang digunakan pada saat penjualan tiket terdiri dari nama, alamat, telp, nama KA, asal keberangkatan, tujuan, tanggal keberangkatan, jam keberangkatan, dan kelas KA.

§ Pencatatan

Dalam pencatatan penjualan tiket yang dilakukan pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung dengan menggunakan komputerisasi yang bermaksud untuk memudahkan pengolahan data transaksi penjualan tiket, pencatatan dilakukan oleh Bagian Loket untuk mengisi data calon penumpang. Pada gambar dibawah ini, sudut kiri atas terdapat kotak yang menginformasikan TD (tempat duduk) yang terjual dan yang belum terjual, kotak berwarna biru artinya masih teralokasi belum terjual sedangkan kotak putih artinya sudah terjual.



Gambar 2.3 Tampilan Aplikasi Penjualan Tiket

4.1.3 Keunggulan dan Kelemahan Sistem Informasi Akuntansi Penjualan Tiket Pada PT.Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

Keunggulan sistem informasi akuntansi penjualan tiket pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung adalah terdapat pada adanya backup sebagian data yang terdapat pada software yang di input pada software operasi. Sedangkan untuk kelemahan sistem informasi akuntansi penjualan tiket adalah Ada kalanya mengalami hambatan ketika jaringan komputerisasi sulit diakses, oleh karenanya pelaksanaan sistem informasi akuntansi penjualan tiket dialihkan dengan sistem manual sehinga petugas di setiap loket stasiun KA akan mengalami kesulitan untuk menentukan tempat duduk calon penumpang, karena tempat duduk yang belum dan sudah terjual sulit terpantau oleh petugas loket, selain itu kelemahan lainnya tidak dapat melihat data penjualan tiket pada dua minggu dan bulan yang telah berlalu.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Analisis Pembahasan Pelaksanaan Sistem Informasi Akuntansi Penjualan Tiket Pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

Pelaksanaan sistem informasi akuntansi penjualan tiket pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung telah memadai. Hal ini dapat dilihat dari sumber daya manusia yang bermutu dan berkualitas tinggi, selain didukung oleh sumber daya manusia yang bermutu juga dilengkapi dengan perlengkapan yang serba canggih seperti komputer yang digunakan untuk proses pengolahan

data penjulan tiket dan alat bantu lainya yang mendukung dalam pelaksanaan penjulan tiket, serta adanya dokumen/ formulir yang mampu membantu sebagai alat bukti pendukung dalam proses penjualan tiket. Untuk prosedur yang terdapat dalam pelaksanaan sistem informasi akuntansi penjualan tiket pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung telah sesuai dengan SOP (Standar Operasional Prosedur) perusahaan dan juklak ticketing serta STP Direksi No.135 tanggal 28 Januari 2002, selain itu prosedur yang terdapat dalam pelaksanaan sistem informasi akuntansi penjualan tiket tidaklah rumit, karena PT. Kereta Api (Persero) bergerak pada bidang jasa.

4.2.2 Analisis Pembahasan Keunggulan dan Kelemahan Sistem Informasi Akuntansi Penjualan Tiket Pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung.

Dalam pelaksanaannya sistem informasi akuntansi penjualan tiket pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung mempunyai keunggulan dan kelemahan sebagai berikut :

§ Keunggulan :

Terdapat pada adanya backup sebagian data yang terdapat pada software yang di input pada software operasi.

§ Kelemahan :

1. Ada kalanya mengalami hambatan ketika jaringan komputerisasi sulit diakses, sistem informasi akuntansi penjualan tiket dialihkan dengan sistem

manual, ketika jaringan komputer terganggu petugas di setiap loket stasiun kereta api akan mengalami kesulitan untuk menentukan tempat duduk calon penumpang, karena tempat duduk yang belum dan sudah terjual sulit terpantau oleh petugas loket.

2. Tidak dapat melihat data penjualan minggu dan bulan yang telah lalu