BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1. Sejarah Singkat PT. Kereta Api Indonesia

Perusahaan kereta api dikenal di Indonesia sejak abad 19 dan pertama kali dijalankan pada tanggal 17 Mei 1868 antara Semarang (Kamijen) dan Tanggung dengan jarak 26 Km.

Zaman Kolonial Belanda.

Belanda yang telah menjajah Indonesia kurang lebih selama 350 tahun telah memanfaatkan jasa perkeretaapian untuk berbagi bidang keperluan, terutama untuk angkutan barang.

Setelah jalan kereta api mulai beroprasi yaitu sekitar tahun 1868, maka muncullah perusahaan-perusahaan kereta api yang dikelola oleh swasta, antara lain : N.V. Nederlandche Spoorweg Matchappij (NIS), N.V. Semarang Cheiribon Stoomtram Matchappij (SCS), N.V. Semarang Joewana Stoomtram Matcappij (SJS), N.V. Kediri Stoomtram Matcappij (KSM), N.V. Madoera Stroomtram Matchappij (Mad SM).

Kemudian pada tahun 1875 berdirilah usaha perkeretaapian perorangan yang dikelola oleh Inspektur Jendral sampai dengan tahun 1925. Jaringan – jaringan yang sudah dibangun oleh negara diantaranya meliputi Jawa, Sumatra dan Sulawesi.

Pada tahun 1888 perusahaan perkeretaapian milik perseorangan dan swasta dijadikan satu bagian Departeman dengan nama Van Borgelijk Oen Baar Warker

Pada tahun 1888 perusahaan perkeretaapian milik perseorangan dan swasta dijadikan satu bagian Departeman dengan nama Van Borgelijk Oen Baar Warker (BOW). Sedangkan perusahaan milik negara bernama Staat Spoor Wagen (SS). Setelah itu karena menurutnya nilai reability dari perusahaan swasta , maka perusahaan swasta digabungkan dengan perusahaan milik pemerintah dan diberi nama Verenigde Spoortram Beedrive (VSB).

Zaman Pendudukan Jepang

Setelah masa pendudukan Belanda berakhir dari bumi pertiwi Jepang menyusul datang dan mengambil alih kekuaaan. Bangunan-bangunan, kendaraan-kendaraan dan juga perusahaan pemerintah termasuk perusahaan perkeretaapian. Kemudian perkeretaapian yang dulu milik Belanda diambil alih dan diganti namanya menjadi Rikuyu Kyoku yang kemudian berubah lagi menjadi Tetsudo Kyoku yang berkantor di pusat di Bandung. Sedangkan perkeretaapian di wilayah pulau Sumatra bernama Tetsudo Tai yang berkantor pusat di Bukittinggi.

Kemudian pemerintah Jepang menerapkan berbagai strategi untuk kepentingan politik, tetapi yang sebenarnya untuk mencapai kemenangan dipihak sekutu sehingga banyak lintasan-lintasan kereta api dibongkar, seperti yang terjadi dilintasan Cilacap-Purbalingga. Setelah itu Rancaekek-Tanjungsari dan juga daerah lainya yang kemudian diangkut ke Thailand. Dengan keadaan pembongkaran – pembongkaran itu perkeretaapian mengalami penurunan dan menuju kehancuran.

Zaman Sesudah Revolusi

Setelah penjatuhan bom di Hirosima dan Nagasaki pada bulan Agustus 1945 yang merupakan akhir dari perang dunia ke-II dan merupakan akhir dari penjajahan Jepang di Indonesia. Di Indonesia pada waktu itu terjadi kekosongan kekuasaan , maka kesempatan itu digunakan oleh pemuda Indonesia untuk melepaskan diri dari cengkraman penjajah. Pada tanggal 17 Agustus 1945 bangsa Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya.Dengan kemerdekaan bangsa Indonesia, maka secara otomatis semuanya kembali menjadi milik pemerintah Indonesia yang bergabung dalam Angkatan Muda Kereta Api (AMKA) melakukan aksi pengambil alihan kekuasaan dari pihak sekutu yaitu pada tanggal 28 September 1945 di Balai Besar Bandung. Sehingga tanggal tersebut dijadikan sebagai hari jadi kereta api yang selalu diperingati setiap tahun oleh para karyawan.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 86 tahun 1957 tentang Nasionalisasi milik Belanda, maka sejak tanggal 3 Desember 1957 perusahaan perkeretaapian menjadi milik negara. Berdasarkan Undang-unadang Nomor 9 tahun 1960 tentang Perusahaan Djawatan Kereta Api (DKA) berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Selanjutnya dengan peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 1971 bentuk usahanya dialihkan menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).Dengan keluarnya keputusan Presiden Nomor 44 dan 45 tahun 1974 pasal 23 pemerintah nomor 57 tahun 1990 tentang pengalihan bentuk Perusahaan Jawatan, PJKA berubah unit organisasi dalam lingkungan Departemen perhubungan. Kedudukan , tugas, fungsi dan susunan organisasinya tersendiri.

Pada tahun 1990 PJKA mengalami perubahan kembali yaitu menjadi Perusahaan umum Kereta Api (PERJAN) menjadi Perusahaan Umum Kereta Api.

PT. Kereta Api Indonesia

Perumka dengan SK Presiden No. 39 tahun 1998 dan akte pendirian Imas Fatimah No. 2 tanggal 1 Juni 1999 berubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Perubahan status Perumka menjadi PT. KAI tidak mengubah misi yang dibawanya, yaitu sarat dengan misi pelayanan dan motivasi bisnis. Itulah sebabnya PT. KAI Indonesia tetap dibawah pembinaan Departemen Teknis. Selain itu sebelum terdapat ketentuan baru, semua ketentuan yang berlaku untuk perumka di berlakukan untuk PT. Kereta Api Indonesia (lokomotif No. 09/Th.1/Juni 1999).

PT. Kereta Api Indonesia dalam mengelola perusahaannya menggunakan prinsip-prinsip yang terdapat dalam Sistem Akuntansi Baru (SAB). Diantaranya prinsip desentralisasi yang membagi PT Kereta Api Indonesia dalam beberapa tingkatan, yaitu :

- Eksploitasi Sumatra Utara (ESU)
- Eksploitasi Sumatra Selatan (ESS)
- Eksploitasi Sumatra Barat (ESB)
- Eksploitasi Wilayah Usaha (WILU) Jawa

Wilayah ini terbagi menjadi sembilan daerah operasi (daop) ,yaitu :

Daop 1 : Jakarta

Daop 2 : Bandung

Daop 3 : Cirebon

Daop 4 : Semarang

Daop 5 : Purwokerto

Daop 6 : Yogyakarta

Daop 7 : Madiun

Daop 8 : Surabaya

Daop 9 : Jember

- Kantor Pusat

2.2. Struktur Organisasi Perusahaan

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai struktur organisasi lini dan staff yaitu terdapat hubungan wewenang garis antara atasan dan bawahan dan dapat memerintah kepada bawahan dan dapat diambil keputusan,demikian pula seorang bawahan dapat memberikan perintah kepada bawahannya lagi dan seterusnya.Sedangkan staff disini berfungsi memberi saran, nasehat atau anjuran, baik secara tertulis maupun lisan dalam langkah pengembangan perusahaan staff tidak mempunyai wewenang untuk memerintah.

Struktur organisasi dan data berdasarkan keputusan mentri perhubungan No. KM 8 tahun 1991, tanggal 19 Februari 1991, berdasarkan keputusan susunan organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dibagi dalam 4 tingkat yang terdiri :

1. Tingkat pusat mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijaksanaan teknis yang berkaitan dengan tugas pokok dan pembinaan manajerial.

2. Tingkat Wilayah Usaha , mempunyai tugas melaksanakan pembinaan teknis operasional.
3. Tingkat daerah Operasi, melaksanakan pengendalian dan pengawasan teknis operasional.
4. Tingkat unit pelaksanakan teknis , mempunyai tugas melaksanakan langsung kegiatan operasional dan pelayanan jasa lanjutan kereta api maupun kegiatan-kegiatan lain yang menunjang operasi.

Stuktur Organisasi PT KAI Daop 2 Bandung

Berdasarkan keputusan menteri perhubungan No KM 42 tahun 1988 tanggal 29 Juni 1998 terdiri dari :

1. Kepala Daerah Operasi 2
2. Kepala Sub bagian Administrasi
3. Kepala seksi jalan rel dan jembatan
4. Kepala seksi sinyal dan telekomunikasi
5. Kepala seksi Niaga
6. Kepala seksi Operasi
7. Kepala seksi Traksi
8. Kepala unit tanah dan bangunan
9. Kepala balai higieune perusahaan dan kesehatan

Struktur Organisasi Sub Bagian Administrasi

- Kepala Sub bagian Administrasi
- Kepala Urusan Personalia
- Kepala Urusan Anggaran dan Akuntansi
  - Kepala Kelompok 1 Anggaran
  - Kepala Kelompok 2 Verifikasi serta Akuntansi Pendapatan Dan Pengeluaran
  - Kepala Kelompok 3 Akuntansi Biaya, Persediaan dan Aktiva Tetap
  - Kepala Kelompok 4 Buku Besar dan Laporan
- Kepala Urusan Umum

2.3. Deskripsi Jabatan

A. Kelompok 1 Penyelenggara Anggaran

a. Penyusun rencana anggaran dan ~~pelaporan realisasi anggaran~~

b. Pengendalian rencana pelaksanaan

c. Mengelola, menganalisa dan memverifikasi data keuangan yang diterima dari unit-unit pelaksana teknis di daerah operasi.

B. Kelompok 2 Penyelenggara Verifikasi, Pendapatan dan Pengeluaran

a. Meneliti Kelengkapan, kebenaran dan keabsahan yang berkenaan dengan pengeluaran

b. Meneliti kelengkapan analisa dan dokumen lainnya yang diterima dari unit-unit pelaksana, mengikhtisarkan analisa dari stasiun, membuat bukti jurnal dan

menyelenggarakan buku pembantu yang bersangkutan dengan pendapatan dan pengeluaran.

c. Membuat Bukti Jurnal.

C. Kelompok 3 Akuntansi Biaya, Persediaan dan Aktiva Tetap.

a.Meneliti kelengkapan dan kebenaran angka-angka pada dokumen-dokumen lainnya yang diterima dari masing-masing unit pelaksana.

b.Membuat kertas kerja, memorial/bukti jurnal dan jurnal koreksi serta menyusun buku pembantu berkenaan buku akuntansi biaya, persediaan dan aktiva tetap.

c. Mutasi Aktivva Tetap yang berasal dari pembelian baru atau pengalihan dari Daop lainnya.

D. Kelompok 4 Buku Besar laporan

a. Penyelenggara Pembuatan berkala ikhtisar dukungan laporan keuangan (neraca dan ikhtisar laba/rugi)

b. Penyelidikan terhadap angka akuntansi yang tidak wajar pada neraca lajur yang akan dituangkan dalam "Ikhtisar Dukungan Laporan Keuangan Wilayah Usaha Kereta Api Jawa".

c. Penyelenggara Buku Besar

d. Pembuat Daftar Sisa

e. Penyusun Neraca Lajur

f. Pembuat jurnal khusus

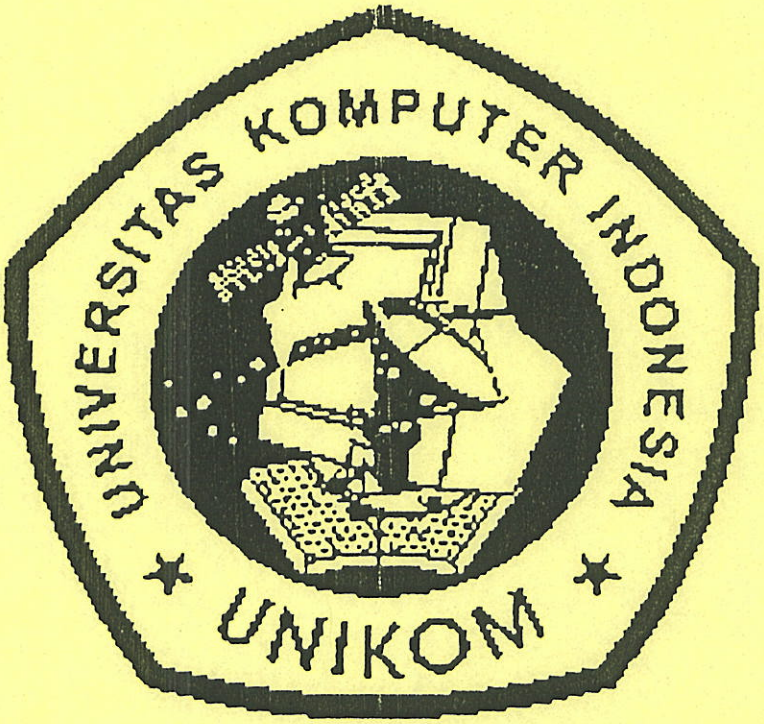
g. Pelaksana Rekonsiliasi hubungan Pembukuan (RK/RPB)

h. Pelaksanaan tugas-tugas pokok lainnya yang berkaitan dengan ikhtisar dukungan laporan keuangan.

2.4 Aspek Kegiatan Perusahaan

Aspek kegitan yang dilakukan pada bagian Akuntansi dan Anggaran Sub Urusan Pendapatan atau penerimaan kas PT. Kereta Api Indonesia Daop 2 Bandung adalah menerima laporan – laporan, analisa – analisa pendapatan penumpang atau penerimaan kas dari setiap stasiun – stasiun di wilayah Daop 2 Bandung yang terbagi menjadi 2 bagian yaitu Daerah Stasiun Lingkungan Tasikmalaya dan Daerah Lingkungan Bandung yang terdiri dari :

1. Analisa Daftar Gabungan Pendapatan Penumpang (Bentuk 212C/SAB)
2. Analisa Penerimaan Kas (Bentuk B13/SAB)
3. Buku Kas Stasiun (Bentuk 576/SAB)
4. Bukti Penerimaan Kas (Bentuk A8/SAB)


UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
UNIKOM