BAB II

PROFIL PERUSAHAAN

2.1 Sejarah PT Kereta Api Indonesia

Sejarah Kereta api pertama kali di Indonesia ditandai dengan pengayunan cangkul pertama oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet Van den Beele di desa Kemijen Jum'at tanggal 17 Juni 1864 yang diprakarsai oleh "Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorwag Maatschappij" (NV. NISM). Perusahaan Swasta NV. NISM membangun jalan kereta api antara Kemijen – Tanggung (Jawa Tengah) dan pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang – Surakarta (110 Km). Selain di Jawa, pembangunan jalan kereta api juga dilakukan di Sumatra Selatan (1914), Sumatra Barat (1891), Sumatra Utara (1886), Aceh (1874), bahkan pada tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan kereta api sepanjang 47 Km antara Makasar – Takalar.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamasikan pada tanggal 17 Agustus 1945, Karyawan kereta api yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pehak Jepang. Peristiwa yang terjasi pada tanggal 28 September 1945, yaitu pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa kekuasaan perkereretaapian berada di tangan bangsa Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai hari Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Lima tahun kemudian, berdasarkan pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 Tanggal 6 Januari 1950, ditetapkan bahwa mulai 1 Januari 1950 DKARI dan "Staat spoor Wegen en Verenigde Spoorweg Bedrijf (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api bernama "Djawatan Kereta Api" (DKA).

Dalam rangka pembenahan badan usaha, pemerintah mengeluarkan UU No. 19 Tahun 1960, yag menetapkan bentuk usaha BUMN. Atas dasar UU ini, dengan peraturan pemerintah No. 22 tahun 1963, tanggal 25 mei 1963 dibentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api dilebur kedalamnya.

Pemerintah Mengeluarkan UU No. 9 tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969, yang menetapkan jenis BUMN menjasi tiga Perseroan, Perusahaan Umum dan Perusahaan Jawatan. Sejalan dengan UU dimaksud, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971 tanggal 15 September 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami

perubahan menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api" (PJKA). Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990, pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api disingkat Perumka. Sejalan dengan status ini kinerja perkeretaapian di Indonesia kian membaik.

Selanjutnya, berdasarkan "Loan Agrement" No. 4106-IND tanggal 15 Januari 1997 berupa bantuan proyek dari Bank Dunia, yang kemudian lebih dikenal dengan Proyek Efisiensi Perkeretaapian atau *"Railway Efficiency Project" (REP),* dan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998, tanggal 3 Februari 1998, Pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Prosesi perubahan status perusahaan dari Perum menjadi Persero secara "de-facto" dilakukan tanggal 1 Juni 1999, saat Menhub Giri S. Hadiharjono mengukuhkan susunan Direksi PT Kereta Api (Persero) di Bandung.

2.2 Layanan Angkutan Kereta Api

1. Kereta Api Penumpang

   Kapasitas angkut penumbang yang disediakan PT Kereta Api di Jawa dan Sumatera adalah 106.638 tampat duduk/hari, dengan rasio kelas eksekutif (15%), bisnis (27%) dan ekonomi (59%). Bila tempat duduk dikaitkan dengan jarak tempuh, total kapasitas 41.528.450 tempat duduk – kilometer per hari, dengan rasio eksekutif (17%), bisnis (25%) dan ekonomi (58%).

   a. Kelas Argo

      Kereta api jenis ini mulai diluncurkan tanggal 31 Juni 1995 sebagai persembahan perkeretaapian dalam rangka memperingati "50 Tahun Kemerdekaan RI" semula hanya dioperasikan dua kereta api, yaitu Argo Bromo pada koridor Jakarta - Surabaya PP dan Argo Gede koridor Jakarta – Bandung PP. Saat ini, KA Argo Bromo dikembangkan menjadi Argo Bromo Anggrek.

      KA kelas Argo lainnya adalah :

      1. KA Argo Muria Koridor Gambir – Semarang Tawang PP.
      2. KA Argo Lawu Koridor Gambir – Yogyakarta – Solo PP.
      3. KA Argo Dwipangga Koridor Gambir – Yogyakarta – Solo PP.
      4. KA Argo Wilis Koridor Bandung – Surabaya PP.

b. Kelas Satwa

Setingkat di bawah kelas Argo, PT Kereta Api juga menyejikan pelayanan KA Kelas Satwa, yang pada KA tertentu menyediakan dua jenis layanan, yaitu eksekutif dan bisnis seperti pada KA Sancaka Koridor Surabaya – Yogyakarta.

KA Kelas Satwa lainnya adalah :

1. KA Jatayu Koridor Surabaya – Malang,
2. KA Lodaya Koridor Bandung – Solo – Surabaya,
3. KA Gajayana Koridor Gambir – Malang,
4. KA Kamandanu Koridor Gambir – Semarang Tawang,
5. KA Gumarang Koridor Jakarta – Surabaya,
6. KA Bima Koridor Jakarta – Yogyakarta – Surabaya,
7. KA Taksaka Koridor Yogyakarta – Jakarta,
8. KA Sembrani Koridor Jakarta – Surabaya,
9. KA Merak Jaya Jakarta – Merak,
10. KA Turangga pada Koridor Bandung – Surabaya.

c. Kelas Ekonomi Unggulan

Dalam rangka pemeratan pelayanan kepada semua lapisan mayarakat, selain mengoperasikan sejumlah KA komersial yang berfingsi sebagai subsidi silang *(cross – subsidy)* pada pelayanan KA kelas ekonomi, PT Kreta Api juga mengoperasikan sejumlah KA kelas ekonomi unggulan. Misalnya, KA Brantas pada koridor Tanah Abang – Kediri, KA Kaligung Koridor Tegal – Semarang, dan KA Logawa Koridor Purwokerto – Surabaya.

d. Kelas Ekonomi

Kereta Api kelas ekonomi tarifnya ditetapkan oleh pemerintah, sehingga secara keseluruhan biaya operasi tidak dapat ditutup dengan tarif yang dikenakan kepada masyarakat. Sampai saat ini, PT Kereta Api melakukan "subsidi silang" dari pendapatan kelas argo dan kelas satwa pada kelas ekonomi.

e. Kereta Satwa

PT Kereta Api juga menyediakan layanan kereta wisata yang tarifnya disesuaikan dengan harga tiket tertinggi pada KA yang merangkainya kereta wisata tersebut. Kereta wisata diberi nama dengan Nusantara, Bali dan Toraja, yang berada di jawa. Selain itu, di Ambarawa tersedia pula kereta wisata dengan lok uap yang berjalan pada rel bergigi. Di solo, kereta wisata Purwosari – Wonogiri menelusuri jalan Slamet Rijadi di kota Solo. Sedangkan si Sumatera Selatan, tersedia kereta

wisata yang diberi nama Kereta Sultan, di Sumatera Barat teredia pula kereta wisata ke Lembah Anai dan Pantai Pariaman.

2. Kereta Barang

Khusus di Jawa, pemasaran angkutan barang semula kurang siminati pasar, karena dalam perjalanan kalah prioritas dengan KA penumpang. Tetapi, sejalan dengan perkembangan terakhir, melalui modernisasi sarana angkutan barang, telah dimungkinkan hadirnya KA barang dengan kecepatan yang tidak jauh berbeda dengan KA penumpang, sehingga perjalanannya lebih lancar.

a. Baja Satwa

KA barang Baja Satwa dikhususkan bagi pengangkutan barang pada koridor Jakarta (Kampung Bandan) Surabaya Pasarturi PP. Barang yang diangkut menggunakan peti kemas, yang jenis komoditas angkutannya tidak tebatas pada jenis tertentu.

b. Barang Cepat

Koridor layanannya sama dengan KA Antaboga, Jakarta (Kampung Bandan) - Surabaya Pasarturi, tetapi sarana yang digunakan berupa gerbong tertutup. Komoditas yang dapat diangkut juga variatif sesuai dengan ketersediaan pasar.

2.3 Visi dan Misi Perusahaan

Dalam menjalankan kegiatan bisnisnya setiap perusahaan mempunyai sasaran dan tujuan serta hal – hal apa saja yang menjadi alasan utama suatu organisasi bisnis tersebut didirikan. Hal ini biasanya dituangkan dalam suatu konsep yang disebut dengan Visi dan Misi Perusahaan. Dalam Visi terdapat tujuan ideal yang menjadi cita – cita yang ingin diraih perusahaan di masa yang akan datang, sedangkan dalam Misi terdapat harapan perusahaan agar apa yang ditawarkan sesuai dengan harapan konsumennya. Visi dan Misi adan selalu menjadi pedoman bagi menajemen dalam setiap pengambilan kebijaksanaan perusahaan. Demikian pula halnya dengan PT KAI mempunyai Visi dan Misi sebagai berikut :

Visi :

Terwujudnya Kereta Api sebagai Pilihan Utama Jasa Transportasi dengan fokus Keselamatan dan Pelayanan.

Misi :

Menyelenggarakan Jasa Transportasi sesuai keinginan stake holders dengan meningkatkan keselamatan dan Pelayanan Penyelenggaraan yang semakin Efisien.

(PT KERETA API INDONESIA : Profil http://infoka.kereta-api.com/profil)

Dengan berpatokan pada Visi dan Misi tersebut PT KAI senantiasa berupaya agar layanan yang diberikannya dapat memenuhi keinginan dan harapan para konsumennya, demikian pula sebaliknya kepercayaan masyarakat terhadap kemampuan PT KAI dalam menawarkan layanan moda transportasi darat diharapkan akan dapat meningkat dengan sendirinya.

Salah satu upaya yang dilakukan PT KAI adalah dengan pelucuran berbagai produk berbrand *Argo* seperti yang disebutkan diatas, yang menunjukkan bahwa PT. Kereta Api (Persero) telah mulai membuat deskripsi yang nyata mengenai strategi dan taktik pemasaran untuk memenuhi tuntutan pasar potensial terutama bagi golongan menengah ke atas. Pasar sasaran yang dipilih adalah pelanggan yang tidak hanya sekedar menuntut fungsi utama kereta api sebagai alat angkut penumpang, akan tetapi juga pertimbangan – pertimbangan psikologis yaitu *ultimate value*, atau tepatnya *traveller* eksekutif tidak akan kehilanyan prestise walau tidak naik pesawat maupun *traveller* non eksekutif yang ingin naik kelas sosialnya tanpa harus naik pesawat. Meskipun demikian, untuk masyarakat yang tidak mampu membayar lebih, PT KAI tetap menyediakan kelas – kelas ekonomi yang juga terus ditingkatkan pelayanannya.

Tujuan akhir yang diharapkan adalah untuk menjadikannya sebagai pilihan utama dalam jasa transportasi yang dipercaya oleh masyarakat dengan kualitas pelyanan yang tinggi, sesuai dengan tujuan yang menjadi Visi perusahaan.

Di sisi lain, perusahaan ingin pula mengubah *image* masyarakat terhadap moda kereta api dan PT. Kereta Api (Persero) sebagai badan usaha yang dulu dikenal sebagai perusahaan yang hanya berorientasi bagaimana dapat mengoperasikan sarana yang ada untuk mengangkut penumpang dan barang, menjadi perusahaan yang berorientasi kepada kepuasan pelanggan, tentu saja dengan penyediaan jasa transportasi yang berkualitas dan terpercaya.

Demikian pula halnya, dengan telah diterbitkannya Peraturan Pemerintah nomor 19 tahun 1998 yang mengatur perubahan status dari Perumka menjadi PT Perero

memicu pula perusahaan untuk dapat menghasilkan angkutan kereta api yang bermutu tinggi dan kompetitif.

Dan seperti disebutkan diatas untuk menghasilkan angkutan kereta api yang bermutu tinggi tersebut, maka peningkatan pelayanan merupakan hal yang menjadi komitmen utama bagi PT Kereta Api. Peningkatan pelayanan hanya dapat dicapai dengan maksimal apabila didukung oleh seluruh komponen yang dimiliki perusahaan. Salah satunya adalah dukungan dari bagian pengelolaan persediaan barang – barang yang diperlukan oleh bagian operasional.

Di sisi lain pengelolaan persediaan yang baik juga akan membantu tercapainya efisiensi, karena investasi perusahaan dalam persediaan merupakan investasi yang cukup besar.

"Nilai persediaan yang terlalu tinggi akan menyebabkan menurunnya kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba, namum sebaliknya pengurangan nilai persediaanjuga harus dijaga sedemikian rupa agar masih dalam batas – batas mampu memenuhi tingkat pelayanan. Pengelolaan persediaan sangatlah penting karena dana yang diperlukan perusahaan sesungguhnya terbatas apalagi jika dikaitkan dengan (mahalnya) alternatif investasi lainnya terutama sekali masalah biaya yang ditimbulkannya" (Ir. Joko Margono, Kapuslog KAI). Dengan demikian sangatlah jelas pula betapa besarnya perananpengelolaan perediaan bagi peningkatan laba perusahaan.

2.4 Berbagai Jenis Gudang Persediaan di PT KAI

Di PT KAI sendiri terdapat beberapa unit penyediaan dan pengelolaan yang secara khusus menangani persediaan ini. Walaupun sistem ini jelas tidak tersentralisasi, namun masing – masing unit mempunyai keunikan sendiri – sendiri dan keberadaannya masing – masing tetap dibutuhkan oleh para pemakainya *(user)*. Unit – unit penyimpanan dan pengelolaan persediaan tersebut adalah :

1. UPT Gudang Persediaan, yang berada dibawah Subdit Sediaan PT KAI. Fungsi utamanya mengelola barang persediaan yang dibutuhkan bagi operasional PT KAI. Contoh kantor UPT Gudang Persediaan adalah : Manggarai, Cikudapateuh, Semarang, Surabaya gubeng.
2. UPT Balai Yasa, yang langsung berada dibawah Direktorat teknik seperti UPT Balai Yasa Mekanik Jalan Raya Cirebon Prujakan, Balai Yasa Jembatan Kiaracondong, Bali Yasa Sinyal dan Telekomunikasi. Ataupun yang langsung

merupakan bagian dari Divisi Sarana PT KAI seperti UPT Balai Yasa Yogyakarta, Manggarai, Surabaya Gubeng dan Tegal. Fungsi utama Balai Yasa sebenarnya adalah mengelola teknik dan perbengkelan PT KA, sehingga pengelolaan teknologi yang dimiliki PT KAI dangat tergantung pada bagian ini. Sehingga Balai Yasa juga memerlukan gudang sendiri, agar dapat memenuhi tuntutan kebutuhan operasional, terutama di bidang teknik, perbaikan maupun perawatan suku cadang.

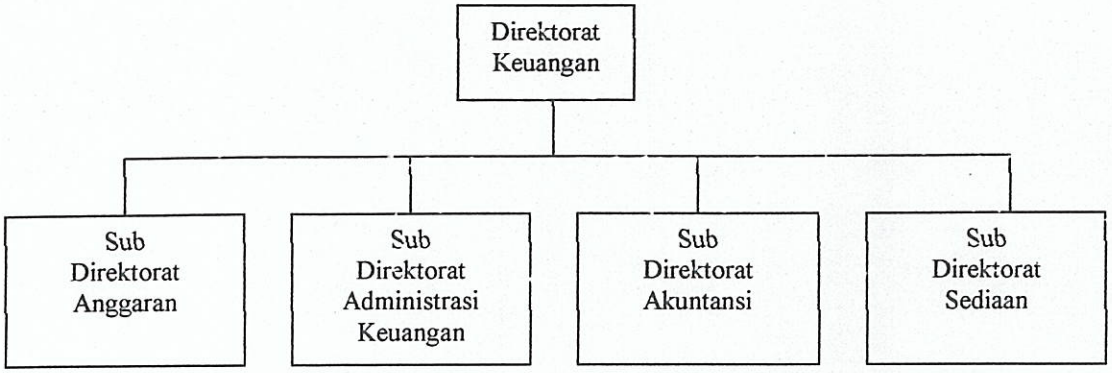
3. Gudang Daerah Operasi (DAOP). Keberadaanya untuk mendukung kebutuhan daerah – daerah yang berada dalam wilayah daerah operasinya yang lokasinya jauh dari UPT Gudang Persediaan ataupun untuk kebutuhan kantor DAOP sendiri.
4. Gudang Divisi Regional (Divre). Divre merupakan kantor setingkat DAOPS yang berkedudukan si Sumatera, tersendiri dari Divre I Sumatera Utara, Divre II Sumatera Barat, Divre III Sumatera Selatan. Gudang Divre khusus melayani keperluan operasional kantor – kantor di wilayah Sumater.
5. Gudang kantor Pusat. Fungsinya untuk memenuhi barang persediaan yang dibutuhkan oleh kantor terdekat atau kantor pusat sendiri. Gudang kantor Pusat juga berfungsi sebagai pegendali keseluruhan gudang yang ada, dimana seluruh laporan akuntansi persediaan berinduk ke gudang kantor pusat ini.

Demikian pula terdapat hubungan antar gudang – gudang tersebut dalam pemenuhan barang persediaan yang diperlukan di suatu gudang namun hanya tersedia di gudang lain. Sehingga *user* tetap dapat dilayani dengan baik.

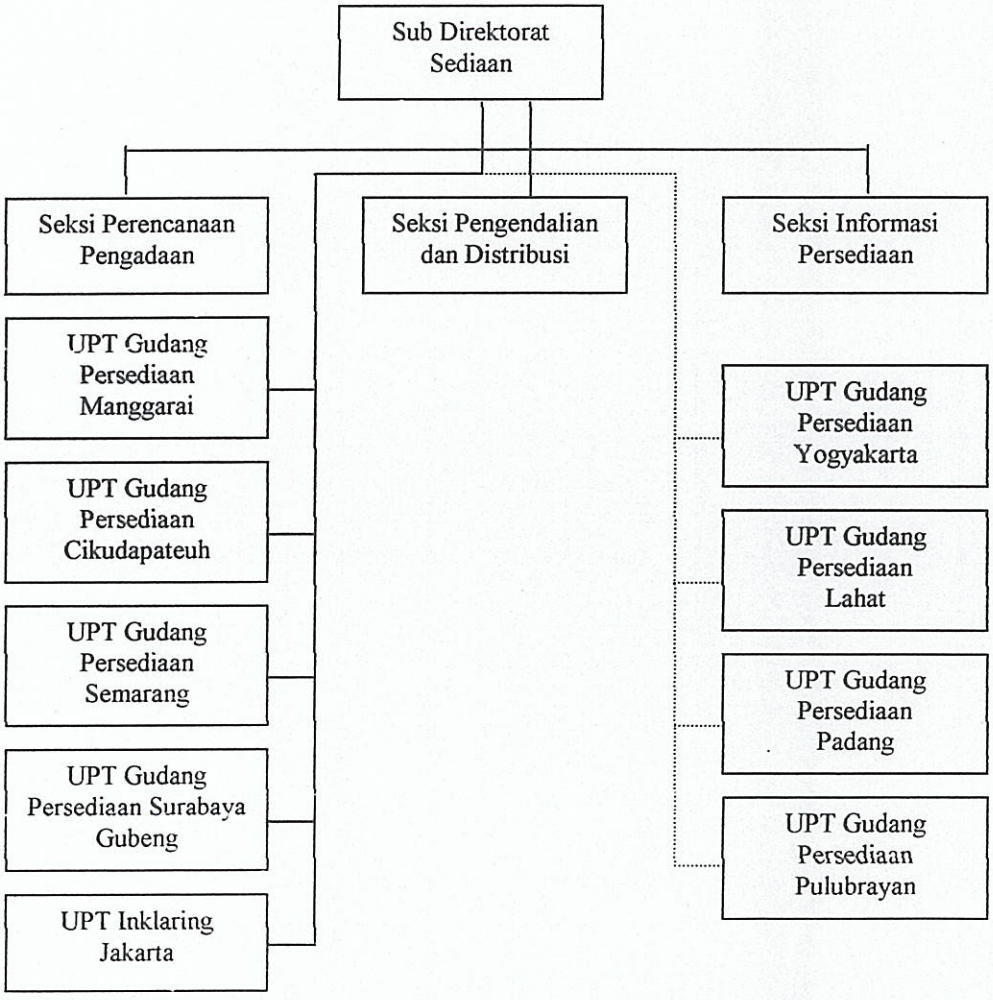
Dan pada paparan ini secara khusus, kami hanya akan membahas aktivitas operasional yang dilakukan di suatu Gudang Persediaan, dengan mengambil contoh pada UPT Gudang Persediaan Cikudapateuh Bandung.

2.5 Struktur Organisasi Gudang Persediaan PT KAI

Seperti dipaparkan diatas UPT Gudang Persediaan berada dibawah pengawasan lagsung Sub Direktorat Sediaan, dan termasuk kedalam Direktorat Keuangan PT KAI.



Gambar II.1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Keuangan PT KAI



Gambar II.2 Bagan Struktur Organisasi Sub Direktorat Sersediaan PT KAI

Keterangan : Garis putus – putus menunjukkan koordinasi, UPT GP Yogyakarta berada dibawah Divisi Sarana, sedang UPT Gudang Lahat, padang dan Pulubayan berada dibawah Divisi Regional masing – masing.

2.6 Struktur Organisasi UPT Gudang Persediaan Cikudapateuh

Gudang persediaan PT KAI merupakan salah satu komponen yang mendukung fungsi – fungsi logistik, secara spesifik mempunyai aktivitas seperti yang disebutkan dalam Peraturan Dinas nomor 9 PT KAI adalah :

1. Mendukung terpenuhinya kebutuhan barang dan bahan yang diperlukan oleh perusahaan, agar dalam pelaksanaan tugas pokoknya tidak mengalami hambatan.
2. Melaksanakan pembinaan tata usaha pengadaan barang kebutuhan perusahaan dan mengadakan koordinasi dengan unit lain dalam menyelenggarakan tugas logistik.
3. Menyusun katalog untuk setiap barang dan bahan kebutuhan perusahaan agar memudahkan pengendalian sediaannya, dengan prinsip satu macam barang atau bahan hanya mempunyai satu nomor katalog.
4. Menerima, Menyimpan dan mendistribusikan barang yang disimpan.

Kegiatan pengelolaan barang dibagi kedalam tahap – tahap sebagai berikut : penetapan kebutuhan, perencanaan pengadaan, penyerahan dan pengujian barang, penerimaan barang, penyimpanan, sampai pengeluarannya.

Untuk kegiatan penetapan kebutuhan dan perencanaan pengadaan sampai dengan pengadaan barangnya, UPT Gudang Persediaan Cikudapateuh (UPT CTH) tidak dilibatkan, semuanya dilakukan oleh kantor Pusat PT KAI. Dengan demikian aktivitas di UPT CTH hanya terbatas pada kegiatan pengelolaan penerimaan barang, penyimpanan sampai dengan pengeluarannya. Namun demikian UPT CTH dan juga UPT – UPT Gudang Persediaan lainnya dapat saja mengusulkan pembeliaan satu jenis barang kepada Kantor Pusat apabila diperlukan, dengan keputusan pengadaannya tetap berada pada kantor Pusat PT KAI.

Dalam mengelola sediaan di suatu UPT gudang persediaan, telah ditetapkan pula adanya pejabat yang melaksanakan pengurusan administrasi materiil dan pengurusan perbendaharaan materiil. Pejabat – Pejabat tersebut bertanggungjawab langsung kepada Kepala Gudang Persediaan (Pklg). Berikut jabatan – jabatan yang ada di suatu kantor gudang persediaan beserta uraian tugasnya masing – masing :

1. kepala Gudang Persediaan (Pklg).

   Merupakan pimpinan puncak suatu kantor gudang persediaan yang bertanggungjawab kepada Kantor Pusat PT KAI atas lancar, tertib dan tepatnya

pekerjaan sehari – hari, baik yang mengenai administrasi maupun teknisnya. Pklg menentukan kebijaksanaan keseluruhan suatu kantor gudang persediaan dan merupakan perwakilan direksi di UPT dan berhak melakukan pemeriksaan – pemeriksaan dan memberikan penilaian – penilaian atas kinerja bawahannya.

2. Kepala Kantor Gudang (Kkug)

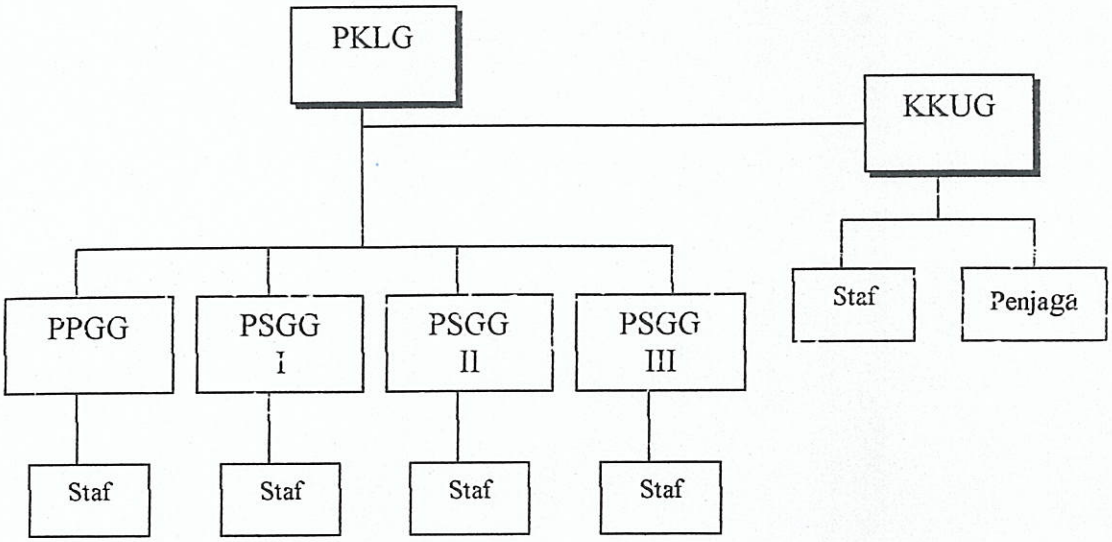
   Merupakan pejabat yang bertanggungjawab mengelola bagian administrasi umum Gudang Persediaan secara keseluruhan dalam batas – batas wewenang yang diberikan oleh Kepala Gudang (Pklg) dalam bidang personalia, keuangan, umum dan registrasi surat – surat serta bidang kerumahtanggaan kantor dan bertanggungjawab kepada Pklg atas pelaksanaan tugas di bagiannya. Kkug juga menyelenggarakan verifikasi dan menyusun anggaran dan pertanggungjawaban. Sehingga disamping Pklg sendiri, Kkug juga dapat melakukan verifikasi atas kebenaran pekerjaan staf kantor gudang. Namun demikian kebijaksanaan kantor tidak dapat diputuskan oleh kkug, tetap dilakukan oleh kepala Gudang Persediaan (Pklg).

3. Penerimaan dan Pengiriman barang (Ppgg)

   Tugas umumnya memantau, menerima, dan menyerahkan semua barang – barang kebutuhan perusahaan ke bagian penyimpanan persediaan (los) dan mendistribusikan barang – barang dari gudang ke semua unit atas dasar permintaan ataupun penjatahan. Ppgg bertanggungjawab kepada Pklg atas lancar dan tertibnya pekerjaan penerimaan dan pengiriman.

4. Penyimpanan Persediaan (Psgg)

   Diserahi pimpinan suatu los / gudang di Gudang Persediaan dibawah pengawasan Pklg dan diberi tugas menyimpan persediaan, memelihara dan menempatkan / menyusun secara teratur dari semua barang – barang kebutuhan perusahaan yang diserahkan kepadanya. Sebagai bendaharawan ia bertanggungjawab kepada perusahaan mengenai keadaan persediaan barang – barang yang disimpan dalam gudangnya. Di kantor Gudang Persediaan Cikudapateuh terdapat 3 (tiga) bagian Psgg. Hal ini disebabkan banyaknya jenis barang sediaan yang harus dikelola. Dengan demikian masing – masing Psgg mengelola barang – barang persediaan yang jenisnya berbeda – beda.



Gambar II.3 Struktur Organisasi kantor Gudang Persediaan UPT Cikudapateuh

2.7 Lokasi Gudang

Gedung UPT gudang Persediaan berlokasi di jalan Sukabumi Bandung, dengan luas Kompleks mencapai 5 hektar, sehingga luas areanya sampai mencapai jalan kiaracondong Bandung. Jarak lokasi gudang dan lokasi para *user* tidak pernah diukur dan ditentukan, sehingga tidak dapat ditentukan apakah lokasi gudang tersebut strategis atau tidak.

Namun demikian, karena lokasinya sangat mudah untuk dijangkau dari berbagai jurusan, lokasi gudang yang bertalian termasuk strategis. Untuk pengangkutan barang sediaan ke alamat *user* digunakan angkutan truk atau angkutan biasa apabila barangnya tidak terlalu besar yang disediakan sendiri oleh *user*. Apabila tidak dapat diangkut oleh angkutan biasa maka digunakan angkutan kereta api milik PT KAI sendiri yang mampu menyalurkan barang – barang sediaan yang diperlukan *user* sampai keseluruh wilayah yang dilayaninya, terutama di pulau Jawa.

2.8 Fungsi dan Alasan utama keberadaan Gudang Persediaan Cikudapateuh

Status gudang persediaan PT KAI seluruhnya adalah gudang milik sendiri (*private warehouse*) dan merupakan gudang milik pemerintah selaku pemegang seluruh saham PT KAI, dan dapat disimpulkan berdasarkan keberadaannya, maka tujuan pembangunan gedung tersebut adalah :

1. *Transportation and Production (procurement) Cost Reduction.*

   Dengan didirikannya gudang di tempat yang strategis maka akan diperoleh pengurangan biaya transportasi, baik biaya transportasi ke gudang pada saat pengambilan barang oleh *user* maupun biaya transportasi dari pemasok ke gudang, yang berpengaruh pada komponen harga produk. Demikian pula pembelian barang sediaan dalam jumlah yang ekonomis akan menekan biaya pembelian secara agregat.

2. *Coordination of Supply and Demand*

   Supply barang sediaan yang berlebih akan mengakibatkan terjadinya *waste* yang berakibat pada pemborosan dana perusahaan, sementara *supply* yang kurang akan mengakibatkan terganggunya bahkan terhentinya operasional kereta api. Gudang persediaan didirikan untuk mencapai keseimbangan antara *supply* barang sediaan yang dengan *demand* dari para pengguna pada titik temu yang seefisien mungkin.

Demikian pula kalau dilihat dari segi manfaatnya, maka gudang persediaan di PT KAI memepunyai 'manfaat waktu', dengan pengertian manfaat barang sediaan yang paling optimal akan diperoleh apabila barang disimpan didalam gudang dan dikeluarkan pada saat yang tepat untuk diserahkan kepada pemakai yang membutuhkannya. Harga barang sediaan cenderung akan terus meningkat, seiring dengan berjalannya waktu sebagai akibat dari berkurangnya sumber daya atau bahan yang digunakan untuk membuatnya, ataupun karena adanya inflasi. Dengan demikin membeli barang sediaan pada saat yang tepat dengan jumlah yang tepat pula untuk disimpan dan digunakan pada saat yang tepat akan diperoleh manfaat yang paling optimal.

Kemudian apabila kita melihat dari bentuk 'penggunaan gudang', maka gudang persediaan PT KAI dapat digolongkan pula sebagai *Inbound Consolidation / Holding Warehouse* atau *Manufacturing Support / producting Support Warehouse*, yaitu gudang yang dibangun dengan kegunaan untuk mendukung perusahaan sebagai penyedia persediaan operasi jasa. Yang melibatkan banyak pemasok dalam pengadaan barang sediaan.

Dari berbagai jenis unit penyimpanan dan pengelolaan yang telah disebutkan diatas dapat dengan jelas kita lihat fungsinya masing – masing dalam mendukung kelancaran operasi PT KAI. Sehingga walaupun bukan merupakan suatu sistem yang terpadu, tetapi para penggunanya (*users)* sangat tergantung pada keberadaanya masing – masing.

Users juga tidak hanya tergantung pada gudang terdekat dengan kantornya. Apabila barang sediaan yang dibutuhkannya tidak tersedia pada gudang terdekat, permintaan dapat diajukan ke gudang lain melalui Gudang Kantor Pusat yang berfungsi sebagai pengendali keseluruhan persediaan.