

LAPORAN  
HASIL PRAKTEK KERJA NYATA



PELAKSANAAN ADMINISTRASI PENDAPATAN JASA  
ANGKUTAN PENUMPANG PADA PT. KERETA API  
(PERSERO) DAOP IX JEMBER



Dijukan guru pembimbing salah satu penerjemah  
Akademi pada Program Diploma III Ekonomi  
Universitas Jember

And	Waktu	Ekst
08 NOV 2002		650.15
No. Tambah	SICS	FAU P C.1

Mohamad Dony Fauzan

NIM : 990803102038/AK

PROGRAM DIPLOMA III EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS JEMBER  
2002

**JUDUL**  
**LAPORAN PRAKTEK KERJA NYATA**

PELAKSANAAN ADMINISTRASI PENDAPATAN JASA ANGKUTAN PENUMPANG  
PADA PT. KERETA API (PERSERO) DAOP IX JEMBER

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

Nama : MOHAMAD DONY FAUZAN  
N. I. M. : 990803102038  
Program Studi : Administrasi Keuangan  
Jurusan : Manajemen

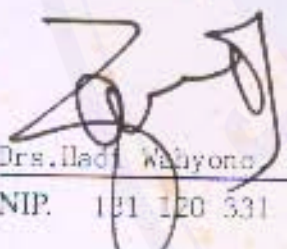
telah dipertahankan didepan Panitia Penguji pada tanggal :

28 September 2002


dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan  
guna memperoleh gelar Ahli Madya (A. Md) Program Diploma III pada  
Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

**Susunan Panitia Penguji**

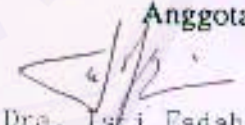
Ketua,

  
Drs. Ilad Widyono MM  
NIP. 131 120 331

Sekretaris,

  
Drs. M. Syaharuddin, M.Si  
NIP. 131 474 384

Anggota,

  
Dra. Isti Fadiah, M.Si  
NIP. 131 877 448



Mengetahui / Menyetujui  
Universitas Jember  
Fakultas Ekonomi  
Dekan,

  
  
Drs. H. Jakip, SU  
NIP. 130 531 976



LEMBAR PERSETUJUAN

Nama : Mohamad Dony Fauzan  
Nim : 990803102038  
Program studi : Adm. Keuangan  
Program pendidikan : D III  
Judul laporan : Pelaksanaan Administrasi Pendapatan Jasa  
Angkutan Penumpang Pada PT. Kereta Api  
(Persero) DAOP IX Jember

---

Disetujui Untuk Membuat Laporan Praktek Kerja Nyata  
Oleh Dosen Pembimbing



Dra. Isti Fadah M.Si  
NIP. 131 877 448

LEMBAR PENGESAHAN  
LAPORAN HASIL PRAKTEK KERJA NYATA

Nama : Mohamad Dony Fauzan  
Nim : 990803102038  
Program Studi : Administrasi Keuangan  
Fakultas : Ekonomi  
Judul Laporan : Pelaksanaan Administrasi Pendapatan Jasa  
Angkutan Penumpang Pada PT. Kereta Api  
(Persero) DAOP IX Jember  
Pembimbing : Dra. Isti Fadah, M.Si.

---

Disetujui Dan Diterima Dengan Baik  
Di Jember  
Pembimbing



Dra. Isti Fadah, M.Si  
NIP. 131 877 448

**MOTTO**

*“Orang yang berjiwa luhur, tidak akan takut menghadapi tanggung jawab”.*

*(Dr. Hamka)*

*“Mengakui kekurangan diri adalah tangga mencapai cita – cita untuk menempuh masa depan”.*

*(Donys)*

*“Sungguh jika Allah SWT memberi petunjuk kepada seseorang, sebagai hasil dari usahamu, maka hal itu adalah lebih baik bagimu dari pada dunia dan segala isinya”.*

*(HR. Ahmad)*

*“Tuhan selalu ditinggalkan jika bahaya berlalu, orang mengemis perlindungan-Nya jika bahaya datang. Sebaiknya manusia harus selalu ingat kepada-Nya”.*

*(Donys)*

**LAPORAN INI KUPERSEMBAHKAN UNTUK :**

*ISLAM, JALAN KEBENARAN, KEYAKINAN DAN  
KESELAMATAN DUNIA AKHIRAT  
AYAHANDA SUNARDI DAN IBUNDA MUSLIHATUN  
TERCINTA, TERIMAKASIH  
ATAS SEGALANYA DAN DO'A RESTU PADA ANANDA  
KAKAKKU DAN TERIMA KASIH ATAS SUPPORTNYA  
YANG ADA DIHATI\_\_\_\_\_. DAN SELALU AKU SAYANG  
SAHABATKU SUKA DAN DUKA  
REKAN - REKANKU AK / 1999  
ALMAMATERKU, NUSA DAN BANGSA*



## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, mengucapkan puji syukur kehadiran Allah Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahNya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan Praktek Kerja Nyata dengan judul “ **Pelaksanaan Administrasi Pendapatan Jasa Angkutan Penumpang Pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember**” laporan Praktek Kerja Nyata ini dimaksudkan sebagai salah satu persyaratan akademik guna ujian akhir pada Program Diploma III Ekonomi Unifersitas Jember

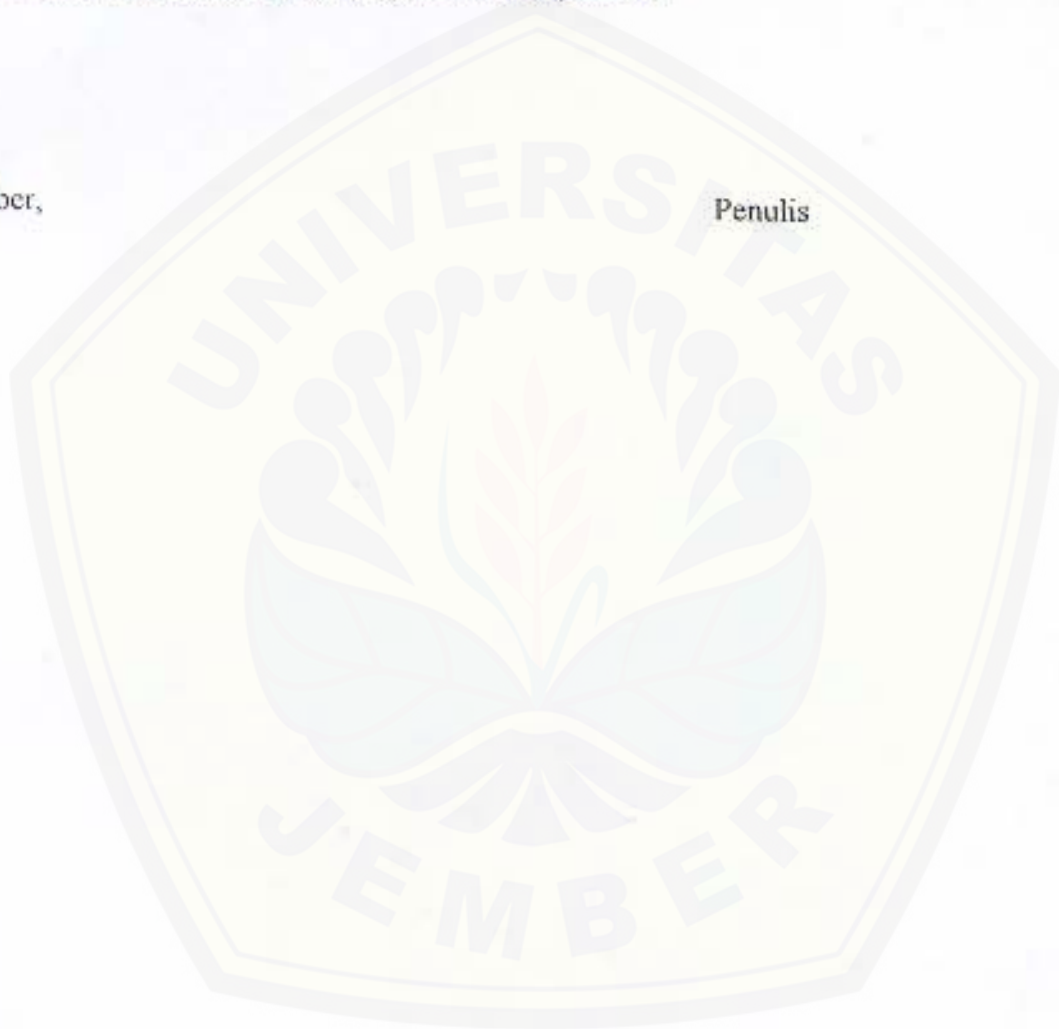
Terimakasih selalu terucapkan atas dukungan yang diberikan kepada penulis, baik secara moril maupun materil, khususnya pada keluarga yang tiada henti – hentinya memberikan do'anya. Rasa terimakasih penulis ucapkan kepada, yang terhormat:

1. Bapak Drs. H. Liakip, SU, selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Jember, yang memberikan fasilitas dan kesempatan pada penulis untuk menimba ilmu sebanyak-banyaknya.
2. Bapak Drs. Hadi Wahyono, MM, selaku ketua program studi administrasi keuangan pada program diploma III fakultas ekonomi.
3. Ibu Dra. Isti Fadah, M.Si. selaku dosen pembimbing selama PKN.
4. Bapak Hendro Tri Laksono, selaku Kepala Stasiun PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, yang telah memberikan ijin dan fasilitas untuk Praktek Kerja Nyata.
5. Bapak Soekarni, selaku pembimbing selama PKN pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember.
6. Segenap staff pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember.
7. Buat sahabat – sahabatku tercinta Sigit, Bambang, Antok, Arip, Ilmi, dan Anis yang telah membantu dalam penyelesaian laporan ini.
8. Rekan – rekan Adm. Keuangan angkatan '99 yang telah memberikan support serta semua pihak yang membantu penulisan lapran.

Menyadari kemampuan penulis, maka laporan ini masih jauh lebih dari sempurna, untuk itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan penulis. Semoga ALLAH memberikan rahmat dan hidayahNya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan sehingga laporan ini terselesaikan. Besar harapan penulis agar laporan Praktek Kerja Nyata ini dapat berguna bagi kita semua, Amien.

Jember,

Penulis





DAFTAR ISI

HALAM JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
HALAMAN MOTTO .....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR TABEL .....	xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Alasan Pemilihan Judul .....	1
1.2 Tujuan Dan Kegunaan Praktek Kerja Nyata	3
1.2.1 Tujuan Praktek Kerja Nyata .....	3
1.2.2 Kegunaan Praktek Kerja Nyata .....	3
1.3 Objek Dan Jangka Waktu Kegiatan Praktek Kerja Nyata	3
1.3.1 Objek Praktek Kerja Nyata .....	3
1.3.2 Jangka Waktu Praktek Kerja Nyata .....	3
1.4 Bidang Ilmu .....	4
1.5 Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata .....	4
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
2.1 Pengertian Administrasi .....	6
2.1.1 Ciri – Ciri Administrasi .....	7
2.1.2 Tujuan Administrasi .....	7
2.1.3 Manfaat Administrasi .....	7
2.2 Arti Pentingnya Evluaasi Terhadap Pendapatan .....	7
2.3 Konsep – Konsep Pencatatan Pendapatan .....	8
2.4 Pendekatan Pengukuran Pendapatan .....	9

2.5 Pengakuan Pendapatan .....	10
2.6 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan .....	11
2.7 Pengertian Jasa Dan Saluran Jasa .....	12
2.8 Macam-Macam Jasa .....	13

## BAB III GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

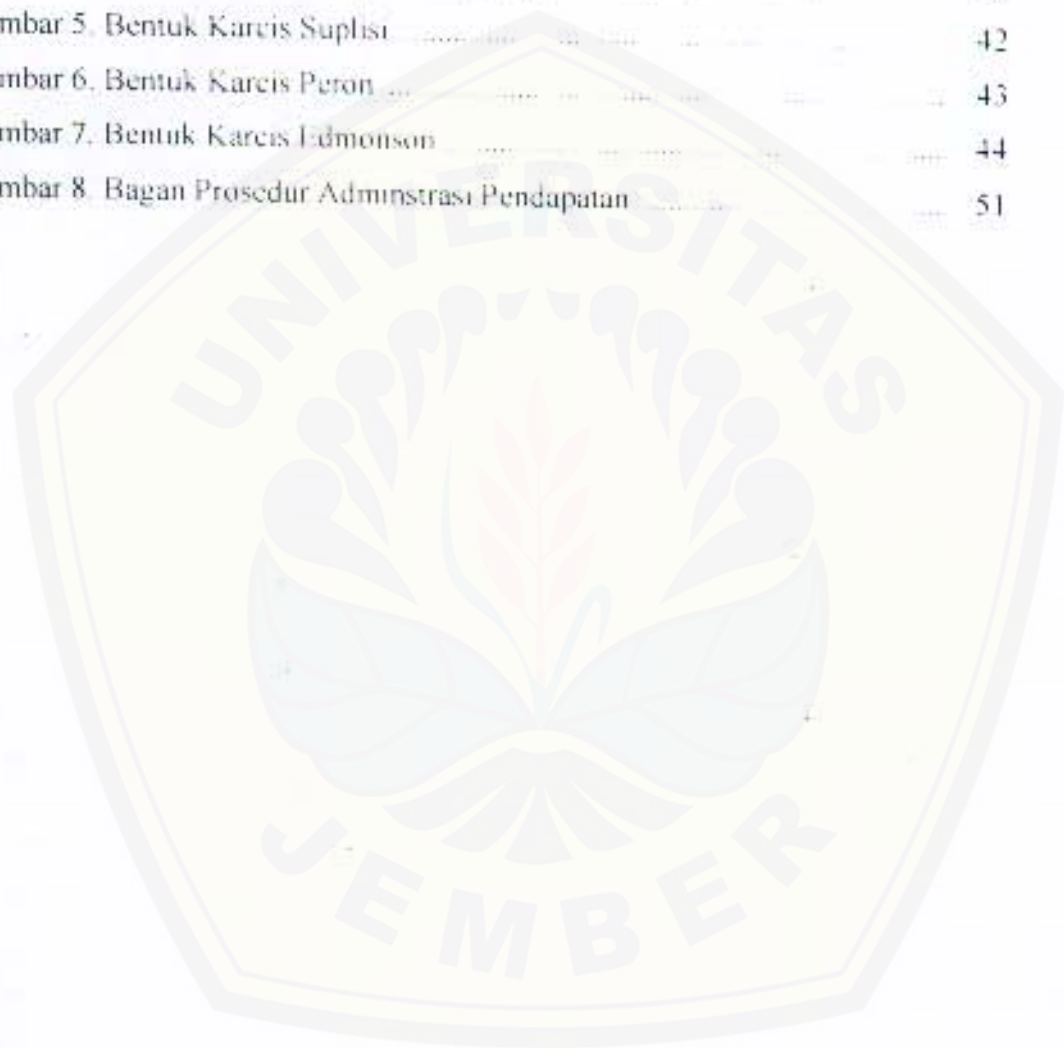
3.1 Sejarah Singkat Perusahaan .....	15
3.1.1 Jaman Pemerintahan Hindia Belanda .....	15
3.1.2 Jaman Penjajahan Jepang .....	16
3.1.3 Masa Proklamasi .....	16
3.1.4 Masa Perang Kemerdekaan .....	17
3.1.5 Masa DKA dan PNKA .....	17
3.1.6 Masa Sesudah Tahun 1970-1999 .....	18
3.1.7 Masa 1 Juni 1999 .....	18
3.2 Struktur Organisasi .....	19
3.2.1 Kepala Daerah Operasi (Kadaop) IX Jember .....	21
3.2.2 Pengawas Teknik (Wastek) .....	21
3.2.3 Humasda .....	21
3.2.4 Kepala Sub Bagian Administrasi (Kasubag Administrasi) .....	22
3.2.5 Kepala Unit Pelaksanaan Teknis Tanah dan Bangunan (Kupt Tanah dan Bangunan) .....	23
3.2.6 Kepala Balai Hyperkes .....	23
3.2.7 Kepala Seksi Jalan Rel dan Jembatan (Kasi JR) .....	23
3.2.8 Kepala Seksi Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik (Kasi Sintelis) .....	24
3.2.9 Kepala Seksi Traksi (Kasi Traksi) .....	24
3.2.10 Kepala Seksi Operasi dan Niaga (Kastopni) .....	25
3.2.11 Kepala Unit Pelaksanaan Teknis (UPE) .....	26
3.3 Personalia .....	26
3.3.1 Keadaan Karyawan .....	26

3.3.2 Sistem Gaji dan Pengupahan .....	30
3.3.3 Kesejahteraan Pegawai .....	30
3.4 Fungsi dan Tugas Pokok PT. Kereta Api (Persero)	
Daop IX Jember .....	31
3.4.1 Fungsi PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember .....	31
3.4.2 Tugas Pokok PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember .....	32
3.5 Lokasi dan Luas Wilayah PT. Kereta Api (Persero)	
Daop IX Jember .....	32
3.5.1 Lokasi Perusahaan .....	32
3.5.2 Luas Wilayah .....	32
3.5.3 Wilayah PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember .....	35
3.6 Pelaksanaan Administrasi Pendapatan Jasa Angkutan	
Penumpang Kereta Api .....	36
3.6.1 Penjualan Kareis .....	36
3.6.2 Perekapan Pembukuan Harian .....	36
3.6.3 Pembuatan Laporan Empat Harian .....	36
3.6.4 Pembuatan laporan Bulanan .....	36
<b>BAB IV HASIL PRAKTEK KERJA NYATA</b>	
4.1 Pelaksanaan Adminstrasi Pendapatan .....	37
4.1.1 Penjualan kareis .....	37
4.1.2 Perekapan pembukuan harian .....	45
4.1.3 Pembukuan Laporan Empat Harian .....	47
4.1.4 Pembuatan Laporan Bulanan .....	49
4.2 Tugas Yang Dilaksanakan Selama PKN .....	52
4.2.1 Membantu Penjualan Kareis .....	52
4.2.2 Membantu Dalam Pengisian Laporan Stasiun .....	52
4.2.3 Membantu perincian Pendapatan Menurut Buku Kas .....	54
<b>BAB V KESIMPULAN</b> .....	57
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	58



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Struktur Organisasi PT Kereta Api (Persero) Daop IX Jember	14
Gambar 2. Jaringan Rel Kereta Api Daop IX Jember	26
Gambar 3. Bentuk Karcis Bismis	39
Gambar 4. Bentuk Karcis Pesepatu	40
Gambar 5. Bentuk Karcis Suplisi	42
Gambar 6. Bentuk Karcis Peron	43
Gambar 7. Bentuk Karcis Edmonson	44
Gambar 8. Bagan Prosedur Administrasi Pendapatan	51



DAFTAR TABEL

Tabel I. Daftar Tenaga Kerja Orgsnik dan Non Organik .....	28
Tabel II. Pembukuan Harian .....	46
Tabel III. Laporan Angkutan Penumpang .....	48
Tabel IV. Laporan Bulanan .....	49
Tabel V. Laporan Stasiun .....	53
Tabel IV. Data Perincian Pendapatan .....	55



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Kareis Edmonson
- Lampiran 2 : Kareis Pasepartu
- Lampiran 3 : Kareis Suplisi
- Lampiran 4 : Kareis Peron
- Lampiran 5 : Daftar Harian Kareis
- Lampiran 6 : Laporan Stasiun
- Lampiran 7 : Laporan Angkutan Penumpang
- Lampiran 8 : Laporan Angkutan Barang
- Lampiran 9 : Daftar Statistik Angkutan Barang dan Penumpang
- Lampiran 10 : Daftar Kepadatan Penumpang
- Lampiran 11 : Daftar Program dan Realisasi Angkutan
- Lampiran 12 : Data Pendapatan
- Lampiran 13 : Data Perincian Pendapatan
- Lampiran 14 : Usaha Tambahan
- Lampiran 15 : Data Operation Kereta Api
- Lampiran 16 : Daftar Hadir
- Lampiran 17 : Surat Keterangan
- Lampiran 18 : Surat Permohonan Ijin PKN



## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Alasan Pemilihan Judul

Manusia pada dasarnya tidak hidup seorang diri tetapi manusia akan hidup berkelompok untuk saling menolong dan bekerja sama dalam mencapai tujuan yang diinginkan. Hal ini dapat dilakukan dengan cara berorganisasi, sebab dengan berorganisasi tujuan manusia akan dikerjakan bersama-sama diantara sekelompok pekerjaan tersebut akan dapat dinikmati bersama.

Setiap badan usaha yang didirikan mempunyai tujuan yang berbeda-beda, hal ini tergantung pada bentuk badan usaha itu sendiri. Adapun bentuk badan usaha antara lain Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), Koperasi serta Badan Usaha yang dimodali oleh pihak swasta yang bekerja sama dengan negara. Bentuk-bentuk Badan Usaha Milik Negara antara lain berupa Perusahaan Jawatan, Perusahaan Umum, Perusahaan Perseroan dan Perusahaan Daerah.

Badan Usaha Milik Negara mempunyai tujuan utama untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat, selain itu juga untuk mendapatkan keuntungan. Usaha yang dilakukan untuk mencapai tujuan perusahaan antara lain kegiatan produksi, pemasaran dan kegiatan lain dibidang keuangan. Untuk menjalankan kegiatan tersebut diperlukan penerapan fungsi manajemen itu adalah : *Planning, Organising, Staffing, dan Controlling.*

*Planning* merupakan fungsi manajemen yang berhubungan dengan penyusunan aktifitas perusahaan untuk jangka waktu yang akan datang. *Pengorganisasian* Pada dasarnya meliputi persiapan pelaksanaan rencana, dimana dibutuhkan pendelegasian wewenang dengan maksud agar kegiatan dapat dilaakukan dengan efektif dan efisien. *Staffing* meliputi pemilihan latihan dan promosi serta pemberhentian tenaga kerja kemudian mengambil tindakan korektif. *Direkting* berfungsi menggerakkan dan *kontrolling* menetapkan pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan, menilai dan mengkoreksi agar sesuai rencana.

Perusahaan dalam usaha untuk mendapatkan laba, sangat erat sekali hubungannya dengan bidang pemasaran, khususnya dalam bidang penjualan jasa angkutan penumpang pada PT. Kereta Api (persero) Daop IX Jember. Semakin besar tingkat volume penjualan perusahaan, maka cenderung pendapatan akan meningkat. Dalam hal ini pemimpin atau manager perusahaan perlu mengadakan pengadministrasian terhadap pendapatan yang diperoleh, sebagai alat perhitungan dan pemeriksaan dalam memenuhi target pendapatan yang telah ditetapkan. Target pendapatan tersebut tidak akan tercapai bila sistem administrasi tidak diterapkan dengan baik sesuai dengan perencanaan perusahaan.

Penjualan yang dilakukan oleh PT. Kereta Api (persero) Daop IX Jember berupa pelayanan jasa angkutan penumpang. Didalam pemasaran jasa angkutan penumpang dibutuhkan suatu informasi mengenai tarif yang ditetapkan berdasarkan daya jangkauan penumpang dan sebagainya. Dengan informasi tersebut diharapkan penumpang akan merasa puas terhadap pelayanan yang diberikan.

Bagi perusahaan yang bergerak dibidang jasa angkutan penumpang, pelayanan yang baik merupakan faktor yang penting dalam mempelancar dan memperbesar volume pendapatan. Tanpa pelayanan yang baik PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember akan kehilangan kepercayaan dari para pelanggan atau penumpang. Pelayanan tersebut juga berfungsi untuk menjaga persaingan terhadap jasa angkutan lainnya, yang semakin hari semakin banyak jasa angkutan yang menjamin penumpangnya dengan berbagai fasilitas.

Seperti diketahui PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang jasa angkutan darat. Penumpang melalui jalan kereta api merupakan alternatif selain menggunakan angkutan darat lainnya sehingga untuk menghadapi persaingan ini pihak PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember berusaha meningkatkan pelayanannya.

Dengan demikian, Administrasi pendapatan mempunyai peranan yang sangat penting dalam kegiatan perusahaan, karena selai sebagai alat perhitungan dan pemeriksaan, juga merupakan bahan keterangan bagi pimpinan mengenai



Perusahaan dalam usaha untuk mendapatkan laba, sangat erat sekali hubungannya dengan bidang pemasaran, khususnya dalam bidang penjualan jasa angkutan penumpang pada PT. Kereta Api (persero) Daop IX Jember. Semakin besar tingkat volume penjualan perusahaan, maka cenderung pendapatan akan meningkat. Dalam hal ini pemimpin atau manager perusahaan perlu mengadakan pengadministrasian terhadap pendapatan yang diperoleh, sebagai alat perhitungan dan pemeriksaan dalam memenuhi target pendapatan yang telah ditetapkan. Target pendapatan tersebut tidak akan tercapai bila sistem administrasi tidak diterapkan dengan baik sesuai dengan perencanaan perusahaan.

Penjualan yang dilakukan oleh PT. Kereta Api (persero) Daop IX Jember berupa pelayanan jasa angkutan penumpang. Didalam pemasaran jasa angkutan penumpang dibutuhkan suatu informasi mengenai tarif yang ditetapkan berdasarkan daya jangkauan penumpang dan sebagainya. Dengan informasi tersebut diharapkan penumpang akan merasa puas terhadap pelayanan yang diberikan.

Bagi perusahaan yang bergerak dibidang jasa angkutan penumpang, pelayanan yang baik merupakan faktor yang penting dalam memperlancar dan memperbesar volume pendapatan. Tanpa pelayanan yang baik PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember akan kehilangan kepercayaan dari para pelanggan atau penumpang. Pelayanan tersebut juga berfungsi untuk menjaga persaingan terhadap jasa angkutan lainnya, yang semakin hari semakin banyak jasa angkutan yang menjamin penumpangnya dengan berbagai fasilitas.

Seperti diketahui PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang jasa angkutan darat. Penumpang melalui jalan kereta api merupakan alternatif selain menggunakan angkutan darat lainnya sehingga untuk menghadapi persaingan ini pihak PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember berusaha meningkatkan pelayanannya.

Dengan demikian, Administrasi pendapatan mempunyai peranan yang sangat penting dalam kegiatan perusahaan, karena selai sebagai alat perhitungan dan pemeriksaan, juga merupakan bahan keterangan bagi pimpinan mengenai



pencatatan kegiatan penjualan dalam mencapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan.

Berdasarkan uraian diatas maka Praktek Kerja Nyata ini diberi judul “ **Pelaksanaan Administrasi Pendapatan Jasa Angkutan Penumpang pada PT. Kereta Api ( Persero ) Daop IX Jember** “

## **1.2 Tujuan dan Kegunaan Praktek Kerja Nyata**

### **1.2.1 Tujuan Praktek Kerja Nyata**

Untuk mengetahui dan memahami pelaksanaan administrasi pendapatan jasa angkutan penumpang pada PT. Kereta Api (persero) Daop IX Jember.

### **1.2.2 Kegunaan Praktek Kerja Nyata**

Untuk memperoleh pengalaman praktis dan wawasan dibidang administrasi pendapatan jasa angkutan, khususnya pada PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember.

## **1.3 Obyek dan Jangka Waktu Praktek Kerja Nyata**

### **1.3.1 Obyek Praktek Kerja Nyata**

Obyek yang digunakan sebagai tempat Praktek Kerja Nyata adalah PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember yang beralamatkan di jalan Dahlia No. 2 Jember.

### **1.3.2 Jangka Waktu Praktek Kerja Nyata**

Praktek Kerja Nyata dilaksanakan setiap hari kerja selama 144 jam efektif. Dimulai tanggal 6 Mei 2002 sampai dengan 7 Juni 2002 berdasarkan surat keputusan Direksi PT. KAI Bandung No.KP. 406/VII/5/KA.94 :

KETERANGAN	JAM
Senin Sampai Kamis	07.15 - 16.00 WIB
Istirahat	12.00 - 13.00 WIB
Jumat	07.15 - 15.15 WIB
Istirahat	11.30 - 13.00 WIB
Sabtu	Libur

#### 1.4 Bidang Ilmu

Dalam praktek kerja nyata dibutuhkan landasan yang ada hubungannya dengan masalah atau obyek yang dituju. Bidang ilmu yang dijadikan dasar pelaksanaan praktek kerja nyata ini antara lain meliputi :

- a Asas-asas Marketing
- b Administrasi Perkantoran
- c Manajemen Pemasaran

#### 1.5 Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata

Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata adalah sebagai berikut :

No	Jadwal Kegiatan	Minggu					
		I	II	III	IV	V	VI
1	Mengurus surat ijin PKN.	X					
2	Menyerahkan surat ijin dan pengenalan obyek PKN.	X					
3	Perkenalan lingkungan dan penempatan kelompok PKN kebagian masing-masing.	X					
4	Mendapat penjelasan mengenai struktur organisasi serta tanggung jawabnya, dan sejarah berdirinya.		X				
5	Menerima penjelasan tentang macam-macam karcis, dan pembukuan hasil-hasil penjualan.		X				
6	Menerima penjelasan mengenai pengisian dan perhitungan LAPENDA empat harian bentuk 680		X				
7	Membantu menghitung dan memasukkan data laporan empat laporan dari setiap stasium.			X			
8	Membantu pengisian dan penghitungan daftar statistik angkutan penumpang dan angkutan barang.			X	X		

9	Membantu pengisian buku kas bulanan bentuk 576				X	X
10	Membantu pengisian data kepadatan penumpang kereta api Ekspres.					X
11	Membantu pengisian daftar program dan realisasi angkutan penumpang, barang dan usaha tambahan.				X	X
12	Membantu dalam pengisian Rekapitulasi Buku Kas Data Kepadatan dan Lalu Lintas, Bal dan Rupa-rupa.					X
13	Penutupan Praktek Kerja Nyata					X



## BAB II LANDASAN TEORI

### 2.1 Pengertian Administrasi

Indonesia dewasa ini pengetahuan dan ilmu administrasi telah mendapat tempat yang cukup baik. Akan tetapi didalam pengenalannya masih terjadi kesimpang siuran pengertian. Hal ini terjadi karena adanya perbedaan-perbedaan pandangan atau sejarah perkembangan ilmu itu sendiri

Pengertian paling umum yang disetujui oleh para ahli bahwa administrasi adalah suatu proses atau rangkaian kegiatan manusia untuk mencapai sesuatu. Usaha ini harus bersifat kerja sama sehingga terlihat beberapa orang dalam kegiatan yang teratur. Gerakan orang-orang yang mengadakan kerjasama ini harus bersatu padu, tertib, dan terarah.

Administrasi berasal dari bahasa asing "Administration" yang berarti pelayanan. Sedangkan di Indonesia istilah administrasi dikenal melalui istilah Belanda "Administratie" yang berarti :

1. Menunjukkan penyelenggaraan pemerintah
2. Menunjukkan kegiatan orang-orang dibidang pencatatan, korespondensi, perhitungan-perhitungan (The Liang Gie, 1992 : 28)

Sedangkan pengertian administrasi secara umum dapat dibedakan menjadi dua pengertian, yaitu :

1. Administrasi dalam arti luas, dapat ditinjau dari dua segi, yaitu
  - a. Ditinjau dari segi proses, administrasi merupakan keseluruhan proses yang terdiri atas kegiatan-kegiatan, pengaturan-pengaturan mulai dari penentuan tujuan, penyelenggaraan, hingga tercapainya tujuan.
  - b. Ditinjau dari segi kegiatan usaha, administrasi merupakan kegiatan yang dilakukan oleh orang atau sekelompok orang yang secara sadar berusaha mencapai tujuan yang ditentukan sebelumnya.
2. Administrasi dalam arti sempit, yaitu kegiatan ketatausahaan dan kesekretariatan yang meliputi pekerjaan yang berhubungan dengan kegiatan tulis-menulis. (The Liang Gie, 1992 : 29)

### 2.1.1 Ciri administrasi :

- a. Adanya sekelompok orang.
- b. Adanya kerjasama kelompok orang.
- c. dilaksanakan oleh semua pihak dalam organisasi. (**The Liang Gie, 1992 : 30**)

### 2.1.2 Tujuan Administrasi itu sendiri, meliputi :

1. Memberikan ikhtisar-ikhtisar informasi yang dianalisa mengenai aktifitas operasional yang terdapat dalam perusahaan.
2. Memberikan informasi secara terperinci tentang orang-orang, obyek, operasional, persetujuan-persetujuan untuk melaksanakan keputusan, peraturan dan perjanjian-perjanjian.
3. Mencatat pekerjaan-pekerjaan yang harus dilakukan.
4. Mengatur komunikasi antara perusahaan dengan konsumen.
5. Menyampaikan perhitungan-perhitungan, pertanggung jawaban dan pelaksanaan perusahaan. (**The Liang Gie, 1992 : 30**)

### 2.1.3 Manfaat administrasi :

- a. Melayani pelaksanaan operatif untuk mencapai tujuan dari suatu organisasi
- b. Menyediakan keterangan-keterangan khususnya bagi pemimpin organisasi itu untuk membuat keputusan atau melakukan tindakan yang tepat
- c. Membuat kelacaran perkembangan organisasi sebagai suatu kesatuan (**The Liang Gie, 1992 : 31**)

Jadi yang dimaksud administrasi dalam laporan ini adalah suatu kegiatan, pencatatan pengelompokan dan pemeliharaan dokumen guna menyediakan keterangan yang diperlukan dalam menunjang fungsi-fungsi yang ada dalam perusahaan khususnya penjualan.

## 2.2 Arti Pentingnya Evaluasi Terhadap Pendapatan

Laporan keuangan disebut juga laporan operasi, menunjukkan kegiatan perusahaan untuk suatu periode tertentu dan melakukan pendapatan ataupun kerugian sebagai akibat operasi dan kegiatan lain yang telah ditentukan (**Stamford, 1990 : 146**). Pengukuran dan pelaporan pendapatan perusahaan beserta peralatannya biasanya diakui sebagai suatu hal yang merupakan tanggung jawab



terpenting dari pada akuntan dengan jalan mempelajari laporan pendapatan tersebut. Banyak hal yang terpenting yang didapat dari kegiatan pengukuran dan evaluasi terhadap laporan pendapatan antara lain digunakan sebagai suatu ukuran dari pelaksanaan perusahaan secara menyeluruh, juga merupakan petunjuk tentang pendapat potensial dimasa yang akan datang. Selain itu dengan adanya penjelasan tentang laporan pendapatan mungkin juga berguna dalam menentukan nilai dari pada aktiva.

Pengukuran dan evaluasi terhadap pendapatan secara tepat, menunjukkan aliran pendapatan dari pada perusahaan yang paling menguntungkan dan efisien guna melengkapi alokasi sumber-sumber ekonomi yang jarang secara optimal pada masa sekarang, pengutamaan pada laporan pendapatan khususnya bagi PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember terutama disebabkan oleh beberapa hal :

1. Untuk memudahkan pemeriksaan oleh akuntan.
2. Sebagai alat untuk pertanggung jawaban pada kantor pusat yang berkedudukan di Bandung, yaitu tentang urusan keuangan.
3. Untuk memperoleh gambaran tentang urusan keuangan terutama mengenai perolehannya.
4. Untuk menilai kesuksesan seseorang pemimpin biasanya ditandai oleh pendapatan yang diperolehnya.
5. Dasar untuk menyusun rencana yang lebih baik untuk masa yang akan datang terutama dalam hal keuangan.

### 2.3 Konsep-konsep Pencatatan Pendapatan

Suatu alasan pengukuran pendapatan telah menimbulkan masalah bagi para akuntan adalah kurangnya definisi yang tepat dari pada pendapatan. Faktor yang penting lainnya ialah kebutuhan untuk melatih kepuasan pada sejumlah persoalan dalam melakukan pengukuran semacam itu.



## 2.4 Pendekatan Pengukuran Pendapatan

Pendapatan utama adalah pengukuran pendapatan yang sekaligus merupakan dasar untuk memberikan batasan mengenai pendapatan yaitu :

### a. Pendapatan ekonomi (economic approach)

Suatu badan usaha memulai kegiatannya dalam usaha menaikkan aktiva bersihnya telah banyak dijelaskan para ahli ekonomi sebagai suatu perubahan didalam kekayaan yang ada, yang merupakan pendapatan dari suatu perusahaan badan dua waktu yang berbeda dan menghitung aktiva perusahaan yang terjadi termasuk perubahannya. Cara ini disebut cara penilaian (valuation method). Masalah yang ada dalam konsep pendapatan yang ada adalah menentukan nilai aktiva bersih (value of net assets). Selama bertahun-tahun pakar ekonomi untuk waktu terakhir ini sejumlah akuntan mencoba mendefinisikan mengenai aktiva bersih ini dalam arti nilai sekarang dari keuntungan kas dimasa mendatang yang dapat dihasilkan diharapkan akan dicapai. Mengukur pendapatan ekonomi bagi suatu perusahaan, kita harus menentukan jumlah daripada aliran kas pada waktu yang berbeda kemudian dengan tingkat keadaan yang memadai nilai sekarang dari pada keuntungan dimasa mendatang yang dapat ditentukan. Harta bersih yang dapat dihitung dapat dibandingkan dengan cara waktu yang berbeda agar mendekati ukuran pendapatan yang akan menunjukkan kenaikan atau penurunan aktiva.

### b. Pendekatan transaksi (transaction approach)

Pendekatan transaksi dilakukan dengan mengukur dari transaksi perusahaan yang meliputi jumlah penentuan pendapatan perusahaan selama jangka waktu tertentu dan jumlah biaya yang sudah dikeluarkan. Perbedaan antara kedua bagian tersebut disebut pendapatan bersih (net income). Apabila penganut pendapatan dapat menunggu sampai akhir kelangsungan suatu badan usaha untuk mendapatkan hasil usaha dari perhitungan pendapatan. Akibatnya pemakai laporan pendapatan yang mencoba untuk menetapkan kemajuan perusahaan, membutuhkan pengukuran secara baik dari keuntungan perusahaan. Secara nyata, pemakai laporan pendapatan ini tampak semakin lebih memperhatikan dalam penerimaan laporan pendapatan secara

tradisional. Untuk memenuhi kebutuhan ini, laporan pendapatan dari perusahaan juga disiapkan oleh perusahaan besar, sehingga unsur waktu baik terhadap pendapatan dan pengeluaran menjadi lebih penting.

Dari kedua pendapatan tersebut yang sering digunakan para akuntan adalah pendekatan secara transaksi, dimana penghasilan yang dilaporkan merupakan unsur yang penting dari unsur pendekatan transaksi. Sekalipun penghasilan itu telah diberi batasan, maka lebih mudah untuk mencapai penjabaran biaya terhadap penghasilan (*matching expensive with revenue*)

## 2.5 Pengakuan Pendapatan

Diakui bahwa laporan keuangan saling berhubungan, waktu dimana pendapatan dan pengeluaran juga diakui karena perubahan dalam hal ini timbul adanya pengertian akan pengakuan pendapatan (*revenue recognition*). Pengakuan pendapatan dapat diartikan sebagai : Aliran masuk dari aktiva yang merupakan akibat operasi normal dari suatu perusahaan (*Stmford, 1990 : 118*).

Secara umum, pendapatan berasal dari kegiatan normal yang terjadi seperti penjualan produksi, pemberian jasa atau ijin terhadap badan usaha lain untuk menggunakan sumber-sumber perusahaan guna ditukarkan dengan bunga, sewa uang jasa ataupun yang sejenis. Hasil yang berasal dari sumber-sumber gudang dan peralatan atau investasi jangka panjang, tidak dapat dimasukkan dalam pendapatan tetap, akan tetapi bila harta semacam itu dijual dengan keuntungan yang berakibat kenaikan dalam aktiva bersih dapat dilaporkan dalam komponen yang terpisah dari pendapatan operasional. Meskipun penjualan pendapatan, namun hal tersebut tidak dapat menyatakan jangka waktu dimana pendapatan akan dicatat dan diakui dalam laporan pendapatan. Suatu peraturan pengakuan pendapatan secara umum telah menetapkan bahwa, pendapatan dapat dicatat bila terdapat dua persyaratan, yaitu :

1. Proses pendapatan lengkap atau nyata.
2. Suatu kriteria atau pertukaran telah terjadi.

Kriteria-kriteria tersebut ditujukan terhadap penyajian pengakuan pendapatan pada titik khusus dalam proses pendapatan bila aktiva dijual atau jasa diberikan.



Suatu pertukaran tidak perlu terjadi bila pengukuran pendapatan, apa yang perlu adalah bahwa pengukuran nyata mungkin, tidak perlu apakah ada pertukaran terjadi atau tidak sebagai bahan tambahan terhadap lengkapnya proses pendapatan berdasarkan penjualan dirasakan tidak ada penentuan nilai dari barang-barang. Hal ini membuat setiap pengukuran nyata dari pendapatan merupakan pokok dari kesalahan. Sedangkan pendapatan dari jasa diakui bila jasa yang telah dilaksanakan dan dapat dibayar dan pendapatan dari penggunaan sumber-sumber perusahaan oleh perusahaan diakui karena sumber-sumber itu dipakai atau karena lewat waktu.

## 2.6 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan

Hasil penjualan atau pendapatan kotor merupakan kekuatan dinamis yang sangat pokok dalam suatu perusahaan, oleh karena itu tanpa hasil penjualan barang dan jasa yang cukup, maka penjualan itu tidak memperoleh kesuksesan. Faktor ini menjadi demikian jelasnya bagi mereka yang memimpin perusahaan, sehingga perhatian biasanya dipusatkan pada hasil penjualan sebelum kepada persoalan lainnya. Perubahan-perubahan relatif dari penjualan barang atau jasa yang dijual tersebut, merupakan hal yang menarik perhatian, oleh karena itu selisihnya atau perbedaan antara kedua harga tersebut merupakan pendapatan kotor penjualan, yang harus cukup besar untuk menutup segala biaya yang terjadi dan akhirnya harus memberikan sisa yang cukup memuaskan sebagai pendapatan bersih. Namun hasil rupiah penjualan barang atau jasa yang mengukur sukses terakhir dari suatu perusahaan, akan tetapi kemampuan dari penjualan untuk memperoleh laba.

Jumlah pendapatan bersih, tanpa ragu-ragu merupakan jumlah yang paling vital dalam daftar-daftar keuangan. Perusahaan bertujuan memperoleh pendapatan dan suksesnya diukur melalui pendapatannya. Kemampuan dari penjualan barang atau jasa, untuk memperoleh laba ukuran ini diberikan oleh ratio dari pendapatan bersih dibandingkan dengan hasil penjualan yang tampak sebagai pos-pos terakhir dalam daftar pendapatan. Jelaslah tingkat permintaan akan barang dan jasa tertentu, akan semakin besar bila perusahaan itu sedang dalam keadaan maju dari



pada jika dibandingkan dengan perusahaan yang relatif tidak aktif. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, mungkin karena aktifitas perusahaan umum.

Di dalam PT. Kereta Api (Persero) IX Jember sendiri, banyak factor-faktor yang mempengaruhi pendapatan, kadang pendapatan mengalami fluktuasi dari suatu periode ke periode berikutnya, khususnya untuk pendapatan yang dihasilkan melalui operasi dari perusahaan tersebut.

Faktor yang memperbesar perolehan pendapatan antara lain :

1. Tingkat volume dari pendapatan karcis itu sendiri.

Apabila volume dari penjualan karcis itu cukup besar, otomatis berpengaruh terhadap besarnya pendapatan.

2. Tingkat volume jasa pengangkutan barang.

Apabila volume jasa pengangkutan barang tinggi, maka pendapatan akan naik pula.

3. Advertising.

Dengan ditingkatkannya, iklan serta informasi yang luas akan mutu dan keamanan pelayanan jasa, juga mengenai kemudahan dalam pelayanan jasa serta ketetapan waktu dalam segala hal, maka akan memikat orang untuk lebih memilih angkutan kereta api.

4. Pada hari libur/ hari besar.

Umumnya pendapatan yang dihasilkan PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember mengalami peningkatan, karena pada waktu-waktu itu banyak pemakai jasa yang menggunakan jasa angkutan kereta api.

## 2.7 Pengertian Jasa dan Saluran Jasa

Tidak ada definisi secara luas tentang jasa yang digunakan oleh pemasaran. Kenyataan memang sulit diketahui tentang batas-batas yang jelas antara organisasi atau unit usaha yang menjadi bagian dari penyaluran barang dengan organisasi lain yang menawarkan jasa. Oleh karena itu pengertian jasa dipusatkan pada jasa yang dibeli dan dijual dipasar yang disebut dengan jasa penukaran. Didefinisi dari jasa penukaran adalah barang yang tidak kentara yang

dibeli dan dijual dipasar melalui transaksi pertukaran yang saling memuaskan (Basu Swasta, 1994 : 318 ).

Salah satu unsur penting dari definisi diatas adalah bahwa jasa merupakan produk yang tidak kentara. Jika kita menukarkan uang dengan sesuatu yang tidak mempunyai wujud, berarti kita telah membeli jasa. Dalam kaitannya dengan masalah pembeli jasa ini, kita dapat diberi sesuatu yang kentara untuk menunjukkan jasa seperti tiket kereta api.

Kalau barang diproduksi maka jasa dilaksanakan, jadi kualitas dari suatu produk yang tidak kentara (jasa) diturunkan dari pelaksanaan atau hasil karyanya. Didalam pertukaran jasa terdapat dua interaksi antara pembeli dan penjual yaitu pemasaran dan produksi. Didalam kenyataan nilai dan keuntungan dari suatu jasa dapat berbeda-beda diantara pemakainya, karena sebagian sumber untuk melaksanakan jasa berasal dari pembeli. Bagi lembaga penyediaan jasa, kebutuhan akan kaidah waktu dan tempat menjadi jelas. Oleh karena itu jasa harus ditempatkan pada lokasi yang dapat dijangkau oleh pemakainya. Sedangkan perantara atau makelar dianggap sangat penting dalam membantu terciptanya faedah komunikasi atau faedah informasi atau perantara komunikasi.

Oleh karena itu PT. Kereta Api (persero) Daop IX Jember dalam usaha meningkatkan faedah waktu dan tempat agar menjadi jelas terbagi atas beberapa stasiun. Dan produk yang ditawarkan merupakan produk yang tidak kentara yang dilaksanakan berupa pelayanan jasa. Pelayanan jasa yang diberikan adalah dengan memberikan harga karcis yang dapat dijangkau oleh masyarakat, sehingga masyarakat dapat menggunakan kereta api sebagai sarana transportasi untuk mengadakan perjalanan.

## 2.8 Macam-macam Jasa

Jasa dapat digolongkan menjadi dua golongan besar, yaitu

### a. Jasa Industri ( Industrial Service )

Jasa industri dapat digunakan secara luas untuk organisasi dalam lingkup yang luas termasuk pengolahan pertanian, organisasi non laba dan pemerintah (Basu Swasta, 1994 : 341).



b. Jasa Konsumen ( Consumer Service )

Jasa konsumen dapat digunakan secara luas dalam masyarakat dan dapat dibagi dalam tiga golongan, yaitu : (Basu Swasta, 1994 : 341)

1. Pemasaran jasa Konvenin, yaitu jasa komunikasi yang pembelinya sering, dan masyarakat membeli dengan melakukan yang minimal. Contoh : Jasa reparasi dan Jasa potong rambut.
2. Pemasaran jasa Shopping adalah jasa konsumsi yang dipilih atau dibeli masyarakat setelah mengadakan perbandingan kualitas, harga dan reputasi. Contoh : Jasa asuransi dan Jasa persewaan mobil.
3. Pemasaran jasa Spesial adalah jasa konsumen dimana didalam pembeliannya, pembeli harus melakukan usaha pembelian khusus dengan cara tertentu atau dengan cara pembayara yang lebih besar. Contoh : Jasa dokter dan Jasa asuransi.



### BAB III

## GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

### 3.1 Sejarah Singkat Perusahaan

Perkeretaapian di Indonesia mulai berkembang semenjak masa penjajahan Belanda hingga kini, melalui beberapa tahapan.

#### 3.1.1 Jaman Pemerintahan Hindia Belanda

Usaha perkeretaapian pertama di Indonesia dibangun oleh NIS (*Nederlands Indische Soorweg Maatschappij*) antara Semarang, Kemijen, Tanggung sejauh kira-kira 26 km, dengan lebar kereta 1435 Mm. Pembangunan dilakukan mulai tahun 1864, selesai dan dibuka untuk umum pada tanggal 10 Agustus 1867 kemudian dilanjutkan dengan pembangunan jalan baja ke jalur-jalur lainnya, serta diikuti oleh perusahaan-perusahaan swasta lainnya diseluruh pulau Jawa. Adapun perusahaan-perusahaan yang mendapat konsesi membangun jalan baja selengkapnya adalah.

- a. NIS (*Nederlands Indische Spoorwegen Maatschappij*)
- b. SCS (*Semarang Cirebon Stomtram Maatschappij*)
- c. SJS (*Semarang Juwana Stomtram Maatschappij*)
- d. SDS (*Seyeridal Stomtram Maatschappij*)
- e. Mad. Sm (*Madura Stomtram Maatschappij*)
- f. OJS (*Oos Java Stomtram Maatschappij*)
- g. MSM (*Malang Stomtra... Maatschappij*)
- h. KSM (*Kediri Stomtram Maatschappij*)
- i. Md. SM (*Mojokerto Stomtram Maatschappij*)
- j. Ps. SM (*Pasuruhan Stomtram Maatschappij*)
- k. Pb.SM (*Probolinggo Stomtram Maatschappij*)
- l. NIT (*Nederlands Indische Traweg Maatschappij*)
- m. BET (*Batavia Electriche Toom Maatschappij*)

Sedangkan pembuatan jalan baja yang sekarang di Jawa ini menjadi Lin Raya pada umumnya dibuat oleh SS (*Staatspoor Wegen*). Demikian pula pembuatan jalan baja di Sumatra Selatan, Sumatra Barat dan Aceh dikerjakan oleh SS, sedangkan di Sumatra Utara dibangun oleh perusahaan swasta yaitu DSM (*Deli Spoorwegen Maatschappij*).

### 3.1.2 Jaman Penjajahan Jepang

Pada bulan Maret 1942 Jepang berhasil mengalahkan kolonial Belanda dalam rangka pelaksanaan politik Asia Timur Raya. Perkeretaapian di Indonesia oleh tentara Jepang dibagi menjadi dua daerah yaitu,

- a. Daerah Sumatra dibawah pimpinan Angkatan Laut atau Kaigun
- b. Daerah Jawa Madura dibawah pimpinan Angkatan Darat atau Riyuku

Lebar kereta api seluruh jaringan jalan baja di pulau Jawa diubah seluruhnya menjadi sama yaitu 1067 Mm. Hal yang menyolok dari masa pendudukan Jepang ialah banyaknya penerimaan tenaga-tenaga bangsa Indonesia menjadi pegawai berpendidikan tinggi. Mereka semua dibina dalam kursus-kursus yang kelak sangat bermanfaat bagi kelestarian dan kemajuan perkeretaapian Indonesia.

### 3.1.3 Masa Proklamasi

Jepang menyerah kepada Sekutu pada bulan Agustus 1945 setelah Hiroshima dan Nagasaki dijatuhi bom atom yang sangat mengerikan. Tiba saatnya bagi Negara Republik Indonesia memproklamasikan kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945, disusun dengan berbagai pengambil alihan berbagai obyek vital dari tangan Jepang termasuk diantaranya pengambil alihan pimpinan pusat perkeretaapian pada tanggal 28 September 1945, yang kemudian dijadikan sejarah berdirinya perkeretaapian di Indonesia, dengan nama DKKRI (Djawatan Kereta Api Republik Indonesia).

Kereta Api pada masa Proklamasi berfungsi sebagai alat angkutan yang vital karena angkutan yang lainnya sedang mengalami kesulitan bahan bakar.



Peran kereta api pada masa proklamasi sangat penting bagi pengangkutan peralatan serta keperluan lainnya dari satu daerah ke daerah yang lain. Waktu pemerintah pusat hijrah dari Jakarta ke Yogyakarta juga menggunakan kereta api.

#### 3.1.4 Masa Perang Kemerdekaan

Tahun 1945-1950 bagi negara republik Indonesia dikenal sebagai masa perang kemerdekaan. Kereta api sebagai salah satu unsur sarana angkutan rakyat mengalami dampak negatif atas gejolak-gejolak yang menimpa negara.

Pada tahun 1948 sektor perkeretaapian yang sebelumnya dikuasai oleh penjajah dapat direbut kembali oleh bangsa Indonesia, dan pada tahun 1949 diadakan perundingan penyerahan kembali sektor perkeretaapian dari DKARI kepada SS milik Belanda. Pada waktu itu juga diadakan perundingan dengan perusahaan-perusahaan swasta yang menyetujui kalau sektor perkeretaapian dikuasai oleh negara, maka dikeluarkan pengumuman dari Menteri Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 tanggal 6 Januari 1950. Mulai tanggal 1 Januari 1950 Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) dan *Staats Spoorwegen* (SS), kecuali *Del Spoorwegen Nederlands* (DSN), digabung menjadi satu jawatan dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA).

#### 3.1.5 Masa Djawatan Kereta Api

Sejak tanggal 3 Desember 1957 semua perusahaan kereta api milik swasta menjadi milik pemerintah Republik Indonesia sepenuhnya berdasarkan Undang-undang No.66 Tahun 1957, perihal nasionalisasi perusahaan milik Belanda. Sedangkan seluruh perkeretaapian di Indonesia menjadi DKA (Djawatan Kereta Api) adalah dengan keluarnya Peraturan Pemerintah No.41 Tahun 1949 (untuk Sumatra Utara). Berdasarkan Undang-undang No.19 Tahun 1960 perihal Perusahaan Negara, yang melaksanakannya diatur dengan Peraturan Pemerintah No.22 Tahun 1963, DKA dilebur menjadi PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api) yang pelaksanaannya baru dimulai tanggal 1 Januari 1965.



### 3.1.6 Masa sesudah Tahun 1970 sampai 1999

Masa PNKA dengan dikeluarkannya Undang-undang No.9 Tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969 perihal bentuk usaha Negara. Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 1971 yaitu terhitung mulai tanggal 15 September 1971, bentuk PNKA dialihkan dalam bentuk Perjan dengan nama Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

Selanjutnya dalam rangka penerapan peraturan perundang-undangan mengenai kedudukan, tugas pokok fungsi susunan organisasi dan keuangan PJKA didasarkan pada beberapa Surat Keputusan Menteri Perhubungan, antara lain.

- a. SK Menteri Perhubungan No KM 73/U/PHB-75 tanggal 17 Maret 1975 tentang kedudukan, tugas pokok dan fungsi kereta api.
- b. SK Menteri Perhubungan No. 127/KMK/07/1979 tanggal 30 Maret 1979 dan mulai berlaku tanggal 1 April 1979 tentang Peraturan Keuangan.

Berdasarkan atas kebijaksanaan Pemerintah yang tertuang pada tanggal 1 Juli 1989 melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 42 Tahun 1989 mulai berlaku dalam struktur organisasi baru, PJKA yang biasanya disebut PJKA Inspeksi IX sekarang berubah menjadi PJKA Daerah Operasi IX. Daerah Operasi IX ini dibawah oleh wilayah usaha (WILU) yang dikepalai oleh seorang Kepala Wilayah Usaha (Kawilu).

Sesuai dengan perkembangan jaman maka tanggal 30 Oktober 1990 dengan berdasarkan Peraturan Pemerintah No.57 tahun 1990. PJKA Daerah Operasi IX Jember diubah namanya menjadi Perumka Daerah Operasi IX Jember.

### 3.1.7 Masa 1 Juni 1999

Sejalan dengan perkembangan jaman, terhitung mulai tanggal 1 Juni 1999 Perumka mengalami perubahan bentuk badan usaha yang semula bernama Perumka Daerah Operasi IX Jember berubah menjadi PT.Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember, atau dengan kata lain perubahan bentuk

badan usaha yang semula Perum berubah menjadi bentuk PT (PERSERO). Perubahan bentuk badan usaha ini berdasarkan :

- a. Peraturan Pemerintah No.19 Tahun 1998 tentang pengalihan bentuk perusahaan umum (PERUM) Kereta Api menjadi perseroan (PERSERO).
- b. Keputusan Presiden RI No.39 Tahun 1999 tentang pengecualian terhadap perusahaan Persero PT. Kereta Api dan pengalihan kedudukan, tugas dan wewenang Menteri Keuangan selaku RUPS kepada Menteri negara pendayagunaan BUMN.
- c. Akte Notaris Inas Fatimah, SH No.02 tanggal 1 Juni 1999 tentang pendirian PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO).

Perubahan bentuk badan usaha juga diikuti oleh perubahan pemegang saham. Pada saat berbentuk Perum saham sepenuhnya dipegang oleh Pemerintah tetapi setelah berbentuk Persero hanya 51% saham yang dipegang oleh Pemerintah, selebihnya sisa saham mutlak milik Perusahaan atau bisa beredar bebas (dibeli oleh Investor atau pihak lain yang ingin menanamkan modal pada PT. Kereta Api Indonesia).

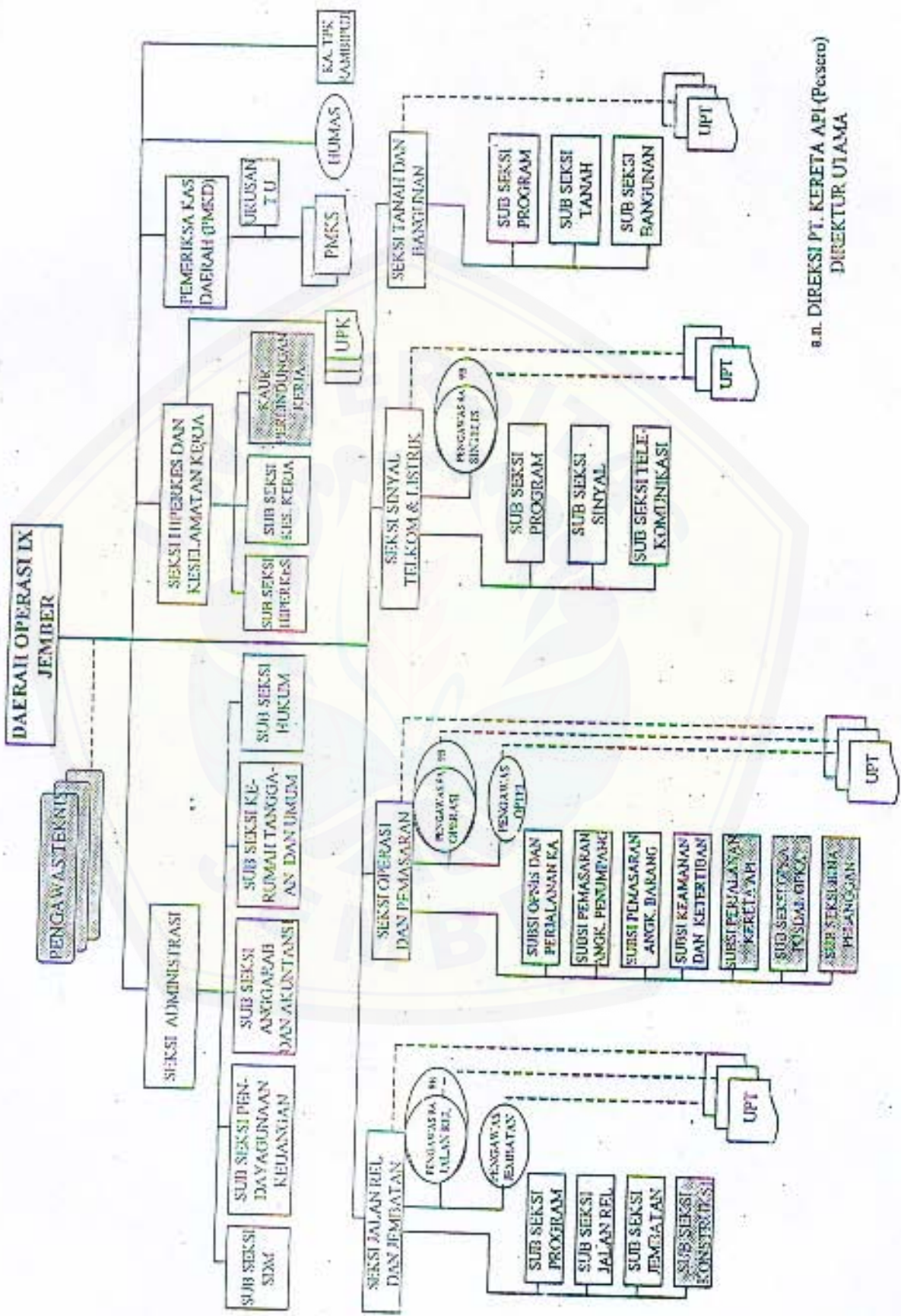
### 3.2 Struktur Organisasi

Pembagian wewenang dan tanggung jawab di PT. Kereta Api (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember dimulai dari tingkat pusat yang berkedudukan di Bandung, dikepalai oleh seorang Direktur Utama PT. Kereta Api Indonesia. Direktur Utama PT. Kereta Api Indonesia ini membawahi langsung Kepala Daerah Operasi (Kadaop) yang berkedudukan di Daerah Operasi masing-masing.

Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember secara lebih jelas dapat dilihat pada gambar 1.



BAGAN STRUKTUR ORGANSIASI PT. KERETA API (Persero)  
DAERAH OPERASI IX JEMBER



a.n. DIREKSI PT. KERETA API (Persero)  
DIREKTUR UTAMA

Bagan Jabatan yang diarsir dalam SD Bary tidak tercantum  
Gambar 1 : Struktur Organisasi PT. KAI DAOP IX Jember



Tugas dan tanggung jawab masing-masing bagian dapat diuraikan sebagai berikut :

### **3.2.1 Kepala Daerah Operasi (Kadaop) IX Jember**

Kadaop IX merupakan pemegang kekuasaan tertinggi dilingkungan Daerah Operasi IX Jember. Kadaop bertanggung jawab kepada Direktur Utama yang berkedudukan di Bandung.

### **3.2.2 Pengawas Teknik (Wastek)**

Pengawas teknik bertugas mewakili Kadaop di dinasnya masing-masing, tetapi tidak berhak memerintah langsung kepada Kepala Seksi. Pengawas teknik terdiri dari empat seksi yaitu :

a. Pengawas teknik jalan rel dan jembatan (Wastek JJ)

Pengawasan teknik ini bertugas dan bertanggung jawab terhadap semua kegiatan yang berhubungan dengan jalan rel dan jembatan.

b. Pengawas teknik sinyal, telekomunikasi dan listrik (Wastek Sintelis)

Pengawas teknik ini bertugas dan bertanggung jawab terhadap semua kegiatan yang berhubungan dengan sinyal, telekomunikasi dan listrik.

c. Pengawasan teknik Traksi (Wastektrak)

Pengawas teknik ini bertugas dan bertanggung jawab terhadap semua kegiatan yang berhubungan dengan bidang traksi.

d. Pengawas teknik operasi (Wastekop)

Pengawas teknik ini bertugas dan bertanggung jawab terhadap semua kegiatan yang berhubungan dengan masalah operasi.

### **3.2.3 Humasda**

Humas atau Publik Relation (Purel) adalah lembaga atau badan pada suatu perusahaan yang bertugas menjembatani komunikasi antara manajemen dengan publik (Internal dan eksternal) untuk menumbuhkan saling pengertian dan

membangun image publik yang positif terhadap perusahaan tempat humas itu berada.

Tugas pokok Humas adalah menyelenggarakan komunikasi publik (Internal dan eksternal) yang mampu menumbuhkan saling pengertian dan membangun image publik yang positif terhadap perusahaan. Dengan demikian humas memiliki fungsi sebagai mediator, komunikator, informator dan konselor dalam tatanan hubungan antara Manajemen (Perusahaan) dengan Publik Internal dan eksternal.

#### **3.2.4 Kepala Sub Bagian Administrasi (Kasubag Administrasi)**

Kasubag Administrasi bertugas mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan administrasi. Didalam melaksanakan tugasnya Kasubag Administrasi dibantu oleh :

- a. Kepala Urusan Personalia (Kaur Personalia)  
Kaur peronalia bertugas mengurus administrasi kepegawaian. Misalnya jumlah pegawai dan kenaikan gaji.
- b. Kepala Urusan Keuangan (Kaur Keuangan)  
Kaur keuangan bertugas mengurus masalah keuangan, misalnya mengenai pengeluaran perusahaan.
- c. Kepala Urusan Anggaran dan Akuntansi (Kaur Anggaran dan Akt).  
Kaur anggaran dan akuntansi bertugas mengurus anggaran dan pembukuan yang ada di dalam perusahaan.
- d. Kepala Urusan Umum (Kaur umum)  
Kaur Umum bertugas mengurus masalah inventaris dan surat-menyurat.

### **3.2.5 Kepala Unit Pelaksana Tehnis Tanah dan Bangunan (KUPT Tanah dan Bangunan)**

KUPT Tanah dan Bangunan terdiri dari :

a. Kaur Program

Kaur Program bertugas memprogram serta melaksanakan aktivitas yang berhubungan dengan Tanah dan bangunan.

b. Kaur Inventaris

Kaur Inventaris bertugas mengurus segala sesuatu masalah tentang Inventaris Tanah dan Bangunan.

c. Kaur Tanah

Kaur Tanah bertugas mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan Tanah.

### **3.2.6 Kepala Balai Hyperkes**

Kepala Balai Hyperkes bertugas dan bertanggung jawab mengenai masalah kesehatan karyawan di wilayah Daerah Operasi IX. Kepala Balai Hyperkes membawahi tiga Kaur, yaitu :

a. Kaur Hyperkes.

b. Kaur Kesehatan Kerja.

c. Kaur Perlindungan Kerja.

### **3.2.7 Kepala Seksi Jalan Rel dan Jembatan (Kasi JJ)**

Dalam melaksanakan tugasnya Kepala Seksi Jalan Rel dan Jembatan (Kasi JJ) dibantu oleh Pengawas Seksi (Wasi). Kepala Seksi jalan rel dan jembatan terdiri dari:

a. Kepala Subseksi Program (Kasubsi Program)

Kasubsi Program bertugas memprogram serta melaksanakan aktivitas dalam hubungannya dengan jalan rel dan jembatan.

b. Kepala Subseksi Konstruksi (Kasubsi Konstruksi)



Kasubsi Konstruksi bertugas mengurus segala sesuatu masalah konstruksi dan jalan rel.

c. Kepala Subseksi Jembatan (Kasubsi Jembatan)

Kasubsi Jembatan bertugas mengurus segala sesuatu masalah yang berhubungan dengan jembatan.

### 3.2.8 Kepala Seksi Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik (Kasi Sintelis)

Kepala Seksi Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik (Kasi Sintelis) dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh Pengawas Seksi (Wasi) dan terdiri dari empat Kasubsi, yaitu :

a. Kepala Subseksi Program (Kasubsi Program)

Kasubsi program bertugas dan bertanggung jawab memprogram semua kegiatan yang berhubungan dengan sinyal, telekomunikasi dan listrik.

b. Kepala Subseksi sinyal (Kasubsi Sinyal)

Kasubsi Sinyal bertanggung jawab di dalam melaksanakan pekerjaan yang ada di lintasan khususnya mengenai masalah sinyal.

c. Kepala Subseksi Telekomunikasi (Kasubsi Telkom)

Kasubsi Telkom bertugas dan bertanggung jawab mengenai masalah telekomunikasi yang ada di Daerah Operasi IX Jember.

d. Kepala Subseksi Listrik (Kasubsi Listrik)

Kasubsi listrik bertugas dan bertanggung jawab mengenai masalah listrik.

### 3.2.9 Kepala Seksi Traksi (Kasi Traksi)

Kasi Traksi bertugas mengkoordinasi dan bertanggung jawab mengenai kelancaran jalannya kereta api serta mengatur penyebaran Lokomotif, Kereta dan gerbong. Dalam melaksanakan tugasnya, Kasi Traksi dibantu oleh :

a. Kepala Subseksi Lokomotif (Kasubsi Lok)

Kasubsi Lokomotif bertugas dan bertanggung jawab mengenai masalah lokomotif.

b. Kepala Subseksi Kereta Gerbong (Kasubsi Kereta Gerbong)

Kasubsi Kereta Gerbong bertugas dan bertanggung jawab mengenai masalah kelancaran Kereta Api.

c. Kepala Subseksi Operasi dan Sarana (Kasubsi Opsar)

Kasubsi Opsar ini bertugas dan bertanggung jawab mengenai masalah pengaturan operasi lokomotif dan kereta.

### 3.2.10 Kepala Seksi Operasi dan Niaga (Kasiopni)

Kepala Seksi Operasi dan Niaga dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh Pengawas Seksi (Wasi) dan terdiri dari empat Kasubsi yaitu :

a. Kepala Subseksi Operasi dan teknis (Kasubsi Opnis)

Kasubsi Opnis ini bertugas dan bertanggung jawab mengenai peredaran lalu-lintas kereta Api.

b. Kepala Subseksi Operasi Kereta Api (Kasubsi Op,KA)

Kasubsi ini bertugas dan bertanggung jawab mengenai operasi kereta api.

c. Kepala Subseksi Perjalanan Kereta Api (Kasubsi Per KA)

Kasubsi ini bertugas dan bertanggung jawab mengatur grafik perjalanan kereta api.

d. Kepala Subseksi Keamanan dan Ketertiban (Kasubsi Kamtib)

Kasubsi ini bertugas dan bertanggung jawab menjaga masalah ketertiban dan keamanan kereta api.

e. Kepala Subseksi Pemasaran Angkutan Penumpang (Kasubsi Sarpen)

Kasubsi ini bertugas dan bertanggung jawab mengenai pemasaran angkutan penumpang.

f. Kepala Subseksi Pemasaran Angkutan Barang (Kasubsi Sarbar)

Kasubsi ini bertugas dan bertanggung jawab mengenai pemasaran barang.

g. Kepala Subseksi Bina Pelanggan (Kasubsi Binpel)

Kasubsi ini bertugas dan bertanggung jawab mengenai masalah pelanggan.



### 3.2.11 Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT)

UPT bertugas dan bertanggung jawab mengenai kegiatan operasi dan bertanggung jawab langsung kepada Kadaop. dalam melaksanakan tugasnya UPT dibantu oleh.

- a. Kepala Stasiun
- b. Kepala Dipo Loko
- c. Kepala Dipo Kereta
- d. Kepala Resort telekomunikasi
- e. Kepala Resort Sinyal
- f. Kepala Resort Jalan dan Rel
- g. Kepala Resort Jembatan

### 3.3 Personalia

Personalia merupakan salah satu faktor utama dan selalu ada pada setiap perusahaan yang sudah maju dan telah menggunakan mesin-mesin modern. Begitu juga PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Daop IX Jember, dimana tenaga kerja merupakan salah satu faktor yang mendominasi keberhasilan perusahaan untuk maju.

#### 3.3.1 Keadaan Karyawan

Jumlah tenaga kerja pada PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Daop IX Jember dibagi menjadi dua golongan yaitu :

- a. Tenaga kerja organik

Adalah tenaga kerja yang tidak diatur berdasarkan Peraturan Pemerintah dan sudah mendapatkan NIPP (Nomor Induk Pegawai Perusahaan).

- b. Tenaga kerja non organik / Pekerja Harian Lepas (PHL)

Adalah tenaga kerja yang statusnya pegawai negeri sipil dan diatur menurut Peraturan Pemerintah.

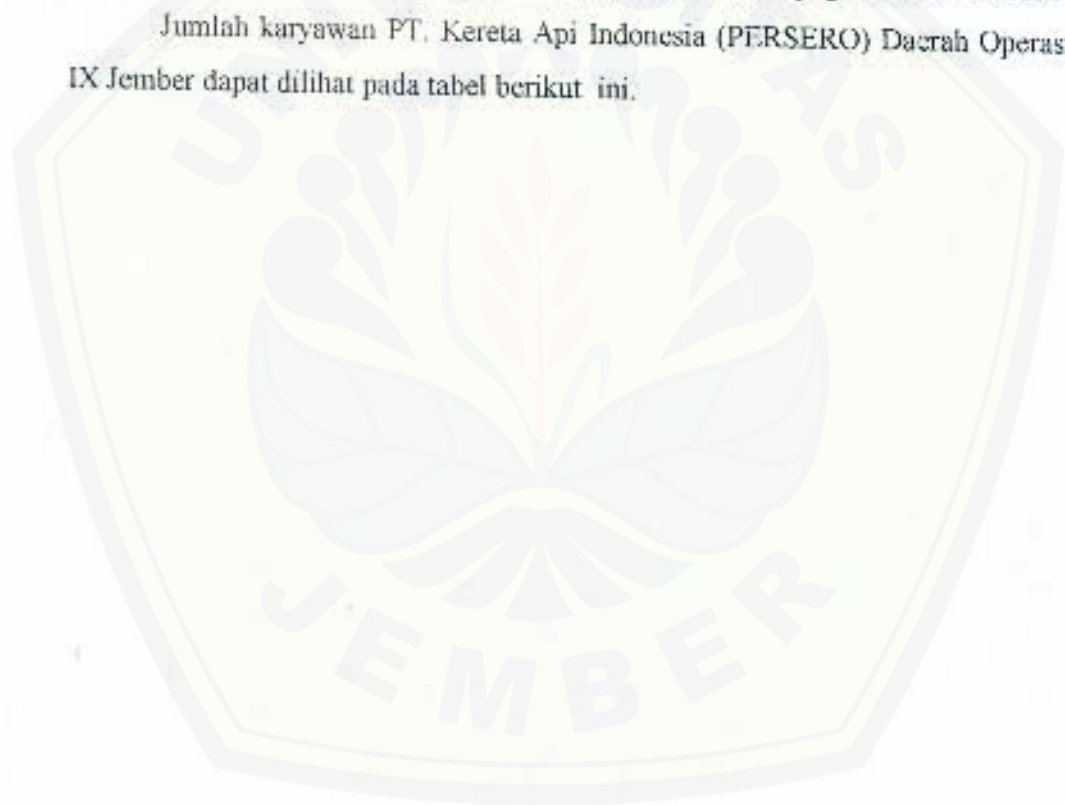


Jumlah pegawai PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember, pada kantornya tercatat sebanyak 103 Pegawai dengan perincian sebagai berikut :

- a. 83 untuk jumlah pegawai pria
- b. 20 untuk jumlah pegawai wanita

Pegawai pada PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember lebih banyak pegawai pria daripada pegawai wanita karena sebagian besar pegawainya juga merangkap sebagai pegawai lapangan dan selebihnya para pegawai wanita adalah sebagai pegawai bagian kantor atau pegawai administrasi.

Jumlah karyawan PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember dapat dilihat pada tabel berikut ini.







REALISASI KEMUKATAN PEGAWAI PT. KERETA API  
TRIWULAN I TAHUN 2002

LOKASI	POSISI AKHIR TRW I/2001		KP KE COL	POSISI Sd KP	PENSUN	UT/BER- HENTI	PENGURANGAN			JML	POSISI Sd PERGI RANGKAI	REKRUT MEN	PENAMBAHAN		POSISI AKHIR TRW I 2002
	URAIAN	JML					ME NUNGGAL	PENDAH	KOREKSI				FOKUS DARI	KOREKSI	
DANOP IX JR	GOLIV	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	GOL.III	165	1	166	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	165
	GOL.II	1255	2	1256	19	-	2	-	-	21	-	-	-	-	1235
	GOL.I	241	-	239	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	238
JUMLAH	1662	1	1662	19	-	4	-	-	23	-	-	-	-	-	1639
	S1	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	S2	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	S1	22	-	22	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	22
	D3	14	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	14
	SLTA	387	-	387	-	-	1	-	13	14	-	-	10	-	373
	SLTP	395	-	395	2	-	-	-	-	2	-	-	6	-	393
	S3	824	-	824	17	-	3	-	-	20	-	-	6	-	804
	<S0	16	-	16	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	10
JUMLAH	1662	-	1662	19	-	4	-	19	42	-	-	19	-	1620	
	S1-S5	79	-	79	-	-	-	-	8	8	-	-	-	-	71
	S6-S6	144	-	144	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	140
	S1-S5	93	-	93	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	92
	S6-S0	134	-	134	-	-	1	-	9	10	-	-	-	-	124
	41-45	273	-	273	-	-	-	-	15	15	-	-	-	-	258
	46-50	665	-	665	1	-	1	-	-	2	-	-	11	-	674
	51-55	274	-	274	18	-	2	-	-	26	-	-	17	-	271
	JUMLAH	1662	-	1662	19	-	4	-	33	56	-	-	33	-	1606



REALISASI KERUKUTAN PEGAWAI PT. KERETA API  
TRI WULAN I TAHUN 2002

LOKASI	POSISI AKHIR TRW I/2001		KP KE COL	POSISI Sd KP	PENSUN	UT' BER- HENTI	PENTUBANGAN				POSISI Sd FENGI RANGAN	REKRUT MEN	PENAMBAHAN			POSISI AKHIR TRW I 2002
	URAIAN	JML					ME NUSGAL	TENDAH	KOREKSI	JML			FONDAM DARI	KOREKSI	JML	
DANOP IX JR	GOLIV	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	GOL.III	165	1	166	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	165
	GOL.II	1255	2	1256	19	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1235
	GOL.I	241	-	239	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	238
	JUMLAH	1662	1	1662	19	-	4	-	-	-	23	-	-	-	-	1639
	S1	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	S2	72	-	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72
	S3	14	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
	S4	387	-	387	-	-	1	-	13	14	-	-	-	-	-	373
	S5	395	-	395	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	403
	S6	824	-	824	17	-	3	-	-	20	-	-	-	-	-	810
	S7	16	-	16	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	-	10
	JUMLAH	1662	-	1662	19	-	4	-	19	42	-	-	19	19	-	1639
	S1	79	-	79	-	-	-	-	8	8	-	-	-	-	-	71
	S2	144	-	144	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	140
	S3	93	-	93	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	92
	S4	134	-	134	-	-	1	-	9	10	-	-	-	-	-	124
	S5	273	-	273	-	-	-	-	15	15	-	-	-	-	-	258
	S6	665	-	665	1	-	1	-	-	7	-	-	-	11	-	674
	S7	274	-	274	18	-	2	-	-	20	-	-	-	17	-	271
	JUMLAH	1662	-	1662	19	-	4	-	33	56	-	-	33	33	-	1639

### 3.3.2 Sistem Gaji dan Pengupahan

Sistem gaji dan pengupahan yang ada pada PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daop IX Jember, antara lain :

- a. Sistem penggajian bagi pegawai organik atau pegawai tetap  
Gaji diberikan dahulu bagi karyawan sebelum penyelenggaraan pekerjaan. Hal ini diatur oleh Pemerintah dalam Peraturan Pemerintah No.15 Tahun 1983 tentang gaji pokok Pegawai Negeri Sipil.
- b. Sistem penggajian bagi pegawai non organik /pegawai tetap/harian  
Dengan prosedur pelaksanaan pegawai harus bekerja terlebih dahulu setelah itu baru dibayar upahnya. Untuk tarif perhitungan disesuaikan dengan peraturan Upah Minimum Regional (UMR) yang diatur oleh Surat Keputusan Menteri Tenaga Kerja No.32 Tahun 1994.

### 3.3.3 Kesejahteraan Pegawai

PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember dalam usaha mensejahterakan pegawainya dengan memberikan fasilitas-fasilitas sebagai berikut :

- a. Perumahan  
Tidak semua pegawai mendapat perumahan karena jumlahnya terbatas. Sebagai penggantinya yang tidak mendapat fasilitas perumahan mendapat ganti uang sewa rumah.
- b. Kesehatan  
Semua pegawai mendapat fasilitas kesehatan, yaitu dengan berobat secara cuma-cuma pada setiap rumah sakit dengan seijin dari perusahaan dan ini tidak berlaku bagi istri dan anak-anaknya, hanya untuk status sebagai pegawai PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daop IX Jember.
- c. Jaminan Hari Tua  
Diberikan kepada pegawai berupa tunjangan hari tua.
- d. Tunjangan keagamaan



Diberikan kepada semua pegawai yaitu sesuai dengan agama masing-masing pegawai.

Misal : Tunjangan hari Raya umat Islam

Tunjangan hari Natal bagi umat Nasrani

e. Tunjangan Pegawai

Diberikan kepada pegawai pada setiap bulannya bersamaan dengan diterimanya gaji pegawai.

f. Asuransi Kecelakaan Kerja

Diberikan pada pegawai yang mengalami kecelakaan pada waktu menjalankan tugas. Misalnya untuk asuransi kematian sebesar Rp. 10.000.000,00 (sepuluh Juta Rupiah) bagi pihak pewaris dan kenaikan pangkat dipercepat (Anumerta) bagi yang meninggal pada saat menjalankan tugas. Ini diberikan perusahaan sebagai dorongan kinerja pegawai dan menghargai jasa-jasa pegawai khususnya bagi pekerja Lapangan.

### **3.4 Fungsi dan Tugas Pokok PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember**

#### **3.4.1 Fungsi PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daop IX Jember**

Fungsi dari PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember adalah sebagai berikut :

- a. Melaksanakan angkutan umum diatas rel secara masal tertib dan teratur
- b. Melaksanakan angkutan lain sebagai penunjang angkutan diatas rel kereta api
- c. Menyelenggarakan jasa pelengkap yang berhubungan dan menunjang tugas pokok tersebut
- d. Mengajukan tarif yang wajar sesuai dengan azas-azas perusahaan tanpa meninggalkan fungsi pelayanan umum
- e. Peningkatan daya guna dan hasil guna aparatur PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) daop IX Jember
- f. Pelaksanaan sesuai dengan tugas pokok dan berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku

### **3.4.2 Tugas Pokok PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daop IX Jember**

Sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, PT. Kereta Api Indonesia sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) adalah badan penyelenggara yang oleh pemerintah Republik Indonesia selaku penyelenggara perkeretaapian di Indonesia.

Fungsi atau kedudukan hukum dan tugas pokok PT. Kereta Api Indonesia tersebut diatas berdasarkan :

- a. Undang-Undang No.9 Tahun 1969 tentang penetapan Perpu No.1 Tahun 1969 perihal bentuk-bentuk Usaha negara menjadi Undang-undang (UU No.9/1969).
- b. Undang-Undang Republik Indonesia No.9 Tahun 1992 tanggal 11 Mei 1992 tentang perkeretaapian (UU No.13/1992).
- c. Peraturan Pemerintah No.57 tanggal 30 Oktober 1990 tentang tata cara pembinaan dan pengawasan Perusahaan Jawatan, Perum dan Persero (PP No. 3/1983)
- d. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.57 tanggal 30 Oktober tentang (Perjan) Kereta Api menjadi (Perumka) Perusahaan Umum Kereta Api (PP No.57/1990).

### **3.5 Lokasi dan Luas Wilayah PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember.**

#### **3.5.1 Lokasi Perusahaan**

Lokasi PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember berkedudukan di Jalan Dahlia Nomor 2, Kelurahan Jember Lor Kecamatan Patrang, daerah Administratif Jember. Menurut letak geografis terletak pada 1130 BT dan 80 LS serta kurang lebih 83 M diatas permukaan air laut.

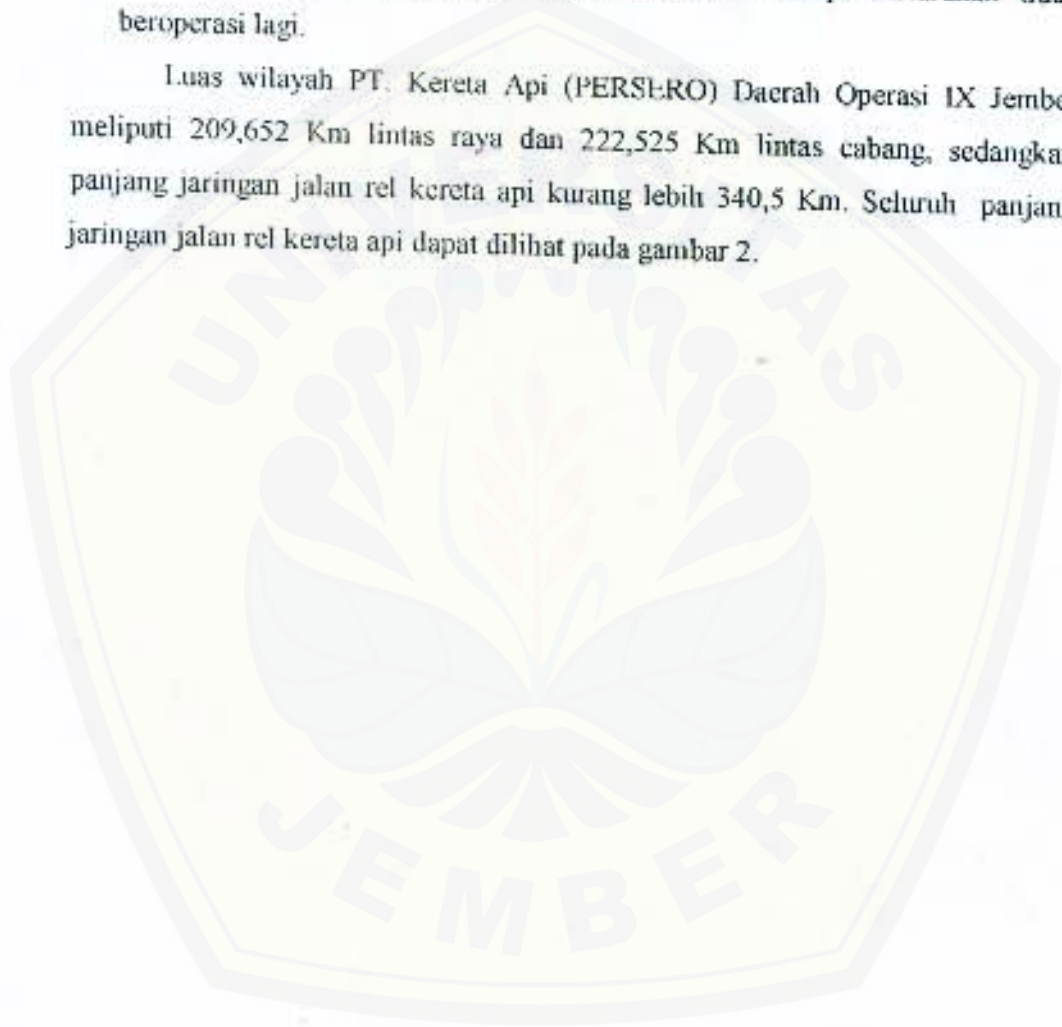
#### **3.5.2 Luas Wilayah**

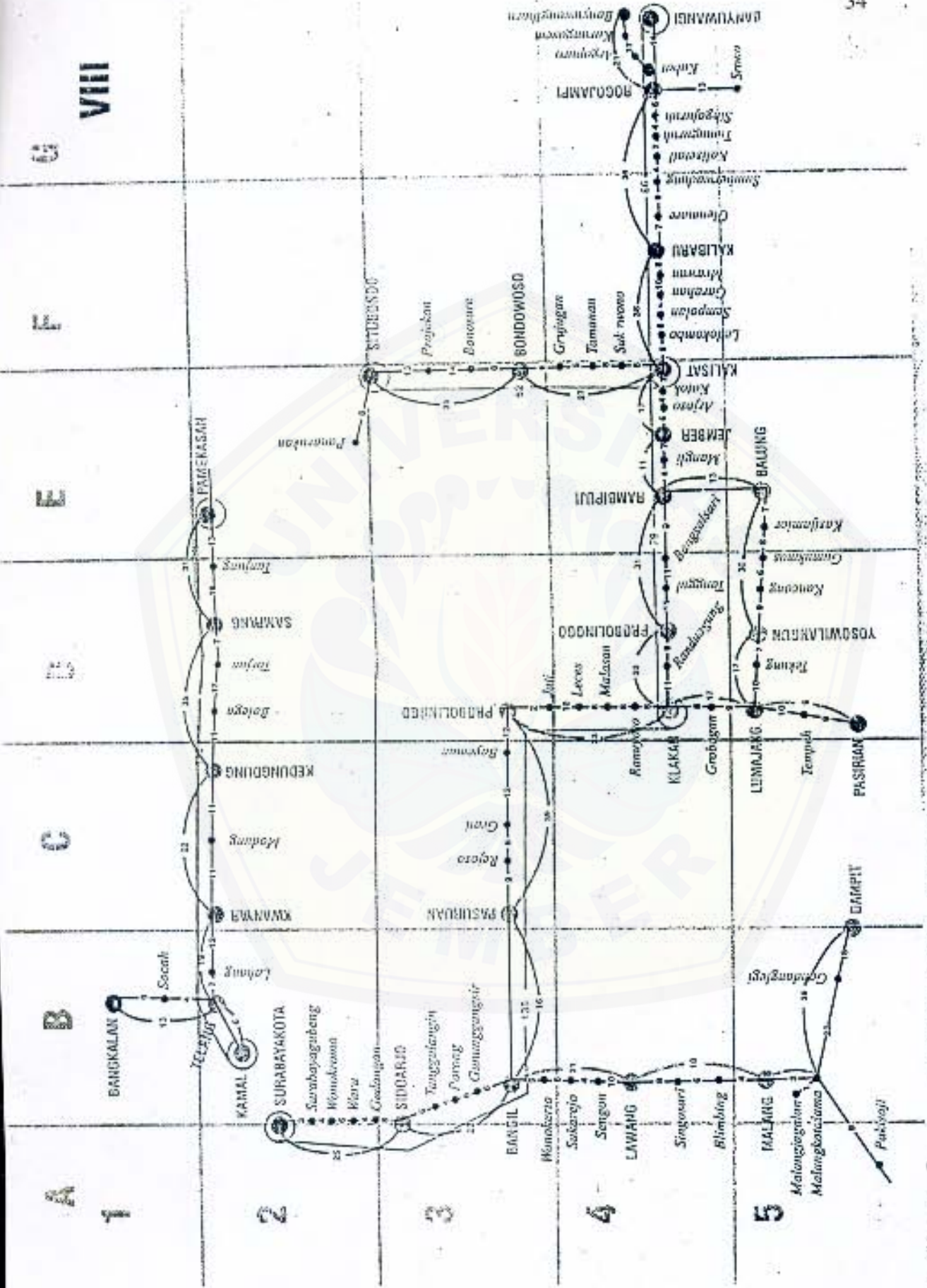
Luas wilayah PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember meliputi kota Banyuwangi, Bangil dan utara sampai Panarukan yang terbagi menjadi dua lintasan yaitu :



- a. Lintas Raya yang terdiri dari sinyal pertama masuk stasiun Bangil, Jember sampai Banyuwangi ditambah lagi lintasan baru antara stasiun Kabat sampai stasiun Banyuwangi Baru.
- b. Lintas Cabang yang masih beroperasi adalah stasiun Kalisat sampai Panarukan-Situbondo, sedangkan stasiun Klakah sampai Panarukan tidak beroperasi lagi.

Luas wilayah PT. Kereta Api (PERSERO) Daerah Operasi IX Jember meliputi 209,652 Km lintas raya dan 222,525 Km lintas cabang, sedangkan panjang jaringan jalan rel kereta api kurang lebih 340,5 Km. Seluruh panjang jaringan jalan rel kereta api dapat dilihat pada gambar 2.





Gambar 2 : Jaringan Rel Kereta Api DAOP IX  
 Sumber Data : PT. Kereta Api (Persero) DAOP IXJBR



### 3.5.3 Wilayah PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daop IX Jember

PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) secara integral menunjang satu kesatuann perhubungan nasional, dan dalam pelaksanaannya diatur menjadi tiga belas wilayah eksploitasi di Sumatra dan Jawa yang terdiri dari :

1. Eksploitasi Sumatra Utara (ESU) di Medan
2. Eksploitasi Sumatra Barat (ESU) di Padang
3. Eksploitasi Sumatra Selatan (ESU) di Palembang, dibagi 2 yaitu :
  - a. Inspeksi 12 Tanjung Karang
  - b. Inspeksi 13 Kertapati
4. Daerah Operasi I, di Jakarta
5. Daerah Operasi II, di Bandung
6. Daerah Operasi III, di Cirebon
7. Daerah Operasi IV, di Semarang
8. Daerah Operasi V, di Purwokerto
9. Daerah Operasi VI, di Yogyakarta
10. Daerah Operasi VII, di Madiun
11. Daerah Operasi VIII, di Surabaya
12. Daerah Operasi IX, di Jember
13. Daerah Operasi Jabotabek, di Jakarta

Istilah-istilah yang sering digunakan dalam perkereta apian adalah :

1. Sinyal : Pemberitahuan mengenai keadaan stasiun pada kereta api yang akan datang maupun yang akan berangkat.
2. Wesel : Merupakan alat untuk memutar kereta api yang terdapat pada rel.
3. Morse : Merupakan sinyal pemberitahuan atau telegram antar stasiun untuk mengamankan perjalanan kereta api.
4. Spoor : Tempat dimana kereta api akan berhenti untuk mengambil atau menurunkan penumpang.
5. Dipo : Tempat perbaikan atau perawatan gerbong dan log kereta api.
6. Baan : Jalan kereta api atau rel.
7. Baan Schower : Penilik atau pemeriksa jalan rel.

8. PJJ : Penjaga jalan lintasan yang biasanya terdapat pada setiap pintu rel.
9. JPTW : Juru periksa terowongan yang dilalui kereta api.

### **3.6 Pelaksanaan Administrasi Pendapatan Jasa Angkutan Penumpang Kereta Api.**

#### **3.6.1 Penjualan Karcis**

Keberhasilan penjualan karcis sangat ditunjang oleh adanya administrasi penjualan yang sangat baik dan benar sehingga tujuan perusahaan dapat tercapai.

#### **3.6.2 Perekapan Pembukuan Harian**

Fungsi dari pembukuan harian karcis adalah untuk mengetahui banyaknya karcis yang terjual dan jumlah uang yang masuk dari penjualan setiap harinya.

#### **3.6.3 Pembuatan Laporan Empat Harian**

Laporan empat harian ini adalah laporan yang dikirim setiap empat hari sekali dari masing-masing stasiun di wilayah DAOP IX Jember yang dipertanggungjawabkan kepada KADAOP IX Jember.

#### **3.6.4 Pembuatan laporan Bulanan**

Laporan Bulanan ini merupakan laporan pendapatan dari penjualan karcis selama satu bulan yang dikirim oleh masing-masing stasiun di wilayah DAOP IX Jember .



## BAB V KESIMPULAN

Berdasarkan kegiatan dan pengamatan secara langsung selama pelaksanaan Praktek Kerja Nyata selama satu bulan pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember maka dapat diambil kesimpulan :

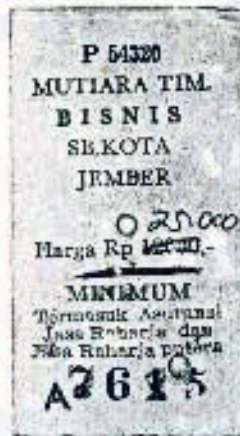
1. Alur kerja Kereta Api (Persero) Daerah Operasdi IX Jember bergerak dalam pelayanan jasa sudah baik, dalam hal ini khususnya angkutan penumpang mempunyai alur tugas , penempatan program-program dari kantor pusat yang ditujukan kepada kantor Daerah Operasi IX Jember dan selanjutnya program diolah dan diteruskan kepada masing-masing stasiun.
2. Pelaksanaan administrasi pendapatan yang dimulai dari kegiatan penjualan tiket pada konsumen, dimasukkan kedalam pembukuan harian, pembukuan empat harian dan pembukuan bulanan. Selanjutnya membuat laporan pembukuan sub gabungan yang dilakukan oleh bendahara stasiun Daop IX Jember dan dikirim kepada Kepala Seksi Operasi dikantor Daerah Operasi IX Jember. Oleh Kepala Seksi Operasi laporan-laporan dari stasiun dicetak dan dibagi dalam data statistik penumpang dan barang, data kepadatan kereta api, data program dan realisasi sampai pada rekap buku kas data laporan, Bal dan lalu lintas yang diteruskan pada DIROP pusat di Bandung.



DAFTAR PUSTAKA

- Basu Swasta DH, Drs, 1994, **Manajemen Pemasaran Modern**, Liberty, Yogyakarta.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1993, **GBHN**, Percetakan, UIP Jakarta.
- The Liang Gie, 1992, **Administrasi Perkantoran Modern**, Nurcahyo, Yogyakarta.
- Imam Subarkah, Ir, 1992, **Sekilas 125 Th KA Kita 1867 – 1992**, Edisi Baru, Tarsilah, Bandung.
- Stanford, 1990, **Komisi Standart Laporan Keuangan**.
- Haryono Yusup, AL, 1992, **Dasar-dasar Akuntansi**, Edisi Baru, Lyberty.
- PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, 1991, **Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntansi Wilayah Usaha Jawa**, Jakarta.







**KARCIS PASEPARTU**

PT. KERETA API (Persero)

T

No

9642

KARCIS

Nama KA : <b>LOGANCA</b>		No. KA : <b>E 6 MAY 2002</b>	
Tanggal berangkat :		Pukul :	
Kelas <b>BISNIS/EKONOMI*</b> <b>DEWASA/ANAK/ABRI</b> *)	No. Kereta	No. Tempat duduk	
Dari : <b>BANGIL</b>	Kode Tarif :		Jumlah : <b>16.000</b>
Ke : <b>Jember</b>	Harga : <b>16.000</b>		
Lewat :	Bea Pemas :		
Tanggal Penjualan : <b>6 MAY 2002</b>			

Termasuk Asuransi Jasa Raharja dan Jasa Raharja Putera

\*) Coret yang tidak perlu

BERLAKU UNTUK SATU PENUMPANG



**PT. KA**

1)

**KARCIS SUPLISI**

Untuk kelas III k.a. No. 174 tgl. 15 2002  
dari Madura ke Jember melalui .....  
Penumpang mempunyai 2) Karcis No. .... kl. ....  
tidak mempunyai dari ..... ke ..... melalui .....

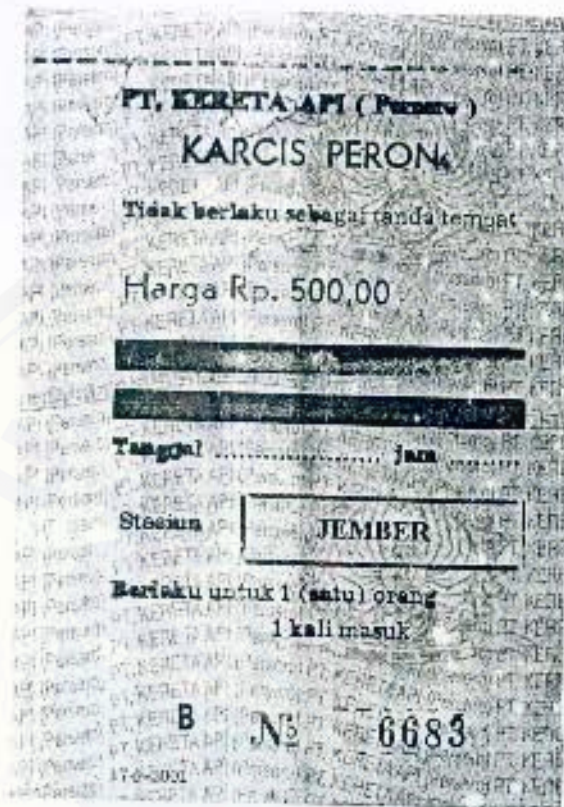
Bea	Rp.	<u>2000</u>
Taslah	Rp.	<u>8000</u>
Tambahan	"	
Jumlah	Rp.	<u>16000</u>
(Terbilang)		<u>enam belas ribu</u>

Keterangan  
pnp. tidak memberitahu dudu  
pnp. tidak memberitahu ..... 2)  
berat bagasi ..... 3)

Kondektur  
1 ( tempat kedudukan h. dr. / )

BF, BD (h)

1) Harus segera dihubuhi cap st.  
2) Coret yang tidak perlu.  
3) Isi berat sebenarnya  
Bentuk No. 240



Sumber Data : PT. KAI (Persero) DAOP IX Jember





**A. PENERIMAAN ANGGUKATAN PERUMPANG :**

NO	JENIS	RP.	JUMLAH			
1.	KARCIS KLS + KYD + AGEM + TUBUAN	RP.			1237	00
2.	SUPLESI	RP.				
3.	BS. PERUMPANG	RP.				
4.	BEKELAN BEA PESAN TEMPAT	RP.				
5.	PERON	RP.				
	<b>JUMLAH A</b>	RP.			1237	00

**B. PENERIMAAN DARI ANGGUKATAN BARANG :**

NO	JENIS	RP.	JUMLAH			
1.	BAGASI	RP.			800	00
2.	KIRIM BARANG BAYAR DULU	RP.				
3.	TREKKA BARANG BAYAR BELAKANG	RP.				
4.	BS. BARANG + BS. HANTARAN	RP.				
5.	BEA ANGGUKATAN LANJUTAN (BAL)	RP.				
	<b>JUMLAH B</b>	RP.			800	00

**C. PENERIMAAN NON ANGGUKATAN :  
 (SUKA, MENYUKA & GELISINDU)**

NO	JENIS	RP.	JUMLAH			
1.	SEWA KEND / BOPIT	RP.				
2.	REK. G. 215	RP.				
3.	PLS	RP.				
4.	.....	RP.				
	<b>JUMLAH C</b>	RP.				

<b>JUMLAH A+B+C</b>	131700
---------------------	--------

(JUMLAH HARUS SESUAI DENGAN PENERIMAAN PADA BUKU KAS TANPA BPU)

**CATATAN:**

LAMPIRAN :

1. LAPORAN ANGGUKATAN PERUMPANG (L-2) - .... LEMBAR
2. LAPORAN ANGGUKATAN BARANG (L-3) - .... LEMBAR

KS/KSB

*[Handwritten Signature]*  
 10/11/2022

Bentuk 690 - 11  
 Lampiran 6

: Laporan Empat Harian  
 dari Setiap Stasiun

Sumber Data : PT. KAI (Pereero) DAOP IX Jember









Lampiran 9 : Daftar Statistik Angkutan Barang dan Pompaung

STATISTIK ANKUTAN PENCIKUPAN BARANG  
BULAN APRIL TAHUN 2002 DAOP IX JEMBER

I	URAIAN	VOLUME PENCIKUPAN			JUMLAH	RUMAH RUMAH			JUMLAH	PENCIKUPAN			JUMLAH			
		EA	EB	B		EX	EA	EB		B	EA	EB		B	ER	
	1. KA UTAMA	5.133	-	14.324	27.710	46.967	2.090.771	-	4.439.128	7.425.611	13.969.516	440.461.300	408.885.000	355.418.100	1.185.925.400	
	2. KA PAVV	-	-	-	73.964	73.964	-	-	-	5.110.004	5.110.004	-	-	453.324.900	53.034.900	
	3. KA CANGKANG	-	-	-	9.419	9.419	-	-	-	415.325	415.325	-	-	9.631.200	9.631.200	
	4. KLSK/KB	-	-	-	18.967	18.967	-	-	-	1.310.672	1.310.672	-	-	7.587.000	7.587.000	
	5. SUPPLI	-	-	-	933	933	-	-	-	701.565	701.565	-	-	5.398.400	5.398.400	
	6. BUS	-	-	1.097	1.987	1.987	-	266.250	-	299.256	299.256	-	45.141.500	-	45.141.500	
	<b>JUMLAH</b>	<b>5.133</b>	<b>0</b>	<b>15.311</b>	<b>129.953</b>	<b>151.397</b>	<b>2.090.771</b>	<b>0</b>	<b>4.499.386</b>	<b>13.124.178</b>	<b>21.874.335</b>	<b>440.461.300</b>	<b>0</b>	<b>454.106.500</b>	<b>518.017.600</b>	<b>1.412.808.500</b>

II	KODIKOMI	RELASI DARI	I S B YANG DIKIRIM		VOLUME TON KM	TON KM	BD Rp	BB Rp	KOKODITI	RELASI DARI	K S B TERIMA		VOLUME TON KM	TON KM	BB Rp
			KE	JL GERBONG							KE	JL GERBONG			
	PUPUK UREA	BM	KE	40	1.440	250.320	23.191.000	-	PREMIUM SOLAR	SET	JR	-	-	-	-
	PUPUK UREA	BM	RSP	64	1.920	243.840	27.456.000	-	MARSIDU	PS	LEC	408	12.180	730.920	27.405.000
	PUPUK UREA	BM	SIT	0	0	0	0	-	JUMLAH	KLMA	RSP	405	12.180	730.920	27.405.000
	JUMLAH	RBP	KLMA	112	3.360	540.160	50.646.000	0	KLMA	MILK	LEC	19	170	36.340	3.681.000
	PETI KEMAS	PS	GMG	19	315	67.410	4.009.400	-	AMPASIT	MILK	LEC	19	170	36.340	3.681.000
	BANTALAN/KAYU	PS	GMG	0	12	2.688	480.000	0	JUMLAH	MILK	LEC	19	170	36.340	3.681.000
	BANTALAN/KAYU	PS	GMG	0	0	0	0	0	TOTAL	TOTAL	TOTAL	405	12.150	767.140	30.496.000
	<b>JUMLAH TOTAL</b>			<b>191</b>	<b>3.687</b>	<b>570.258</b>	<b>55.116.400</b>	<b>0</b>				<b>405</b>	<b>12.150</b>	<b>767.140</b>	<b>30.496.000</b>

I	URAIAN	DISTRIBUSI			JUMLAH	PENDAPATAN	REKONSILIASI	%
		VOL KG	KW KG	Rp				
	1. BELAKA	43.370	3.223.049	2.666.200	55.611	55.611	100	
	2. KH	15.553	4.030.715	19.760.000	55.611	55.611	100	
	<b>JUMLAH</b>	<b>58.923</b>	<b>7.253.764</b>	<b>22.426.200</b>	<b>111.222</b>	<b>111.222</b>	<b>100</b>	



499499Rendahnya Adaptasi Penunjang Nalisspesifikasi Daop IX Jember  
 BITAN APRIL TAHUN 2002

NO	NAMA	NO	DAIRI	PEJABAT	KE	JABAT	KEM	KELAS	TD	TD-KM	JINJAK			PENUNJANG RP	NEPATAN % STATUS / PENJABAT
											PMP	PMP KM	RP		
1	ARGO ANSOER PANG	3	SR	JAK	725	725	725	EKSA	570	413.250	152	17.251	39.532.000	28	
2	ARGO ANSOER MALAM	3	SBI	JAK	725	725	725	EKSA	570	413.250	152	17.251	45.211.000	28	
3	ARGO ANSOER	7	SBI	JAK	725	725	725	EKSA	570	413.250	137	36.125	30.005.000	24	
4	ARGO ANSOER PAJ	7	SBI	JAK	725	725	725	EKSA	570	413.250	0	0	0	0	
5	S-BIRANI	67	SBI	JAK	725	725	725	EKSA	480	348.000	178	178.015	31.531.000	37	
6	RIMA	65	SIS	JAK	828	828	828	EKSA	480	397.440	351	289.514	52.480.000	73	
7	SANCAKA	99	SR	JK	311	311	311	EKSA	240	74.310	158	45.519	5.082.000	66	
8	AROO WILIS	25	SR	JK	609	609	609	EKSA	600	419.400	108	75.087	20.950.000	18	
9	IURANOGA	77	SR	JK	609	609	609	EKSA	600	419.400	169	118.067	27.348.000	28	
10	GUMARANG	73	SBI	JAK	725	725	725	EKSA	600	435.000	84	57.629	16.931.000	15	
11	MUTARA SELATAN	113	SS	BD	659	659	659	B-SNS	600	419.400	425	280.075	32.770.000	71	
12	JAYA PAVA SELATAN	145	SIS	JAK	678	678	678	B-SNS	600	496.800	819	674.007	56.431.000	137	
13	KERTAJAYA	143	SR	PSE	719	719	719	EKONOMI	0	0	0	0	0	0	
14	G.S.MUTARA	155	SBI	PSE	725	725	725	EKONOMI	0	0	0	0	0	0	
15	PASUNGAN	157	SB	SD	689	689	689	EKONOMI	1.140	1.005.560	500	272.237	10.746.500	35	
16	MUTARA TIMUR	125	SB	BW	307	307	307	EKSA	3.120	957.840	63	6.452	9.554.000	2	
17	MUTARA TIMUR	126	BW	SB	307	307	307	B-SNS	10.406	3.203.852	330	58.472	8.040.000	3	
18	MUTARA TIMUR *	127	SB	OW	307	307	307	EKSA	3.120	957.840	1.845	524.383	81.339.000	59	
19	MUTARA TIMUR	128	SB	OW	307	307	307	EKSA	10.406	3.203.852	6.119	2.093.321	197.955.750	78	
20	MUTARA TIMUR *	129	BW	SR	307	307	307	EKSA	10.500	3.223.500	146	25.041	1.448.000	1	
	LOSAWA	124	JR	OWT	658	658	658	B-SNS	10.625	3.282.796	1.657	437.932	72.555.000	53	
21	SRI TALUNING	116	BW	LPN	615	615	615	EKONOMI	13.190	8.204.240	7.365	2.190.533	51.755.500	15	
22	SRI TALUNING	175	LPN	BW	615	615	615	EKONOMI	12.740	7.873.320	19.382	5.595.712	227.348.500	152	
23	RENOGANIS	202	BW	ML	302	302	302	EKONOMI	13.164	8.135.352	1.176	188.585	12.014.000	9	
24	RENOGANIS	259	ML	BW	302	302	302	EKONOMI	0	0	0	0	0	0	
25	RENOGANIS	255	BW	ML	302	302	302	EKONOMI	0	0	0	0	0	0	
26	RENOGANIS	255	BW	ML	302	302	302	EKONOMI	0	0	0	0	0	0	
27	RENOGANIS	255	ML	BW	302	302	302	EKONOMI	0	0	0	0	0	0	
28	ULAMBANGAN	270	BW	PG	205	205	205	EKONOMI	9.180	1.861.900	0	0	0	0	
29	PANDAN MANJOI	273	PR	BW	205	205	205	EKONOMI	8.700	1.769.500	23.522	1.965.268	43.528.600	256	
30	PANDAN MANJOI	274	BW	BW	55	55	55	EKONOMI	8.300	456.500	35.473	2.628.116	58.320.500	408	
31	PANDAN MANJOI	275	JK	JK	110	110	110	EKONOMI	8.300	413.000	3.418	135.686	8.102.100	41	
32	PANDAN MANJOI	276	BW	BW	110	110	110	EKONOMI	8.220	504.200	12.687	675.604	26.643.800	135	
33	CAAPURAH	277	JK	KBR	65	65	65	EKONOMI	8.220	452.100	11.118	661.144	21.794.100	136	
34	CAAPURAH	278	JK	KBR	65	65	65	EKONOMI	7.200	368.000	2.283	103.963	4.254.400	73	
35	LOKAL CASANG	303	SR	PMP	37	37	37	EKONOMI	6.000	386.000	366	16.655	618.600	5	
36	LOKAL CASANG	304	PKR	JK	37	37	37	EKONOMI	6.000	386.000	3.034	132.250	5.269.800	42	
37	LOKAL CASANG	305	JK	ZMR	37	37	37	EKONOMI	0	0	4.255	200.235	1.714.100	71	
38	LOKAL CASANG	306	PKR	SR	37	37	37	EKONOMI	0	0	0	0	0	0	
39	LOKAL CASANG	307	PKR	SR	37	37	37	EKONOMI	0	0	0	0	0	0	
40	LOKAL CASANG	308	PKR	SR	37	37	37	EKONOMI	0	0	0	0	0	0	
	LUMAH								6.000	522.000	5.164	276.090	5.917.100	25	
									118.804	55.435.112	151.397	21.874.335	1.412.608.100	85	

Tersesuai pendapatan Gny sebesar Rp. 45.141.500.



PROGRAM DAN REALISASI ANGGITAN PENUMPANG, BARANG DAN USAHA TAMBAHAN  
 BILAN APRIL TAHUN 2002 DAOP IX JEMBER

URAIAN	JENIS	PROGRAM			REALISASI			DEVIASI (%/R.P)			
		VOLUME	VOL-KM	PENDAPATAN	VOLUME	VOL-KM	PENDAPATAN	VOLUME	VOL-KM	PEND.	
I. ANGGITAN PENUMPANG	A. KA UTAMA	1. KL. EKSEKUTIF	6.078	2.449.000	422.059.000	5.133	2.050.771	440.494.000	841	84	104
		2. KL. BISNIS	20.524	7.387.000	536.168.000	18.311	4.690.395	454.108.000	50	64	85
		3. EKONOMI	45.623	11.810.000	448.801.000	28.443	8.227.177	341.854.500	82	71	78
	JUMLAH KL. UTAMA	86.225	21.456.000	1.406.768.000	49.887	14.977.334	1.236.456.500	62	70	88	
B. KALOKAL	1. LOKAL RAYA	130.242	0.305.000	233.021.000	101.510	8.887.001	178.153.100	70	73	78	
	2. LOKAL CABANG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	JUMLAH ANGG. PRPP	210.467	30.841.000	1.639.789.000	151.397	21.874.335	1.412.608.600	72	71	86	
II. ANGGITAN BARANG	A. ANGGITAN NEGOSIASI	1. P. U. P. U. K	677	98.000	10.888.000	3.360	90.180	90.640.000	400	482	487
		JUMLAH NEGOSIASI	677	98.000	10.888.000	3.360	90.180	90.640.000	400	482	487
B. ANGG. NON NEGOSIASI	1. H. KE. MAS. PRP-SE	RTG		132.000	7.975.000	455	109.750	7.747.000	80	75	101
	2. SEM. PRP. II. CP	12.435	740.000	2.305.000	12.100	730.000	27.408.000	88	99	97	
	3. LAH. LAH. '1	902	36.000	12.352.000	12	2.698	410.000	2	7	3	
	4. BRP	110	5.000	21.238.000	49	7.254	22.428.200	54	145	105	
	JUMLAH ANGG. BRG	14.494	909.000	60.308.000	16.096	1.244.552	108.028.500	111	135	134	

21 dan lain meliputi Fasilitas Kera



PT. KERETA API (Persero)  
 SUB-DIT PENJUALAN  
 REKAP BUKU KAS  
 BTK. 576

DATA PENDAPATAN DARI LALU LINTAS BAL & RUPA-RUPA  
 DAERAH OPERASI IX JEMBER BULAN APRIL TH. 2002

NOMOR URUT	URAIAN	PENUMPANG	
1	2	3	
I	PENUMPANG :		
1	Penumpang Umum	Rp.	1.407.019.700
2	Suplier	"	5.368.400
	JUMLAH I ( 1 s/d 2 )	Rp.	1.412.608.100
II	BARANG :		
6	Elogas	"	2.608.200
7	K.H Bayar Depan	"	19.760.000
8	K.H Bayar Belakang	"	0
9	K.S Bayar Depan	"	55.118.400
10	K.S Bayar Belakang	"	30.488.000
	JUMLAH II ( 5 s/d 10 )	Rp.	108.028.600
	JUMLAH I + II ( 1 s/d 10 )	Rp.	1.520.636.700
III	USAHA TAMBAHAN :		
11	Pasar	"	331.800
12	Bea Pemasukan Penumpang/ROD	"	0
13	Pendapatan lain-lain	"	6.737.950
14	Test	"	0
15	Rekening G.D.S	"	3.802.841
16	BAL	"	35.532.000
17	Sunga Deposito	"	0
18	Jasa Giro Bank	"	4.270.270
	JUMLAH III ( 11 s/d 18 )	Rp.	50.774.861
	JUMLAH I + II + III ( 1 s/d 18 )	Rp.	1.571.411.561

2/10/02 08:47:34 AM - 2

- 1 KNDirsar  
di BANDUNG
- 2 Kadaop VII/Kasi Niaga Sb  
di SURABAYA.

Sumber Data : PT. KAI (Persero) DAOP IX Jember





## REKAPITULASI USAHA TAMBAHAN BULAN APRIL TAHUN 2002

Lembar 2

JENIS	PENDAPATAN			JENIS	PENDAPATAN								
	PROGRAM	REALISASI	(R : P) %		PROGRAM	REALISASI	(R : P) %						
A. PEND. PENYOKONG ANGKUTAN KA	1. B.A.L	0	35.632.000	0	C. PEND. USAHA NON POKOK	0	0	0					
	2. SEWA-KM	0	3.190.000	0					a. PEND. PERSEWAAN	1. Sewa (C.215)	0	3.692.241	0
	3. TIASI AH	0	0	0					2. Sewa Lainnya	0	2.507.650	0	
									3. Iklan	0	0	0	
JUMLAH A	0	38.822.000	0	JUMLAH a	0	3.110.491	0						
B. PENDAPATAN USAHA POKOK	1. Penun	0	331.800	0	b. PEND. USAHA TAMBAHAN	0	0	0					
	2. Parkir	0	0	0					1. Pekerjaan Pihak II	0	0	0	
	3. Asongan	0	0	0					2. Swakelola	0	0	0	
	4. Sewa Kosmetik	0	692.800	0	3. Lain-lain (listrik dll)	0	0	0					
	5. Sewa Gudang/Ruang	0	257.500	0	JUMLAH b	0	0	0					
	6. Pemas Bertarif	0	0	0	c. PEND. LAIN LAIN	0	0	0					
				1. Bunga Deposito					0	0	0		
				2. Jasa Giro Bank					0	4.270.270	0		
JUMLAH B	0	1.372.100	0	JUMLAH c	0	4.270.270	0						
Jumlah A+B				JUMLAH A+B+C	0	10.380.761	0						
Jumlah B				JUMLAH C	0	50.774.954	0						

## PETERANGAN:

JUMLAH I = 1.412.508.100

JUMLAH II = 100.029.800

JUMLAH III = 50.774.864

JUMLAH REALISASI = 1.571.411.561

JUMLAH PROGRAM = 1.720.127.000

PROSENTASE (R : P) = 91 %

NO	REKASI	WOLDA PERUMPTANGG			BEGASI			JANTARAN			HANTARAN			
		EA	B	LA	ER	EA	B	ER	EA	B	ER	EA	B	LA
1	SR-AR	185	0	117.295	0	30.152.000	0	0	0	0	0	0	0	0
2	SR-AR	185	0	124.125	0	45.811.000	0	0	0	0	0	0	0	0
3	SR-AR	197	0	98.525	0	30.003.000	0	0	0	0	0	0	0	0
4	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	SR-AR	175	0	120.075	0	31.721.000	0	0	0	0	0	0	0	0
6	SR-AR	351	0	78.514	0	62.785.000	0	0	0	0	0	0	0	0
7	SR-AR	175	0	120.075	0	62.785.000	0	0	0	0	0	0	0	0
8	SR-AR	108	0	48.519	0	41.021.000	0	0	0	0	0	0	0	0
9	SR-AR	108	0	75.007	0	21.850.000	0	0	0	0	0	0	0	0
10	SR-AR	108	0	110.007	0	27.548.000	0	0	0	0	0	0	0	0
11	SR-AR	72	0	67.500	0	19.131.000	0	0	0	0	0	0	0	0
12	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	SR-AR	425	0	0	0	22.770.000	0	0	0	0	0	0	0	0
14	SR-AR	0	0	0	0	10.431.000	0	0	0	0	0	0	0	0
15	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
46	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
48	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
54	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
55	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
57	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
58	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
59	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
60	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
61	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
62	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
63	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
64	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
65	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
66	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
67	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
91	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
92	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
93	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
94	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
95	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
96	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
97	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
98	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
99	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
101	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
102	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
103	SR-AR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
104	SR-AR	0	0	0	0									





**PT. KERETA API (Persero)**  
 DAERAH OPERASI IX JEMBER



DAFTAR HADIR PKN PADA PT. KERETA API (PERSERO) DAOP IX  
 JEMBER

NO	TANGGAL	NAMA	PARAF
1	6 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
2	7 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
3	8 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
4	10 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
5	13 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
6	14 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
7	15 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
8	16 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
9	17 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
10	20 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
11	21 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
12	22 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
13	23 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
14	24 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
15	27 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
16	28 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
17	29 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
18	30 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
19	31 MEI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
20	3 JUNI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
21	4 JUNI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
22	5 JUNI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
23	6 JUNI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]
24	7 JUNI 2002	MOHAMAD DONY FAUZAN	[Signature]





**PT. KERETA API (Persero)**  
DAERAH OPERASI IX JEMBER



**SURAT KETERANGAN**

No : 07/SDM/VI/D.IX.2002.

**KEPALA SUB SEKSI SUMBER DAYA MANUSIA  
DAERAH OPERASI IX JEMBER**

MENERANGKAN BAHWA

Nama : MOHAMAD DONY FAUZAN  
Tempat/Tgl. Lahir : Probolinggo, 13 Oktober 1979  
Universitas / Sekolah : Universitas Jember  
NIM : 990803102038  
Program / Jurusan : Administrasi Keuangan  
Alamat : Jl. Semeru V/M.3 Jember

TELAH SELESAI MENJALANI PRAKTIK KERJA NYATA  
DI PT. KERETA API (Persero) DAERAH OPERASI IX JEMBER  
SELAMA 1 (SATU) BULAN,  
TERHITUNG MULAI TANGGAL 6 MEI 2002 s/d 6 JUNI 2002.

DEMIKIAN SURAT KETERANGAN INI DIBUAT UNTUK DAPAT DIPERGUNAKAN  
SEBAGAIMANA MESTINYA.

Jember, 7 Juni 2002.

Kepala Sub Seksi Sumber Daya Manusia  
PT. KERETA API (Persero)  
Daerah Operasi IX Jember







# FAKULTAS EKONOMI

Digital Repository Universitas Jember

Jember, 22 April 2002

Nomor : 1078 /J25.1.4/P 6/2002  
Lampiran :  
Perihal : Kesediaan Menjadi Tempat PKN  
Mahasiswa Fak. Ekonomi UNEJ

Jember, 22 April 2002

Kepada : Yth. Bp. LIMBINAN  
PT. KERITA AFI DAOP IK JEMBER  
di-  
JEMBER

Bersama ini dengan hormat kami beritahukan, bahwa guna melengkapi persyaratan kelulusan dalam mengakhiri studi pada pendidikan Program Diploma III Ekonomi para mahasiswa diwajibkan melaksanakan Praktek Kerja Nyata (PKN).

Selubungan dengan ini, kami mengharap kesediaan Instansi yang Saudara pimpin untuk menjadi obyek atau tempat PKN. Adapun mahasiswa yang akan melaksanakan kegiatan tersebut adalah :

No.	Nama	NIM	Bidang Studi
1.	M. DONY FAUZAN	99.038	Adm. Keuangan
2.	SIGIT ARISWICAKSONO	99.242	Adm. Keuangan

Adapun pelaksanaan Praktek Kerja Nyata tersebut pada bulan :  
MEI - JUNI 2002.

Kami sangat mengharapkan jawaban atas permohonan tersebut dan sekiranya diperlukan persyaratan lainnya kami bersedia memenuhi.

Atas perhatian dan pengertian Saudara, kami menyampaikan terima kasih.



Dekan  
Bantu Dekan I.  
*Ken Bersawarti*  
Ken Bersawarti, MM  
NIP. 130 531 975

**JADWAL KEGIATAN PRAKTEK KERJA NYATA**

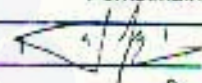

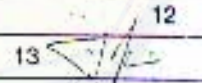

TANGGAL	KEGIATAN
6 MEI 2002	Penyerahan surat ijin PKN
7 MEI 2002	Pembukaan PKN
8 MEI 2002	Perkenalan dengan pimpinan, Staf dan Karyawan
10 MEI 2002	Menerima penjelasan sejarah PT. KAI
13 MEI 2002	Menerima penjelasan mengenai perubahan status perusahaan dari yang semula PERUM menjadi PERSERO
14-15 MEI 2002	Mempelajari juklak yang ada dibagian operasional dan niaga
16-17 MEI 2002	Menerima penjelasan mengenai pendapatan pokok perusahaan
20 MEI 2002	Menerima penjelasan mengenai pendapatan penumpang dan barang
21 MEI 2002	Mengedakan interviu dengan bendaharawan stasiun dan menerima penjelasan mengenai pendapatan penjualan tiket
22-23 MEI 2002	Menerima penjelasan mengenai laporan harian
23 MEI 2002	Membantu mengisi laporan harian
24 MEI 2002	Menerima penjelasan laporan empat harian
27 MEI 2002	Membantu mengisi laporan empat harian
28 MEI 2002	Menerima penjelasan mengenai laporan mingguan
29 MEI 2002	Membantu mengisi laporan mingguan
30 MEI 2002	Menerima penjelasan mengenai laporan bulanan
31 MEI 2002	Membantu mengisi laporan bulanan
3-4 Juni 2002	Mencari data – data yang berkaitan dengan pendapatan penumpang pada stasiun Jember
5-6 JUNI 2002	Menerima penjelasan mengenai urutan proses pembuatan laporan keuangan dibagian akuntansi pelaporan
7 JUNI 2002	Penutupan PKN





**KARTU KONSULTASI**  
**BIMBINGAN PRAKTEK KERJANYATA FAKULTAS EKONOMI**  
**UNIVERSITAS JEMBER**

Nama : Mohamad Dony Fauzan  
 Nomor Mahasiswa : 9908031020038  
 Program Pendidikan :  
 Program Studi : Administrasi Keuangan ( AK )  
 Judul Laporan : PELAKSANAAN ADMINISTRASI PENDAPATAN  
 JASA ANGKUTAN PENUMPANG PADA PT.KAI  
 ( PERSERO ) DACP IX JEMBER  
 Pembimbing : Dra. Isti Fadah, N. SI  
 Tgl. Persetujuan : Mulai dari : ..... 19 ..... s/d.  
 ..... 19.....

No	Konsultasi pada tgl	Masalah yang dibicarakan	Tanda tangan Pembimbing
1	5/8 '02	Ace Proporsal	
2			2
3	1/8	Revisi Bab I	
4		kebaruan	4
5		Revisi Bab II	5
6		Revisi Bab III	6
7		Revisi Bab III, 4 dan 5	7
8		Revisi Bab III	8
9		Revisi Bab III, 4 dan 5	9
10		Revisi Bab IV	10
11		Revisi form dan tabel	11
12			12
13	7/8	Ace Bab I, II, III	
14	7/8	Revisi Bab IV & V	14
15		Revisi form dan tabel	15
16		Revisi Bab VI	16
17		Bab VI sederhana	17
18		Daftar pustaka	18
19			19
20	9/9 '02	Ace digandakan	
21			21
22			22
23			23
24			24

