



**LAPORAN
PRAKTEK KERJA NYATA**

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

Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Persyaratan Akademik
Pada Program Diploma III Ekonomi Fakultas Ekonomi
Universitas Jember

Oleh :
EFI RATNAWATI
NIM. 040803101171/ AP

**PRORAM DIPLOMA III EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS JEMBER
2007**

Persembahan

Laporan ini kupersembahkan kepada :

- 1. Mas Rizal, dan Nia putriku tercinta yang senantiasa memberikan dukungan dan semangat, semoga keberhasilan ini dapat menjadikan kebahagiaan yang bisa kupersembahkan.*
- 2. Almamaterku tercinta yang kubanggakan.*

MOTTO

Allah tidak akan merubah nasib suatu kaum, kecuali mereka yang mau berusaha merubahnya

(Qs Ar Ra'du : 11)

“..... Allah akan meninggikan orang yang beriman diantara kamu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan, beberapa derajat”.

(Qs Al Mujadalah : 11)

Masjid adalah pasar akhirat, buku adalah teman setia sepanjang masa, amal yang baik adalah penghibur dalam kubur, akhlak yang baik adalah kemuliaan

Kemurahan hati adalah pakaian yang indah (Laa Tahzan)

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah memberikan rahmat dan hidayahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan Praktek Kerja Nyata (PKN) ini.

Laporan ini disusun baerdasarkan pelaksanaan Praktek Kerja Nyata (PKN) di PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul Daop IX Jember dan dalam penulisan laporan ini banyak pihak-pihak yang turut membantu baik moril, materil dan spiritual. Untuk ini penulis sampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih atas terselesaikannya laporan ini kepada:

1. Bapak Drs. IKM Dwipayana, MS selaku Dosen pembimbing;
2. Bapak Dr. H. Sarwedi, MM selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Jember;
3. Bapak Eduard Rudolf selaku Kepala Stasiun Tanggul yang telah memberikan ijin Praktek Kerja Nyata;
4. Bapak dan ibu dosen Fakultas Ekonomi yang telah memberikan ilmunya kepada penulis selama dibangku kuliah;
5. Para karyawan dan staf Fakultas Ekonomi Universitas Jember yang telah membantu dalam menyelesaikan laporan;
6. Keluarga, Sahabat dan semuanya yang telah membantu penulis;

Akhir kata penulis ucapkan terima kasih untuk semua hal yang telah diberikan dalam penyusunan laporan ini, dan semoga laporan ini dapat memberikan manfaat, bagi penulis terlebih juga untuk semua yang membutuhkan.

Jember, Desember 2007

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN MOTTO	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Alasan Pemilihan Judul.....	1
1.2 Tujuan dan Kegunaan Praktek Kerja Nyata	2
1.3 Obyek dan Jangka Waktu Kegiatan Praktek Kerja Nyata	3
1.4 Jadwal Kegiatan PKN	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Pengertian Administrasi Pendapatan Jasa	4
2.2 Arti Penting Evaluasi Pendapatan.....	5
2.3 Pengertian Jasa dan Saluran Distribusi	6
BAB III GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN	
3.1 Sejarah Singkat PT. Kereta Api (Persero).....	8
3.2 Lokasi dan Luas Wilayah Stasiun Tanggul.....	13
3.3 Kegiatan Personalia	14

BAB IV	KEGIATAN PRAKTEK KERJA NYATA	
4.1	Membantu Mengerjakan Pembukuan Karcis Harian.....	16
4.2	Membantu Pengisian dan Pendapatan dari Lalu Lintas Bal dan Rupa-Rupa	18
4.3	Membantu Pengisian Daftar Program dan Realisasi Angkutan Penumpang Barang dan Non Angkutan.....	20
BAB V	KESIMPULAN	25
	DAFTAR PUSTAKA	
	LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Alasan Pemilihan Judul

Pada umumnya setiap perusahaan yang bergerak dibidang industri maupun jasa didalam menjalankan kegiatan usahanya mempunyai tujuan yaitu memperoleh keuntungan yang maksimal, disamping itu tujuan yang lainnya adalah untuk memberikan tanggung jawab pada masyarakat dalam memberikan pelayanan jasa. Hal ini disebabkan karena pada dasarnya perusahaan baik besar maupun kecil mempunyai tujuan yang sama, yakni *Profit Oriented* dan *Social Responsibility*. *Profit Oriented* adalah tujuan yang berhubungan dengan pasar yang berorientasi untuk memperoleh keuntungan atau laba yang maksimal, sedangkan *Social Responsibility* adalah yang tujuan yang berhubungan dengan peran perusahaan kepada para karyawannya, para pemegang saham, dan masyarakat pada umumnya. Untuk mencapai tujuan tersebut maka pihak perusahaan perlu mengkoordinasikan kegiatan-kegiatan operasional perusahaan. Perlu adanya administrasi yang baik dalam perusahaan sehingga memudahkan perusahaan dalam pengawasan dan menganalisis perusahaan

Berkaitan dengan tujuan umum perusahaan tersebut, perusahaan melakukan usaha-usaha untuk dapat mencapainya dengan perencanaan yang matang, baik jangka pendek maupun panjang. Dengan kata lain kelangsungan hidup perusahaan tergantung pada bagaimana produk perusahaan tersebut diterima oleh pasar. Dalam hal ini fungsi pemasaran mempunyai peran yang penting.

Dengan perencanaan yang menyeluruh diberbagai aspek ditujukan juga bagaimana manajemen yang dapat memudahkan tugas-tugas tersebut serta juga dapat membantu terselesaikannya tugas. Selanjutnya kegiatan perusahaan diarahkan pada kegiatan yang mana telah ditetapkan berdasarkan perencanaan dan tujuan yang digunakan sebagai dasar untuk melakukan pengawasan terhadap kegiatan perusahaan. Kemungkinan bila hal ini dapat dicapai, maka akan menjadikan manajemen untuk dapat bekerja lebih efisien dan efektif.

PT. Kereta Api (Persero) sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang jasa transportasi angkutan darat selain selain mencari keuntungan juga memberikan jasa pelayanan kepada masyarakat. Masalah keuntungan perlu diperhitungkan, karena bagaimanapun setiap perusahaan dalam menjalankan aktivitasnya membutuhkan dana untuk memperlancar usahanya. Usaha menghasilkan laba tidak terlepas dari masalah penjualan barang dan jasa.

Sehubungan hal ini, PT Kereta Api (Persero) memandang perlu adanya suatu perencanaan yang matang dalam pelaksanaan keuangan yang optimal. Hal ini tentunya menjadi tugas bagi pihak manajemen dalam mengambil berbagai keputusan dan berbagai macam alternatif maupun perumusan kebijaksanaan perusahaan. Dalam kegiatan perusahaan, pendapatan merupakan hal yang sangat penting karena semakin besar pendapatan maka laba yang didapatkan juga semakin besar, begitu pula sebaliknya apabila pendapat kecil, maka laba juga kecil dan tidak menutup kemungkinan akan mengalami kerugian.

Berdasarkan alasan pemilihan judul diatas, maka dalam Praktek Kerja Nyata ini menfokuskan pada “PELAKSANAAN ADMINISTRASI PENDAPATAN JASA PENUMPANG PADA PT. KERETA API (Persero) DAOP IX JEMBER DI STASIUN TANGGUL”.

1.2. Tujuan dan Kegunaan Praktek Kerja Nyata

1.2.1 Tujuan Praktek Kerja Nyata (PKN)

1. Mengetahui secara langsung mengenai pelaksanaan administrasi pendapatan jasa penumpang pada PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul.
2. Memperoleh pengalaman praktis khususnya yang berhubungan dengan pelaksanaan administrasi pendapatan jasa penumpang pada PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul.

1.2.2 Kegiatan Praktek Kerja Nyata

Hasil Praktek Kerja Nyata dapat digunakan untuk memperoleh tambahan bekal pengalaman kerja yang bermanfaat dan dapat meningkatkan keterampilan sebagai bekal awal memasuki dunia kerja.

1.3. Obyek dan Jangka Waktu Kegiatan Praktek Kerja Nyata.

1.3.1 Obyek Praktek Kerja Nyata

Praktek Kerja Nyata ini dilaksanakan dengan mengambil obyek di PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul Jl. Teratai No.45 Tanggul.

1.3.2 Jangka Waktu Praktek Kerja Nyata

Praktek Kerja Nyata dilaksanakan pada bulan September 2007 dimulai Pkl. 06.30 – 13.30 WIB selama 30 hari sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh pihak Fakultas Ekonomi Universitas Jember serta pihak pengurus PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul.

1.4. Jadwal Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata

Jadwal rencana yang dilakukan selama Praktek Kerja Nyata adalah sebagai berikut :

No	Kegiatan	Minggu					
		I	II	III	IV	V	VI
1.	Mengurus ijin Praktek Kerja Nyata	X	X				
2.	Pengenalan dengan pimpinan, staf dan karyawan	X	X				
3.	Pelaksanaan PKN			X	X	X	X
4.	Pengumpulan data-data laporan PKN				X	X	X
5.	Konsultasi dengan dosen pembimbing					X	X

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Administrasi Pendapatan Jasa

2.1.1 Pengertian Administrasi

Administrasi adalah keseluruhan proses kerjasama antara dua orang atau lebih yang didasarkan atas rasionalitas tertentu dalam rangka pencapaian yang telah ditentukan sebelumnya dengan memanfaatkan sarana dan prasarana tertentu secara berdaya guna (Siagian, 2000:2). Administrasi ditinjau dari tiga sudut yaitu;

1. Ditinjau dari sudut proses administrasi adalah segala kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan dimulai dari proses pemikiran, proses pelaksanaan sampai pada proses tercapainya tujuan itu sendiri.
2. Ditinjau dari sudut fungsional administrasi adalah bahwa didalam segala kegiatan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan itu, tugas menggerakkan, tugas mengawasi, atau meneliti segala kegiatan supaya tidak terjadi penyimpangan.
3. Ditinjau dari sudut instutional administrasi sebagai suatu totalitas kelembagaan itu terdapat kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan, sudah barang tentu kegiatan itu bersifat menyeluruh yaitu dimulai dari tingkat atas sampai tingkat bawah.

Tata tertib pelaksanaan administrasi dapat dibedakan menjadi delapan unsur penting. Kedelapan unsur penting tersebut antara lain :

1. Pengoperasian adalah perbuatan dalam penyusunan salah satu kerangka yang menjadi wadah bagi setiap kegiatan bersama yang bersangkutan.
2. Tata hubungan adalah rangkaian hubungan menyampaikan warta dari pihak yang satu ke pihak yang lainnya dalam usaha kerjasama yang dilakukan.
3. Manajemen adalah rangkaian menggerakkan karyawan dan mengarahkan segenap aktifitas kerjasama agar usaha bersama itu dapat mencapai tujuan perusahaan.

4. Kepegawaian adalah rangkaian kegiatan mengadakan pengurus tenaga kerja yang diperlukan dalam mengadakan kedesama.
5. Keuangan adalah rangkaian pembuatan segi-segi pembelanjaan dalam usaha kerjasama
6. Perbekalan adalah rangkaian perbuatan mengadakan, mengatur pemakaian, dan memelihara segenap perlengkapan dalam usaha kekerjasama.
7. Tata usaha adalah rangkaian perbuatan mengadakan, mencatat, mengolah, menggandakan, mengirim, dan menyimpan keterangan-keterangan yang diperlukan dalam usaha kerjasama yang dilakukan.
8. Perwakilan adalah kegiatan perbuatan yang menciptakan hubungan baik dan hubungan masyarakat dalam kerjasama.

2.1.2 Pengertian Pendapatan

Masalah pendapatan merupakan salah satu faktor yang mendasari setiap tujuan perusahaan yang didirikan, sehingga masalah ini dapat dianggap sebagai salah satu masalah yang cukup sentral dari berbagai persoalan yang ada.

Pendapatan adalah jumlah uang yang diterima oleh perusahaan dari aktifitasnya, kebanyakan dari penjualan produk dan jasa. kepada pelanggan. Bagi investor, pendapatan kurang penting dibanding keuntungan, yang merupakan jumlah uang yang diterima setelah dikurangi pengeluaran.

2.2 Arti dan Pentingnya Evaluasi Terhadap Pendapatan

Laporan pendapatan atau yang dinamakan laporan operasi, menunjukkan kegiatan perusahaan untuk suatu periode tertentu dan melaporkan pendapatan bersih ataupun kerugian sebagai akibat operasi dan kegiatan lain yang telah ditentukan.

Pengukuran dan pelaporan pendapatan perusahaan beserta peralatannya biasanya diakui sebagai suatu hal yang merupakan tanggung jawab terpenting dari para akuntan, dengan jalan mempelajari laporan tersebut. Banyak hal yang penting yang didapat dari kegiatan pengukuran dan evaluasi terhadap laporan pendapatan

antara lain digunakan sebagai ukuran dari pelaksanaan perusahaan secara menyeluruh, juga merupakan petunjuk tentang pendapatan yang potensial dimasa yang akan datang. Selain itu dengan adanya penjelasan tentang laporan pendapatan juga berguna dalam menentukan nilai aktiva.

2.2.1 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan

Didalam PT. Kereta Api (Persero) sendiri, faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan, bahkan pendapatan disini terkadang mengalami fluktuasi dari suatu periode ke suatu periode berikutnya. Hal ini dapat terjadi karena tidak terlepas dari faktor yang telah mempengaruhinya, khususnya untuk pendapatan yang dihasilkan melalui operasi dari perusahaan tersebut. Perusahaan yang dapat memperbesar perolehan pendapatan antara lain :

1. Tingkat volume penjualan karcis, apabila volume penjualannya. cukup besar maka berpengaruh terhadap besarnya pendapatan, begitu juga sebaliknya jika volume penjualannya. kecil atau menurun maka pendapatannya juga akan menurun.
2. Tingkat volume penumpang, apabila volume penumpang tinggi maka pendapatan akan naik pula.
3. Dengan ditingkatkannya iklan serta informasi yang luas akan mutu dan keamanan pelayanan jasa, juga mengenai kemudahan dalam pelayanan jasa serta ketepatan waktu dalam segala hal, maka dapat memikat orang untuk lebih memilih angkutan kereta api.
4. Pada. hari libur/ hari besar, umumnya pada saat ini pendapatan yang dihasilkan PT. Kereta Api (Persero) Indonesia mengalami peningkatan karena pada waktu itu banyak pemakai jasa yang menggunakan jasa angkutan Kereta Api.

2.3 Pengertian Jasa dan Saluran Distribusi Jasa.

Masalah ini sangat luas karena menyangkut lembaga-lembaga non laba dan pemerintah seperti kesehatan, pendidikan, rekreasi, real estate, travel, sistem komunikasi dan lembaga-lembaga keuangan.

Definisi Jasa adalah Jasa merupakan produk tidak kentara yang dilaksanakan dan. bukannya diproduksi. Sedangkan barang didefinisikan sebagai kumpulan atribut dan sifat kimia yang secara fisik dapat diraba dalam bentuk nyata.

Jasa merupakan produk tidak kentara, jika kita mempertukarkan uang dengan sesuatu. yang tidak mempunyai wujud berarti kita telah membeli jasa. Nilai dan keuntungan dari jasa berbeda-beda diantara pemakaiannya karena sebagai sumber (input) untuk melaksanakan jasa dari pembeli. Antara barang dan jasa ada beberapa perbedaan antara lain sebagai berikut, kalau barang diproduksi maka jasa dilaksanakan jadi kualitas suatu produk tidak kentara (jasa) diturunkan dari pelaksanaan atau hasil kerjanya, bukannya dari karakteristik secara fisik. Proses pertukarannya pun berbeda. Barang produksi, dijual serta dikonsumsi secara bersama-sama dalam pertukaran barang hanya ada satu interaksi antara pembeli dan penjual yaitu pemasaran, sedangkan dalam pertukaran jasa terdapat dua interaksi antara penjual dan pembeli yaitu pemasaran dan produksi.

BAB III

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

3.1 Sejarah Singkat PT. Kereta Api (Persero)

Sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia PT. Kereta Api (Persero) sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara merupakan badan penyelenggara yang oleh pemerintah republik Indonesia selaku penyelenggara perkereta - apian di Indonesia.

Perkereta – apian di Indonesia mulai berkembang sejak masa penjajahan Belanda hingga kini dengan melalui berbagai tahapan sebagai berikut :

3.1.1 Masa Pemerintahan Hindia Belanda

Jalan kereta api pertama di Indonesia dibangun oleh NIS (Nederlands Indische Spoorwegen Maatschaappij) antara Semarang Kemijen Tanggung sejauh kira-kira 26 km, dengan lebar kereta 1.435 mm. Pembangunan dilakukan mulai tahun 1864, selesai dan dibuka untuk umum pada tanggal 10 Agustus 1867.

Kemudian dilanjutkan pembangunan jalan baja kejalur-jalur lainnya,serta diikuti oleh perusahaan-perusahaan swasta lainnya yang kemudian merambat di seluruh bagian pulau Jawa.

Perusahaan-perusahaan yang mendapat konsensi membangun jalan baja selengkapnya adalah :

1. Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij (NIS);
2. Semarang Cirebon Stomtram Maatschaappij (SCS);
3. Semarang Juana Stomtram Maatschaappij (SJS);
4. Seyerudal Stomtram Maatschaappij (SDS);
5. Madura Stromtram Maatschaappij (Mad. SM);
6. Oast Java Stromtram Maatschaappij (OJS);
7. Mapang Stromtram Maatschaappij (MSM);
8. Kediri Stromtram Maatschaappij (KSM);
9. Mojokerto Stromtram Maatschaappij (Md. SM);
10. Pasuruan Stromtram Maatschaappij (Ps. SM);

11. Probolinggo Stromtram Maatschaappij (Pb. SM);
12. Nederlands Indische Traweg Maatschaappij (NIT);
13. Batavia Eleccrische Maatschaappij (BET);

3.1.2 Masa Pemerintah Nippon (Jepang)

Pada bulan Maret 1942 Jepang berhasil mengalahkan colonial Belanda dalam rangka pelaksanaan politik Asia Timur Raya. Perkereta – apian di Indonesia oleh tentara Jepang dibagi menjadi dua daerah, yaitu :

1. Daerah Sumatra Utara dibawah pimpinan Angkatan laut atau Kaigun.
2. Daerah Jawa dan Madura dibawah pimpinan Angkatan darat atau Rikuyu.

Lebar kereta api seluruh jaringan jalan baja di pulau jawa diubah seluruhnya menjadi sama, yaitu 1.067 mm.

3.1.3 Masa Proklamasi

Jepang menyerah untuk sekutu pada bulan Agustus 1945 setelah Hiroshima dan Nagasaki dibom atom. Pada tanggal 28 September 1945 mengambil alih kepemimpinan pusat perkereta-apian dari tangan jepang, dan para hari itu pula dijadikan sejarah berdirinya perkereta-apian di Indonesia dengan nama Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).

Di masa ini kereta api menjadi alat angkutan yang vital, baik angkutan penumpang maupun barang. Peran kereta api pada masa proklamasi sangat penting bagi pengangkutan peralatan barang serta keperluan lainnya dari satu daerah lainnya.

3.1.4 Masa Perang Kemerdekaan

Tahun 1947-1948 Belanda ingin melakukan penjajahan kembali di Indonesia, bersamaan dengan DKARI diubah menjadi SS oleh Belanda sedangkan perusahaan swasta yang mendapat konsensi bagi perusahaan kereta api digabung dengan SS ini.

3.1.5 Masa Jawatan Kereta Api dan Perusahaan Negara Kereta Api

Berdasarkan undang-undang No. 66 tahun 1967 perihal nasionalisasi perusahaan milik Belanda yaitu bahwa semua perusahaan kereta api milik swasta sejak tanggal 3 Desember 1957 menjadi milik penuh pemerintah republik Indonesia. Seluruh perkereta-apian yang terdapat di Indonesia menjadi DKA (Daerah Operasi Kereta Api) adalah dengan keluarnya peraturan pemerintah No.41 tahun 1949 (untuk Sumatra utara).

Berdasarkan undang-undang No. 19 Tahun 1960 perihal peraturan Negara, yang pelaksanaannya diatur dengan peraturan pemerintah No. 22 Tahun 1963 DKA (Daerah Operasi Kereta Api) dilebur menjadi Perusahaan Nasional Kereta Api (PNKA) yang pelaksanaannya dimulai tanggal 1 Januari 1965.

3.1.6 Masa Tahun 1971 Hingga Sekarang

Perusahaan nasional kereta api (PNKA) diakhiri dengan dikeluarkannya undang-undang No. 9 tahun 1969 tentang bentuk-bentuk usaha Negara, dengan peraturan pemerintah No. 61 tahun 1961. Terhitung sejak tanggal 15 September 1971, bentuk perusahaan nasional kereta api (PNKA) diubah menjadi bentuk PERJAN dengan nama Jawatan Kereta Api (PJKA) namun peraturan pelaksanaannya dalam rangka penerapannya baru dapat dituangkan dengan surat keputusan menteri perhubungan republic Indonesia No. KM. 73/U/Phb-75 tanggal 17 Maret 1975, perihal kedudukan tugas pokok, susunan organisasi dan tata kerja PJKA.

Perkembangan terakhir yang terjadi di PJKA dalam rangka usaha yang mengarah pada perumnisasi kereta api, untuk menjadi perusahaan umum kereta api (PERUMKA), antara lain dipersiapkan struktur organisasi yang sesuai dengan bentuk PERUMKA, PJKA sedikit demi sedikit mulai berbenah diri. Khususnya mengenai struktur organisasi yang lama dimana yang dulunya terbagi atas beberapa eksploitasi terbagi lagi menjadi beberapa inspeksi, maka sejak tanggal 1 Juli 1989 melalui menteri perhubungan No. KM. 42 tahun 1988 mulai berlaku dalam struktur organisasi yang baru, dimana PERUMKA ini terbagi atas beberapa

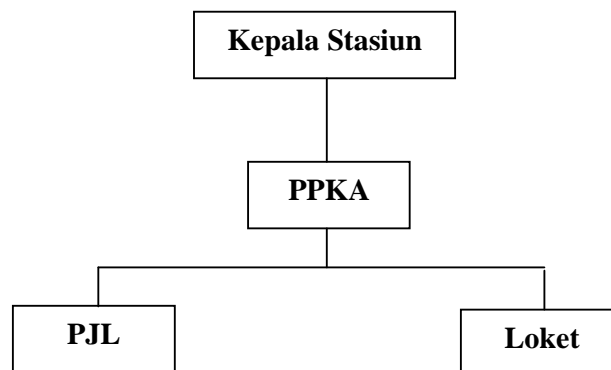
eksploitasi di Sumatra dan Wilayah Usaha (WILU) dan Wilayah Usaha terbagi lagi menjadi beberapa daerah operasi.

3.1.7 Struktur Organisasi

Setiap perusahaan dalam menyelesaikan pekerjaan serta pencapaian tujuan memerlukan adanya organisasi yang baik, dengan memantapkan organisasi-organisasi yang akan melaksanakan tugas pekerjaan, kedudukan dan tanggung jawab pada posisi yang tepat. Dalam pembagian wewenang dan tanggung jawab di PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul dimulai dari tingkat pusat yang berkedudukan di Bandung, dikepalai oleh seorang Direktur Utama PT. Kereta Api (Persero). Direktur PT. Kereta Api (Persero) ini membawa langsung wilayah usaha (Kawilu) yang berkedudukan di Semarang. Kawilu membawahi langsung beberapa kepala daerah operasi. Masing-masing kepala daerah operasi di dalam melaksanakan operasinya mengkomando langsung Unit Pelayanan Teknis (UPT). Kemudian didalam melaksanakan tugasnya UPT dibantu oleh Kepala Stasiun.

Stasiun Tanggul merupakan wilayah Daop IX Jember . Berikut ini adalah Struktur organisasi dari PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember Stasiun Tanggul. Dapat dilihat pada gambar 1.

Struktur Orgnisasi



Uraian tugas dan tanggung jawab masing-masing bagian dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kepala Stasiun Tanggul Daop IX Jember

Kepala Stasiun Tanggul memegang kekuasaan tertinggi Stasiun Tanggul. Kepala Stasiun Tanggul bertanggung jawab kepada Kadaop IX Jember yang berkedudukan di Jember. Kadaop bertanggung jawab kepada Kawilu yang berkedudukan di Semarang dan selanjutnya kepada Dirut yang berkedudukan di Bandung. Tugas dan tanggung jawab Kepala Stasiun Yaitu :

- a. Mengadakan rencana umum di dalam organisasi, menyusun tenaga kerja, produksi, keuangan dan pemasaran.
- b. Mendelegasikan sebagian dari wewenang dan tanggung jawab kepala bagian sesuai dengan bidangnya.
- c. Mengkoordinasikan dan mengawasi pelaksanaan rencana yang telah ditetapkan.

Kepala stasiun di dalam melaksanakan tugas-tugasnya sehari-hari dalam bidang administrasi dibantu oleh kepala urusan tata usaha (KAUR TU), dimana Kaur TU bertanggung jawab langsung atas semua tugas-tugasnya yang dibebankan oleh Kepala Stasiun. Sedangkan dalam bidang pelaksanaannya Kepala Stasiun dibantu beberapa pegawai yang berada dalam dinas masing-masing. Berikut ini adalah uraian dari beberapa Kepala Urusan dinas masing-masing yang membantu pelaksanaan tugas Kepala Stasiun Tanggul, yaitu :

1.1 Kepala Urusan Tata Usaha (Kaur TU)

Kepala urusan tata usaha ini menangani segala urusan yang berhubungan dengan administrasi di Stasiun Tanggul, yaitu :

- a. Bertugas mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan administrasi kepegawaian, absensi pegawai dan menangani bentuk-bentuk kearsipan yang berhubungan dengan tata laksana surat menyurat dilingkungan Stasiun Tanggul.

1.2 Kepala Urusan Keuangan (Kaur Keu)

Kepala urusan keuangan mempunyai tugas, yaitu :

- a. Bertugas mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan masalah keuangan dilingkungan Stasiun Tanggul, antara lain mengenai kegiatan penerimaan maupun pengeluaran perusahaan.
- b. Bertugas mengurus segala macam bentuk anggaran yang akan dikeluarkan oleh perusahaan dan melaksanakan pembukuan laporan keuangan sebagai pertanggung jawaban dari penerimaan dan pengeluaran perusahaan.

1.3 Kepala urusan perjalanan (Kaur Perjalanan)

Kepala urusan perjalanan mempunyai tugas, yaitu :

- a. Bertugas dan bertanggung jawab terhadap kerusakan-kerusakan yang terjadi pada kereta api di Stasiun Tanggul.
- b. Bertugas dan bertanggung jawab mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan administrasi dan manajemen serta mengatur jam kerja pegawai.

2. Pemimpin Perjalanan Kereta Api (PPKA)

Pemimpin perjalanan kereta api bertugas mengatur dan bertanggung jawab atas kelancaran perjalanan kereta api di Stasiun Tanggul.

3.3 Lokasi dan Luas Wilayah Stasiun Tanggul

Penempatan perusahaan pada lokasi tertentu didasarkan pada pertimbangan yang cermat terhadap semua faktor yang mempengaruhi peranan penting terhadap berhasil tidaknya operasi perusahaan, lokasi perusahaan ini dibedakan menjadi dua pengertian :

1. Tempat kedudukan perusahaan adalah merupakan tempat dimana perusahaan yang bersangkutan berada.
2. Tempat kediaman perusahaan adalah merupakan tempat dimana perusahaan melakukan segala aktivitasnya.

Stasiun Tanggul berkedudukan didaerah Tanggul yang beralamat Jl. Teratai No.45 Tanggul.

3.4 Personalia

Masalah personalia merupakan salah satu faktor utama yang ada pada setiap perusahaan, baik perusahaan yang bersifat padat karya maupun padat modal. Berhasil tidaknya tujuan perusahaan tergantung dari pimpinan perusahaan dalam menjalankan fungsi manajemen, pengkoordinasian, pengarahan dan pengawasan.

3.4.1 Kesejahteraan Pegawai

PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul DAOP IX Jember dalam usaha mensejahterakan pegawainya dengan memberikan fasilitas-fasilitas sebagai berikut :

- a. Perumahan;
Tidak semua pegawai mendapat perumahan karena jumlahnya terbatas.
- 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 (Persero) Stasiun Tanggul Daop IX Jember.
- c. Jaminan Hari Tua;
Diberikan kepada pegawai berupa tunjangan hari tua.
- d. Tunjangan Keagamaan;
Diberikan kepada semua pegawai yaitu sesuai dengan agamanya masing-masing pegawai. Misalnya tunjangan Hari Raya untuk ummat Islam dan tunjangan hari Natal bagi ummat Nasrani.
- e. Tunjangan Pegawai;
Diberikan kepada pegawai pada setiap bulannya bersamaan dengan diterimanya gaji pegawai.;
- f. Asuransi Kecelakaan
Diberikan kepada pegawai yang mengalami kecelakaan pada waktu menjalankan tugas.

BAB IV

HASIL PRAKTEK KERJA NYATA

Praktek Kerja Nyata pada PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul dilakukan untuk mengetahui sejauh mana penerapan antara teori yang diterima selama studi dengan praktek sehari-hari dilokasi kerja dengan cara terjun langsung dan turut membantu kegiatan atau aktifitas perusahaan yang berhubungan antara Pelaksanaan Administrasi Pendapatan Jasa Penumpang, sehingga seolah-olah bertindak sebagai karyawan di PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul. Namun hal tersebut tidak akan mengesampingkan tujuan utama dari Praktek Kerja Nyata yaitu untuk melatih dari dalam dunia kerja.

Kegiatan-kegiatan yang dilakukan selama Praktek Kerja Nyata pada PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul adalah sebagai berikut :

1. Membantu mengerjakan pembukuan karcis harian;
2. Membantu pengisian data pendapatan dari lalu lintas, bal dan rupa rupa
3. Membantu pengisian daftar program dan realisasi angkutan barang dan jasa

Prosedur penjualan karcis di PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul dilaksanakan tiap akan memberangkatkan kereta api.

Pada saat transaksi penjualan berakhir maka semua data dari hasil penjualan karcis harian tersebut dibukukan dalam buku harian loket. Setelah adanya kesesuaian antara uang yang diperoleh dari hasil penjualan karcis harian tersebut dibukukan dalam buku harian.

Hal yang perlu diketahui oleh karyawan yang bertugas diloket sebelum menjual karcis adalah mengetahui jenis karcis yang ada pada PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul adalah sebagai berikut :

1. Karcis karton (Edmonson) yaitu karcis yang harga dan tujuannya tercetak

Adapun warna karcis karton terdiri dari :

- a. Warna biru muda untuk kelas I atau Eksekutif
- b. Warna hijau untuk kelas II atau Bisnis
- c. Warna merah untuk kelas III atau Ekonomi
- d. Warna kuning untuk kelas III atau Lokal

2. Karcis Paserpartu yaitu karcis yang harga dan tujuannya tidak tercetak (pengganti karcis edmonson bilamana habis)
3. Karcis Kertas :
 - a. Karcis Peron
 - b. Karcis untuk kereta kelas I atau Eksekutif
 - c. Karcis rombongan bentuk No. 246 khusus dipegang oleh anggota rombongan
4. Karcis Suplisi yaitu karcis yang diberikan kepada penumpang yang tidak memiliki karcis diatas kereta, maka penumpang tersebut akan dikenakan denda pembayaran dua kali lipat dari harga biasa

Karcis pesanan, pada dasarnya tidak adanya peningkatan penumpang dari setiap waktunya maka pihak stasiun mengadakan karcis pesanan.

4.1 Membantu Mengerjakan Pembukuan Karcis Harian

Setelah kereta api berangkat dilihat nomor-nomor karcis yang terjual dalam buku harian ada nomor penjualan akhir kemudian dihitung pendapatannya. Cara penghitungannya adalah nomor akhir yang terjual akhir dikurangi nomor-nomor yang terjual awal, kemudian dikalikan dengan tarif yang tertera pada masing-masing karcis yang sesuai dengan tujuannya. Misalnya tarif kelas ekonomi jurusan Jember ke Surabaya sebesar Rp. 20.000,00 kemudian karcis yang terjual mulai nomor 5748 sampai dengan 5758 maka penghitungan pendapatannya adalah:

$$\begin{aligned}
 &= (\text{Penjualan akhir} - \text{Penjualan awal}) \times \text{Tarif} \\
 &= (5758 - 5748) \times \text{Rp. } 20.000; \\
 &= \text{Rp. } 200.000;
 \end{aligned}$$

Jadi jumlah uang yang masuk adalah sebesar Rp. 200.000;

Cara penghitungan ini baik untuk kereta api kelas eksekutif, kelas bisnis maupun kelas ekonomi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1 : Penjualan Harian Karcis Dengan Harga dan Tujuan yang Tercetak di PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul Tahun 2007

Singkatan Stasiun Tujuan	Harga (Rp)	No. KA	Tgl.25-9-2007 Karcis yang terjual		Dijual	Pendapatan (Rp)
			No Awal	No Akhir		
SLO	31.000	514	1959	1969	10	310.000
SLO (A)	25.000	514	0212	0214	2	50.000
SR	19.000	514	1011	1041	30	570.000
SR(A)	14.000	514	0312	0316	4	56.000

Sumber : PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul, 2007

Keterangan :

1. Kolom “Singkatan Stasiun Tujuan” merupakan singkatan dari mana stasiun yang dituju.
2. Kolom “Harga (Rp)” merupakan harga dari karcis sesuai dengan tujuan masing-masing, dimana besarnya harga karcis tidak akan sama disetiap stasiun.
3. Kolom “No. KA” merupakan nomor dari Kereta Api yang bersangkutan.
4. Kolom “Tanggal” merupakan tanggal dari pembukuan buku karcis harian.
5. Kolom “ Karcis yang terjual (NO. Awal)” merupakan nomor paling awal dari karcis yang akan jual.
6. Kolom “ Karcis yang terjual (No. Akhir)” merupakan nomor Akhir dari karcis yang telah dijual.
7. Kolom “Dijual” merupakan banyaknya jumlah karcis yang telah dijual.
8. Kolom “Pendapatan” merupakan besarnya pendapatan yang diperoleh dari hasil penjualan.

4.2 Membantu Pengisian Data Pendapatan Dari Lalu Lintas, Bal dan Rupa-rupa

Data pendapatan lalu lintas, bal dan rupa-rupa yang dapat dilihat pada formulir 1 berisi kolom-kolom yang terdiri atas:

- a. Nomor urut, diisi : urutan kejadian;
- b. Uraian, diisi: dari lalu lintas, jumlah penumpang, jumlah barang;

Perincian pendapatan meliputi:

1. Penumpang:

- Eksekutif: Penumpang dengan jasa layanan standart VIP dengan fasilitas AC.
- Bisnis: Penumpang dengan jasa pelayanan setara bisnis dengan fasilitas kipas angin.
- Ekonomi: Penumpang dengan standart yang ditetapkan oleh pemerintah.
- LK. Raya: KA yang melayani penumpang khusus untuk area DAOP IX Jember dengan relasi Probolinggo Banyuwangi PP.

2. Barang:

- Begasi: Merupakan penempatan barang yang diatas 20 kg.

3. Lain-lain:

- G.125: merupakan biaya yang dikeluarkan untuk sewa tanah, ruangan.

Tabel 2 : **Data Pendapatan Dari Lalu Lintas, Bal, Dan Rupa-Rupa**
Stasiun Tanggul DAOP IX Jember Bulan September Tahun 2007

NO	URAIAN	PENERIMAAN
1	2	3
I	PENUMPANG :	
1.	Eksekutif	Rp. 11.580.000,-
2.	Bisnis	Rp. 22.088.000,-
3.	Ekonomi	Rp. 44.564.500,-
4.	LK. Raya	Rp. 5.309.000,-
	TOTAL	Rp. 83.541.500,-
II	BARANG :	
1.	Begasi	Rp. 230.000,-
2.	KB. Kirim	Rp. -
	TOTAL	Rp. 230.000,-
III	LAIN-LAIN:	
	G.125	Rp. -
	TOTAL	Rp. -
	TOTAL I + II + III	Rp. 83.771.000,-

Sumber: PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Stasiun Tanggul Daop IX Jember

4.3 Membantu Pengisian Daftar Program dan Realisasi Angkutan Penumpang Barang dan Non Angkutan

Program realisasi angkutan penumpang barang dan usaha tambahan pada bulan September tahun 2007 yang dibuat pada waktu Praktek Kerja Nyata adalah pada bulan Oktober tahun 2007.

Daftar ini berisi kolom-kolom yang terdiri atas:

1. Kolom nomor urut: merupakan nomor urut dari jenis-jenis pendapatan;
2. Kolom jenis pendapatan, meliputi:
 - Angkutan Penumpang
 - a. Penumpang Umum
 - Angkutan Barang
 - a. Bagasi
 - Non Angkutan
 - a. Sewa (G.125)
3. Kolom Program
 - a. Volume: diisi dengan target besarnya jumlah penumpang selama satu bulan
 - b. Volume-km: diisi dengan target jarak tempuh kereta api selama satu bulan dalam satuan km
 - c. Pendapatan: diisi dengan target besarnya pendapatan yang diterima dalam satu bulan
4. Kolom Realisasi
 - a. Volume: diisi dengan besarnya jumlah penumpang selama satu bulan
 - b. Volume-km: diisi dengan target jarak tempuh kereta api selama satu bulandalam satuan km
 - c. Pendapatan: diisi dengan besarnya pendapatan yang diterima dalam satu bulan
5. Kolom Prosen
 - a. Volume: diisi dengan prosentase volume terhadap volume program
 - b. Volume km: diisi dengan prosentase volume-km realisasi terhadap volume-km

c. Pendapatan: diisi dengan prosentase pendapatan realisasi terhadap pendapatan program.

6. Jumlah: merupakan jumlah dari seluruh pendapatan program dan penetapan realisasi serta prosentase

Blanko program dan Realisasi Angkutan Penumpang, Barang dan Non Angkutan seperti yang terlihat pada Tabel 5.

Keterangan Tabel 3

Kelas LR : Lokaraya/Gerbong tambahan (Angkutan Barang)

Kelas I : Eksekutif (fasilitas AC + Makan)

Kelas II : Bisnis (fasilitas kipas angin)

Kelas III : Ekonomi

Volume : Jalur lalu lintas KA dalam satu bulan

KM PNP : Jarak tempuh KA

Tabel 5 : Program dan Realisasi Penumpang, Barang dan Non Angkutan Stasiun Tanggul DAOP IX Jember Bulan September Tahun 2007

No.	Jenis Pendapatan	Program			Realisasi			Proser	
		Volume	Vol-km	Pendapatan	Volume	Vol-km	Pendapatan	Volume	Vol-km
I	Angkutan Penumpang								
	Penumpang Umum	4670	931000	97824000	3874	661870	83541500	83%	68%
II	Angkutan Barang								
	Bagasi			-	2080	525520	464500		
III	Non Angkutan								
	Sewa (G215)			-					
	TOTAL			97824000			84006000		

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Stasiun Tanggul Daop IX Jember

1
Pendapatan
85%
-
-
85%

BAB V

KESIMPULAN

Berdasarkan kegiatan dan pengamatan hasil Praktek Kerja Nyata yang dilaksanakan di PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul selama kurang lebih satu bulan dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Administrasi pendapatan pada PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul yaitu pendapatan yang diperoleh dari kegiatan operasional Stasiun Tanggul sehari-hari, yaitu hasil penjualan karcis dan angkutan barang yang pembukuannya dilaksanakan setiap hari. Hasil penjualan karcis dibukukan kedalam buku penjualan karcis harian pada tabel 1. Hasil pendapatan dari lalu lintas dibukukan kedalam buku pendapatan lalu lintas, bal dan rupa-rupa pada tabel 2. Hasil pendapatan angkutan penumpang dibukukan pada laporan angkutan penumpang pada tabel 3. Hasil angkutan begasi dibukukukan pada angkutan begasi dan angkutan hantaran pada tabel 4. Program dan realisasi penumpang dibukukan pada program dan realisasi penumpang, barang dan non angkutan pada tabel 5.
2. Kegiatan-kegiatan yang dilakukan dalam Praktek Kerja Nyata selama satu bulan di PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul, Meliputi :
 - a. Melayani penjualan karcis di PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul kurang lebih 30 menit sebelum keberangkatan.
 - b. Membantu pembukuan hasil penjualan karcis kedalam laporan harian maka pembukuan hasil penjualan tersebut kedalam bentuk laporan pendapatan lalu lintas, bal dan rupa-rupa.
 - c. Membantu pengisian daftar program kerja dan realisasi angkutan barang dan penumpang yang dilakukan oleh pihak PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Tanggul pada kolom program dan realisasi penumpang, barang dan non angkutan.

DAFTAR PUSTAKA

Hutami, S. 2001. **Pelaksanaan Administrasi Pendapatan Keuangan**. Bandung
PT. Kereta Api.

Siagian, S. 2000, **Kerangka Dasar Ilmu Administrasi**. Jakarta: Reika Cipta.

Basu Swastha DH dan Irawan, 2000, **Manajemen Pemasaran Modern**, Liberty,
Yogyakarta

Manullang, 2000, **Dasar-dasar Manajemen**, PT. Sinar Harapan, Medan