



**LAPORAN  
HASIL PRAKTEK KERJA NYATA**

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



Diajukan guna memenuhi salah satu persyaratan Akademik pada Program Diploma III Ekonomi Universitas Jember

Asal:	Halaman	Klass
Terima Tgl : 01 FEB 2002	0260	658.15
Oleh : No. Induk		Ast
KLACIR / PENYALIN:		P

5  
658.15  
Ast  
P  
c.1 f

*Nurhaini Wiji Astuti*  
NIM : 980803101352/AP.

**PROGRAM DIPLOMA III EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS JEMBER  
2001**

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

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

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

Nama : NURHAINI WIJI ASTUTI  
N. I. M. : 980803101352  
Program Studi : ADMINISTRASI PERUSAHAAN  
Jurusan : Manajemen

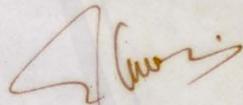
telah dipertahankan didepan Panitia Penguji pada tanggal :

9 JANUARI 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**

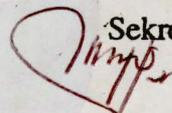
Ketua,



Drs. P. EDI SUSWANDI, MP  
NIP. 131 472 792

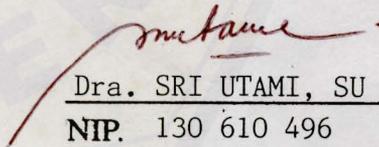


Sekretaris,



Dra. NANIK I, MSi  
NIP. 131 658 376

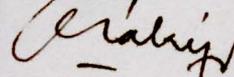
Anggota,



Dra. SRI UTAMI, SU  
NIP. 130 610 496

Mengetahui/Menyetujui  
Universitas Jember  
Fakultas Ekonomi

Dekan,



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

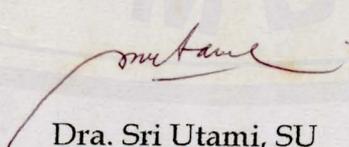


LEMBAR PERSETUJUAN  
PRAKTEK KERJA NYATA

Nama : Nurhaini Wiji Astuti  
NIM : 980803101352  
Program Studi : Administrasi Perusahaan  
Program Pendidikan : D III Fakultas Ekonomi Universitas Jember  
Judul laporan : Pelaksanaan Administrasi Pendapatan Jasa  
Penumpang dan Barang Pada PT. Kereta Api  
Persero Daop IX Jember.  
Dosen Pembimbing : Dra. Sri Utami, SU

Jember, Desember 2001  
Disetujui dan terima baik oleh :

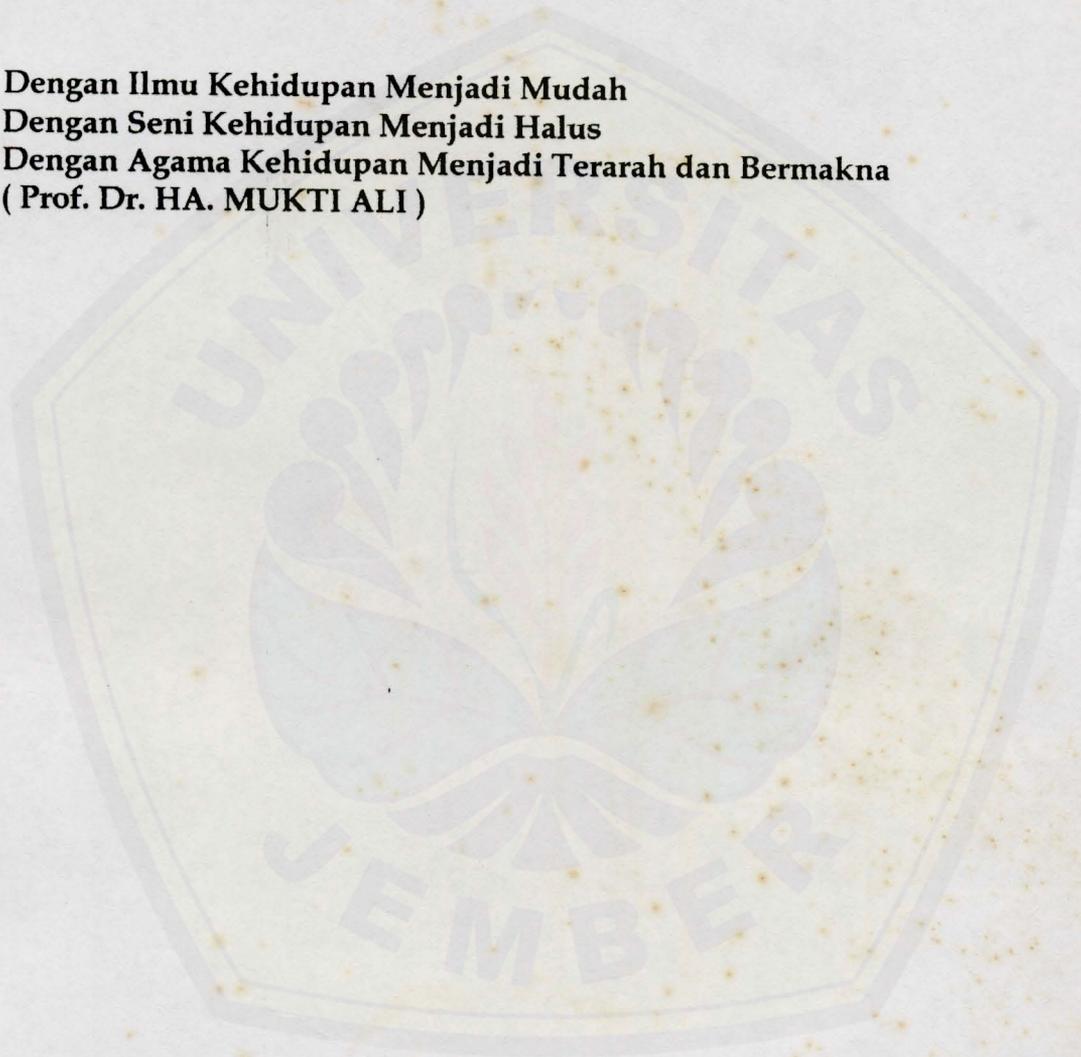
Dosen pembimbing

  
Dra. Sri Utami, SU  
Nip : 130610494

MOTTO

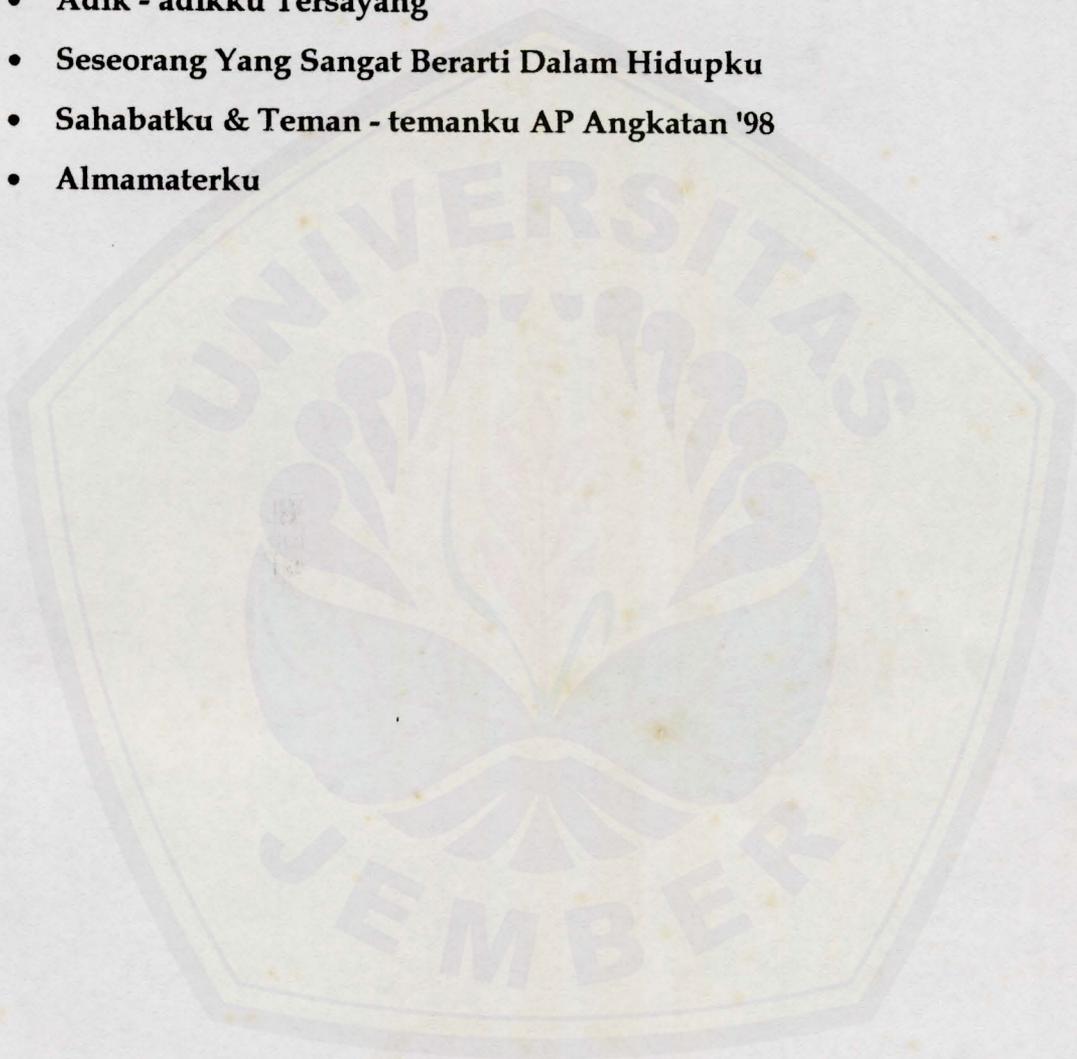
Janganlan Engkau Berjalan Dimuka Bumi Ini Dengan Sombong,  
Sesungguhnya Engkau Tiada Dapat Menembus dan Takkan Sampai  
Engkau Setinggi Gunung  
( Q.S. AL-ISRA' : 37 )

Dengan Ilmu Kehidupan Menjadi Mudah  
Dengan Seni Kehidupan Menjadi Halus  
Dengan Agama Kehidupan Menjadi Terarah dan Bermakna  
( Prof. Dr. HA. MUKTI ALI )



PERSEMBAHAN

- Ayahanda & Ibunda Tercinta
- Ustadku Kyai Ali Fafah
- Adik - adikku Tersayang
- Seseorang Yang Sangat Berarti Dalam Hidupku
- Sahabatku & Teman - temanku AP Angkatan '98
- Almamaterku



## KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Praktek Kerja Nyata ini yang berjudul : "PELAKSANAAN ADMINISTRASI PENDAPATAN JASA PENUMPANG DAN BARANG PADA PT. KERETA API ( PERSERO ) DAOP IX JEMBER".

Penulis menyadari bahwa keberhasilan ini tidak lepas dari bimbingan, dorongan, dan bantuan dari banyak pihak yang selama ini telah membantu, karena itu sudah sewajarnya bagi penulis untuk menyampaikan rasa terima kasihnya kepada :

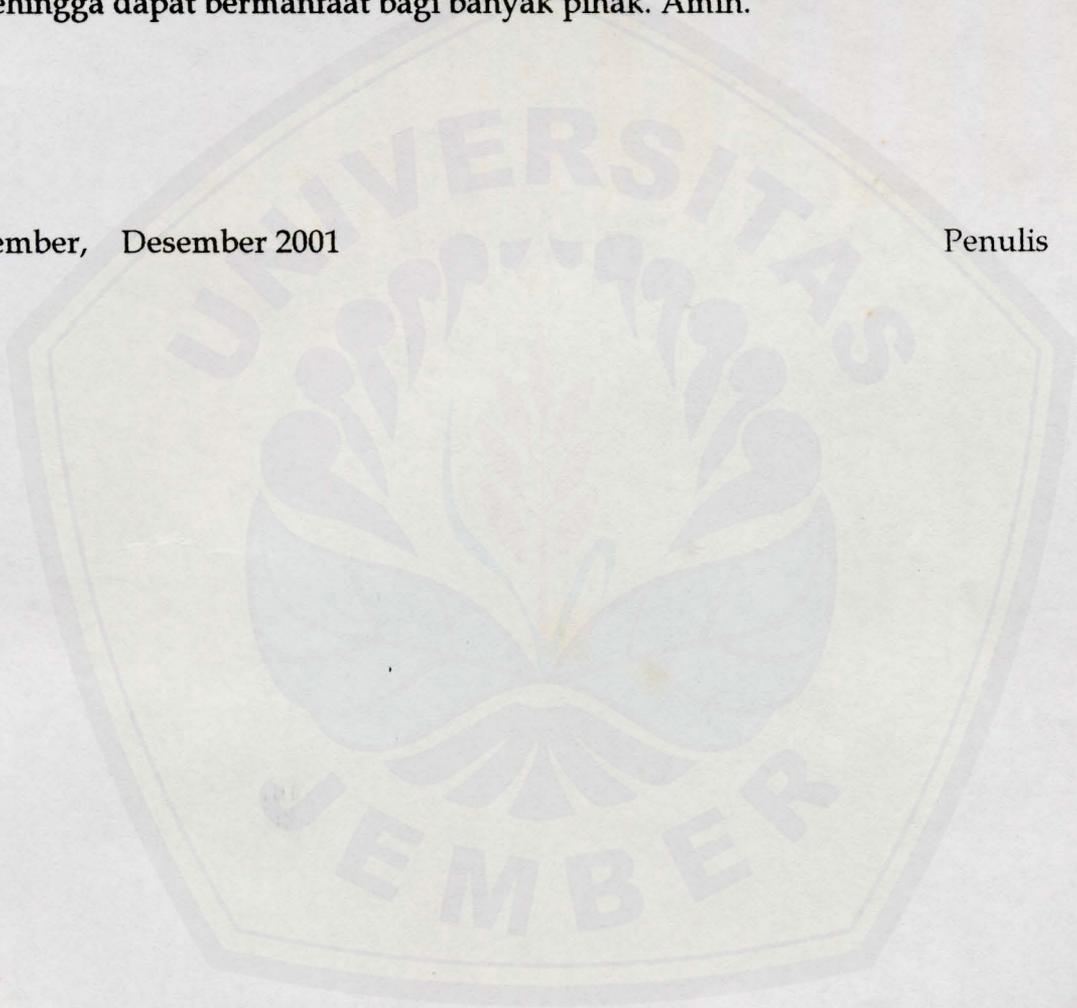
1. Ibu Sri utami, SU, selaku dosen pembimbing, Bapak Drs. Edi Suswandi, MP, selaku ketua penguji dan Ibu Dra. Nanik, selaku sekretaris penguji yang telah menguji saya dengan mudah.
2. Bapak Drs. Sriono, MM, selaku Ketua Program Studi Administrasi Perusahaan Diploma III Fakultas Ekonomi Universitas Jember.
3. Bapak Drs. H. Liakip, SU, selaku Dekan dan Ibu Dra. Ken Darsawati, selaku Pembantu Dekan I Fakultas Ekonomi Universitas jember.
4. Bapak Drs. Saiful Echwan, selaku pimpinan PT. Kereta Api Daop IX Jember yang telah memberikan ijin melaksanakan Praktek Kerja Nyata.
5. Bapak Ismail, selaku Kepala Personalia PT. Kereta Api Daop IX Jember yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung serta seluruh karyawan PT. Kereta Api Daop IX Jember pada umumnya.
6. Bapak Drs. Taryono Junaidi, selaku Kepala Urusan Anggaran dan Akuntansi, Ibu Sri Semediati, Ibu Siti, Bapak Surip, Bapak Rifanus, Bapak Jauhari dan semua karyawan yang telah memberikan bantuan

dalam kegiatan PKN ini dan yang telah membantu penulisan demi terselenggaranya laporan.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa laporan ini belum begitu sempurna, oleh karena itu penulis menerima kritik dan saran yang sifatnya membangun demi kesempurnaan laporan yang sederhana ini sehingga dapat bermanfaat bagi banyak pihak. Amin.

Jember, Desember 2001

Penulis



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING .....	ii
HALAMAN MOTTO .....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR GAMBAR .....	ix
DAFTAR TABEL .....	x
DAFTAR LAMPIRAN .....	xi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah .....	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 .....	4
1.3 Obyek dan Jangka Waktu Praktek Kerja Nyata .....	4
1.3.1 Obyek Praktek Kerja Nyata .....	4
1.3.2 Jangka Waktu Praktek Kerja Nyata .....	4
1.3.3 Teori yang Relevan .....	4
1.4 Jadwal Pelaksanaan Praktek Kerja Nyata .....	5
BAB II LANDASAN TEORI	
2.1 Pengertian Administrasi Pendapatan Jasa.....	6
2.1.1 Pengertian Administrasi .....	6
2.2.2 Pengertian Pendapatan .....	8
2.2 Arti dan Pentingnya Evaluasi Terhadap Pendapatan .....	8
2.2.1 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan .....	9
2.3 Pengertian Jasa dan Saluran Distribusi Jasa .....	11

<b>BAB III GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN</b>	
3.1 Sejarah Singkat Perusahaan .....	13
3.2 Struktur organisasi .....	18
3.2.1 Personalia .....	26
3.2.2 Keadaan Karyawan .....	26
3.2.3 Luas Wilayah PT. Kereta Api Jember .....	27
3.2.4 Sistem Gaji dan Pengupahan .....	28
3.3 Tugas Pokok PT. Kereta Api (Persero) .....	28
3.4 Proses Kegiatan Administrasi Pendapatan Jasa Penumpang	29
3.4.1 Penjualan Karcis di Loket .....	29
3.4.2 Penyetoran Pendapatan Pada Kasir .....	29
3.4.3 Pembukuan Buku Kas Bentuk No. 326b/SAB .....	30
3.4.4 Penyetoran Pendapatan Pada Bank .....	31
<b>BAB IV HASIL PRAKTEK KERJA NYATA</b>	
4.1 Kegiatan Non Efektif .....	32
4.2 Kegiatan Efektif .....	32
4.2.1 Prosedur Penjualan Karcis .....	33
4.2.2 Pembukuan Karcis Harian .....	36
4.2.3 Pengisian Data Pendapatan Dari Lalu Lintas, Bal dan Rupa-rupa Pada PT. Kereta Api Daop IX Jember .....	36
4.2.4 Pengisian Perincian Pendapatan Menurut Buku Kas Pada PT. Kereta Api Daop IX Jember .....	38
4.2.5 Pengetikan Program dan Realisasi Angkutan Penumpang dan Barang Pada PT. Kereta Api Daop IX Jember .....	40
<b>BAB V KESIMPULAN</b> .....	42
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	43
<b>LAMPIRAN - LAMPIRAN.</b>	

## DAFTAR GAMBAR

1. Struktur Organisasi PT. Kereta Api Daop IX Jember .....	19
2. Peta lintas Daop IX Jember .....	30
3. Contoh Karcis .....	34
a. Contoh Karcis Edmoson.....	35
b. Contoh Karcis Pasepartu .....	35
c. Contoh Karcis Peron .....	35
d. Contoh Karcis Pesanan .....	35
4. Contoh Bentuk Blanko Data Pendapatan Dari Lalu Lintas, Bal dan Rupa-rupa .....	36
5. Contoh Perincian Pendapatan Menurut kas .....	38
6. Contoh Bentuk Blanko Program dan Realisasi Angkutan Penumpang, Barang dan Usaha Tambahan .....	41

DAFTAR TABEL

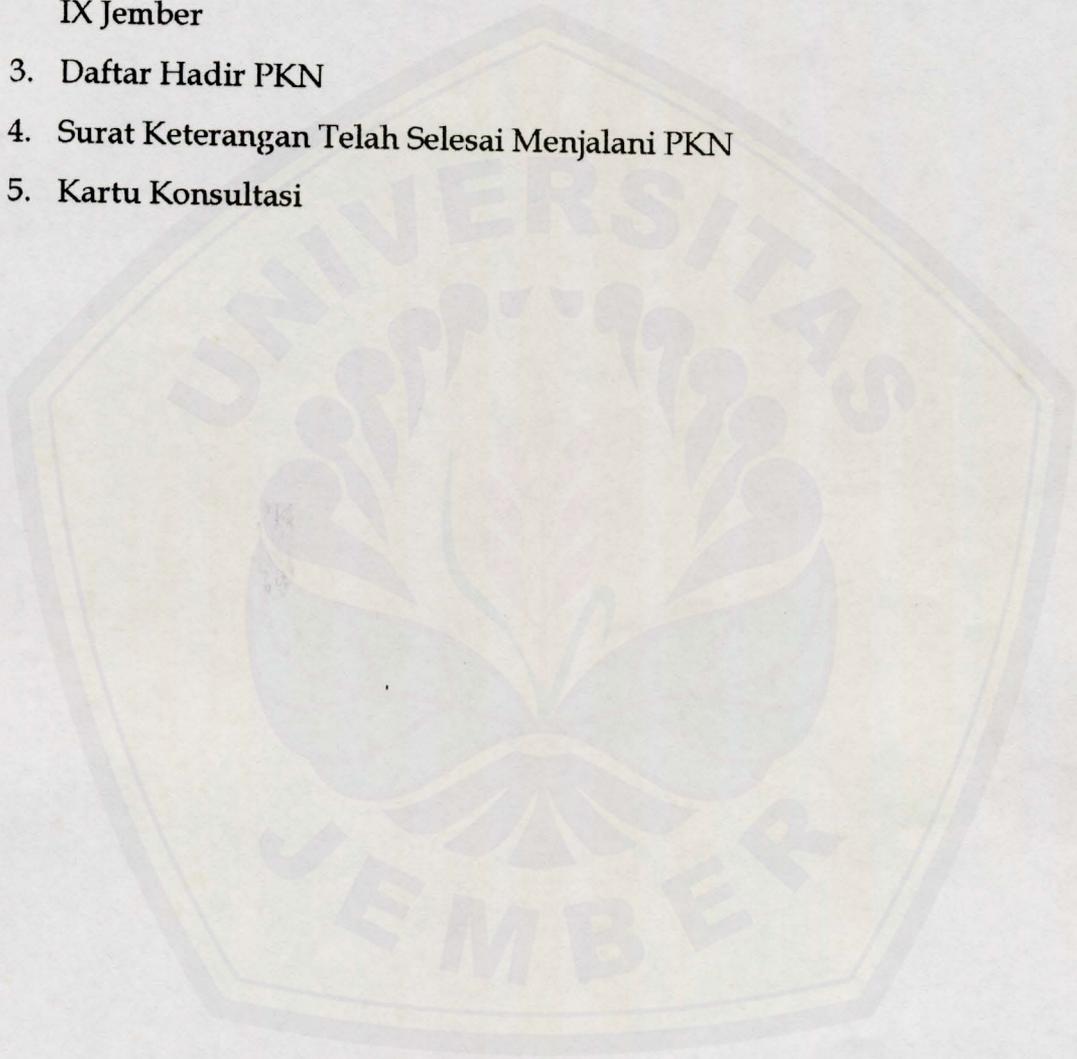
Tabel 1 : Jadwal Kegiatan Praktek Kerja Nyata ..... 5



DAFTAR LAMPIRAN

**Lampiran :**

1. Jadwal Kegiatan PKN
2. Surat Permohonan PKN Pada Pimpinan PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember
3. Daftar Hadir PKN
4. Surat Keterangan Telah Selesai Menjalani PKN
5. Kartu Konsultasi





## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Alasan Pemilihan Judul

Setiap perusahaan yang didirikan baik perusahaan dagang, jasa dan industri selalu diarahkan untuk mencapai keuntungan yang maksimal dengan mengeluarkan biaya seminimal mungkin. Namun tidak demikian dengan perusahaan-perusahaan yang berorientasi untuk kepentingan umum, yang diantaranya adalah PT. Kereta Api (Persero). PT. Kereta Api (Persero) ini selain mempunyai tujuan untuk mencari keuntungan juga untuk memenuhi keinginan masyarakat dan untuk kemakmuran masyarakat.

Masalah keuntungan disini masih tetap dipandang perlu untuk diperhitungkan karena bagaimanapun setiap perusahaan dalam menjalankan aktifitasnya perlu membutuhkan dana sebagai sarana untuk mempelancar usahanya. Usaha untuk menghasilkan laba ini tidak terlepas dari masalah penjualan barang dan jasa.

Tanggung jawab seorang manajer dalam menempatkan perencanaan dan pengendalian sepenuhnya dalam aktifitas perusahaan berpedoman pada:

- a. perencanaan produksi
- b. pembelanjaan
- c. pemasaran
- d. personalia
- e. administrasi keuangan

Kebutuhan dana ini juga penting bagi kelangsungan perusahaan baik untuk jangka panjang maupun jangka pendek, yang utama dalam hal ini

mengenai masalah sumber-sumber ekonomi dan pemenuhan akan kebutuhan dana kas yang selanjutnya oleh perusahaan digunakan untuk melayani kegiatan operasi perusahaan sehari-hari dan untuk pengadaan investasi baru dalam aktiva tetap.

Setiap perusahaan selalu mengharapkan penerimaan kas itu akan dapat berlangsung terus, dengan demikian kas masuk yang mengalir dalam tubuh perusahaan, yang memungkinkan perusahaan itu dapat bertahan dalam melangsungkan kehidupannya. Kelebihan aliran kas masuk terhadap aliran kas keluar merupakan saldo kas yang akan tertanam dalam perusahaan.

Besar saldo kas dari waktu ke waktu karena adanya faktor-faktor tertentu. Adapun faktor-faktor itu antara lain dapat berasal dari dalam maupun dari luar perusahaan yaitu :

1. naik turunnya penjualan karcis yang disebabkan oleh hal-hal yang berkaitan dengan hari-hari besar, misalnya penjualan karcis bulan Oktober akan berbeda dengan bulan Desember karena adanya hari natal dan mendekati tahun baru.
2. adanya pihak-pihak tertentu yang menyalahgunakan haknya untuk kepentingan pribadi.
3. adanya penerimaan diluar dugaan, misalnya bulan Januari merencanakan adanya pendapatan Rp. 100.000,- ternyata ada penambahan yang berasal dari pihak wisatawan sebesar Rp. 50.000,-.
4. keadaan yang mengharuskan agar PT. Kereta Api (Persero) mengeluarkan kas untuk kepentingan terdesak, misalnya : adanya kecelakaan yang menelan korban, sehingga secara langsung PT. Kereta Api (Persero) akan mengeluarkan kas untuk mengganti kerugian-kerugian akibat dari kejadian tersebut.

Suatu tuntutan khususnya bagi manajer keuangan agar dapat mengadakan suatu perencanaan keuangan serta berusaha mengupayakan terjadinya keseimbangan antara penerimaan kas dengan pengeluaran dengan saling menghubungkan antara elemen aktiva dan pasiva., maka dapatlah diketahui mengenai gambaran keadaan keuangan dalam perusahaan. Dengan perencanaan yang menyeluruh di berbagai aspek ditujukan juga bagaimana manajemen yang dapat memudahkan tugas-tugas tersebut serta dapat juga membantu terselesaikannya tugas. Selanjutnya kegiatan perusahaan diarahakan 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.

Beragamnya pendapatan yang ada pada PT. Kereta Api (Persero), maka penulisan laporan ini dititik beratkan pada proses pelaksanaan administrasi pendapatan jasa penumpang dan barang pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember.

## 1.2 Tujuan dan Kegunaan Praktek Kerja Nyata

### 1.2.1 Tujuan praktek Kerja Nyata

PKN ini bertujuan untuk :

1. mengetahui secara langsung mengenai pelaksanaan administrasi pendapatan jasa penumpang pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember.

2. memperoleh pengalaman praktis khususnya yang berhubungan dengan pelaksanaan administrasi pendapatan jasa penumpang pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX.

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

PKN ini berguna untuk :

1. memperoleh tambahan bekal pengalaman yang bermanfaat tentang pelaksanaan administrasi pendapatan jasa penumpang dan barang pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX.
2. memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan studi pada program D3 Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

### **1.3 Obyek dan Jangka Waktu Kegiatan**

#### **1.3.1 Obyek Kegiatan**

Kegiatan Praktek Kerja Nyata ini dilaksanakan pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember, yang bertempat di jalan Dahlia no 2 Jember.

#### **1.3.2 Jangka Waktu Kegiatan**

Praktek Kerja Nyata ini dilaksanakan setiap jam kerja selama 144 jam efektif.

#### **1.3.3 Teori yang Relevan**

Didalam menunjang kelancaran pelaksanaan PKN maupun dalam penulisan laporan maka teori atau bidang ilmu yang digunakan adalah :

1. Dasar-dasar akuntansi II, Drs. Al Haryono Yusup, Akuntan 1981.
2. Anggaran dasar PT.Kereta Api (Persero), Yayasan Pustaka Bandung 1992.
3. Dasar-dasar pendapatan keuangan, Hutami S 1995.

1.4 Jadwal Kegiatan Praktek Kerja Nyata

Tabel 1 : Jadwal kegiatan Praktek Kerja Nyata

NO	KEGIATAN	MINGGU KE			
		I	II	III	IV
1.	Penyerahan surat ijin	■	■	■	■
2.	Penyerahan oleh dosen pembimbing kepada pimpinan				
3.	Perkenalan dengan pimpinan PT. Kereta Api (Persero) Daop IXJember				
4.	Memperoleh penjelasan dan mempelajari tentang kebijaksanaan umum perusahaan	■	■	■	■
5.	Melaksanakan tugas yang diberikan oleh perusahaan				
6.	Memperoleh penjelasan tentang pelaksanaan Administrasi	■	■	■	■
7.	Konsultasi dengan karyawan pembimbing yang ditunjuk oleh PT. Kereta Api (persero) Daop IXJember				
8.	Konsultasi dengan dosen pembimbing di Fakultas Ekonomi	■	■	■	■
9.	Menyusun laporan				



## BAB II LANDASAN TEORI

### 2.1 Pengertian Administrasi Pendapatan Jasa

#### 2.1.1 Pengertian Administrasi

Administrasi berasal dari bahasa Yunani yaitu melayani atau membantu. Pengertian administrasi dapat dibedakan menjadi dua pengertian, yaitu :

1. administrasi dalam arti sempit, administrasi dalam arti sempit berasal dari bahasa Belanda yaitu *administratie* yang berarti pekerjaan ketatausahaan dan kesekretariatan yakni pekerjaan yang berhubungan erat dengan kegiatan tulis menulis.
2. administrasi dalam arti luas dapat ditinjau dari dua segi yaitu :
  - a. ditinjau dari segi proses, administrasi berarti kegiatan yang dilaksanakan secara terus menerus dan berkesinambungan yang meliputi semua kegiatan pemikiran, perencanaan, pengaturan, sampai pada pelaksanaan kerja sehingga dapat tercapai sesuai dengan harapan.
  - b. ditinjau dari segi kegiatan usaha, administrasi adalah kegiatan yang dilakukan secara sadar untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

Dari uraian diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa administrasi adalah keseluruhan proses pelaksanaan kerja untuk mencapai mencapai tujuan yang telah ditentukan, (The Liang Gie, 1983 : 9).

Didalam pelaksanaannya administrasi dapat dibedakan menjadi delapan unsur-unsur yang penting. Ke-delapan unsur tersebut adalah :

1. pengoperasian adalah suatu perbuatan dalam menyusun salah satu kerangka yang menjadi wadah bagi setiap kegiatan kerjasama 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 kerjasama itu dapat mencapai tujuan perusahaan.
4. kepegawaian adalah rangkaian kegiatan mengadakan pengurusan dan pengaturan tenaga kerja yang diperlukan dalam mengadakan kerjasama.
5. keuangan adalah rangkaian perbuatan segi-segi pembelanjaan dalam usaha kerjasama.
6. perbekalan adalah rangkaian perbuatan mengadakan, mengatur pemakaian, dan memelihara segenap perlengkapan dalam usaha kerjasama.
7. tata usaha adalah rangkaian perbuatan menghimpun, 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, (The Liang Gie, 1984 : 11).

Semua tata tertib pelaksanaan administrasi diatas menunjukkan bahwa peranan administrasi dalam usaha organisasi perusahaan mempunyai peranan sangat penting terutama dalam membantu seluruh aktifitas dalam perusahaan.

### 2.1.2 Pengertian Pendapatan

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

Banyak para ahli yang telah memberikan batasan terhadap pengertian pendapatan, diantaranya :

pendapatan adalah aliran masuk daripada aktiva yang merupakan akibat dari pada operasi normal dari suatu perusahaan (Stamford, 1979 : 14)

pendapatan adalah sebagai nilai maksimum yang dapat dibagikan oleh suatu badan usaha dalam suatu masa dan masih mengharapkan adanya suatu kekayaan seperti pada masa awal (JR. Hicks, 1946 : 27)

pendapatan adalah sebageian jumlah uang yang telah diterima atau harus diterima daripada langganan dari suatu perusahaan sebagai hasil dari penjualan barang atau jasa kepada mereka atau keduanya (Drs. R. Soemita, Akuntan, 1980 : 30)

### 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 daripada para akuntan, dengan jalan mempelajari laporan tersebut. Banyak hal 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 mungkin juga berguna dalam menentukan nilai daripada aktiva.

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

1. untuk memudahkan pemeriksaan oleh Akuntan.
2. sebagai alat untuk pertanggung jawaban terhadap kantor pusat yang berkedudukan di Bandung, yaitu tentang urusan uang.
3. untuk memperoleh gambaran tentang posisi keuangan terutama mengenai perolehannya, serta untuk mengetahui perkembangan usaha dari perusahaan.
4. untuk menilai kesuksesan seorang pimpinan dalam mengendalikan perusahaan dengan segala aktifitasnya, karena sukses seorang pimpinan biasanya ditandai dengan pendapatan yang diperolehnya.
5. dasar untuk menyusun rencana yang lebih baik untuk masa yang akan datang.

## 2.2.1 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan

Hasil penjualan atau pendapatan kotor merupakan kekuatan dinamis yang sangat pokok dalam suatu perusahaan, oleh karena tanpa hasil penjualan barang atau jasa yang cukup maka penjualan itu tidak akan memperoleh sukses. Faktor ini menjadi demikian jelasnya bagi mereka

yang memimpin perusahaan, sehingga perhatian biasanya dipusatkan kepada hasil penjualan sebelum kepada lainnya.

Perubahan-perubahan relatif dari penjualan barang atau jasa yang dijual tersebut, merupakan hal yang menarik perhatian, oleh karena selisihnya atau perbedaan antara kedua harga ini 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 demikian, bukanlah jumlah rupiah hasil penjualan barang atau jasa yang mengukur sukses yang terakhir dari suatu perusahaan, akan tetapi kemampuan dari penjualan untuk memperoleh laba.

Jumlah pendapatan bersih, tanpa ragu-ragu merupakan jumlah yang vital dalam daftar-daftar keuangan. Perusahaan bertujuan untuk memperoleh hasil dan kesuksesan yang optimal dapat dilihat melalui pendapatannya. Oleh karena itu maka perlu untuk mengukur kemampuan dari penjualan baik barang maupun jasa, untuk memperoleh laba ukuran ini diberikan oleh ratio dari pendapatan bersih dibandingkan dengan hasil penjualannya yang tampak sebagai pos-pos terakhir dalam daftar keuangan pendapatan.

Jelaskan bahwa tingkat permintaan barang atau jasa akan semakin besar apabila perusahaan itu sedang dalam keadaan maju, jika dibandingkan dengan keadaan perusahaan yang secara relatif tidak aktif. Hal ini dapat terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, mungkin karena aktifitas perusahaan secara umum.

Didalam PT. Kereta Api (Persero) sendiri, banyak faktor-faktor yang bisa mempengaruhi pendapatan, bahkan pendapatan disini terkadang mengalami fluktuasi dari suatu periode ke 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 itu antara lain :

1. tingkat volume dari penjualan tiket itu sendiri, apabila volume dari penjualan itu cukup besar, optimis berpengaruh juga terhadap besarnya pendapatan.
2. efisiensi dan keramah tamahan dalam pelayanan penjualan jasa tersebut, pelayanan memuaskan dari pemberian jasa akan memungkinkan orang memilih angkutan kereta dibandingkan angkutan umum lainnya.
3. pada hari libur/hari besar, umumnya pada saat ini, pendapatan yang dihasilkan PT. Kereta Api (Persero) mengalami penungkatan, karena pada waktu-waktu itu banyak pemakai jasa menggunakan jasa angkutan kereta api.

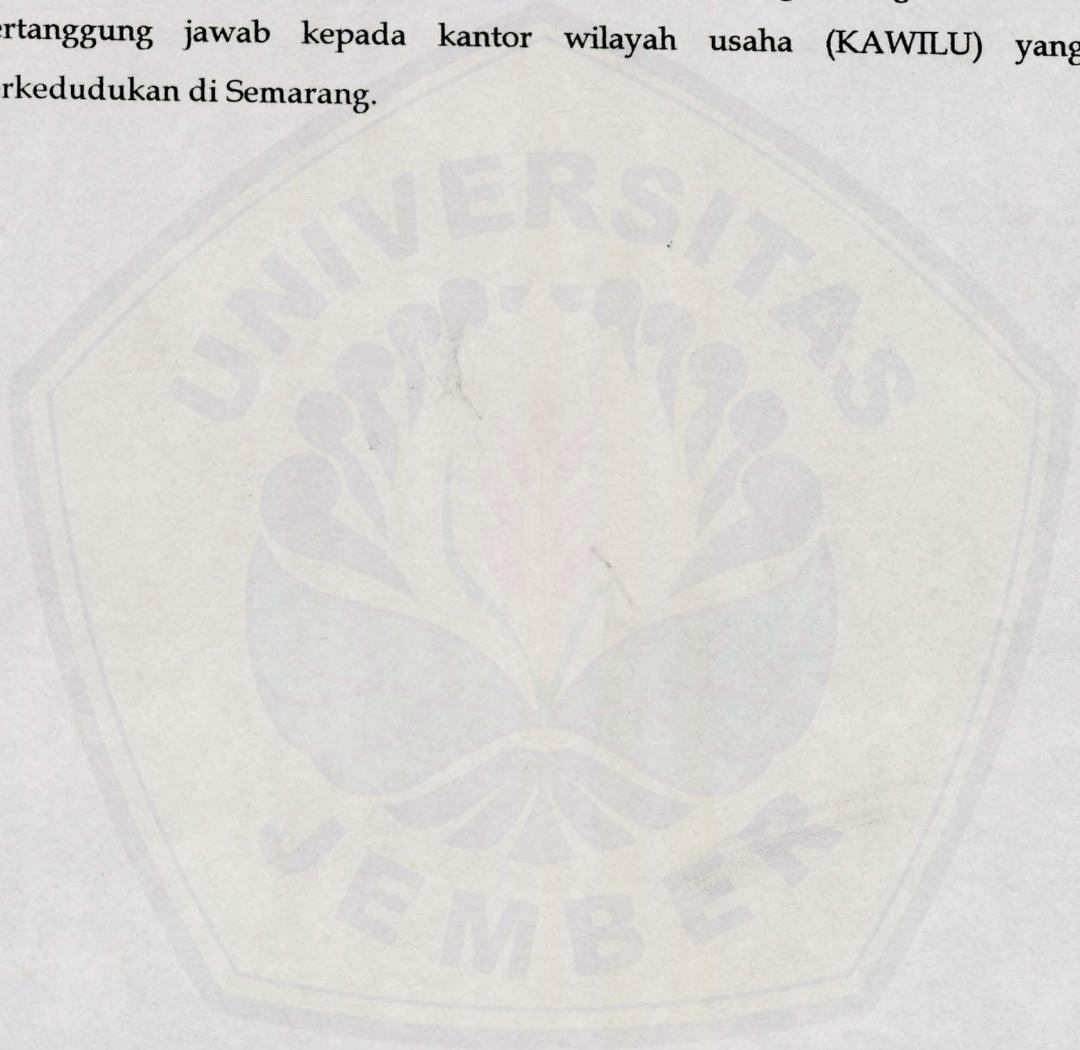
### 2.3 Pengertian Jasa dan Saluran Ditribusi Jasa

Gambaran definisi secara luas tentang jasa yang digunakan oleh perusahaan, yaitu :

1. jasa berupa produk tidak kentara yang dilaksanakan, dan bukan yang diproduksi.
2. nilai keuntungan dari suatu jasa dapat dibeda-bedakan antara pemakainya, karena sebagai sumber (*input*) untuk melaksanakan jasa berasal dari pembeli.

Pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember yang ditawarkan merupakan produk tidak kentara yang berupa pelayanan jasa. Pelayanan yang diberikan sesuai harga karcis, harga disini berupa penetapan tarif menurut kelas kereta api.

Saluran distribusi dalam pengangkutan penumpang tidak terlalu menonjol karena saluran distribusi dalam PT. Kereta Api (Persero) berupa pembagian daerah operasi, misalnya Daerah Operasi I di Jakarta, Daerah Operasi II di Bandung, dan lain-lain. Dimana masing-masing daerah itu bertanggung jawab kepada kantor wilayah usaha (KAWILU) yang berkedudukan di Semarang.





### BAB III

## GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

### 3.1 Sejarah Singkat Perusahaan

Perkereta apian di Indonesia mulai berkembang semenjak masa penjajahan Belanda hingga sekarang, yang melalui tahapan demi tahapan sebagai berikut :

a. jaman Pemerintahan Belanda, jalan kereta api pertama di Indonesia dibangun oleh NIS (*Nederlands Indische Spoorweg Maatschappj*), antara Semarang, Keminjen-Tanggung sejauh kira-kira 26 km, dengan lebar kereta api 1.435 mm. Pembangunannya dimulai pada tahun 1864, selesai dan dibuka untuk umum pada tanggal 10 Agustus 1867.

Pembangunan jalan baja ini dilanjutkan ke jalur-jalur lainnya, serta diikuti oleh perusahaan-perusahaan swasta lainnya diseluruh pulau jawa. Adapun perusahaan-perusahaan yang mendapat konsensi untuk membangun jalan baja selengkapnya adalah :

- a. NIS (*Nederlands Indische Spoorweg Maatschappj*)
- b. SCS (*Semarang Cirebon Stoomtram Maatschappj*)
- c. SJS (*Semarang Juana Stoomtram Maatschappj*)
- d. SDS (*Sereyudal Stoomtram Maatschappj*)
- e. Mad SM (*Maddura Stoomtram Maatschap*)
- f. DJS (*Duts Java Stoomtram Maatschappj*)
- g. KSM (*Kediri Stoomtram Maatschappj*)
- h. MSM (*Malang Stoomtram Maatschappj*)
- i. Md. SM (*Mojokerto Stoomtram Maatschappj*)

- j. Ps. SM (*Pasuruan Stoomtram Maatschappj*)
- k. Pb. SM (*Probolinggo Stoomtram Maatschappj*)
- l. NIT (*Nederlands Indische Tram Maatschappj*)
- m. BET (*Batavia Electriche Tram Maatschappj*)

Pembuatan jalan baja di Jawa yang sekarang menjadi Lin Raya pada umumnya dibuat oleh SS (*staatspoorwegen*). 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 Maatschappj*).

b. jaman penjajahan Jepang, pada bulan maret 1942 jepang berhasil mengalahkan kolonial Belanda dalam rangka pelaksanaan politik Asia Timur Raya. Perkereta apian Indonesia Oleh bala tentara Jepang dibuat 2 daerah yaitu :

1. daerah Sumatra dibawah pimpinan Angkatan Laut atau Kaigun.
2. daerah Jawa 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. Yang mencolok dari masa pendudukan jepang ialah banyaknya penerimaan tenaga-tenaga bangsa Indonesia menjadi pegawai berpendidikan tinggi, menengah hingga yang berpendidikan dasar. Mereka semua dibina dalam kursus-kursus yang kelak sangat bermanfaat bagi kelestarian dan kemajuan perkereta apian kita.

c. masa Proklamasi, jepang menyerah kepada sekutu pada bulan Agustus 1945, setelah Hiroshima dan Nagasaki dijatuhi bom atom oleh Sekutu dan

berakibat sangat mengerikan. Tibalah saatnya yang baik bagi bangsa Indonesia untuk menegakkan negara kesatuan RI, yaitu dengan diproklamasikannya kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945. Kemudian disusul dengan pengambil alihan pimpinan pusat perkereta apian pada tanggal 28 September 1945 yang kemudian dijadikan sejarah berdirinya perkereta apian Indonesia, dengan nama DKARI (Djawatan Kereta Api Republik Indonesia).

Kereta api pada masa proklamasi berfungsi sebagai alat angkutan yang vital untuk angkutan penumpang maupun barang, dikarenakan angkutan lainnya sedang mengalami kesulitan bahan bakar. Sehingga peranan kereta api pada masa proklamasi sangat penting bagi pengangkutan oeralatan dan keperluan perang lainnya. Pemerintah pusat pada waktu hijrah dari Jakarta Ke Yogyakarta menggunakan angkutan kereta api.

d. masa perang Kemerdekaan, tahun 1945-1950 bagi Republik Indonesia dikenal dengan masa kemerdekaan. Kereta api sebagai salah satu unsur sarana pemerintahan, mengalami gejolak-gejolak yang menimpa negara. Kereta api pada masa ini dilatarbelakangi beberapa peristiwa pada waktu itu, yakni adanya pe-rundingan-pe-rundingan diplomatik. Pertempuran, gigihnya pemerintahan dan rakyat Indonesia untuk mempertahankan kemerdekaan.

Pada tahun 1949 diadakan perundingan penyerahan kembali kereta api dari DKARI kepada SS/VS (*Staatspoorwegen/Verenigde spoorwegbedrijf*) milik Belanda. Pada waktu itu juga diadakan perundingan mengenai status perusahaan-perusahaan swasta. Sesuai dengan bab V pasal 33 ayat 2 UUD 1945 bahwa kereta api harus dikuasai oleh negara. Akhirnya perusahaan

swasta menyetujui, maka dikeluarkan suatu pengumuman dari Menteri Perhubungan Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 tanggal 6 Januari 1950 bahwa DKARI dan SS/VS digabung menjadi satu jawatan dengan nama Djawatan Kereta Api. Mulai tanggal 1 Januari 1950 semua pegawai DKARI dan SS/vs menjadi pegawai DKA berikut beserta Kekeyaannya, hak dan kewajiban.

e. peleburan DKA menjadi PNKA, sejak tanggal 3 Desember 1957 semua perusahaan kereta api milik swasta menjadi milik penuh pemerintahan milik Republik Indonesia, berdasarkan UU. No. 86 tahun 1957, perihal nasionalisasi perusahaan-perusahaan milik Belanda, sedangkan seluruh perkereta apian di Indonesia menjadi DKA yaitu dengan keluarnya perturan-peraturan pemerintah No. 40 tahun 1959 (untuk Jawa dan Madura) dan perturan pemerintah No. 41 tahun 1957 (untuk Sumatra Utara). Penoperasian kereta api selama dipegang oleh DKA menghadapi keadaan serta masalah-masalah yang demikian berat yang demikian berat yang berupa kemunduran kondisi jalan, persediaan alat-alat penambat rel yang makin berkurang, angkutan yang harus ditampung kereta api semakin besar, dan lain-lain.

Dalam rangka penertiban itu pemerintah negara. Yang pelaksanaannya daiatur dengan Peraturan Pemerintah No.23 tahun 1963, maka tanggal 25 Mei 1963 DKA dilebur menjadi PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api) yang pelaksanaannya baru dimulai tanggal 1 Januari 1965.

f. sesudah Tahun 1970, untuk menyehatkan perusahaan maka masa PNKA diakhiri dengan diundangkannya Undang-Undang No. 9 tahun 1969, perihal bentuk-bentuk usaha negara, dengan peraturan pemerintah No. 61 tahun 1971, yaitu terhitung mulai 5 September 1971 bentuk usaha PNKA dialihkan

dalam bentuk PERJAN, dengan nama PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api). Namun peraturan pelaksanaannya dalam rangka penerapan baru dapat dituangkan dengan surat keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia no. KM. 73/U/Phb-75, tanggal 17 Maret 1975 perihal kedudukan, tugas pokok, fungsi susunan organisasi, dan tat kerja PJKA.

Perkembangan terakhir yang terjadi di PJKA dalam rangka usaha mengarah kepada PERUMISASI PJKA, maka antara lain telah dipersiapkan struktur organisasi yang sesuai dengan bentuk susunan PERUMKA tersebut. Perubahan-perubahan pada PJKA untuk menjadi PERUMKA, ini sedikit demi sedikit mulai membenah diri. Maka sejak tanggal 1 Juli 1989 melalui keputusan Menteri Perhubungan no. KM. 42 tahun 1988 mulai nerlaku struktur organisasi yang baru, dimana PJKA ini terbagi ats beberapa KAWILU ( Kepala Wilayah Usaha), serta wilayah usaha lagi terbagi lagi menjadi babarapa daerah operasi.

Kekuasaan organisasi yang semakin sempit menyebabkan perubahan-perubahan organisasi. Adapun fungsi daripada PERUMKA adalah sebagai berikut :

1. melaksanakan angkutan umum diatas rel secara massal, tertib, dan teratur.
2. melaksanakan angkutan lain sebagai penunjang angkutan diatas rel kereta api.
3. menyelenggarakan jasa pelengkap yang berhubungan dengan dan menunjang pokok tersebut.
4. mengajukan tarif yang wajar sesuai dengan azas-azas perusahaan tanpa meninggalkan fungsi pelayanan umum.
5. peningkatan daya guna dan hasil guna aparatur jawatan kereta api.

6. pelaksanaan sesuai dengan tugas pokok dan berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku.
7. pengamanan teknis atas pelayanan tugas pokoknya sesuai dengan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Menri perhubungan serta Perundangan yang berlaku.

Perusahaan kereta api dalam kedudukannya sebagai perusahaan lambat laun membiayai diri sendiri dan tidak tergantung pada subsidi pemerintah. Dalam rangka pelimpahan sebagian wewenang dengan peraturan pemerintah no.57 tahun 1990 tanggal 30 Oktober 1990 PJKA diubah bentuknya menjadi PERUMKA. Sehubungan PERUMKA telah bisa dikatakan sudah mapan/maju, maka pada tanggal 1 Juni 1999 mulai dibentuk PT. Kereta Api (Persero). Mudah-mudahan dengan terwujudnya PT. Kereta Api (Persero), diharapkan perkereta apian di Indonesia lebih maju dan berkembang pesat.

### 3.2 Struktur Organisasi

Struktur organisasi pada PT Kereta Api berbentuk organisasi garis dan staf. Secara garis batas struktur organisasi PT. Kereta Api ditingkat pusat tersebut dimulai dari Direktur Utama yang berkedudukan di Bandung, dimana Direktur Utama tersebut mengkomando langsung atau membawahi Kepala Wilayah Usaha yang berkedudukan di Semarang, sedangkan KAWILU membawahi langsung beberapa Kepala Daerah Operasi. Masing-masing KADAOP didalam melaksanakan operasinya mengkomando langsung Unit Pelaksanaan Teknis (UPT), sedang didalam melaksanakan tugasnya UPT dikepalai ole Kepala Stasiun (KS).



Jember merupakan salah satu KADAOP yakni dengan nama KADAOP IX Jember. Struktur organisasi pada PT. Kereta Api (Persero) dimulai dari KADAOP, yang dapat dilihat dalam gambar berikut :



Adapun uraian tugas struktur organisasi PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember adalah sebagai berikut :

1. kepala administrasi Daerah Operasi IX Jember bertugas mengepalasi seluruh Dinas Administrasi Daerah Operasi IX Jember juga sebagai penanggung jawaba baik intern maupun ekstern dan merupakan sumber pemegang kekuasaan utama yang mempunyai tugas diantaranya :
  - a. mengadakan rencana umum didalam organisasi, menyusun tenaga kerja, produksi, keuangan dan pemasaran.
  - b. mendelegasikan sebagian dari wewenang tanggung jawab kepala bagian sesuai dengan bidangnya.
  - c. mengkoordinasi dan mengawasi pelaksanaan rencana yang telah ditetapkan.
2. kepala seksi traksi bertugas mengepalasi semua dinas yang berhubungan dengan traksi.
3. kepala seksi operasi dan niaga bertugas mengepalasi semua dinas operasi atau lalu lintas dan yang berhubungan dengan bidang niaga atau pemasaran.
4. kepala seksi jalan rel, jembatan dan bangunan bertugas mengepalasi dinas yang berhubungan dengan jalan dan bangunan.
5. kepala sinyal, telekomunikasi dan listrik bertugas melaksanakan administrasi yang dibantu oleh Kepala Seksi Urusan Administrasi (KASUBAG), dimana Kasubag ini bertanggung jawab langsung atas semua tugas yang dibebankan oleh KADAOP. Dalam bidang pelaksanaannya KADAOP dibantu oleh beberapa kepala seksi yang berada dalam Dinas masing-masing. Berikut ini uraian dari beberapa

Kepala Sub Seksi yang membantu pelaksanaan tugas KADAOP IX Jember yaitu :

- A. kepala sub bagian administrasi (KASUBAG), kasubag ini menangani segala segala urusan yang berhubungan dengan administrasi daerah operasi IX Jember, dimana didalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh :
  1. kepala urusan personalia (KAURPER) bertugas mengawasi segala sesuatu yang berhubungan dengan administrasi kepegawaian seperti halnya jumlah tenaga kerja, kenaikan pangkat, kenaikan gaji dan penarikan tenaga kerja baru.
  2. kepala urusan keuangan bertugas mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan masalah keuanagan, antara lain mengenai penerimaan dan pengeluaran keuangan perusahaan.
  3. kepala urusan anggaran dan akuntansi bertugas mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan inventaris dan tata laksana surat menyurat.
  4. kepala urusan umum bertugas mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan inventaris dan tata laksana surat menyurat.
- B. kepala seksi traksi, kepala Seksi Traksi dalam melaksanakan tugas dilintas dibantu oleh beberapa sub seksi yaitu :
  1. sub seksi lokomotif bertugas dan bertanggung jawab terhadap masalah yang berhubungan dengan lokomotif.
  2. sub seksi kereta bertugas bertanggung jawab atas kelancaran KRD dan KRB.
  3. sub seksi listrik bertugas dan bertnggung jawab pada masalah yang berhubunan dengan tenaga listrik.

4. sub seksi operasi sarana bertugas dan bertanggung jawab terhadap masalah pengaturan operasi lokomotif dan kereta.

Dalam menjalankan tugasnya dilintas, kepala Seksi Traksi yang berada di KADAOP IX Jember membawahi :

- a. kepala dipo lokomotif Jati.
  - b. kepala dipo lokomotif Klakah.
  - c. kepala dipo lokomotif Jember.
  - d. kepala dipo lokomotif Banyuwangi.
  - e. kepala dipo elektronik Jember.
  - f. kepala dipo kereta Jember.
  - g. kepala sub dipo kereta Probolinggo.
  - h. kepala sub dipo kereta Jember.
  - i. kepala sub urusan karcis Banyuwangi.
  - j. pengawas urusan kereta Leces.
  - k. pengawas urusan kereta Klakah.
  - l. pengawas urusan kereta Tanggul.
  - m. pengawas urusan kereta Kalisat.
  - n. pengawas urusan kereta Kalibaru.
  - o. pengawas urusan kereta Situbondo.
- C. kepala seksi operasi dan niaga, dalam tugasnya dibantu oleh :
1. seksi operasi dan teknis bertugas dan bertanggung jawab atas segala kegiatan lalu lintas jalannya kereta api.
  2. sub seksi operasi kereta api bertugas dan bertanggung jawab mengenai pemberangkatan kereta api.
  3. sub seksi perjalanan kereta api bertugas dan bertanggung jawab mengatur perjalanan kereta api.

4. sub seksi keamanan dan ketertiban bertugas dan bertanggung jawab mengenai keamanan dan ketertiban jalannya kereta api, operasi kereta api, serta menjaga keamanan dan ketertiban tentang masalah penumpang.
  5. sub seksi pemasaran penumpang bertugas dan bertanggung jawab atas kegiatan pemasaran penumpang.
  6. sub seksi angkutan barang bertugas dan bertanggung jawab atas kelemahan dibidang angkutan barang.
  7. sub seksi bina pelanggan bertugas dan bertanggung jawab atas kelancaran dibidang pelanggan.
- D. kepala seksi jalan rel, jembatan, dan bangunan, kepala seksi jalan rel, jembatan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh beberapa sub seksi yaitu :
1. sub seksi program.
  2. sub seksi jembatan.
  3. sub seksi konstruksi.
  4. sub seksi tanah dan sepur simpang.
- E. kepala seksi sinyal, telekomunikasi dan listrik, kepala seksi sinyal, telekomunikasi dan listrik dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh :
1. sub seksi program bertugas dan bertanggung jawab dalam memprogramkan segala kegiatan yang berhubungan dengan dinasnya.
  2. sub seksi komunikasi dan listrik bertugas dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugasnya mengenai masalah telekomunikasi dan listrik.

3. sub seksi sinyal bertugas dan bertanggung jawab khususnya masalah persinyalan.

Seksi sinyal, telekomunikasi dan listrik PT. Kereta Api DAOP IX Jember di lintas disusun sebagai berikut :

- a. seksi sinyal Klakah dengan distriknya :  
distrik sinyal III A Klakah.
  - b. seksi sinyal II 2 Jember dengan distriknya :  
distrik sinyal II 2 A Jember.  
distrik sinyal II 2 B Kali Baru.
  - c. seksi telekomunikasi III klakah dan distriknya :  
distrik telekomunikasi Klakah.
  - d. seksi telekomunikasi II 2 Jember dan distriknya :  
distrik telekomunikasi II 2 A Jember.  
distrik telekomunikasi II 2 B Kali baru.
  - e. tata usaha telekomunikasi III Jember.
- F. pengawas teknis (WASTEK), KADAOP mempunyai pembantu dalam melaksanakan tugas pengawasan terhadap semua kegiatan di tiap-tiap Kepala Seksi di Dinasnya masing-masing tetapi pengawas ini tidak mempunyai hak memerintah langsung kepada para kasi tersebut, hanya sekedar membantu jalannya pelaksanaan operasinya. Pengawas-pengawas tersebut antara lain :
1. wastek jalan rel, jembatan, dan bangunan (WASTEK JAB) bertugas dan bertanggung jawab atas segala kegiatan yang berhubungan dengan jalan, jembatan dan bangunan.

2. wastek sinyal, telekomunikasi dan listrik bertugas dan bertanggung jawab atas segala kegiatan yang berhubungan dengan sinyal, telekomunikasi, dan listrik.
3. wastek traksi bertugas dan bertanggung jawab tentang pengawasan bidang traksi.
4. wastek operasi bertugas dan bertanggung jawab tentang pengawasan pelaksanaan operasi.
5. unit pelaksanaan teknis (UPT) bertugas dan bertanggung jawab dalam melaksanakan segala kegiatan operasi yang telah diperintahkan oleh KADAOP di masing-masing unit UPT ini, dalam melaksanakan tugasnya dilintas dibantu oleh Kepala Stasiun (KS). Adapun kepala Stasiun yang berda diWilayah Daerah Operasi IX Jember digolongkan menjadi beberapa kelas antara lain :
  - a. stasiun kelas I meliputi :  
stasiun Probolinggo, Jember dan Banyuwangi.
  - b. stasiun Kelas II meliputi :  
stasiun Klakah, Kali Baru dan Pasuruan.
  - c. stasiun kelas III meliputi :  
stasiun Jayiroto, Tanggul, Rambipuji, Kali Baru, Rogojampi, Klabat, Karangasem, Bondowoso, Situbondo dan Bateman.
  - d. stasiun kelas IV meliputi :  
stasiun Leces, Glenmore, Kalisetail, Grati, Rejoso.
  - e. stasiun kelas V meliputi :  
stasiun Kalasan, Ranuyoso, Randuwagung, Bangsalsari, Mangli, Arjasa, Kotok, Temuguruh, Singojuruh, Sukowono, Tamanan, Grujukan, Bonosari, dan Prajekan.

### 3.2.1 Personalia

Personalia merupakan salah satu rangkaian perbuatan menggerakkan karyawan-karyawan yang berhubungan dengan administrasi kepegawaian dan menggerakkan segenap fasilitas kerja agar benar-benar tercapaimasalah tujuan kerja sama. Masalah personalia merupakan salah satu faktor yang utama dan selalu ada pada setiap perusahaan meskipun itu suatu perusahaan yang sudah maju dan menggunakan mesin-mesin modern.

### 3.2.2 Keadaan Karyawan

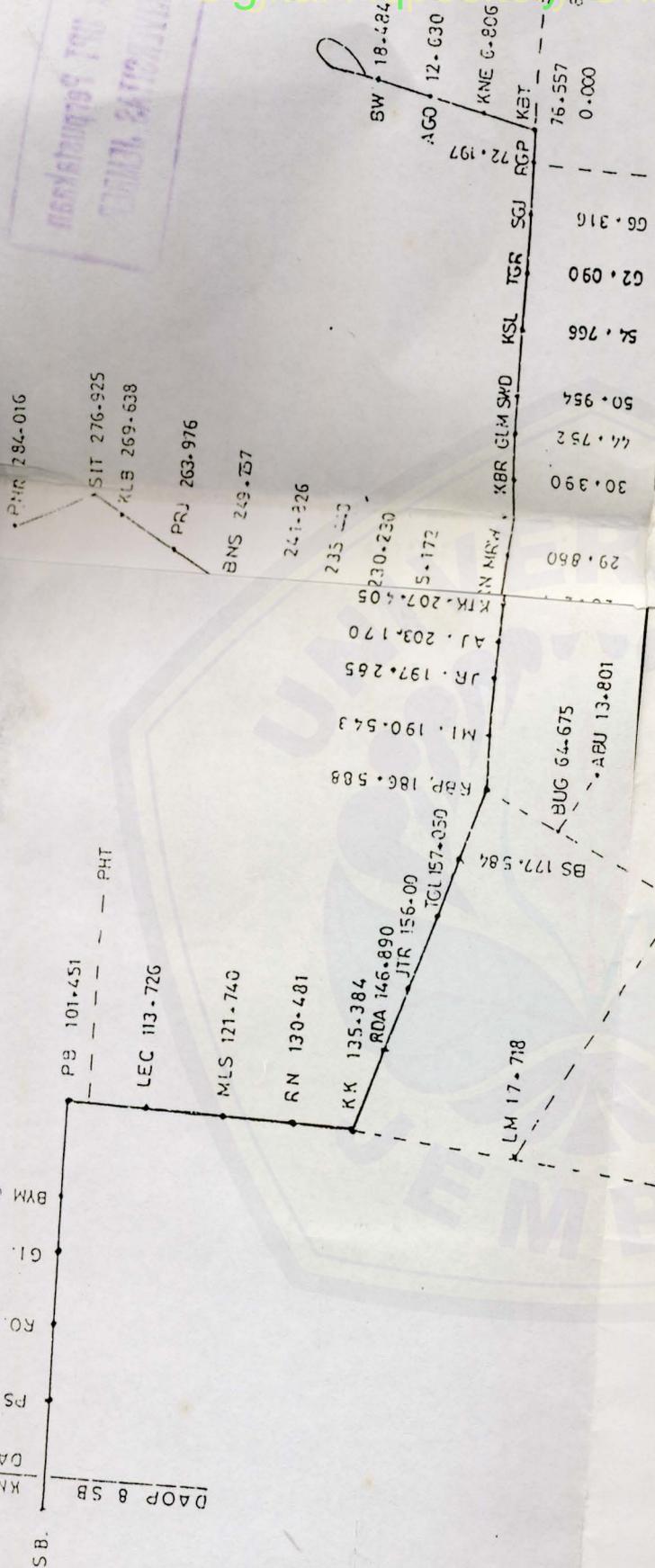
Jumlah tenaga kerja pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember dibagi menjadi dua golongan yaitu :

- a. tenaga kerja organik adalah tenaga kerja yang diatur berdasarkan Peraturan Pemerintah dan sudah mendapatkan NIP atau Nomor Induk Pegawai.
- b. tenaga kerja non organik adalah tenaga kerja yang statusnya Pegawai Negeri Sipil dan tidak diatur menurut Peraturan Pemerintah.

Tenaga kerja yang ada di perusahaan ini ada dua macam yaitu :

- a. tenaga kerja yang aktif
- b. tenaga kerja yang bebas tugas (BT), maksud bebas tugas adalah pegawai yang akan pensiun tetapi masih menjadi tanggungan pihak PT. Kereta Api (Persero).

Tenaga kerja non organik yang statusnya bukan pegawai negeri sipil tidak diatur dalam Peraturan Pemerintah. Adapun jumlah tenaga kerja organik dan non organik adalah ; Capeg 18 orang, Perum murni 360 orang, Perum EXPNS 1238 orang, PNS (Pegawai Negeri Sipil) 1orang, BT (bebas tugas) 17 orang.



DAPAT DIPROGRAM PERAWATAN DENGAN MT:  
 REL R.25 PENDEK 1020 M BANTALAN KAYU = 68.015 M  
 REL R.33 PANJANG 60M " = 143.600 M  
 REL R.33 " " BANTALAN BESI = 10 400M  
 REL R.42 PANJANG 85M " KAYU = 73 750M  
 REL R.42 " " SETON = 22 118M  
 LINTAS TIDAK OPERASI

LINTAS TIDAK OPERASI

KK - PSR	= 35.946 KM
LM - RBP	= 59.490 "
BUG - ABU	= 13.801 "
RGP - BEN	= 17.900 "
SJT - PJI	= 4.692 "
KBT - BW	= 9.423 "
<b>JUMLAH</b>	<b>= 140.962 KM</b>

SUMBER DATA : PT. KERETA API (PERSERERASI IX JEMBER)  
 GAMBAR 2. PETA LINTAS PT. KERETA API IOP IX JEMBER

### 3.2.3 Luas Wilayah PT. Kereta Api Jember (Persero)

Luas wilayah PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember meliputi kota Banyuwangi sampai sinyal masuk stasiun Bangil dan utara sampai Panarukan yang terbagi menjadi dua lintas yaitu :

1. lintas raya.

Lintas Raya ini terdiri dari sinyal pertama masuk stasiun Bangil Jember sampai Banyuwangi ditambah lagi lintasan baru antara Kabat sampai stasiun Banyuwangi Baru.

2. lintas cabang.

Lintas Cabang yang masih beroperasi adalah stasiun Kalisat sampai Panarukan-Situbondo, sedang stasiun Klakah sampai Panarukan tidak berfungsi lagi.

Luas wilayah daerah PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember meliputi 209,652 km Lintas Raya dan 222,252 km Lintas Cabang. Panjang jaringan jalan rel kereta api  $\pm$  340,5 km. Jaringan jalan rel pada PT. Kereta Api (Persero) Daop IX Jember dapat dilihat dalam gambar sebagai berikut :

### 3.2.4 Sistem Gaji dan Pengupahan

Sistem gaji dan upah ini merupakan salah satu usaha untuk memberikan imbalan atas pekerjaan yang dilakukan oleh pekerja. (Drs. Slamet Saksono, 1988 : 4).

Sistem gaji dan pengupahan yang ada pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember antara lain :

- a. sistem penggajian bagi pegawai organik atau pegawai tetap yaitu dengan cara prosedur dibayar terlebih dahulu sebelum penyelenggaraan pekerjaan. Untuk hal ini telah diatur oleh pemerintah dengan Peraturan Pemerintah no. 15 tahun 1993 tentang gaji pokok negeri sipil.
- b. sistem pengupahan bagi pegawai non organik atau pegawai tidak tetap/harian. Dengan prosedur pelaksanaan pekerja harus bekerja terlebih dahulu setelah itu baru dibayarkan upahnya. Untuk tarif perhitungannya disesuaikan dengan Peraturan Upah Minimum Regional yang diatur oleh Surat Keputusan Menteri Tenaga Kerja no. 32/1994.

### 3.3 Tugas Pokok PT. Kereta Api (Persero)

PT. Kereta Api (Persero) secara umum melaksanakan tugas-tugas pokok yaitu :

1. melaksanakan angkutan umum diatas rel secara massal, tertib dan teratur.
2. melaksanakan angkutan lain sebagai penunjang angkutan diatas rel kereta api.
3. menyelenggarakan jasa lengkap yang berhubungan dan menunjang tugas pokok tersebut.
4. mengajukan tarif yang wajar sesuai dengan asas-asas perusahaan tanpa meninggalkan fungsi pelayanan umum.

5. peningkatan daya guna dan hasil guna aparatur perusahaan kereta api.
6. pelaksanaan sesuai dengan tugas pokok dan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### 3.4 Proses Kegiatan Administrasi Pendapatan jasa Penumpang

Proses pelaksanaan administrasi pendapatan jasa penumpang yang khusus dihasilkan dari pendapatan angkutan adalah sebagai berikut.

#### 3.4.1 Penjualan karcis di Loket

Disini bisa diibaratkan terjadi kontrak jasa antara orang-orang yang memerlukan jasa perusahaan pemberi jasa tersebut, hal ini ditandai dengan adanya penjualn karcis terhadap orang-orang yang memerlukan jasa penjualan karcis penumpang ini terdiri dari tiga jenis yaitu :

- a. karcis dengan stasiun tujuan harga tercetak, yang bermula dengan nomor A.0000.
- b. karcis pasepartu, yang harga dan stasiun tujuan tidak tercetak dan nomornya bermula dengan nomor A.0000.
- c. karcis rombongan berbentuk nomor 245 yang berupa buku tembusan.

#### 3.4.2 Penyetoran Pendapatan pada Kasir

Buku setoran berbentuk no. 501/SAB yang merupakn bukti pertanggung jawaban penguasa kas bawahan terhadap bendaharawan stasiun dalam hal keuangan, maka uang hasil pendapatan itu disetorkan pada kasir

Untuk stasiun-stasiun bukan stasiun lingkungan, maka dalam penyetoran pendapatannya pada stasiun lingkungan disertai dengan bentuk Bukti Pemindhan Uang (BPU). BPU ini dipergunakan untuk setoran uang

san surat-surat berharga serta untuk tambahan kas. BPU dibuat rangkap tiga yaitu lembar pertama asli, lembar kedua dwilipat, lembar ketiga disebut trilipat.

Adapun cara pengiriman uang setoran dengan menggunakan BPU oleh stasiun-stasiun bukan stasiun lingkungan adalah sebagai berikut :

- a. setoran dimasukkan ke dalam peti disertai dengan BPU yang diserahkan kepada KP (Kondektur Pemimpin), setoran pendapatan dilakukan/diangkat dengan kereta yang setiap stasiun selalu berhenti dan peti tempat setoran pendapatan itu biasanya diletakkan di bordes (ruangan dalam kereta, diluar tempat duduk penumpang).
- b. oleh stasiun penerima  
Bila setoran uang tunai yang diterima benar, maka KS/Pbd menandatangani secara tembusan BPU asli dwilipatnya serta menulis tanggal penerimaannya. Selanjutnya BPU asli dikirim kembali pada stasiun pengirim dalam sampul bentuk no. 575. Sampul itu diserahkan pada Kondektur dengan buku penyerahan. Sedangkan Dwilipatnya dikirim ke pemeriksaan lampiran buku kas bentuk no. 326 b/SAB dalam masa pembukuan.
- c. oleh stasiun pengirim  
BPU asli yang sudah ditanda tangani sebagi penerimaan uang disimpan di stasiun menunggu diadakannya pemeriksaaan. Setelah itu dikirim ke KC.Bd (Kantor Pusat Bandung).

### 3.4.3 Pembukuan Buku Kas Bentuk no. 326 b/SAB

Pembukuan dalam kasini dilakuakn tiap empat hari sekali masa pembukuan (4,8,12,16,20,24,28,31). Dalam pembukuan buku kas ini

bendaharawan yang dalam hal ini dibantu oleh Pbd atau pembantu bendaharawan menutup semua perkiraan yang dalam buku kas ini diperoleh dari salinan berkas-berkas yang telah dibuat baik oleh penguasa kas bawahan maupun oleh bendaharawan dalam buku catatan kasnya. Kemudian setelah diadakan Pembukuan dari perhitungan buku kas, maka hasilnya akan dicocokkan dengan jumlah uang yang ada pada kasir apakah sudah sesuai atau tidak. Buku kas bentuk no. 326/SAB ini digunakan :

- a. sebagai bukti pertanggung jawaban bendaharawan stasiun mengenai penguasaan uang dan pengganti uang yang dijalankan oleh bendaharawan stasiun terhadap Badan Pemeriksa Keuangan.
- b. sebagai sarana bagi pengendalian pendapatan untuk melakukan pengendalian terhadap pengelolaan keuangan stasiun.

#### **3.4.4 Penyetoran Pendapatan pada Bank**

Setelah diadakan penutupan terhadap buku kas oleh bendaharawan dan dari hasil perhitungan diketahui sudah sesuai atau benar besarnya jumlah uang yang ada pada kasir, selanjutnya yang ada tersebut disetorkan pada Bank yang sudah ditentukan.

Penyetoran pada Bank dilakukan setiap hari menggunakan k-7, dimana tiap hari pada jam 12.00 BBWI. Bank yang sudah ditunjuk tadi datang ke stasiun untuk mengambil setorannya. Khusus untuk penyetoran pendapatan pada hari libur dilakukan pada hari berikutnya yang tidak libur dan setoran-setoran disimpan oleh Pbd di stasiun dimasukkan peti khusus.



## BAB IV HASIL PRAKTEK KERJA NYATA

Kegiatan Praktek Kerja Nyata ini merupakan hasil Praktek Kerja Nyata yang dilakukan di PT. Kereta Api (Persero) Jember, dengan jalan ikut langsung dan turut membantu dalam penyelenggaraan kegiatan khususnya administrasi pendapatan jasa dan barang.

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

1. kegiatan non efektif.
2. kegiatan efektif.

### 4.1 Kegiatan Non Efektif

Kegiatan non efektif yang telah dilakukan selama Praktek Kerja Nyata, antara lain :

- a. penjelasan mengenai sejarah perkereta apian Indonesia.
- b. penjelasan mengenai struktur organisasi, personalia, serta proses pelaksanaan administrasi pendapatan keuangan.
- c. penjelasan mengenai cara penyetoran pendapatan Stasiun pada Bank.

### 4.2 Kegiatan Efektif

Kegiatan efektif yang berlangsung selama Praktek Kerja Nyata merupakan kegiatan yang membantu penyelenggaraan kegiatan perusahaan khususnya administrasi pendapatan jasa penumpang dan barang.

Kegiatan-kegiatan tersebut antara lain :

1. prosedur penjualan karcis harian.

2. mengerjakan pembukuan karcis harian.
3. pengisian data pendapatan dari lalu lintas, bal dan rupa-rupa pada PT. Kereta Api Daop IX Jember.
4. pengisian perincian pendapatan menurut buku kas pada PT. Kereta Api Daop IX Jember.
5. membantu pengisian daftar program dan realisasi angkutan barang dan usaha tambahan.

Secara rinci kegiatan efektif dapat diuraikan sebagai berikut.

#### 4.2.1 Prosedur Penjualan Karcis Harian.

PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember memberikan pelayanan jasa untuk pengangkutan penumpang dan barang dengan menggunakan kereta api. Penumpang dapat memanfaatkan angkutan tersebut apabila memiliki tanda bukti atau karcis. Keberhasilan penjualan karcis sangat ditunjang dengan adanya administrasi penjualan yang baik dan benar atau dengan kata lain bahwa tujuan perusahaan dapat tercapai jika tertib administrasi, tertib penjualan dan tertib pelayanan. Pelaksanaan penjualan karcis dilaksanakan kurang lebih setengah jam sebelum pemberangkatan kereta api menurut tujuan masing-masing.

Apabila kondektur mengetahui penumpang tidak memiliki karcis dengan sengaja maka dikenakan denda 100 % dari harga karcis yang harus dibeli. Karcis yang dikeluarkan oleh kondektur ini disebut karcis suplisi. Tetapai untuk penumpang yang tidak sengaja karena terlambat membeli karcis tidak dikenakan hanya membayar sesuai demgan harga karcis.

Pegawai yang menjual karcis harus cekatan dan bertanggung jawab atas semua karcis yang ada dalam lemari loket begitu pula atas karcis lainnya

yang diberi oleh KS/PBD. Dalam proses penjualan karcis penumpang ditanya jurusan atau tujuannya, kemudian diberi yang sesuai dengan permintaannya, setelah itu penumpang menuju ke kereta api sesuai dengan karcis.

Kereta api mempunyai kelas yang berbeda yaitu kelas ekonomi dan kelas utama (Eksekutif dan Bisnis). Kelas utama ada nomor tempat duduk yang tertera pada karcis dan untuk kelas ekonomi tidak dapat nomor tempat duduk sehingga bebas untuk memilih tempat duduk. Untuk mengetahui gerbong utama diisi beberapa penumpang, sebelumnya da pemberitahuan dari stasiun melalui telepon. Dengan demikian dapat diketahui karcis yang akan dijual untuk perjalanan selanjutnya antara lain :

1. karcis Edmonson.
2. karcis Pasepartu.
3. karcis Peron.
4. karcis Pesanan.

Contoh karcis yang dijual seperti yang terlihat pada gambar berikut ini :



GAMBAR 3a. CONTOH KARCIS EDMONSON

**PT. KERETA API (Persero)**  
**KARCIS PASEPARTU**

**A No 4585**

17-6-2001 - 34

Nama KA :	LOBAWA	No. KA :	122
Tanggal berangkat :	25-12-2001	Pukul :	07.10
Kelas BISMIS/EKONOMI*) DEWASA/ANAK/ABRI*)	No. Kereta	No. Tempat duduk	
Dari :	WONOSARI	Kode Tarif :	P. 56030
Ke :	JEMBER	Harga :	25.000
Lewat :	SP	Bea Pesan :	Diskon 10%
Tanggal Penjualan :		Jumlah :	22.500

Termasuk Asuransi Jasa Raharja dan Jasa Raharja Putera \*) coret yang tidak perlu BERLAKU UNTUK SATU PENUMPANG

GAMBAR 3b. CONTOH KARCIS PASEPARTU

**PT. KERETA API ( Persero )**

**KARCIS PERON**

Tidak berlaku sebagai tanda tempat

Harga Rp. 500,00

Tanggal ..... 10 JAN 2001 .....

Stasiun **JEMBER**

Berlaku untuk 1 (satu) orang  
1 kali masuk

**B No 4020 -**

GAMBAR 3c. CONTOH KARCIS PERON

		Sgu	CM	1314
Nama : //				
Tanggal Berangkat :		No. KA	Lewat	
Nama KA :		JR		
Jadwal Berangkat :	0.15	Jadwal Tiba :	11.52	
SURABAYA GURENG		JEMBER		
Kelas	NO. KERETA	NOMOR TEMPAT DUDUK		
BISMIS				

#### 4.2.2 Pembukuan Karcis Harian.

Cara pembukuan karcis harian adalah sebagai berikut :

Setelah kereta api berangkat dilihat nomer-nomer karcis yang terjual. Dalam buku harian ini adalah nomor penjualan awal dan nomor penjualan akhir, kemudian baru dihitung pendapatannya. Cara menghitungnya adalah nomor karcis yang terjual akhir dikurangi nomor karcis yang terjual awal, kemudian hasilnya dikalikan dengan tarif yang tertera pada masing-masing karcis sesuai dengan tujuannya.

Misalnya :

Tarif kelas ekonomi jurusan Jember-Banyuwangi sebesar Rp 1.500,-.

Kemudian yang terjual mulai nomer 6850 sampai dengan nomer 6865, maka perhitungan pendapatannya adalah :

$$= (\text{penjualan akhir} - \text{penjualan awal}) \times \text{Tarif}$$

$$= (6865 - 6850) \times \text{Rp } 1.500,-$$

$$= \text{Rp } 22.500,-$$

Jadi jumlah yang masuk sebesar Rp 22.500,-

#### 4.2.3 Pengisian Data Pendapatan Dari Lalu Lintas, Bal dan Rupa - rupa Pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember.

Data pendapatan dari lalu lintas, bal dan rupa-rupa ini berisi kolom-kolom yang terdiri dari :

- a. nomor urut
- b. uraian yang terdiri dari :
  1. dari lalu lintas
  2. jumlah penumpang
  3. jumlah barang

4. jumlah bea stasiun

5. jumlah tuslah

c. pendapatan penumpang

Pengisian data pendapatan ini didasarkan pada sub distribusi penjualan PT. Kereta Api (Persero) rekap buku kas BTK. 576. Contoh bentuk blanko Data Pendapatan Dari Lalu Lintas BAL & Rupa-rupa seperti yang terlihat pada gambar berikut ini :

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 JUNI TAHUN 2001

NOMOR URUT	URAIAN	PENUMPANG	
1	2	3	
I	DARI LALU LINTAS		
1	Penumpang Umum	Rp.	1.722.549.300
2	Tuslah	"	-
3	Suplisi	"	-
4	Asongan	"	6.507.600
5	Peron	"	-
	<b>JUMLAH PENUMPANG (1 s/d 5)</b>	<b>Rp.</b>	<b>1.729.056.900</b>
6	Begasi	"	3.469.300
7	K.H Bayar Dahulu	"	19.760.000
8	K.H Bayar Belakang	"	-
9	Angkutan Pos	"	-
10	K.B Bayar Dahulu	"	32.252.800
11	K.B Bayar Belakang	"	18.298.900
	<b>JUMLAH BARANG (6 s/d 11)</b>	<b>Rp.</b>	<b>73.781.000</b>
12	Pendapatan Lain-lain	"	4.463.750
	<b>JUMLAH I. (1 s/d 12)</b>	<b>Rp.</b>	<b>1.807.301.650</b>
II			
13	Bea Stasiun Penumpang/TD	"	7.029.000
14	Peron	"	469300
15	Bea Stasiun K.B dan K.H	"	-
16	Bunga Deposito	"	-
17	Tuslah	"	0
	<b>JUMLAH BEA STASIUN (13 s/d 17)</b>	<b>Rp.</b>	<b>7.533.400</b>
18	Tuslah Bima	"	-
19	Rekening G.215	"	231.209
20	Tuslah Mutiara Selatan	"	-
21	Surat Pungutan Kekurangan S.P.K	"	-
22	Tuslah Senja Utama SLO	"	-
23	Tuslah Senja Utama YK	"	-
24	Tuslah Sriwijaya	"	-
	<b>JUMLAH TUSLAH (18 s/d 24)</b>	<b>Rp.</b>	<b>231.209</b>
25	Bea Angkutan Lanjutan B.A.L	"	0
26	Pengawalan/ dan Klaim	"	-
27	Restorka	"	-
	<b>JUMLAH II. (13 s/d 27)</b>	<b>Rp.</b>	<b>7.764.609</b>
	<b>JUMLAH I + II (1 s/d 27)</b>	<b>Rp.</b>	<b>1.815.066.259</b>

1. K N/Dirsar  
di BANDUNG.
2. Kadaop VIII/Kasi Niaga Sb  
di SURABAYA.

#### 4.2.4 Pengisian Perincian Pendapatan Menurut Buku Kas pada PT. Kereta Api DAOP IX Jember

Perincian pendapatan ini disesuaikan dengan data pendapatan dari lalu lintas, bal dan rupa-rupa yang dikirim ke stasiun-stasiun.

Perincian pendapatan ini berisi kolom-kolom yang terdiri dari :

- a. nomor urut
- b. nama stasiun
- c. penumpang
- d. suplisi
- e. asongan
- f. bagasi
- g. k.h kirim
- h. k.h terima
- i. k.b kirim
- j. k.b terima
- k. p.l.l
- l. bs/rupa-rupa/td
- m. peron
- n. tuslah
- o. sewa
- p. jumlah
- q. G. 215
- r. spk
- s. bal
- t. jumlah



Adapun bentuk Blanko Perincian Pendapatan Menurut Buku Kas seperti yang terlihat pada gambar berikut ini :



#### 4.2.5 Pengetikan Program dan Realisasi Angkutan Penumpang dan Barang Pada PT. Kereta Api DAOP IX Jember.

Program realisasi angkutan penumpang barang dan usaha tambahan pada bulan Juni tahun 2001 yang dibuat waktu Praktek Kerja Nyata adalah pada bulan Juli tahun 2001.

Daftar ini terdiri dari :

- I. angkutan penumpang
  - a. KA utama.
  - b. KA lokal.
- II. angkutan barang
  - a. angkutan negosiasi.
  - b. angkutan non negosiasi.

Syarat-syarat khusus pengisian :

1. realisasi untuk ekonomi ditambah bus.
2. realisasi untuk penumpang lokal raya ditambahkan dengan kls/ktb yang dikirim.
3. barang hantaran penumpang (BHP) merupakan volume kg dijadikan ton sehingga dibagi 1.000.

Laporan ini terdapat data-data yang diprogramkan setiap bulannya oleh Kantor Pusat Bandung. Dari realisasi diketahui data-data yang diperoleh tersebut akan sama dengan data yang diprogram atau mengalami perubahan. Adapun contoh bentuk Blanko Program dan Realisasi Angkutan Penumpang, Barang dan Usaha Tambahan seperti yang terlihat pada gambar berikut :



PROGRAM DAN REALISASI ANGGARAN  
BULAN JUNI - JUNI 2001 DAOP IX JEMBER

JENIS	PR		REALISASI			DEVIASI / % (R:P)			
	VOLUME	VOL	PENDAPATAN	VOLUME	VOL-KM	PENDAPATAN	VOLUME	VOL-KM	PENDAPATAN
1. KL. EKSEKUTIF	7.394	3.200	458.173.000	7.068	2.880.242	421.174.000	96	88	
2. KL. BISNIS	27.246	7.500	450.788.000	31.420	9.004.519	549.127.000	115	119	92
3. EKONOMI	62.538	15.400	531.215.000	63.750	14.833.646	564.524.600	102	96	22
<b>JUMLAH KL. UTAMA</b>	<b>97.178</b>	<b>26.200</b>	<b>1.440.176.000</b>	<b>102.236</b>	<b>26.718.407</b>	<b>1.534.825.600</b>	<b>105</b>	<b>102</b>	<b>06</b>
1. LOKAL RAYA	126.321	8.700	249.341.000	94.410	7.061.244	168.867.000	75	81	07
2. LOKAL CABANG	31.508	1.600	20.075.000	21.503	1.161.335	25.364.300	69	73	68
<b>JUMLAH ANGG. PNP</b>	<b>254.807</b>	<b>36.500</b>	<b>1.709.592.000</b>	<b>218.149</b>	<b>34.940.986</b>	<b>1.729.056.900</b>	<b>86</b>	<b>96</b>	<b>126</b>
1. PUPUK	3.120	450	17.847.000	0	0	0	0	0	0
2. BBM (PB-LEC)	12.417	740	27.940.000	7.470	419.400	15.727.500	60	56	00
3. BHP	131	200	16.549.000	86	9.213	23.229.300	66	44	56
4. SEMEN									440
5. BESI BAJA									
6. PS GALUNGGUNG									
<b>JUMLAH NEGOSIASI</b>	<b>15.668</b>	<b>1.210</b>	<b>62.336.000</b>	<b>7.556</b>	<b>428.613</b>	<b>38.956.800</b>	<b>48</b>	<b>35</b>	<b>62</b>
1. P. KEMAS SB-RBP	208	400	3.006.000	137	29.714	2.571.400	66	66	85
2. P. KEMAS RBP-SB	439	940	4.033.000	300	65.340	3.959.800	68	70	98
3. HEWAN									
4. AMPAS TEBU									
5. TETES									
6. A C I									
7. PS. BESI									
8. GULA PASIR									

Digital Repository Universitas Jember

KUTAN PENUMPANG, BARANG DAN USAHA TAMBAHAN  
 TAHUN 2001 DAOP IX JEMBER

Lembar 1

PROGRAM		REALISASI			DEVISIASI / % (R:P)		
OL-KM	PENDAPATAN	VOLUME	VOL-KM	PENDAPATAN	VOLUME	VOL-KM	PENDAPATAN
3.264.000	453.173.000	7.066	2.880.242	421.174.000	96	88	92
7.555.000	450.788.000	31.420	9.004.519	549.127.000	115	119	122
5.413.000	531.215.000	63.750	14.833.646	564.524.600	102	96	106
26.232.000	1.440.176.000	102.236	26.718.407	1.534.825.600	105	102	107
8.719.000	249.341.000	94.410	7.061.244	168.867.000	75	81	68
1.601.000	20.075.000	21.503	1.161.335	25.364.300	69	73	126
6.552.000	1.709.592.000	218.149	34.940.986	1.729.056.900	86	96	101
452.000	17.847.000	0	0	0	0	0	0
746.000	27.940.000	7.470	419.400	15.727.500	60	56	56
21.000	16.549.000	86	9.213	23.229.300	66	44	140
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
1.219.000	62.336.000	7.556	428.613	38.956.800	48	35	62
45.000	3.008.000	137	29.714	2.571.400	66	66	85
94.000	4.033.000	300	65.340	3.959.800	68	70	98
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
23.000	3.870.000	1.392	70.072	28.293.000	232	305	731
1.381.000	73.247.000	9.385	593.739	73.781.000	55	43	101

CONTOH TABEL 7.

PROGRAM DAN REALISASI  
BULAN

URAIAN		JENIS	VOLUME
I.	<u>ANGKUTAN PENUMPANG</u>		
A.	KA. UTAMA	1. KL. EKSEKUTIF	7.39
		2. KL. BISNIS	27.24
		3. EKONOMI	62.53
		JUMLAH KL. UTAMA	97.17
B.	KA. LOKAL	1. LOKAL RAYA	126.32
		2. LOKAL CABANG	31.30
		JUMLAH ANGK. PNP	254.80
II.	<u>ANGKUTAN BARANG</u>		
A.	ANGKUTAN NEGOSIASI	1. P U P U K	3.12
		2. BBM (PB-LEC)	12.41
		3. B H.P	13
		4. S E M E N	-
		5. BESI BAJA	-
		6. PS.GALUNGGUNG	-
		JUMLAH NEGOSIASI	15.66
B.	ANGKUTAN NON NEGOSIASI	1. P.KEMAS SB-RBP	20
		2. P.KEMAS RBP-SB	43
		3. HEWAN	-
		4. AMPAS TEBU	-
		5. TETES	-
		6. A C I	-
		7. PS. BESI	-
		8. GULA PASIR	-
		9. BERAS	-
		10. LAIN-LAIN *)	60
		JUMLAH ANGK. BRG	16.91

\*) Lain-lain meliputi Bantalan Kayu, Batu Kricak.



BAB V  
KESIMPULAN

Berdasarkan kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan dalam melaksanakan Praktek Kerja Nyata selama satu bulan di PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember, diperoleh pengalaman dan manfaat sebagai berikut :

1. ikut membantu penjualan karcis harian, menyetorkan pendapatan pada kasir, mengerjakan pembukuan buku kas dan menyetorkan pendapatan pada Bank.
2. Mengerjakan pembukuan karcis harian.
3. Membantu pengisian data pendapatan dari lalu lintas, BAL dan rupa-rupa.
4. Membantu pengisian perincian pendapatan menurut buku kas.
5. Membantu pengisian daftar program dan realisasi angkutan barang dan usaha tambahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Hicks J.R., **Nilai dan Modal**, Edisi II, Oxford University Press, 1946
- Hutami S., **Pelaksanaan Administrasi Pendapatan Keuangan Pada PT. Kereta Api**, 2000. ( tidak dipublikasikan )
- Imam Subarkah, **Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita**, Yayasan Pustaka, Bandung, 1992.
- Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntansi Baru, **Lalu Lintas dan Pengusahaan Jilid II**, Keuangan Stasiun, PJKA, 1987.
- Soemita R., **Analisa Neraca dan Laba Rugi**, Edisi IV, Tarsito, Bandung, 1980.
- Stamford, **Komisi Standart Laporan Keuangan**, Bulan Juli 31, 1979.
- Slamet Saksono., 1988, **Administrasi Kepegawaian**, Cetakan Pertama, Yayasan Kanisius, Yogyakarta.
- The Liang Gie, **Administrasi Perkantoran Modern**, Nur Cahaya, Cetakan Ke-4, Yogyakarta, 1984.

**DAFTAR KEGIATAN  
PRAKTEK KERJA NYATA  
PADA PT. KERETA API ( PERSERO ) DAOP IX JEMBER  
NAMA : NURHAINI WIJI ASTUTI  
NIM : 98 - 1352**

NO	TANGGAL	URAIAN
1	30 Mei 2001	Menyerahkan surat ijin Praktek Kerja Nyata pada PT. Kereta Api Daop IX Jember.
2	2 Juli 2001	Penyerahan mahasiswa oleh Dosen Pembimbing Ibu Sri Utami, SU kepada Bapak Ismail selaku Kepala Urusan Personalia Pada PT. Kereta Api Daop IX Jember. Sekalian masa perkenalan di lingkungan PT. Kereta Api Daop IX Jember.
3	3 Juli 2001	Menerima penjelasan mengenai sejarah PT. Kereta Api Daop IX Jember.
4	4 Juli 2001	Mencatat dan mempelajari buku -buku petunjuk pelaksanaan administrasi pendapatan jasa penumpang dan barang pada PT. Kereta Api Daop IX Jember.
5	5 Juli 2001	Membantu mengelompokkan tiap-tiap bentuk dan disusun secara berurutan mulai dari Stasiun Ketapang dan Stasiun Probolinggo.
6	6 Juli 2001	Menerima penjelasan tentang pemasukan pendapatan dari stasiun ke bagian operasi oleh Ibu Sri Semidiati.
7	9 Juli 2001	Membantu dalam pembukuan pendapatan karcis harian.
8	10 Juli 2001	Membantu dalam pembukuan laporan pendapatan empat hari.
9	11 Juli 2001	Membantu pengisian perincian pendapatan bulan Juni.
10	12 Juli 2001	Membantu pengisian laporan program realisasi angkutan barang dan penumpang.
11	13 Juli 2001	Membantu penerimaan uang harian.
12	16 Juli 2001	Membantu pengisian daftar program kerja dan realisasi angkutan barang dan penumpang.
13	17 Juli 2001	Membantu pengisian program usaha tambahan.
14	18 Juli 2001	Mengadakan kunjungan ke Banyuwangi untuk mengetahui tentang pelayanan angkutan barang berupa pupuk PUSRI oleh PT. Kereta Api (Persero).
15	19 Juli 2001	Pengisian data kepadatan penumpang KA Ekspres Daop IX Jember.
16	20 Juli 2001	Pengisian buku kas data pendapatan dari lalu lintas, bal dan rupa-rupa.
17	23 Juli 2001	Pengisian analisa pendapatan suplesi.
18	24 Juli 2001	Praktek di stasiun Kereta Api jember.

19	25 Juli 2001	Menerima penjelasan mengenai angkutan penumpang dan barang serta karcis-karcis yang tersedia di stasiun Jember.
20	26 Juli 2001	Membantu mengetik perincian pendapatan menurut buku kas untuk bulan Juni 2001.
21	27 Juli 2001	Membantu melanjutkan pengetikan pengisian pendapatan penumpang kereta api Ekspres cepat 2001
22	30 Juli 2001	Mengumpulkan data-data yang kurang lengkap dipandu oleh Ibu Sri Semediati.
23	31 Juli 2001	Penutupan PKN oleh Dosen Pembimbing.

Jember, Agustus 2001

Mengetahui

Kepala Urusan Personalia

PT. Kereta Api DAOP IX Jember



Ismail

NIP : 25453



Digital Repository Universitas Jember

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL  
UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS EKONOMI

Jl. Jawa (Tegalboto) No. 17 Kotak Pos 125 - ☎ Dekan (0331) 332150 (Fax.) - T.U. 337900  
Kampus Bumi Tegal Boto Jember 68121 - Jatim

Nomor : **1626 /J25.1.4/P 6/ 2001**  
Lampiran :  
Perihal : **Kesediaan Menjadi Tempat PKN  
Mahasiswa Fak. Ekonomi UNEJ**

Jember, **22 May 2001**

Kepada : Yth ~~Bpk. Kepala Bag. Administrasi~~  
~~PTKA (Persero) Daop 9JR.~~  
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).

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

No.	N a m a	NIM	Bidang Studi
1.	Murhaini Wiji Astuti	98 - 1352	Adm. Perusahaan

Adapun pelaksanaan Praktek Kerja Nyata tersebut pada bulan :

~~Juli - Agustus 2001~~

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

Atas perhatian dan pengertian Saudara, kami menyampaikan terima kasih.



DAFTAR HADIR  
 PRAKTEK KERJA NYATA  
 PADA PT. KERETA API (PERSERO) DAOP IX JEMBER  
 NAMA : NURHAINI WIJI ASTUTI  
 NIM : 98 - 1352

NO	TANGGAL	NAMA	NIM	TANDA TANGAN
1	30 Mei 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	1 .....
2	2 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	2 .....
3	3 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	3 .....
4	4 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	4 .....
5	5 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	5 .....
6	6 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	6 .....
7	9 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	7 .....
8	10 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	8 .....
9	11 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	9 .....
10	12 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	10 .....
11	13 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	11 .....
12	16 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	12 .....
13	17 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	13 .....
14	18 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	14 .....
15	19 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	15 .....
16	20 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	16 .....
17	23 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	17 .....
18	24 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	18 .....
19	25 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	19 .....
20	26 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	20 .....
21	27 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	21 .....
22	30 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	22 .....
23	31 Juli 2001	NURHAINI W.A	98 - 1352	23 .....

Jember, Agustus 2001

Mengetahui

Kepala Urusan Personalia

PT. Kereta Api DAOP IX Jember



**PT. KERETA API (Persero)**

DAERAH OPERASI IX JEMBER

**TOP 21**

**SURAT KETERANGAN**

No : 06/PERS/VII/D.IX.2001.



UPT Perpustakaan  
UNIVERSITAS JEMBER

**KEPALA URUSAN PERSONALIA  
DAERAH OPERASI IX JEMBER**

MENERANGKAN BAHWA

Nama : NURHAINI WIJI ASTUTI  
NIM / NIS : 980803101352  
Tempat/Tgl. Lahir : Jember, 13 Februari 1978  
Universitas / Sekolah : Universitas Jember  
Program / Jurusan : Diploma III / Administrasi Perusahaan  
Alamat : Jl. Slamet Riyadi Gg. Damai No. 39  
Baratan - Jember

TELAH SELESAI MENJALANI PRAKTEK KERJA NYATA ( PKN )  
DI PT. KERETA API (Persero) DAERAH OPERASI IX JEMBER  
SELAMA 1 ( SATU ) BULAN,  
TERHITUNG MULAI TANGGAL 01 JULI s/d 31 JULI 2001.

DEMIKIAN SURAT KETERANGAN INI DIBUAT UNTUK DAPAT DIPERGUNAKAN  
SEBAGAIMANA MESTINYA.

Jember, 31 Juli 2001.

Kepala Urusan Personalia  
PT. KERETA API (Persero)  
Daerah Operasi IX Jember





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

N a m a : NURHAINI WIJI ASTUTI  
 Nomor Mahasiswa : 980803101352  
 Program Pendidikan : DIPLOMA III EKONOMI  
 Program Studi : ADMINISTRASI PERUSAHAAN  
 Judul Laporan : PELAKSANAAN ADMINISTRASI PENDAPATAN  
 JASA PENUMPANG DAN BARANG PADA  
 PT. KERETA API (PERSERO) DAOP IX JEMBER  
 Pembimbing :  
 Tgl. Persetujuan : Mulai dari : 1 JULI 19 2001 s/d. 19 2001

No.	Konsultasi pada tgl	Masalah yang dibicarakan	Tanda tangan Pembimbing
1	17. Sep. 2001	Pengajuan Proposal	1 <u>W</u>
2	20. Sep. 2001	Perbaikan Proposal	2 <u>W</u>
3	25. Sep. 2001	ACC Proposal	3 <u>W</u>
4	28. Sep. 2001	Pengajuan BAB I - BAB III	4 <u>W</u>
5	2. Nov. 2001	Perbaikan Bab I - Bab III	5 <u>W</u>
6	5. Nov. 2001	ACC BAB I - BAB III	6 <u>W</u>
7	7. Nov. 2001	Pengajuan BAB IV - BAB V	7 <u>W</u>
8	9. Nov. 2001	Perbaikan BAB IV - BAB V	8 <u>W</u>
9	24. Nov. 2001	Perbaikan " " "	9 <u>W</u>
10	29. Nov. 2001	ACC Bab IV - V	10 <u>W</u>
11			11
12			12
13			13
14			14
15			15
16			16
17			17
18			18
19			19
20			20
21			21