

BAB III

OBJEK DAN METODE PENELITIAN

3.1 Objek Penelitian

3.1.1 Sejarah Perusahaan

PT. Kereta Api (Persero) Bandung adalah salah satu perusahaan milik Pemerintah (BUMN) yang kemudian statusnya berubah menjadi Persero. Semula tujuan usahanya memberikan pelayanan atau jasa transportasi dan tidak berorientasi mendapatkan keuntungan kemudian berubah menjadi memberikan pelayanan atau jasa transportasi dan berorientasi pada keuntungan perusahaan.

PT. Kereta Api (Persero) Bandung merupakan salah satu perusahaan besar yang menguasai seluruh jasa angkutan kereta api yang berada di Indonesia. Perusahaan cabangnya tersebar di Indonesia yang disebut dengan DAOP (Daerah Operasi) yang mewakili kantor pusat dan bertanggung jawab melaksanakan seluruh kebijakan kantor pusat.

Dalam perjalanan sejarahnya, angkutan kereta api di tanah air kita membuktikan peranan yang berarti pada sektor perhubungan disamping menunjang pertumbuhan ekonomi terutama di sektor pertanian atau perkebunan dan pertambangan.

Secara kronologis perkembangan perkeretaapian Indonesia telah mengalami empat fase, yaitu :

1. Zaman Hindia Belanda
2. Zaman Pendudukan Jepang

3. Zaman Kemerdekaan Republik Indonesia.
4. Zaman Penyerahan Kedaulatan.

Penjabaran dari masing-masing fase dapat diuraikan berikut ini :

1. Zaman Hindia Belanda

Di Indonesia, kereta api telah dikenal; sejak abad ke-19 dan dijalankan pertama kali tanggal 17 Juni 1868 antara Semarang (Kemijen) dan Tanggung dengan jarak 26 Km. Perkembangan perkeretaapian di Indonesia dimulai dengan pemasangan lalu lintas Semarang-Surakarta oleh *Nederlands Indische Spoorweg Matschapj* (NISM).

Pencangkulan pertama kali untuk pemasangan lalu lintas tersebut dilakukan oleh Gubernur Jendral Slooet Van Beele di Semarang pada tanggal 12 Februari 1890. Lintas Jakarta-Bogor dimulai pemasangannya pada tanggal 10 April 1868 dan selesai pada tahun 1873. Pemasangan lintas kereta api tersebut dilakukan oleh NISM yang kemudian diambil alih oleh *State Spoorweg* (SS). Di Sumatera Utara telah dipasang lalu lintas medan pada tanggal 25 Juli 1886 oleh *Deli Spoorweg Matschapj* (DSM). Di Sulawesi pada tanggal 01 Juli 1923 telah dipasang lintas Kassar-Talekar, disamping SS yang diusahakan oleh Hindia Belanda.

Pada saat itu terdapat dua belas tempat perkeretaapian swasta di Jawa dan di Semarang yaitu :

- a. *NV Semarang Cherebon Straamstram Matschpij* (SGM)
- b. *NV Nederland Indische Spoorweg Matschpij* (NISM)
- c. *NV Semarang Joane Straamstram Matschpij* (SJM)

- d. *NV Saraje Dal Straamstram Matschpij (SDM)*
- e. *NV Mojokerto Straamstram Matschpij (MELSM)*
- f. *NV Oast Java Straamstram Matschpij (SJM)*
- g. *NV Kediri Straamstram Matschpij (KSM)*
- h. *NV Malang Straamstram Matschpij (MSM)*
- i. *NV Pasuruan Straamstram Matschpij (PSM)*
- j. *NV Probolinggo Straamstram Matschpij (PBSM)*
- k. *NV Madura Straamstram Matschpij (MDSM)*
- l. *NV Deli Straamstram Matschpij (DSM).*

Peranan perkeretaapian swasta sebagai prasarana perekonomian pada waktu itu mengimbangi peranan usaha pemerintah dengan nama *State Spoorweg*. Jaringan-jaringan di Jawa diarahkan pada tujuan penyempurnaan administrasi pemerintah dalam rangka menjamin pertahanan dalam negeri. Pemasangan jaringan di Aceh dilaksanakan oleh Departemen Penerangan (Department Van Coleg). Pada tahun 1917 pengesahan beralih dari militer (Departemen Penerangan) kepada *State Spoorweg* dengan maksud untuk mengamankan hasil usaha.

Pemasangan jaringan-jaringan kereta api partikulir yang terpusat pada daerah perkebunan, pada dasarnya mempunyai tujuan pengangkutan hasil perkebunan ke daerah-daerah pelabuhan (Cirebon-Tegal-Semarang-Surabaya-Probolinggo-Pamanukan-Belawan) untuk kemudian dilakukan ekspor ke Eropa, misalnya hasil bumi berupa gula, tembakau dan karet.

Meskipun masing-masing perusahaan kereta api mempunyai peraturan-peraturan pegawai tersendiri, pada dasarnya dalam bidang penggunaan tenaga kerja pribumi (Indonesia) hanya menggunakan tenaga pembantu pelaksana.

2. Zaman Pendudukan Jepang

Perusahaan kereta api di Indonesia yang berada di Jawa dan di Sumatera dipimpin oleh masing-masing satu pimpinan. Untuk daerah Jawa berada dibawah Angkatan Darat (Riukuh) sedangkan Sumatera dibawah pimpinan Angkatan Laut (Kaigun).

Di Jawa dinamakan *Siyoku Sokyuku* dan *Teknido Kyuku* di bagi menjadi tiga daerah yaitu :

- a. Jawa Barat (*Soibu Kyuku*)
- b. Jawa Tengah (*Khubu Kyuku*)
- c. Jawa Timur (*Tohu Kyuku*)

Masing-masing daerah tersebut dibagi-bagi dalam inpeksi-inpeksi (Zimusoho) yang dikepalai oleh kepala Inpeksi (Zimusoho Tyo). Daerah Sumatera di bawah pimpinan angkatan laut (Kaigun) yang masing-masing eksploitasi berdiri sendiri dengan nama Sumatera *Tuksedo* (Aceh dan SDM), seibu Sematera *Tuksedo* (Sumatera Barat) dan Nanbu Sumatera *Tuksedo* (Sumatera Selatan).

Secara resmi pimpinan pusat dipegang oleh pejabat sipil atau militer Jepang, meskipun para pegawai bangsa Indonesia yang melaksanakan pekerjaannya. Integrasi dan peraturan kepegawaiannya dipaksakan dengan dikeluarkan peraturan gaji bagi pegawai negeri bangsa Indonesia yang sekaligus merupakan

peraturan baru dalam penggajian personil. Suatu segi yang menguntungkan dalam *policy* kepegawaian pada waktu itu adalah penerimaan massal dalam jumlah yang banyak dari tenaga-tenaga berpendidikan menengah (atas) dan perguruan tinggi dalam akhir 1924 ternyata merupakan tulang punggung dalam kehidupan perkeretaapian Indonesia selanjutnya.

Salah satu contoh kegiatan perkeretaapian zaman pendudukan Jepang adalah dengan mendirikan bengkel-bengkel untuk latihan perkeretaapian yang ditujukan untuk membantu dalam perang militer.

3. Zaman Kemerdekaan Republik Indonesia

Pada tahun 1945 sampai tahun 1950, seluruh rakyat Indonesia berjuang mempertahankan kemerdekaan tanah airnya. PT. Kereta Api (Persero) dengan nama Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKRI) yang lahir pada tanggal 28 September 1945 dari semula telah menjalankan dan membuktikan untuk memperjuangkan kemerdekaan ini.

Perjuangan para karyawan telah berhasil pula menyumbangkan jasa-jasa penting seperti :

- a. Memindahkan anggota pemerintahan Republik Indonesia ke Yogya
- b. Angkutan APSI
- c. Angkutan beras untuk Indonesia
- d. Angkutan rencana Laskar ke Front

Pada masa itu juga berbagai kesulitan, hambatan dan teknis operasional para karyawan secara improvisasi menutupi kekurangan atau pun kebutuhan yang timbul. Pada waktu itu untuk melakukan pembaharuan dengan mendatangkan

barang-barang dari luar negeri sangatlah tidak mungkin ditambah dengan terbatasnya dana-dana untuk pemeliharaan material dalam negeri. Situasi mengkhawatirkan ini pada akhir tahun 1949 sudah mencapai tahap yang kritis dan memerlukan rencana rehabilitasi teknis operasional dan ekonomis.

4. Zaman Penyerahan Kedaulatan

Dengan ditandatanganinya perjanjian Konferensi Meja Bundar (KMB) maka secara resmi pemerintah Indonesia berhak untuk menguasai dan menjalankan Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKRI).

Sekalipun semua pengeluaran tahunan DKRI sebagai “*Landsberdriff*” dicantumkan dalam anggaran belanja Negara tahunan, namun demikian tidaklah membawa hasil yang berarti bagi peningkatan pelayanan kepada masyarakat karena situasi sosial, ekonomi dan politik yang tidak memungkinkan.

Pada tanggal 1 Juni 1950 terjadi penggabungan DKRI dengan *State Spoorweg* (SS) dengan kembalinya Republik Indonesia Serikat (RIS) menjadi Negara kesatuan maka DKRI diganti menjadi DKRIS dan statusnya diubah kembali menjadi DKA (Djawatan Kereta Api). Pada tanggal 22 Mei 1962, Djawatan Kereta Api Indonesia diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tanggal 15 September 1971 kembali terjadi perubahan status dari PNKA berdasarkan PP.22/1962 dan PP pengganti tahun 1960 tentang Perusahaan Negara. Pada tanggal 15 September 1971 kembali terjadi perubahan status dari PNKA dan pelaksanaannya baru tanggal 1 April 1972 dan selesai pada tahun 1977.

Status pegawai berubah menjadi pegawai negeri. Sebagai realisasi dari peralihan status ini dikeluarkan surat yaitu keputusan bersama antara Menteri Keuangan No. KM/MLD/320/PHB/79, tanggal 2 Juni 1974 mengenai pemberitahuan panitia likuidasi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Tanggal 1 April 1974 PNKA berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

Berdasarkan peraturan Pemerintah RI No.57 tanggal 30 Oktober 1990 kembali PJKA diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA). Alasan pengalihan tersebut adalah dalam rangka lebih meningkatkan pelayanan jasa angkutan kereta api dan mendorong pengembangan usaha dalam menunjang pembangunan.

Sejalan dengan Peraturan pemerintah RI No. 57 tahun 1990 tersebut dikeluarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 8 tahun 1991 tanggal 23 Februari 1991 yang isinya memutuskan untuk mencabut Keputusan Menteri Perhubungan No.318/OT.001/PHB 82 dan menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan mengenai perusahaan yaitu merumuskan tugas, fungsi dan struktur organisasi dan tata kerja PERUMKA untuk lebih meningkatkan hasil guna dan daya guna perusahaan dan pelayanan kereta api. Sehubungan dengan alasan pengalihan bentuk PERJAN menjadi PERUM, pemerintah memandang perlu menetapkan Peraturan Pemerintah (PP).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19/1998 tanggal 3 Februari 1998, Keputusan Presiden No. 39/1999 tanggal 17 Mei 1999 dan akta Notaris Imas

Fatimah, SH. No. 2 tanggal 1 Juni 1999, Perusahaan Umum Kereta Api berubah menjadi PT. Kereta Api (Persero).

Di daerah Bandung secara khusus dan Jawa Barat secara umum pembangunannya dimulai sejak awal tahun 1874 setelah lintas Jakarta-Bogor selesai. Lintas bandung dibuat untuk mengangkut hasil perkebunan di daerah Bandung Selatan dan hasil peternakan seperti susu sapi, yang dibawa lewat jalur kereta api ke daerah pelabuhan di Jakarta untuk ekspor ke daerah Eropa.

Sesuai dengan perkembangannya PT. Kereta Api (Persero) Bandung pun mengalami perubahan. Pertama kalinya PT. Kereta Api (Persero) Bandung dengan nama Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKRI) yang lahir tanggal 28 September 1945. Pada tahun 1950 DKRI diubah menjadi DKRIS yang pada saat itu Indonesia menjadi Republik Indonesia Serikat. Dan statusnya didganti menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Pada tanggal 22 Mei 1962, Djawatan Kereta Api Indonesia diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PJKA). Dan pada tanggal 30 Oktober 1990 kembali diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA). Perubahan status juga terjadi pada tanggal 1 Juni 1999 menjadi PT. Kereta Api (Persero) yang tujuannya lebih mementingkan mendapatkan keuntungan.

3.1.2 Struktur Organisasi Perusahaan

Berdasarkan keputusan Berdasarkan keputusan Direksi PT. Kereta Api (Persero) No. Kep.U/OT.003/I/4/KA.2001 tentang organisasi dan tata laksana PT. Kereta Api (Persero), susunan organisasi PT. Kereta Api (Persero) terdiri dari :

1. Susunan organisasi tingkat pusat, terdiri dari :
 - a. Direktorat Keuangan
 - b. Direktorat Teknik
 - c. Direktorat Operasi
 - d. Direktorat Personalia dan Umum
 - e. Direktorat Pengembangan Usaha
 - f. Pusat-pusat:
 - 1) Pusat Perencanaan dan Pengembangan
 - 2) Pusat Logistik
 - g. Satuan Pengawasan Intern
2. Susunan organisasi tingkat divisi dan daerah operasi
 - a. Divisi :
 - 1) Divisi Sarana
 - 2) Divisi Pelatihan
 - 3) Divisi Usaha Pendukung
 - 4) Divisi Regional I Sumatera Utara

- 5) Divisi Regional II Sumatera Barat
- 6) Divisi Regional III Sumatera Selatan
- 7) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek

b. Daerah Operasi :

- 1) Daerah Operasi I Jakarta
- 2) Daerah Operasi II Bandung
- 3) Daerah Operasi III Cirebon
- 4) Daerah Operasi IV Semarang
- 5) Daerah Operasi V Purwokerto
- 6) Daerah Operasi VI Yogyakarta
- 7) Daerah Operasi VII Madiun
- 8) Daerah Operasi VIII Surabaya
- 9) Daerah Operasi IX Jember

Tugas pokok dan fungsi direksi PT. Kereta Api (Persero) adalah sebagai berikut :

1. Tugas Pokok Direksi:

- a. Memimpin, mengurus dan mengelola Pt. Kereta Api (Persero) sesuai tujuan dan tugas pokok perusahaan,
- b. Menguasai, memelihara dan mengurus kekayaan perusahaan,
- c. Melaksanakan kebijakan umum yang ditentukan oleh menteri,
- d. Merumuskan dan menetapkan kebijaksanaan,
- e. Menyiapkan pada waktunya rencana kerja tahunan PT. Kereta Api (Persero) beserta anggarannya,

- f. Menyiapkan laporan pertanggungjawaban kegiatan PT. Kereta Api (Persero) dan perhitungan hasil usaha menurut cara dan waktu yang telah ditetapkan oleh menteri,
- g. Mengangkat dan memberhentikan pegawai sesuai dengan peraturan yang berlaku di PT. Kereta Api (Persero),
- h. Menyiapkan susunan organisasi PT. Kereta Api (Persero) beserta perincian tugasnya,
- i. Memberikan segala keterangan tentang keadaan PT. Kereta Api (Persero), baik dalam bentuk laporan tahunan maupun laporan berkala.

2. Fungsi-fungsi Direksi

- a. Perencanaan dan pengelolaan kegiatan-kegiatan PT. Kereta Api (Persero) secara terpadu,
- b. Pengusahaan dan pengembangan prasarana serta sarana angkutan kereta api,
- c. Pengembangan dan pendayagunaan sumber daya manusia,
- d. Pengembangan organisasi dan manajemen PT. Kereta Api (Persero),
- e. Pengelolaan keuangan PT. Kereta Api (Persero),
- f. Pengawasan internal.

Direktur Utama PT. Kereta Api (Persero) mempunyai tugas dan wewenang sebagai berikut :

1. Pembuat dan pemberi masukan pertimbangan dan sarana untuk kebijakan teknis,
2. Bertindak untuk dan atas nama direksi untuk semua bidang,
3. Memimpin kegiatan direktorat,
4. Melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan kebijakan direksi.

Berikut adalah urutan Direktorat PT. Kereta Api (Persero) tingkat kantor pusat beserta tugas pokok dan fungsinya :

1. Direktorat Keuangan

Direktorat Keuangan adalah satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT. Kereta Api (Persero) yang dipimpin oleh seorang direktur sebagai anggota direksi yang bertanggung jawab kepada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS).

Direktorat Keuangan mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Penatausahaan kas besar, perhitungan *Public service Obligation (PSO)*, *Infrastructure Maintenance and Operation (IMO)*, *Track Acces Charge (TAC)*, transaksi antar unit usaha dan analisis perumusan dan penyusunan Rencana Kerja Anggaran Perusahaan (RKAP), perencanaan kebutuhan anggaran, distribusi dana, serta penatausahaan biaya.
- b. Perumusan, penyusunan dan pengendalian peraturan keuangan dan administrasi anggaran, pelaksanaan pengesahan pembayaran,

- perhitungan, penyelesaian dan pelaporan perpajakan, asuransi dan tuntutan ganti rugi, serta melaksanakan kesektarian direktorat keuangan
- c. Perumusan dan penyusunan sistem dan prosedur akuntansi, peyusunan laporan laba rugi, pembuatan laporan keuangan, pembinaan akuntansi daerah, pelaksanaan verifikasi buku kas stasiun, serta pembinaan pemeriksa kas, laporan keuangan kompilasi DAOP di Jawa dan pengurusan barang inventaris.

Direktorat Keuangan PT. Kereta Api (Persero) terdiri dari :

1. Sub Direktorat Pendanaan
2. Sub Direktorat Pendayagunaan Keuangan
3. Sub Direktorat Akuntansi

Ketiga hal diatas dijelaskan sebagai berikut :

1. Sub Direktorat Pendanaan

Sub Direktorat Pedanaan adalah satuan oraganisasi di lingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero) yang berada dibawah Direktorat Keuangan. Sub ini dipimpin oleh seorang kepala Sub Direktorat yang bertanggung jawab kepada Direktur Keuangan.

Sub Direktorat Pendanaan mempunyai fungsi :

- a. Penyusunan RKAP Tahunan, perencanaan kebutuhan dan pencairan sumber dana.
- b. Pelaksanaan otorisasi dan pengendalian anggaran, serta evaluasi dan penyusunan laporan pelaksanaan RKAP.

- c. Pengendalian dan distribusi dana, serta penatausahaan kas besar di Kantor Pusat.
 - d. Penyusunan perhitungan PSO, IMO dan TAC, transaksi antar unit usaha dan analisis biaya.
2. Sub Direktorat Pendayagunaan Keuangan

Sub Direktorat Pendayagunaan Keuangan adalah satuan organisasi di lingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero) yang berada dibawah Direktorat Keuangan. Sub ini dipimpin oleh seorang Kepala Sub Direktorat yang bertanggung jawab kepada Direktur Keuangan.

Sub Direktorat Pendayagunaan Keuangan mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Penyusunan dan pengendalian peraturan keuangan, serta pelaksanaan administrasi anggaran kantor pusat.
- b. Pelaksanaan pengesahan pembayaran internal maupun eksternal transaksi keuangan di Kantor Pusat.
- c. Perhitungan dan pelaporan perpajakan dan asuransi.
- d. Pelaksanaan penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi (TGR), kesekretariatan Direktur Keuangan dan administrasi keuangan umum lainnya.

3. Sub Direktoriat Akuntansi.

Sub Direktorat Akuntansi adalah satuan organisasi di lingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero) yang berada dibawah Direktorat Keuangan. Sub ini dipimpin oleh seorang Kepala Sub Direktorat yang bertanggung jawab kepada Direktur Keuangan.

Sub Direktorat Akuntansi mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Penyusunan sistem dan prosedur akuntansi, pembuatan laporan manajemen, penyusunan laporan laba rugi dan analisis laporan keuangan.
- b. Pembuatan laporan keuangan kompilasi DAOP di Jawa dan pengurusan barang inventaris kekayaan milik Negara.
- c. Pembuatan laporan keuangan Kantor Pusat, penyusunan laporan keuangan perusahaan, serta pembinaan akuntansi daerah.
- d. Pelaksanaan verifikasi buku kas stasiun dan pembinaan pemeriksaan kas.

2. Direktorat Teknik

Direktorat Teknik adalah satuan organisasi di lingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero) yang dipimpin oleh seorang direktur sebagai anggota direksi yang bertanggung jawab kepada RUPS.

Direktoriat Teknik mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Perencanaan teknik,
- b. Penyusunan program pemeliharaan jalan rel dan jembatan ,
- c. Penyusunan program pemeliharaan tanah dan bangunan,
- d. Penyusunan program pemeliharaan instalasi sinyal, telekomunikasi dan listrik,
- e. Survey dan desain, standarisasi dan kelayakan sarana,
- f. Pemeliharaan dan perbaikan alat-alat berat/ ringan fasilitas pemeliharaan jalan rel,

- g. Pemeliharaan dan perbaikan serta produksi jembatan dan komponennya,
- h. Pemeliharaan dan perbaikan sinyal dan telekomunikasi,

Direktorat Teknik PT. Kereta Api (Persero) terdiri dari :

- a. Sub Direktorat Perencanaan Teknik
- b. Sub Direktorat Jalan Rel dan Jembatan
- c. Sub Direktorat Tanah dan Bangunan
- d. Sub Direktorat Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik
- e. Sub Direktorat Teknik Sarana
- f. UPT Balai Yasa Mekanik Jalan Rel Cirebon-Prujukan
- g. UPT Balai Yasa Jembatan Kiaracondong-Bandung
- h. UPT Balai Yasa Sinyal dan Telekomunikasi Cikudapateuh-Bandung

3. Direktorat Operasi

Direktorat Operasi adalah satuan organisasi di lingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero) yang dipimpin oleh seorang direktur sebagai anggota direksi yang bertanggung jawab kepada RUPS.

Direktorat Operasi mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Perumusan dan penyusunan program lalu lintas perjalanan kereta api,
- b. Analisis dan evaluasi pasar, tarif dan peraturan, promosi dan penjualan, serta verifikasi pendapatan angkutan penumpang,
- c. Verifikasi dan evaluasi pasar, tarif dan peraturan, promosi dan penjualan, serta verifikasi pendapatan angkutan barang,
- d. Perumusan dan penyusunan program hubungan masyarakat (internal dan eksternal).

Direktorat Operasi PT. Kereta Api (Persero) terdiri dari :

- a. Sub Direktorat Lalu Lintas
- b. Sub Direktorat Pemasaran Angkutan Penumpang
- c. Sub Direktorat Pemasaran Angkutan Barang
- d. Sub Direktorat Hubungan Masyarakat

4. Direktorat Personalia dan Umum

Direktorat Personalia dan Umum adalah satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT. Kereta Api (Persero) yang dipimpin oleh seorang direktur sebagai anggota direksi yang bertanggung jawab kepada RUPS.

Direktorat Personalia dan Umum mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Perumusan dan penyusunan program perencanaan dan pengendalian SDM; pembinaan dan pengembangan SDM, serta kebutuhan pendidikan dan pelatihan (DIKLAT); hygiene perusahaan, kesehatan (HIPERKES), keselamatan kerja, kesejahteraan dan pembinaan jasmani dan rohani SDM;
- b. Perumusan dan penyusunan program Sistem Informasi Pegawai PT. Kereta Api (SIPEKA) dan tata usaha kepegawaian; mutasi, pemberhentian dan pensiun; pengadaan SDM, penyelesaian masalah kepegawaian dan hubungan ketenagakerjaan, serta kesekretariatan, protokoler dan kerumahtanggaan;
- c. Perumusan dan penyusunan program tentang pengembangan organisasi, tata laksana dan peraturan dinas; serta analisis dan pengukuran jabatan;

- d. Perumusan dan penyusunan program tentang pemberian pertimbangan dan bantuan hukum; perundang-undangan dan dokumentasi, pembuatan perjanjian atau kontrak dan kerja sama antar lembaga dalam dan luar negeri.

Direktorat Personalia dan Umum PT. Kereta Api (Persero) terdiri dari :

- a. Sub Direktorat Perencanaan, Pengembangan dan pengendalian Sumber Daya Manusia
- b. Sub Direktorat Administrasi Sumber Daya dan Kerumahtanggaan
- c. Sub Direktorat Organisasi dan Tata Laksana
- d. Sub Direktorat Hukum

5. Direktorat Pengembangan Usaha

Direktorat Pengembangan Usaha adalah satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT. Kereta Api (Persero) yang dipimpin oleh seorang direktur sebagai anggota direksi yang bertanggung jawab kepada RUPS.

Direktorat Pengembangan Usaha mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Perumusan dan penyusunan program investasi yang bersifat pengembangan usaha;
- b. Perumusan dan penyusunan program penelitian potensi dan perencanaan pengembangan pemanfaatan asset perusahaan non-produktif dan pembinaan kerja sama usaha.

Direktorat Pengembangan Usaha PT. Kereta Api (Persero) terdiri dari :

- a. Sub Direktorat Investasi
- b. Sub direktorat Pengembangan Pemanfaatan Aset Non-Produktif dan Kerja Sama Usaha

6. Pusat-Pusat

A. Pusat Perencanaan dan Pengembangan

Pusat perencanaan dan pengembangan adalah satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT. Kereta Api (Persero) yang dipimpin oleh seorang Kepala Pusat yang bertanggung jawab kepada direksi.

Pusat perencanaan dan pengembangan mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Penyusunan dan pemantauan pelaksanaan program RJPP, perumusan, penelitian dan pengembangan prasarana dan sarana, *Quality Assurance* (jaminan kualitas) dan AMDAL pembangunan prasarana dan sarana,
- b. Perumusan dan penyusunan laporan program pengembangan sistem informasi manajemen perusahaan.

Pusat Perencanaan dan Pengembangan PT. Kereta Api (Persero) terdiri dari :

- a. Bidang Rencana Jangka Panjang Perusahaan
- b. Bidang Penelitian dan Pengembangan prasarana dan sarana
- c. Bidang Sistem Informasi Manajemen Perusahaan

B. Pusat Logistik

Pusat Logistik adalah satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT. Kereta Api (Persero) yang dipimpin oleh seorang Kepala Pusat yang bertanggung jawab kepada direksi.

Pusat Logistik mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Perumusan dan penyusunan program perencanaan pengadaan, serta pelaksanaan pengadaan barang perusahaan;
- b. Pengaturan, penyimpanan, pendistribusian, serta pengendalian dan evaluasi barang perusahaan;
- c. Pembinaan dan koordinasi terhadap UPT Gudang Persediaan (Manggarai, Cikudapateuh, Semarang dan Surabayagubeng) dan Inkalring Tanjungpriok;
- d. Pelaksanaan penerimaan, penyimpanan dan pendistribusian barang milik perusahaan.

Pusat Logistik PT. Kereta Api (Persero) terdiri dari :

- a. Bidang perencanaan dan pengadaan
- b. Bidang Pergudangan dan pengendalian
- c. Unit Pelaksana Teknis (UPT) Gudang Persediaan
- d. Unit Pelaksana Teknis (UPT) Inklaring

7. Satuan Pengawasan Intern

Satuan Pengawasan Intern adalah satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT. Kereta Api (Persero) yang dipimpin oleh seorang Kepala Satuan Pengawasan Intern yang bertanggung jawab kepada Direktur Utama.

Satuan Pengawasan Intern mempunyai fungsi/ tugas sebagai berikut :

- a. Mengawasi manajemen, pengujian dan penilaian hasil laporan serta pengusutan di bidang keuangan;

- b. Mengawasi manajemen, pengujian dan penilaian hasil laporan serta pengusutan dibidang teknik pemeliharaan prasarana dan teknik sarana;
- c. Mengawasi manajemen, pengujian dan penilaian hasil laporan serta pengusutan di bidang operasi dan pemasaran;
- d. Mengawasi manajemen, pengujian dan penilaian hasil laporan serta pengusutan di bidang administrasi SDM dan administrasi pendidikan dan pelatihan;
- e. Mengawasi manajemen, pengujian dan penilaian hasil laporan serta pengusutan di bidang pengembangan usaha;
- f. Mengawasi manajemen, pengujian dan penilaian hasil laporan serta pengusutan di bidang perencanaan jangka panjang, penelitian, teknologi informasi dan sistem informasi;
- g. Mengawasi manajemen, pengujian dan penilaian hasil laporan serta pengusutan di bidang perlengkapan (Logistik);
- h. Mengawasi pengelolaan di bidang SDM dan pemeriksaan atas adanya laporan penyimpangan manajemen bidang SDM, khusus tata usaha data dan laporan serta evaluasi program dan laporan hasil pemeriksaan.

Satuan Pengawasan Intern PT. Kereta Api (Persero) terdiri dari :

- a. Pengawasan I
- b. Pengawasan II
- c. Pengawasan III
- d. Pengawasan IV

Berikut ini akan dijelaskan mengenai pengertian dan tugas pokok dari masing-masing pengawasan, yaitu :

a. Pengawasan I, II, III

Pengawasan I, II, III adalah organisasi di lingkungan kantor pusat PT. Kereta Api (Persero) yang dibawah Satuan Pengawasan Intern. Pengawasan I, II, III mempunyai tugas pokok merumuskan dan menyusun strategi tentang pengawasan manajemen pada semua unit/ satuan organisasi PT. Kereta Api (Persero), Kantor Pusat, Kantor Divisi, Divisi Regional/ SubDivisi Regional Sumatera, Kantor Daerah Operasi dan Kantor Unit Pelaksana Teknis (UPT) meliputi bidang keuangan, prasarana, sarana dan umum.

b. Pengawasan IV

Pengawas IV adalah satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT. Kereta Api (Persero) yang dibawah Satuan Pengawas Intern. Pengawas IV mempunyai tugas pokok merumuskan dan menyusun strategi tentang pengawasan manajemen pada semua unit/satuan organisasi PT. Kereta Api (Persero), Kantor Pusat, Kantor Divisi, Divisi Regional/ SubDivisi Regional Sumatera, Kantor Daerah Operasi dan Kantor Unit Pelaksana Teknis (UPT) meliputi bidang SDM dan bidang khusus (Insidentil).]

3.2 Metode Penelitian

Dalam pendekatan penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian statistik deskriptif. Metode statistik deskriptif yaitu suatu metode penelitian yang berhubungan dengan hal menguraikan atau memberikan keterangan mengenai suatu data atau keadaan atau fenomena.

Penulis juga menggunakan metode statistik inferensi atau statistik induktif penelitian ini adalah bagian dari statistik yang mempelajari mengenai penafsiran dan penarikan kesimpulan yang berlaku secara umum dari data yang telah tersedia. Dalam penelitian ini akan didasarkan pada analisis regresi untuk mengetahui pengaruh antar variabel dan analisis korelasi untuk mengetahui kekuatan hubungan antara variabel.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data, antara lain :

1. Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan dimaksudkan untuk memperoleh data primer yang secara langsung mengakibatkan perusahaan sebagai objek penelitian, dan tehnik-tehnik yang digunakan peneliti adalah :

- a. Wawancara, yaitu teknik pengumpulan data dengan cara melakukan Tanya jawab antara penulis dengan para pimpinan, staf kompeten. Dengan cara ini diharapkan dapat memperoleh data-data atau informasi tentang kegiatan PT.Kereta Api dan dapat diketahui masalah yang khusus yang dihadapi.

- b. Studi dokumentasi, yaitu teknik peninjauan terhadap dokumen perusahaan dengan mengumpulkan, menelaah dan menganalisis dokumen tersebut yang berkaitan dengan penelitian ini.
- 2. Studi kepustakaan (Library research), dalam penelitian ini penulis mengumpulkan data-data dengan cara membaca, memahami dan menelaah literatur-literatur yang relevan dengan topik yang diteliti. Cara ini dimaksudkan untuk memperoleh data dalam menunjang yang melalui penelitian di lapangan.