

**ANALISIS SEGMENT USAHA PENDAPATAN OPERASIONAL
TERHADAP LABA PERUSAHAAN PADA PT. KERETA API
INDONESIA (PERSERO) SUB DIVISI REGIONAL
III.1 KERTAPATI PALEMBANG**

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi**



**Nama : VICO UTAMA
NIM : 222009117**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS EKONOMI
2013**

PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : VICO UTAMA

NIM : 22 2009 117

Program Studi : Akuntansi

Menyatakan bahwa skripsi ini telah ditulis sendiri dengan sungguh-sungguh dan tidak ada bagian yang merupakan penjiplakan karya orang lain.

Apabila di kemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar, maka saya sanggup menerima sanksi apapun sesuai peraturan yang berlaku.

Palembang, 20 Desember 2013

Penulis

METERAI
TEMPEL
PADA KELEMBARAN
TOLAK
5A9E7ABF642654686
ENAM RIBU RUPIAH
6000 DJP

(VICO UTAMA)

Fakultas Ekonomi
Universitas Muhammadiyah
Palembang

TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

JUDUL : Analisis Segmen Usaha Pendapatan Operasional Terhadap Laba Perusahaan Pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Divisi Regional III.1 Kertapati Palembang

Nama : Vico Utama
Nim : 22 2009 117
Fakultas : Ekonomi
Program Studi : Akuntansi
Mata Kuliah Pokok : Akuntansi Manajemen

Diterima Dan Disyahkan
Pada Tanggal.....
Pembimbing



(H.M. Basyaruddin, R, S.E, Ak, M.Si)
NIDN/NBM: 003055605/784024

Mengetahui,
Dekan
Ub. Ketua Program Studi Akuntansi



(Rosalina Ghozali, SE., Ak., M.Si)
NIDN/NBM : 0228115802/1021961

MOTTO:

- *Ketika kita telah melakukan yang terbaik yang kita bisa, maka kegagalan bukan sesuatu yang harus disesalkan. Jadikanlah pelajaran*

(Penulis)

Skripsi ini ku persembahkan

kepada :

- *Kedua orang tua tercinta*
- *Kedua adikku tercinta*
- *Sahabatku*
- *Pembimbingku*
- *Ahmamatorku*

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PRAKATA

Puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT karena berkat rahmat dan karunianya jualah penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Sholawat serta salam tak terlupakan penulis sampaikan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengeluarkan umat manusia dari kegelapan menuju cahaya benderang, kepada sahabat, keluarga, dan pengikutnya yang tetap istiqomah hingga akhir zaman.

Dalam skripsi ini, penulis melakukan penelitian untuk mengetahui untuk mengetahui segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Divisi Regional III.1 Kertapati Palembang.

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada kedua orang tuaku Ayahanda dan Ibunda tercinta, yang telah mendidik, membiayai, mendoakan, dan memberi dorongan semangat kepada penulis. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada bapak H M. Basyaruddin, R, S.E, Ak, M.Si sebagai pembimbing yang telah memberikan bimbingan, memberikan pengarahan dan saran-saran dengan tulus ikhlas dan penuh kesabaran kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Selain itu disampaikan juga terima kasih kepada pihak-pihak yang telah mengizinkan, membantu penulis dalam penyelesaian studi ini, dan tak lupa juga penulis menyampaikan ucapan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak H. M. Idris, S.E., M.Si selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Palembang
2. Bapak M. Taufiq Syamsuddin, S.E., Ak., M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Palembang
3. Ibu Rosalina Ghazali, S.E., Ak., M.Si selaku Ketua Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Palembang
4. Ibu Welly, S.E., M.Si, selaku Sekretaris Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Palembang.
5. Ibu Hj Yuhanis Ladewi S.E., Ak., M.si selaku pembimbing akademik
6. Seluruh pimpinan, dosen dan karyawan Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Palembang atas bantuan dan perhatiannya kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Kepada pimpinan dan seluruh karyawan/karyawati PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah membantu penulis menyediakan data dan informasi tentang segmen usaha pendapatan operasional yang dibutuhkan penulis dalam penyelesaian skripsi ini. Terima kasih atas waktu yang telah disediakan dan data serta penjelasan yang diberikan.
8. Kedua Orang tuaku tercinta terima kasih atas segala kasih sayang, perhatian dan dukungannya, sayang kalian semuanya.
9. Sahabat-sahabat terbaikku terima kasih atas dukungan dan pengertian kalian, serta persahabatan terindah yang tak akan pernah terlupakan.
10. Kepada teman-teman posko KKN 112 terima kasih atas semangat dan dukungannya.

11. Semua teman-teman seperjuangan akuntansi 2009 yang telah memberikan warna tersendiri dalam penulisan skripsi ini
12. Semua pihak yang telah ikut membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu oleh penulis.

Akhir kata penulis mohon maaf apabila terdapat kesalahan baik yang disengaja maupun tidak sengaja, kesempurnaan hanya milik Allah SWT, kekurangan milik penulis dan setidaknya penulis bangga jika pada akhirnya skripsi ini dapat menjadi acuan dalam membuat skripsi yang lebih sempurna lagi. Dan terakhir, apa yang penulis telah lalui bukanlah sebuah akhir, akan tetapi awal dari munculnya tantangan yang lebih nyata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca, Amin...

Palembang, Desember 2013

Penulis

VICO UTAMA

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN DEPAN/COVER	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN DAN MOTTO.....	v
HALAMAN UCAPAN TERIMA KASIH.....	vi
HALAMAN DAFTAR ISI.....	ix
HALAMAN DAFTAR TABEL.....	xi
HALAMAN DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAK.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Penelitian Sebelumnya	6
B. Landasan Teori	7
1. Pengertian Segmen.....	7
2. Pengertian Rasio.....	7
3. Pendapatan	
a. Pengertian Pendapatan.....	8
b. Jenis-Jenis Pendapatan.....	10
4. Laba	
a. Pengertian Laba.....	11
b. Unsur-Unsur Laba.....	12
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	14

	B. Lokasi Penelitian.....	15
	C. Operasionalisasi Variabel.....	15
	D. Data yang Diperlukan.....	15
	E. Tehnik Pengumpulan Data.....	16
	F. Analisis Data dan Tehnik Analisis.....	17
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Hasil Penelitian.....	18
	1. Sejarah singkat PT. Kereta Api	
	Indonesia (Persero).....	18
	2. Kegiatan Usaha Perusahaan	23
	3. Struktur Organisasi PT. Kereta Api	
	Indonesia (Persero)	23
	4. Visi Misi dan Tujuan Organisasi PT. Kereta Api	
	Indonesia (Persero).....	47
	B. Pembahasan.....	48
	1. Rasio Margin Kontribusi.....	48
	2. Laba.....	58
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	
	A. Kesimpulan.....	61
	B. Saran.....	62
	DAFTAR PUSTAKA	
	LAMPIRAN-LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel	Judul	Halaman
Tabel.I.1.	Pendapatan Operasional PT Kereta Api Indonesia (Persero) Sub. Divre III.1 Kertapati Palembang.....	3
Tabel.III.1	Operasionalisasi Variabel	15
Tabel IV.1	Urutan Kontribusi Pendapatan Operasional.....	57
Tabel IV.2	Kontribusi Ke Laba perusahaan.....	58

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Jadwal Penelitian / *Time Schedule*
- Lampiran 2 : Laporan Laba Rugi Tahun 2010 s/d 2012 PT Kereta Api
Indonesia (Persero) DIVRE III Sumatera Selatan
- Lampiran 3 : Surat Selesai Penelitian
- Lampiran 4 : Sertifikat Membaca dan Menghafal Al Qur'an (Surat Pendek)
- Lampiran 5 : Sertifikat Tes *Toefl*
- Lampiran 6 : Biodata Penulis
- Lampiran 7 : Lembar Bimbingan Skripsi
- Lampiran 8 : Piagam Kuliah Kerja Nyata
- Lampiran 9 : Lembar Persetujuan Perbaikan Skripsi

ABSTRAK

o Utama/222009117/2013/Analisis Segmen Usaha Pendapatan Operasional Terhadap
a perusahaan Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Divisi Regional III.1
tapati Palembang.

nusan masalahnya adalah bagaimana segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba
usaha pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Divisi Regional III.1 Kertapati
embang. Penelitian ini bermanfaat bagi penulis, bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero)
almamater.

is penelitian ini adalah penelitian deskriptif. Adapun operasional variabel yaitu segmen
ha pendapatan operasional dan laba. Unit penelitian adalah pada PT. Kereta Api Indonesia
rsero) Sub Divisi Regional III.1 Kertapati Palembang. yang beralamat di Jln. Stasiun No.
Palembang. Data yang digunakan adalah data primer dengan teknik pengumpulan data
gunakan wawancara dan dokumentasi. Analisis data yang digunakan dalam penelitian
adalah kualitatif dan kuantitatif.

sil penelitian menunjukkan bahwa kontribusi pendapatan operasional secara persentase
besar dari tahun 2010-2012 berasal dari jasa angkutan barang yakni di tahun 2010 sebesar
%, lalu di tahun 2011 sebesar 89% dan di tahun 2012 sebesar 87%. Faktor tingginya
angkutan laba perusahaan didapat dari mulai efisiennya beban operasional dan berasal dari
tribusi segmen angkutan barang khususnya dari angkutan batubara, tetapi tingginya laba
usaha ini tidak didukung oleh segmen-segmen usaha yang lain karena segmen usaha
g lain masih memberi kontribusi secara fluktuasi. Dengan mengetahui kontribusi segmen
ha ini maka perusahaan bisa tahu segmen usaha pemberi kontribusi pendapatan pada
usaha, serta dapat menjadi acuan dalam pengendalian, pengambilan keputusan dan
ijakan yang bisa dilakukan kedepan agar segmen usaha yang masih memberi sedikit
tribusi dapat meningkatkan lagi kontribusi pendapatan di tahun berikutnya.

a Kunci : Rasio Margin Kontribusi dan Laba pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero)
Sub Divisi Regional III.1 Kertapati Palembang.

ABSTRACT

co Utama/222009117/2013/The Analysis of Business Segment Operating Income on Company's Profit at PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Regional Division III.1 Kertapati Palembang.

The problem of this study was business segment operating income on company's profit at PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Regional Division III.1 Kertapati Palembang. It is hoped that this study could be useful for the writers, for PT. Kereta Api Indonesia (Persero) and the company.

This study was descriptive study. The operating variables of this study were business segment operating income and profit. This study was conducted at PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Regional Division III.1 Kertapati Palembang, located at Jln. Station no 02 Palembang. The data of this study used primary data the techniques of collecting the data were interviews and documentation. The techniques of Analyzing of the data of this study were qualitative and quantitative.

The result of this study showed that the highest percentage contribution of operating income from 2010-2012 came from freight service which was 88% in 2010, 89% in 2011 and 87% in 2012. The increasing profit factor gained from the contribution of freight service segment especially coal transport. However, the other factor did not support this increasing of profit due to their fluctuations contribution. By knowing the contribution of this business segment, the company could identify which business segment had contribution in company's income. This study could also be used as reference in controlling, decision and policies making in the future in order to improve the other business segment contribution for the next year income.

Keywords: Ratio Margin Contribution and profit at PT Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Regional Division III.1 Kertapati Palembang.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Setiap dunia usaha baik di dalam maupun luar negeri mulai dari perusahaan yang bergerak dalam bidang dagang, industri, ataupun jasa memiliki tujuan yang sama yaitu untuk memperoleh laba semaksimal mungkin agar dapat mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan dan juga bisa mengembangkan usaha yang dimilikinya.

Perusahaan jasa merupakan unit usaha yang kegiatannya memproduksi produk yang tidak berwujud (jasa) dengan maksud meraih keuntungan. Akan tetapi, perusahaan jasa juga membutuhkan produk berwujud dalam menyelenggarakan kegiatan usahanya. Misalnya, perusahaan angkutan menawarkan jasa transportasi kepada masyarakat. Untuk mendukung usahanya, perusahaan membutuhkan sarana transportasi berupa mobil, bus kereta api, kapal dan lain sebagainya.

Perusahaan jasa memiliki segmen usaha yang memberikan kontribusi dalam menghasilkan pendapatan bagi perusahaannya dengan kata lain sebagai penyumbang pendapatan terbesar dari produk jasa yang ada di dalam perusahaan, Segmen usaha Adalah komponen perusahaan yang dapat dibedakan dalam menghasilkan produk atau jasa (baik produk atau jasa individual maupun kelompok produk atau jasa terkait) dan komponen itu

memiliki risiko dan imbalan yang berbeda dengan risiko dan imbalan segmen lain.

Menurut Suwardjono (2002: 81-82) pendapatan operasi Adalah pendapatan yang diperoleh perusahaan dari kegiatan utama atau yang menjadi tujuan utama perusahaan, namun pendapatan operasi ini dipengaruhi oleh klenis usaha perusahaan. Untuk perusahaan jasa nama pendapatan yang bergerak dalam bidang jasa angkutan akan menanamkan dengan pendapatan angkutan, untuk perusahaan perdagangan atau manufaktur yang memperoleh pendapatannya dari menjual barang atau produk pendapatan operasinya disebut dengan penjualan (*sales revenue*). Dari mengetahui segmen usaha sumber pendapatan inilah maka perusahaan dapat menentukan strategi dan kebijakan perusahaan ke depan agar dapat lebih meningkatkan lagi laba di perusahaan.

Untuk mencapai tujuan perusahaan, diperlukan suatu kerja sama yang baik antar pimpinan dengan seluruh karyawan yang bekerja di perusahaan, dengan dimilikinya susunan dan pembagian tugas yang tepat maka perusahaan akan berjalan dengan baik dengan begitu laba yang akan diperoleh dapat membiayai semua aktivitas di perusahaan, sehingga perusahaan akan berjalan sesuai dengan tujuan.

PT Kereta Api Indonesia (persero) Subdivre III.1 Kertapati merupakan badan usaha milik negara yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa angkutan barang maupun penumpang, yang memiliki sumber pendapatan operasional.

Tabel I.1
Laporan Pendapatan Operasional

URAIAN	TAHUN		
	2010	2011	2012
A. Jasa Angkutan Barang			
1. Barang Negosiasi			
a. BBM	57.467.599.279	52.954.254.975	54.405.868.440
b. Batubara	143.439.429.016	186.654.304.268	221.844.343.904
c. Pulp	29.233.728.927	31.351.061.455	30.304.977.657
Jumlah 1	230.140.757.223	270.959.620.700	306.555.190.002
2. Barang Non Negosiasi			
a. Semen	5.287.542.300	25.822.569.900	29.189.227.800
b. Batu balas	1.027.695.632	8.253.840	712.000
c. Angkutan barang lainnya	26.496.394.650	71.704.800	3.060.890
Jumlah 2	32.811.632.582	25.902.528.540	29.193.006.690
Jumlah (1+2)	262.952.389.805	296.862.149.240	335.748.190.692
Jasa angkutan barang			
B. Jasa Angkutan Penumpang			
1. Eksekutif			
a. Limex sriwijaya (kpt-tnk)	3.686.334.000	4.506.319.500	4.488.050.500
b. Sindang marga 1 (kpt-llg)	2.335.195.000	2.705.761.500	2.909.569.000
c. Sindang marga 2 (llg-kpt)	2.189.084.000	2.709.844.000	2.328.620.000
Jumlah 1	8.210.613.000	9.921.925.000	9.726.239.500
2. Bisnis			
a. Limex sriwijaya (kpt-tnk)	6.800.972.000	8.053.739.750	4.559.135.500
b. Sindang marga 1 (kpt-llg)	5.161.086.000	5.335.871.000	4.260.428.000
c. Sindang marga 2 (llg-kpt)	4.526.984.000	4.911.242.500	3.674.839.500
Jumlah 2	16.489.042.000	18.300.853.250	12.494.403.000
3. Ekonomi			
a. Bukit serelo 1 (kpt-llg)	2.913.805.000	3.028.535.125	2.539.893.250
b. Bukit serelo 2 (llt-kpt)	2.868.571.750	3.037.418.000	2.794.489.000
c. Rajabasa 1 (kpt-tnk)	2.881.739.500	2.945.368.000	2.353.791.000
Jumlah 3	8.664.116.250	9.011.321.125	7.688.173.250
4. KR D			
a. Seruni 1	20.092.500	31.825.000	4.782.500
b. Seruni 2	6.427.500	5.576.000	1.092.500
c. Seruni 3	24.581.500	67.749.500	20.247.000
d. Seruni 4	26.565.000	58.110.000	6.390.000
Jumlah 4	77.666.500	163.260.500	32.512.000
Jumlah (1+2+3+4)	33.441.437.750	37.397.359.875	29.941.327.750
Jasa angkutan penumpang			

Sumber : PT Kereta Api Indonesia (Persero) Subdivre III.1 Kertapati. 2013

Dari data menunjukkan ada banyaknya segmen-segmen yang dihasilkan oleh perusahaan dari tahun 2010, 2011, 2012 baik angkutan barang maupun penumpang, maka akan dilihat segmen usaha mana yang memberikan kontribusi terhadap pendapatan dan juga kontribusinya terhadap laba perusahaan. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka penulis tertarik akan melakukan penelitian dengan judul **Analisis Segmen Usaha Pendapatan Operasional Terhadap Laba perusahaan Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Divisi Regional III.1 Kertapati Palembang.**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis merumuskan masalah penelitian ini yaitu bagaimana segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Divisi Regional III.1 Kertapati Palembang ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Divisi Regional III.1 Kertapati Palembang.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini antara lain:

1. Bagi Penulis

Memberikan kesempatan bagi penulis untuk memperdalam lagi tentang segmen usaha pendapatan perusahaan dan bisa mengetahui pendapatan operasional setiap tahunnya.

2. Bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Sebagai pertimbangan dasar bagi perusahaan untuk mulai memahami dan sebagai masukan tentang segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaannya.

3. Bagi Almamater

Sebagai landasan atau bahan informasi untuk pembendaharaan (*literature*) dan sebagai sumber bacaan bagi penelitian-penelitian di masa yang akan datang.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Penelitian Sebelumnya

Pada penelitian sebelumnya penulis lain melakukan penelitian juga dengan judul analisis kontribusi pajak hotel terhadap pendapatan asli daerah kabupaten Kudus yang telah dilakukan oleh Andhi (2009). Perumusan masalah dalam penelitian tersebut adalah bagaimana target dan realisasi pajak hotel selama 3 tahun terakhir dan bagaimana kontribusi pajak hotel terhadap pendapatan asli daerah kabupaten Kudus. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui target dan realisasi pajak hotel terhadap pendapatan asli daerah kabupaten Kudus dan untuk mengetahui kontribusi pajak hotel terhadap pendapatan asli daerah (PAD) selama periode analisa (2006-2009). Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Teknik yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara, pengamatan (observation), dan dokumentasi. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode deskriptif. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah target dan realisasi pajak terhadap pendapatan asli daerah. Hasil penelitian menunjukkan kontribusi tertinggi terdapat pada tahun 2006 dan terendah pada tahun 2008. Pada beberapa pembayaran pajak di beberapa hotel yang ada di kabupaten Kudus tahun 2008, ada yang melampaui target pajak dan juga ada yang tidak mencapai dari batas target yang telah ditentukan.

Persamaan dalam penelitian sekarang dengan sebelumnya yaitu sama-sama menggunakan metode analisis deskriptif. Sedangkan perbedaannya dengan penelitian sekarang yaitu penelitian sebelumnya menggunakan analisis kontribusi pajak hotel terhadap pendapatan asli daerah sedangkan penelitian yang sekarang menganalisis kontribusi segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaan.

B. Landasan Teori

1. Pengertian segmen

Garrison, dkk (2007: 242), Segmen merupakan bagian atau aktifitas organisasi yang memuat data biaya, penjualan, atau laba yang diperlukan oleh manajer.

2. Rasio

Arfan, (2008: 92) Rasio digunakan untuk membantu sebuah entitas bisnis dalam mengevaluasi hasil keuangan dan ekonomi dari orientasi laba operasi sepanjang periode akuntansi.

Rasio sendiri adalah angka sederhana dan kelihatannya memiliki sedikit nilai, rasio tidak secara langsung menunjukkan hasil yang menguntungkan atau tidak menguntungkan.

3. Rasio Margin Kontribusi (*Contribution Margin Ratio*)

Garrison, dkk (2007: 342), Rasio Margin Kontribusi adalah persentase Kontribusi atas Pendapatan Total (*Total Revenue*), yang mana dapat dihitung

dari kontribusi satuan terhadap harga satuan atau jumlah kontribusi terhadap jumlah Pendapatan.

4. Pendapatan

a. Pengertian pendapatan

Suwardjono (2002: 72), pendapatan adalah aliran kas masuk ke dalam perusahaan karena perusahaan menjual barang atau jasa kepada konsumen atau melakukan kegiatan utama perusahaan secara terus menerus, dengan demikian pendapatan akan mengakibatkan kenaikan aset perusahaan.

Sofyan (2007: 140), pendapatan merupakan aktiva yang diperoleh perusahaan dari suatu transaksi penjualan, penghasilan jasa, bunga, royalty, dan sewa. Pendapatan merupakan bagian yang sangat penting untuk diperhatikan dalam suatu perusahaan karena besar kecilnya pendapatan yang diterima dapat mempengaruhi keseluruhan gerak langkah dari aktivitas perusahaan yang bertujuan untuk mendapatkan laba optimal. Pendapatan sebagai kenaikan gross di dalam asset dan penurunan gross dalam kewajiban yang dinilai berdasarkan prinsip akuntansi yang berasal dari kegiatan mencari laba.

Soemarso (2005: 55), menyatakan bahwa pendapatan (revenue) adalah jumlah yang dibebankan kepada langganan untuk menjual barang dan jasa yang dijual. Pendapatan juga didefinisikan sebagai bruto dalam modal (biasanya melalui diterimanya aktiva dari langganan) yang berasal dari barang dan jasa yang dijual.

Dari definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan merupakan tambahan aktiva yang diperoleh perusahaan dari langganan dengan suatu transaksi pertukaran barang-barang dan jasa-jasa yang telah dilakukan. Walaupun pendapatan merupakan arus kas masuk dari aktiva, tetapi tidak semua arus masuk dari aktiva merupakan pendapatan bagi perusahaan dalam hal ini hanya arus masuk dari aktiva yang berasal dari kegiatan operasi perusahaan.

Mengenai timbulnya pendapatan, maka dapat dikelompokkan menjadi pendapatan operasional dan pendapatan di luar operasi perusahaan. Pendapatan operasional adalah pendapatan dari usaha pokok perusahaan. Untuk lebih jelasnya pendapatan menurut Sumangunsong (2000: 29) digolongkan sebagai berikut :

- 1) Penghasilan dari usaha (*operating revenue*), yaitu penghasilan yang diperoleh perusahaan dikarenakan perusahaan mengadakan kegiatan yang memang merupakan kegiatan usahanya. Kegiatan atau operasi perusahaan yang utama atau pokok menghasilkan penghasilan atau pendapatan.
- 2) Penghasilan di luar usaha (*non operating revenue*), yaitu penghasilan yang diperoleh perusahaan akibat kegiatan atau operasi perusahaan di luar dari kegiatan utama perusahaan. Jadi penghasilan ini timbul bukan dari kegiatan utama atau kegiatan pokok perusahaan tetapi dari kegiatan sampingan perusahaan atau kegiatan yang berbeda dari usaha pokok perusahaan.

Sumber-sumber utama yang termasuk dalam pendapatan Eldon Hendrikson Ahli Bahasa Marianus Sinaga dalam Statement No. 4 yang dikembangkan *Accounting Principle Board* (APB) menyajikan pandangan yang komprehensif mengenai sumber-sumber pendapatan yaitu penjualan barang dan jasa, dalam pendapatan dimasukkan penjualan sumber-sumber daya selain produk perusahaan seperti pabrik, peralatan dan investasi. Sumber-sumber pendapatan suatu badan usaha yaitu :

- 1) Pendapatan dari transaksi penjualan produk perusahaan baik berupa barang atau jasa.
- 2) Pendapatan dari imbalan yang diperoleh atas pengakuan aktiva atau sumber-sumber ekonomi perusahaan oleh pihak lain, seperti pendapatan bunga, sewa, dan pendapatan royalti.
- 3) Pendapatan dari penjualan aktiva di luar barang dagangan seperti penjualan aktiva tetap atau seperti surat berharga.

b. Jenis –jenis pendapatan

Hendry Simanora (2002: 24), menyatakan bahwa pendapatan meliputi penjualan barang dagangan, jasa, dan pendapatan lain-lain. Suwardjono (2002: 81-82), menyatakan bahwa dalam kaitannya dengan operasi perusahaan yang utama, pendapatan diklasifikasikan menjadi tiga komponen yaitu :

- 1) Pendapatan operasi

Adalah pendapatan yang diperoleh perusahaan dari kegiatan utama atau yang menjadi tujuan utama perusahaan, namun pendapatan operasi ini dipengaruhi oleh klenis usaha perusahaan. Untuk perusahaan jasa nama

pendapatan yang bergerak dalam bidang jasa angkutan akan menanamkan dengan pendapatan angkutan, untuk perusahaan perdagangan atau manufaktur yang memperoleh pendapatannya dari menjual barang atau produk pendapatan operasinya disebut dengan penjualan (*sales revenue*).

2) Pendapatan non operasi

Adalah pendapatan selain yang diperoleh dari kegiatan utama perusahaan yang sifatnya insidental atau yang secara tidak langsung berkaitan dengan kegiatan utama perusahaan. Pendapatan ini sering disebut dengan pendapatan lain-lain dan untung (*other revenue and gains*).

3) Untung luar biasa

Untuk non operasi yang sifatnya luar biasa baik kejadiannya maupun jumlahnya sebaiknya dipisahkan dan disebut pos luar biasa. Untuk semacam ini biasanya diperoleh perusahaan akibat kejadian yang tidak dapat dikendalikan manajemen. Contohnya adalah suatu perusahaan memperoleh ganti rugi yang besar karena menang dalam rangka perkara pengadilan dalam kasus pelanggaran hak paten.

5. Laba

a. Pengertian laba

Laba merupakan rencana kerja yang telah diperhitungkan dengan cermat dimana implikasi keuangannya dinyatakan dalam bentuk proyeksi perhitungan laba/rugi, neraca, kas dan modal kerja untuk jangka panjang dan jangka

pendek. Perencanaan laba memiliki peranan yang sangat penting bagi perusahaan.

Laba merupakan penentuan harga pokok variabel bagi manajemen dan bermanfaat untuk perencanaan laba jangka pendek dengan dipisahkannya semua elemen biaya produksi kedalam biaya variabel dan biaya tetap serta perhitungan batas kontribusi manajer akan dapat menyusun perencanaan laba melalui persamaan hubungan biaya, volume, laba, atau titik impas

Menurut Zaki (2004: 31), laba adalah kenaikan modal (aktiva bersih) yang yang berasal dari transaksi sampingan atau transaksi yang jarang terjadi dari suatu yang terjadi dari suatu badan usaha, dari semua transaksi atau kejadian lain yang mempengaruhi badan usaha selama suatu periode kecuali yang timbul dari pendapatan atau investasi oleh pemilik.

Menurut Belkaoui (2001: 233), menyatakan bahwa laba akuntansi secara operasional didefinisikan sebagai perbedaan antara pendapatan yang direalisasi yang timbul dari transaksi periode tersebut dan biaya *historis* yang sepadan dengannya.

b. Unsur-unsur laba

Menurut Sofyan (2007: 226-228), Adapun unsur-unsur dalam penentuan laba adalah terdiri dari :

1) Pendapatan

Pendapatan (*revenue*) adalah merupakan arus masuk atau peningkatan lain atas harta dari suatu kesatuan atau penyelesaian kewajibannya selama satu periode dari penyerahan atau produksi barang, pemberian jasa, atau

aktivitas lain yang merupakan operasi pokok atau utama yang berkelanjutan dari operasi tersebut.

2) Beban

Beban (*expense*) adalah arus keluar atau penggunaan lain atas harta atau kewajiban selama suatu periode dari penyelesaian atau produksi barang, pemberian jasa, atau pelaksanaan aktiva lain yang merupakan operasi pokok atau utama yang berkelanjutan dari kesatuan tersebut.

3) Keuntungan (*gain*) adalah kenaikan dalam ekuitas (harta bersih) dari transaksi sampingan atau sekali-kali dari satu kesatuan kecuali yang dihasilkan dari pendapatan atau investasi oleh pemilik.

4) Kerugian (*loss*) adalah penurunan dalam ekuitas (harta bersih) dari transaksi sampingan atau sekali-kali dari suatu kesatuan kecuali yang diakibatkan dari beban atau pembagian kepada pemilik.

BAB III

Metode Penelitian

A. Jenis Penelitian

Menurut Sugiyono (2004: 11) Jenis Jenis penelitian yaitu

1. Penelitian Deskriptif

Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan dengan variabel yang lain.

2. Penelitian komparatif

Penelitian komparatif adalah penelitian yang bersifat membandingkan, disini variabel masih sama dengan penelitian variabel mandiri tetapi untuk yang lebih dari satu atau dalam waktu yang berbeda.

3. Penelitian asosiatif

Penelitian asosiatif adalah penelitian yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih. Penelitian ini mempunyai tingkatan lebih jika dibandingkan dengan penelitian deskriptif dan komparatif.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif karena penulis ingin mengetahui segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Subdivre III. I Kertapati Palembang.

B. Lokasi Penelitian

Tempat Penelitian ini dilakukan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Divisi Regional III. I Kertapati Jln. Stasiun No. 02 Palembang.

C. Operasionalisasi Variabel

Operasional variabel dalam penelitian ini akan di deskripsikan pada tabel dibawah ini:

Tabel III.1
Operasional Variabel

Variabel	Definisi	Indikator
Rasio	Rasio adalah angka sederhana dan kelihatannya memiliki sedikit nilai, rasio tidak secara langsung menunjukkan hasil yang menguntungkan atau tidak menguntungkan	Rasio Margin kontribusi
laba	Suatu rencana yang disusun secara sistematis dijadikan tolak ukur keberhasilan suatu usaha dalam mencapai tujuan dan sasaran.	1. Pendapatan 2. Beban

Sumber: Penulis, 2013

D. Data yang diperlukan

Menurut Nur Indrianto dan Bambang supono (2002: 146-147) ada dua jenis data antara lain :

1. Data primer

Data primer merupakan sumber data penelitian yang diperoleh langsung dari sumber asli (tidak melalui perantara).

2. Data sekunder (*secondary data*)

Data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain).

Adapun data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yaitu data yang langsung didapatkan dari tempat penelitian yang berasal dari pendapatan.

E. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Ridwan (2003: 21-23) teknik pengumpulan data terdiri dari:

1. Angket (*quisionaire*)

Angket adalah daftar pertanyaan yang diberikan kepada orang lain bersedia memberikan respons (*respondens*) sesuai dengan permintaan pengguna.

2. Wawancara

Wawancara adalah suatu cara pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh informasi langsung dari sumbernya.

3. Pengamatan (*observation*)

Pengamatan yaitu melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari kegiatan yang dilaksanakan.

4. Tes (*test*)

Tes adalah serangkaian pertanyaan atau latihan yang digunakan untuk mengukur keterampilan pengetahuan, inteligensi, kemampuan atau bakat yang dimiliki oleh individu atau kelompok.

5. Dokumentasi

Dokumentasi adalah ditujukan untuk memperoleh data langsung dari tempat penelitian, meliputi buku-buku yang relevan, peraturan-peraturan, laporan kegiatan, foto-foto, film dokumenter, data yang relevan penelitian.

Tehnik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dokumentasi. Dokumentasi yaitu dengan cara meminta dan menyalin data pendapatan operasional dari PT KAI (Persero).

F. Analisis data dan Tehnik analisis

Menurut Sumadi (2003: 13) ada dua analisis yang digunakan dalam penelitian antara lain:

1. Analisis Kualitatif

Metode dengan menggunakan data yang berbentuk kata, kalimat, sekma, dan gambar.

2. Analisis Kuantitatif

Metode analisis dengan menggunakan data yang berbentuk angka.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dan kuantitatif. Kualitatif menyajikan uraian penjelasan mengenai segmen usaha pendapatan operasional PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang bersumber dari data, Sedangkan kuantitatif yang menggunakan perhitungan tabulasi angka-angka dari pendapatan operasional masing-masing segmen pendapatan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran umum perusahaan

1. Sejarah singkat PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel. Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya).

Sejarah perkeretaapian Indonesia dibagi dalam tiga kurun waktu yaitu :

a. Zaman Kolonial Belanda

Motivasi yang mendorong pemerintah Belanda membangun perkeretaapian di Indonesia adalah untuk kepentingan kolonialnya sendiri, diantaranya :

- 1) Sebagai sarana logistik untuk kebutuhan strategis, sebab kepentingan strategis mensyaratkan mobilitas yang cukup tinggi untuk pemindahan barang dan personal, sedangkan pada waktu itu angkutan darat dan lainnya seperti mobil dan sebagainya belum begitu prospektif.
- 2) Untuk menunjang kebutuhan ekonomi pemerintah kolonial terutama setelah terjadinya revolusi industri di eropa yang mendorong Pemerintah Hindia Belanda untuk mengeksport hasil-hasil perkebunan dari tanah air kita sebanyak-banyaknya.

Pada tahun 1866 jalan kereta api pertama kali dipasang di Indonesia, yang baru dapat digunakan secara operasional pada tahun 1868, yaitu berupa lintas kereta api yang memanjang sejauh 26 Km antara kemijen dan tanggung (Jawa Tengah).

Kemudian pembangunan lintas kereta api dilanjutkan ke Solo-Semarang-Yogyakarta, dan akhirnya antara Jakarta-Bogor. Pada tahun 1875 Pemerintah Hindia Belanda mendirikan usaha perkertaapian sendiri yang diurus oleh suatu jawatan yang berdiri sendiri dan dipimpin oleh seorang inspektur Jenderal. Sejak tahun 1875 sampai dengan 1925 jaringan-jaringan kereta api milik negara sudah dibangun di Jawa, Sumatera, dan Sulawesi Selatan. Pada tahun 1888 usaha perkeretaapian pemerintah yang berdiri sendiri yang berbentuk jawatan dijadikan suatu bagian dari Departemen Van Burgerlijke Openbare Werken (B.O.W) yang berarti Departemen Pekerjaan Umum dan perusahaan negara kereta api itu sendiri disebut dengan nama Staasspooren Transwegen.

Sebagai jawatan, nama tersebut kemudian berupa maenjadi Staats Spoorwegen, yang dikenal dengan S.S kemudian dilanjutkan dengan pemasangan lintas Bogor-Sukabumi-Bandung Banjar-Kroya-Yogyakarta-Surabaya. Pada tahun 1899-1903 dipasang oleh lintas kedang jati-Ambarawa-Magelang-Yogyakarta.

Di Sumatera pemasangan lintas kereta api oleh pemerintah dibagi menjadi beberapa bagian :

a) Aceh Tran (1874-1876)

Tepatnya tanggal 12 November 1876 dipasang lintas Olee-Banda Aceh (Kotaraja). Pemasangan jaringan kereta api di Aceh diselenggarakan oleh Departemen peperangan atau Departemen Van Oorlog (DVO) kemudian baru oleh pemerintah SS (*Staats Spoorwegen*).

b) Deli Spoorweg Maarschappy (DSM) 1886

Pada tanggal 25 Juli 1886 dipasang dilintas antara Labuan-Medan oleh Perusahaan Partikelir Deli Spoorweg Mij.

c) Sumatera Barat

Pada bulan juli 1881 di Sumatera Barat dibuka pula lintas kereta api antara Palu Aer ke Padang Panjang. Kemudian Padang Panjang-Bukit tinggi-Solok-Muara Kelaban-Sawah Lunto dan terus dari Bukit Tinggi-Payah Kumbu dan telah dapat di selesaikan 15 September 1886, setelah itu lintas antara Lubuk Alung-Pariaman-Sungai Limau dan Muara Kelaban Muaro Selesai tahun 1924

d) Sumatera Selatan

Zuid Sumatera Spoorwegen (ZSS) dimulai pada tahun 1991 dan pemasangan rel pertamanya dimulai tahun 1912 secara serentak dari Teluk Betung sampai Prabumulih.

Ikhtisar bilangan tahun pembuatan ZSS di Sumatera Selatan :

- (1) 1914 Teluk Betung-Tanjung Karang
- (2) 1915 Kertapati-Prabumulih
- (3) 1920 Tanjung karang-Kota Bumi
- (4) 1921 Lahat-Tebing Tinggi
- (5) 1923 Prabumulih-Baturaja
- (6) 1925 Baturaja-Martapura
- (7) 1928 Tanjung Karang-Negararatu

b. Zaman pendudukan bala tentara Jepang

Pada zaman pendudukan bala tentara Jepang di Indonesia, seluruh jaringan-jaringan kereta api dikuasai oleh pemerintah Jepang yang berada di Jawa dinamakan Rikuyu Kyoko dan kemudian berubah dengan nama Tetsudo Kyoko dengan kantor pusat di Bandung, dibawah Pemerintahan Angkatan Darat Jepang.

Untuk di Sumatera di bawah Pemerintahan Angkatan Laut Jepang dengan nama Tetsudo Tai, dengan kantor pusat di Bukit Tinggi. Kegiatan perkereta apian pada waktu itu diarahkan untuk menunjang peperangan, dan untuk kepentingan politiknya.

c. Zaman sudah perang dunia kedua

Setelah Jepang menyerah kepada sekutu pada pertengahan bulan Agustus 1945, dan disusul dengan Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia dikuasai oleh Pemerintah RI dan lahirlah pada tanggal 28 September 1945 Djawatan Kereta Api Indonesia (D.K.R.I).

Pada tanggal 27 Desember 1949 kedaulatan Indonesia diserahkan oleh Pemerintah Belanda kepada R.I.S dan pemerintah mengeluarkan Pengumuman Pemerintah nomor 2 tanggal 27 Desember 1950 yang berisi sebagai berikut : “Mulai tanggal 1 Januari 1950, D.K.A.R.I dan SS/VS digabungkan dengan menjadi satu jawatan dengan nama Djawatan Kereta Api (D.K.A), dengan tempat kedudukan di Bandung dan semua pegawai/pekerja dari D.K.A.R.I dan SS/ VS mulai tanggal 1 Januari 1950 menjadi tanggungan dari D.K.A sepenuhnya.”

Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 1963 tertanggal 25 Mei 1963 status DKA dirubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (P.N.K.A) dan sejak itulah semua kekayaan dan Usaha DKA beralih kepada P.N.K.A.

Namun P.N.K.A tidak berlangsung lama karena dengan dikealuarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 1971 P.N.K.A berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (P.J.K.A) yang berdasarkan peraturan pemerintah tersebut otomatis semua hak-hak dan kewajiban dari P.N.K.A beralih ke P.J.K.A termasuk kepegawaian dan semua kekayaan/ mengenai Peraturan Pemerintah nomor 61 tahun 1971 baru teralisir Nomor 61 tahun menjadi P.J.K.A sepenuhnya (de jure) setelah dikeluarkannya surat keputusan bersama menteri keuangan dan menteri perhubungan Nomor 127/KMK.07/1979 dan nomor KM.96/LD.302/Phb-79, dan pada 1 April 1999 P.J.K.A menjadi PT Kereta Api Indonesia

(Persero) dengan Peraturan Pemerintah Nomor. 19/1998 tanggal 03 februari 1998

2. Kegiatan usaha perusahaan

Dalam kegiatan pengangkutan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tidak hanya melayani angkutan penumpang tetapi juga melakukan pengangkutan khusus untuk sektor industri, pertanian, pertambangan. Sehingga kegiatan operasionalnya terdiri dari jaringan pelayanan kereta api umum dan jaringan pelayanan kereta api khusus di bidang industri, pertanian termasuk kehutanan, perkebunan dan pertambangan. Pelayanan angkutan ini tidak dipergunakan untuk angkutan umum. penyediaan, perawatan, dan pengoperasian sarana dan prasarana kereta api khusus dilakukan oleh badan usaha yang bersangkutan.

3. Struktur organisasi

a. Kedudukan, tugas pokok, tanggung jawab dan susunan organisasi

1) Bagian pertama (Sub. Divisi Regional 3.1 kertapati)

a) Sub Divisi Regional 3.1 kertapati, adalah satuan organisasi di lingkungan PT Kereta Api (Persero) yang berada di bawah direksi PT Kereta Api (Persero).

b) Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati dipimpin oleh seorang *Vice President* (VP) yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api (Persero).

- (j) Terjaganya perimbangan alokasi sumber daya.
 - (k) Terkoordinasinya seluruh aktivitas operasi bisnis perkeretapian yang diselenggarakan di wilayah geografisnya, baik aktivitas unit-unit organisasi di Divisi Regional maupun aktivitas yang diselenggarakan oleh unit vertikal kantor pusat.
 - (l) Memastikan bahwa semua risiko pada proses bisnis di dalam lingkup Sub Divre Regional diidentifikasi, diukur, dievaluasi, direspon/dimitigasi, dikontrol, dan dipantau dengan semestinya secara berkelanjutan.
 - (m) Mewakili perusahaan di wilayah geografisnya dalam hubungannya dengan pihak eksternal sesuai lingkup tanggung jawab dan bisnis Sub Divisi Regional.
- (2) Dalam menjalankan tugas pokok dan tanggung jawabnya, VP Sub Divre 3.1 Kertapati dibantu oleh beberapa *Manager* dan *Junior Manager*, yaitu :
- (a) *Manager* sumber daya manusia dan umum
 - (b) *Manager* keuangan
 - (c) *Manager* sarana
 - (d) *Manager* jalan rel dan jembatan
 - (e) *Manager* sinyal telekomunikasi dan listrik
 - (f) *Manager* operasi

(g) *Manager* komersial

(h) *Manager* pelelangan

2) Bagian kedua (seksi sumber daya manusia dan umum)

a) Seksi sumber daya manusia dan umum adalah satuan organisasi di lingkungan Divisi Regional yang berada di bawah VP Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.

b) Seksi sumber daya manusia dan umum dipimpin oleh seorang *Manager* yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada VP Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.

(1) *Manager* sumber daya manusia dan umum mempunyai tugas dan tanggung jawab

(a) Merumuskan strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah ditetapkan kantor pusat di wilayah Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.

(b) terselenggaranya proses peningkatan kualitas secara berkelanjutan dan pengelolaan risiko di seksinya.

(c) Menyusun program pengelolaan dan evaluasi kinerja sumber daya manusia (SDM) .

(d) Membantu memberikan pertimbangan dan pendampingan/bantuan hukum.

(e) Mengelola *hygiene* perusahaan, kesehatan kerja (HIPERKES) dan lingkungan.

- (f) Mengelola dokumen dan perusahaan serta kegiatan administrasi kerumahtanggaan protokoler dan umum
 - (g) Melaksanakan perawatan bangunan dinas di wilayah Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati
- (2) Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya *Manager* sumber daya manusia dan umum dibantu oleh beberapa *Asisstant Manager*, yaitu :
- (a) Assistant manager sumber daya manusia (SDM) yang mempunyai tugas dan tanggung jawab melaksanakan pengelolaan SDM meliputi, perencanaan kebutuhan SDM, administrasi dan sistem informasi SDM, pembinaan, pengembangan, dan pelatihan sertifikasi serta pengendalian/evaluasi kinerja SDM.
 - (b) Assistant manager hygiene perusahaan, kesehatan kerja (HIPERKES) dan lingkungan yang mempunyai tugas dan tanggung jawab melaksanakan pengamatan/observasi, pengujian, pembinaan hygiene perusahaan dan kesehatan kerja (HIPERKES), ergonomi dan psikologi kerja, melaksanakan pengujian kesehatan pegawai/pejabat, melaksanakan pelatihan dan pembinaan keselamatan kerja, perlindungan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja dari berbagai peralatan kerja dan

material yang berbahaya, serta menyediakan bahan dan keselamatan kerja.

- (c) Assistant manager dokumen dan kerumahtanggaan, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab melaksanakan pengelolaan/penatausahaan dokumen perusahaan dan perundang-undangan perkeretaapian dan peraturan-peraturan relevan lainnya, melaksanakan kegiatan protokoler, tata usaha, pengadaan perlengkapan dan keperluan kantor, serta alat tulis kantor (ATK), pencatatan barang-barang inventaris, pengaturan dan pelaksanaan transportasi dan akomodasi perkantoran, pengurusan wisma/mess, serta pengarsipan surat menyurat dinas.
- (d) Assistant manager perawatan bangunan dinas, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab merencanakan dan melaksanakan perawatan bangunan-bangunan dinas (bangunan kantor, stasiun, rumah jabatan, griya karya dan bangunan/fasilitas pendukung operasi lain di wilayahnya).

3) Bagian ketiga (seksi keuangan)

- a) Seksi keuangan adalah satuan organisasi di lingkungan Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati yang berada dibawah *VP* Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
- b) Seksi keuangan dipimpin oleh seorang *manager* yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada *VP* Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.

(1) Manager keuangan mempunyai tugas dan tanggung jawab yaitu :

- (a) Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah ditetapkan .
- (b) Mengkoordinir penyusunan rencana kerja anggaran tahunan Divisi Regional dan melaksanakan dan mengendalikan dan melaporkan rencana serta pelaksanaan anggaran.
- (c) Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (*quqlity improvement*) secara berkelanjutan serta pengelolaan risiko diseksinya.
- (d) Membina pelaksanaan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan Divisi Regional.

- (e) Melaksanakan pengelolaan admisnistrasi keuangan, pengesahan pembayaran gaji pegawai dan non pegawai, pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga seta penyelesaian dokumen analisa dan tata usaha keuangan.
 - (f) Melaksanakan penagihan atas piutang usaha dari perusahaan angkutan penumpang, dan perusahaan aset.
- (2) Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya *manager* keuangan dibantu oleh seorang *junior manager* dan beberapa *assistant manager*, yaitu :
- (a) *Assistant manager* penagihan, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab melaksanakan penagihan piutang usaha dari perusahaan angkutan penumpang, barang dan perusahaan aset (rekening G.215).
 - (b) *Assistant manager* anggaran, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab mengkoordinasi penyusunan rencana kerja anggaran tahunan Divisi Regional, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan rencana serta pelaksanaan anggaran.
 - (c) *Assistant manager* akuntansi, yang mempunyai tugas dan tanggungjawab pengelolaan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan Divisi Regional.

- (d) *Assistant manager* keuangan, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan dan pajak, pengesahan pembayaran gaji dan pegawai dan non pegawai, pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga, penyelesaian dokumen analisa dan tata usaha keuangan, serta penerbitan rekening G.215.
- (e) *Assistant manager* kas besar, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab melaksanakan penerimaan, penyimpanan uang dan atau surat berharga serta pencatatannya, pembukuan dan pembuatan analisis dan penerimaan.

4) Bagian keempat (Seksi sarana)

- a) Seksi sarana, adalah satuan organisasi di lingkungan Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati yang berada dibawah *VP* Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
- b) Seksi sarana dipimpin oleh seorang *manager* yang berada dibawah dan bertanggung jawan kepada *VP* Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
 - (1) *Manager* sarana, mempunyai tugas dan tanggungjawab :
 - (a) Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang

telah ditetapkan kantor pusat, di wilayah Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.

- (b) Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (*quality improvement*) secara berkelanjutan serta pengelolaan risiko diseksinya.
- (c) Menyusun program anggaran penyiapan sarana siap operasi, perawatan risiko, pengendalian, dan evaluasi kinerja perawatan sarana (lokomotif, kereta, dan gerbong).
- (d) Menyusun program penyiapan lokomotif siap operasi, perawatan rutin, dan pengendalian perawatan lokomotif.
- (e) Menyusun program penyiapan kereta dan gerbong siap operasi, perawatan rutin, dan pengendalian perawatan kereta api dan gerbong.
- (f) Melaksanakan pemantauan, pengawasan, dan pembinaan mutu pekerjaan teknis perawatan sarana, administrasi teknis perawatan sarana, keuangan dan pergudangan untuk seluruh wilayah seksi sarana Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
- (g) Melaksanakan pembinaan teknis terhadap unit pelaksanaan teknis (UPT) yang berada di bawah seksi sarana di wilayah Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.

- (2) Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya *manager* sarana dibantu oleh beberapa *inspector* setingkat *junior manager*, beberapa *assistant manager* dan beberapa unit pelaksana teknis (UPT).
- (a) Susunan organisasi dan tata laksana *inspector* dan UPT di lingkungan seksi sarana Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati akan diatur dan ditetapkan lebih lanjut berdasarkan keputusan direksi tersendiri yang merupakan satu kesatuan/ bagian yang tidak terpisahkan dari keputusan ini.
- (b) *Assistant manager* di bawah *manager* sarana Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati terdiri dari:
- (a) *Assistant manager* program anggaran sarana, mempunyai tugas dan tanggung jawab menyusun program anggaran penyiapan sarana siap operasi, perawatan rutin, pengendalian evaluasi kinerja efektifitas/efisiensi anggaran perawatan sarana (lokomotif, kereta, dan gerbong).
- (b) *Assistant manager* perawatan lokomotif, mempunyai tugas dan tanggung jawab menyusun program penyiapan lokomotif siap operasi, perawatan rutin, pengendalian, dan evaluasi kinerja perawatan lokomotif.

- (c) *Assistant manager* kereta dan gerbong, mempunyai tugas dan tanggungjawab menyusun program penyiapan kereta dan gerbong siap operasi, perawatan rutin, pengendalian, dan evaluasi kinerja perawatan kereta dan gerbong.

5) Bagian kelima (seksi jalan rel dan jembatan)

- a) Seksi jalan rel dan jembatan, adalah satuan organisasi di lingkungan Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati yang berada dibawah *VP* Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
- b) Seksi sarana dipimpin oleh seorang *manager* yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada *VP* Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.

(1) *Manager* jalan rel dan jembatan, mempunyai tugas dan tanggungjawab :

- (a) Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah ditetapkan kantor pusat di wilayahnya.
- (b) Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (*quality improment*) secara berkelanjutan, pengelolaan risiko dan terjadinya *safety* diseksinya.
- (c) Melaksanakan penyusunan program kerja/anggaran dan pengendalian serta evaluasi kinerja efektivitas/efisiensi perawatan jalan rel, sepur simpang dan jembatan.

- (d) Melaksanakan penyusunan program kerja dan perencanaan teknis perawatan serta pemeliharaan kelayakan operasi jalan rel, sepur simpang dan jembatan.
 - (e) Melaksanakan penyusunan program kerja/perencanaan teknis perawatan/pemeliharaan dan pengoperasian sarana/mesin perawatan jalan rel (MPJR) fasilitas perawatannya serta evaluasi perawatan jalan rel, sepur simpang dan jembatan.
 - (f) Melaksanakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu teknis, perawatan jalan rel, sepur simpang, dan jembatan, serta administrasi operasional perawatan prasarana tersebut.
 - (g) Melaksanakan pembinaan teknis terhadap unit pelaksana teknis (UPT) yang berada di bawah seksi jalan rel dan jembatan di wilayah Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
- (2) Dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya *manager* jalan rel dan jembatan dibantu oleh beberapa *inspector* setingkat *junior manager*, beberapa *assistant manager* dan beberapa unit pelaksana teknis (UPT).
- (3) Susunan organisasi dan tata laksana *inspector* dan UPT di lingkungan seksi sarana Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati akan diatur dan ditetapkan lebih lanjut berdasarkan

keputusan direksi tersendiri yang merupakan satu kesatuan/ bagian yang tidak terpisahkan dari keputusan ini.

- (4) *Assistant manager* di bawah *manager* jalan rel dan jembatan Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati terdiri dari:
- (a) *Assistant manager* program jalan rel dan jembatan, mempunyai tugas dan tanggungjawab penyusunan dan pengendalian program kerja/anggaran serta evaluasi kinerja efektifitas/efisiensi anggaran perawatan jalan rel, sepur simpang dan jembatan.
 - (b) *Assistant manager* konstruksi jalan rel dan jembatan, program jalan rel dan jembatan, mempunyai tugas pokok melaksanakan penyusunan program kerja dan perencanaan teknis, perawatan termasuk desain untuk penanganan perbaikan darurat/ringan, dan pemeliharaan kelayakan operasi sarana tersebut.
 - (c) *Assistant manager* fasilitas sarana perawatan jalan rel & jembatan dan evaluasi, mempunyai tugas pokok melaksanakan penyusunan program kerja dan perencanaan teknis perawatan / pemeliharaan dan pengoperasian MPJR, baik mesin berat maupun ringan darurat/ringan, fasilitas pemeliharaan/perawatan sarana MPJR dan fasilitas pemeliharaan/perawatan jembatan,

serta evaluasi kinerja perawatan jalan rel, sepur simpang dan jembatan.

- 6) Bagian keenam (seksi sinyal, telekomunikasi, dan listrik)
 - a) Seksi sinyal telekomunikasi dan listrik, adalah satuan organisasi di lingkungan Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati yang berada di bawah VP Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
 - b) Seksi sinyal telekomunikasi dan listrik, dipimpin oleh seorang *manager* yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada VP Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
 - (1) *Manager* sinyal, telekomunikasi, dan listrik mempunyai tugas dan tanggungjawab :
 - (a) Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah ditetapkan oleh kantor pusat, di wilayah Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
 - (b) Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (*quality improment*) secara berkelanjutan, pengelolaan risiko dan terjadinya *safety* diseksinya.
 - (c) Menyusun program anggaran dan evaluasi kinerja perawatan sinyal, telekomunikasi, dan listrik.
 - (d) Menyusun program dan melaksanakan perawatan sinyal.

- (e) Menyusun program dan melaksanakan perawatan telekomunikasi.
 - (f) Menyusun program dan melaksanakan perawatan listrik.
 - (g) Menjamin ketersediaan kelayakan peralatan sinyal, telekomunikasi, dan listrik.
 - (h) Melaksanakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan dan mutu pekerjaan teknis perawatan sinyal, telekomunikasi dan listrik di wilayah Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
- (2) Melaksanakan pembinaan teknis terhadap Unit Pelaksana Teknis (UPT) yang berada di bawah seksi sinyal, telekomunikasi, dan listrik di wilayah Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
- (3) Dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya *manager* sinyal, telekomunikasi dan listrik dibantu oleh beberapa *inspector* setingkat *junior manager*, beberapa *assistant manager* dan beberapa unit pelaksana teknis (UPT).
- (4) Susunan organisasi dan tata laksana *inspector* dan UPT di lingkungan seksi sinyal, telekomunikasi, dan listrik Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati akan diatur dan ditetapkan lebih lanjut berdasarkan keputusan direksi tersendiri yang

merupakan satu kesatuan/ bagian yang tidak terpisahkan dari keputusan ini.

(5) *Assistant manager* di bawah *manager* seksi sinyal, telekomunikasi, dan listrik Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati terdiri dari:

(a) *Assistant manager* program dan anggaran perawatan SINTELIS , mempunyai tugas dan tanggung jawab melaksanakan penyusunan program kerja anggaran dan evaluasi kinerja perawatan sinyal, telekomunikasi, dan listrik.

(b) *Assistant manager* perawatan sinyal , mempunyai tugas dan tanggung jawab melaksanakan penyusunan program perawatan sinyal.

(c) *Assistant manager* perawatan telekomunikasi dan listrik, mempunyai tugas dan tanggungjawab melaksanakan penyusunan program perawatan peralatan sinyal, telekomunikasi, dan listrik.

7) Bagian ketujuh (seksi operasi)

a) Seksi operasi, adalah satuan organisasi di lingkungan Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati yang berada di bawah *VP* Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.

- b) Seksi operasi, dipimpin oleh seorang *manager* yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada *VP* Sub Divisi Regional

3.1 Kertapati.

- (1) *Manager* operasi, mempunyai tugas dan tanggung jawab :
- (a) Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah ditetapkan oleh kantor pusat, di wilayah Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
 - (b) Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (*quality improment*) secara berkelanjutan, pengelolaan risiko dan terjadinya *safety* diseksinya.
 - (c) Melaksanakan pemantauan, pengawasan, dan pembinaan mutu pekerjaan teknis operasi, di stasiun dan dalam kereta api, administrasi teknis operasional dan keuangan diseluruh UPT stasiun, UPT pelayanan operasi sarana telekomunikasi pada wilayah Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.
 - (d) Melaksanakan pemantauan dan pengelolaan lokomotif, kereta, dan gerbong yang siap operasi, evaluasi kinerja pelaksanaan program perjalanan kereta api, serta melaksanakan tata usaha telekomunikasi/telegram .

- (e) Melaksanakan pemantauan dan pengendalian keamanan dan ketertiban operasi (di atas kereta api, dan di stasiun) dan di lingkungan Divisi Regional.
 - (f) Melaksanakan pengendalian operasi kereta api secara terpusat dan terpadu di wilayah Divisi Regional.
 - (g) Melaksanakan pelayanan operasi sarana telekomunikasi dan pemberian informasi/ telegram.
 - (h) Menjamin keuangan, ketertiban dan kelancaran kegiatan angkutan kereta api.
 - (i) Melaksanakan pembinaan teknis terhadap unit pelaksana teknis (UPT) yang berada di bawah seksi operasi di wilayahnya.
- (2) Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dibantu oleh beberapa *inspector* setingkat *junior manager*, beberapa *assistant manager* dan beberapa unit pelaksana teknis (UPT).
- (3) Susunan organisasi dan tata laksana *inspector* dan UPT di lingkungan seksi operasi Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati akan diatur dan ditetapkan lebih lanjut berdasarkan keputusan direksi tersendiri yang merupakan satu kesatuan/ bagian yang tidak terpisahkan dari keputusan ini.
- (4) *Assistant manager* di bawah *manager* operasi Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati terdiri dari:

- (a) *Assistant manager* perjalanan kereta api, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab Melaksanakan pengelolaan dan pemantauan kereta dan gerbong yang siap operasi, evaluasi kinerja pelaksanaan program perjalanan kereta api, serta melaksanakan tata usaha telekomunikasi/telegram maklumat (TEM).
- (b) *Assistant manager* pengendalian perjalanan kereta api, yang mempunyai tugas dan tanggungjawab Melaksanakan pengendalian : operasi kereta api, operasi kereta api, operasi sarana, dan operasi prasarana secara terpusat dan terpadu diseluruh lintas wilayah Divisi Reegional, melaksanakan evaluasi terhadap perjalanan KA.
- (c) *Assistant manager* pelayanan dan kamtib, yang mempunyai tugas dan tanggungjawab Merencanakan, mengendalikan dan mengevaluasi pelaksanaan pelayanan di stasiun dan di atas kereta api : melaksanakan pemantauan dan pengendalian keamanan dan ketertiban operasi (di atas kereta api, dan di stasiun) dan di lingkungan Divisi Regional termasuk pengamanan aset perusahaan serta melaksanakan pembinaan terhadap POLSUSKA.

(d) *Assistant manager* operasi sarana yang mempunyai tugas dan tanggung jawab menyusun perencanaan dinasan masinis/asisten masinis, perencanaan dinasan sarana, melaksanakan evaluasi dinasan masinis/asisten masinis dan sarana serta pembinaan masinis/asisten masinis.

8) Bagian kedelapan (seksi komersial)

a) Seksi komersial adalah satuan organisasi di lingkungan Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati yang berada di bawah VP Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.

b) Seksi komersial dipimpin oleh seorang *manager* yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada VP Sub Divisi Regional 3.1 Kertapati.

(1) *Manager* operasional mempunyai tugas dan tanggung jawab

(a) Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah ditetapkan oleh kantor.

(b) Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (*quality improment*) secara berkelanjutan, pengelolaan risiko dan terjadinya *safety* diseksinya.

(c) Melaksanakan pengusahaan jasa angkutan penumpang, angkutan barang, dan pengelolaan aset.

- (d) Mengelola jasa angkutan penumpang dan barang: melakukan survei/riset pemasaran dan pengembangan produk/jasa termasuk pemaketan layanan, mengelola basis data, menjaga pemasaran, membuat peramalan, program penjualan dan evaluasinya, menjaga administrasi pentarifan, melakukan pemantauan pelayanan, melaksanakan strategi promosi dan komunikasi pemasaran, mengelola logistik penjualan angkutan penumpang, mengelola saluran distribusi, keagenan, pelanggan korporat dan paket perjalanan/wisata.
- (e) Mengelola *costumer care* dan *costumer retention*, termasuk penyelesaian klaim asuransi, *service recovery* serta penanganan insiden yang menimpa pengguna jasa.
- (f) Mengusahakan aset stasiun dan sarana, mengelola pengusahaan aset *right of way* (ROW) dan aset diluar stasiun, melakukan rencana, evaluasi dan pengendalian pengusahaan aset dan kerjasama operasi.
- (g) Membuat perencanaan program dan melaksanakan perawatan *hardware* dan jaringan yang mendukung implementasi sistem informasi yang ada di wilayahnya, termasuk mendukung implementasi *software*.

(2) Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya *manager* komersial dibantu oleh beberapa *assistant manager*, yaitu :

(a) *Assistant manager* angkutan penumpang & *costumer care*, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab melaksanakan penyusunan program evaluasi kinerja pemasaran angkutan penumpang melakukan survei/riset pemasaran dan pengembangan prosuk/jasa termasuk pemaketan layanan, mengelola basis data, menjaga pemasaran, membuat peramalan, program penjualan dan evaluasinya, menjaga administrasi pentarifan, melakukan pemantauan pelayanan, melaksanakan strategi promosi dan komunikasi pemasaran, mengelola logistik penjualan angkutan penumpang, mengelola saluran distribusi, keagenan, pelanggan korporat dan paket perjalanan/wisata, serta pelayanan angkutan dinas termasuk pelayanan KBD/KAD/SAD/SAC,/ karsus; mengelola *costumer service*, *retention*, *call center*, pelayanan informasi di stasiun, pengelolaan kotak saran, pelayanan keluhan pelanggan, penyelesaian klaim asuransi, *service recovery* serta penanganan insiden yang menimpa pengguna jasa.

- (b) *Assistant manager* angkutan barang, yang mempunyai tugas dan tanggung jawab melaksanakan penyusunan program evaluasi kinerja pemasaran angkutan barang melakukan survei/riset pemasaran dan pengembangan prosuk/jasa, mengelola basis data, menjaga pemasaran, membuat peramalan, program penjualan dan evaluasinya, menjaga administrasi pentarifan, melakukan pemantauan pelayanan, melaksanakan strategi promosi dan komunikasi pemasaran, serta melaksanakan pelayanan angkutan barang dinas.
- (c) *Assistant manager* perusahaan aset yang mempunyai tugas dan tanggung jawab atas perusahaan aset stasiun dan sarana perusahaan aset right of way (ROW) dan aset di luar stasiun, perencanaan, evaluasi dan pengendalian perusahaan aset dan kerjasama operasi.
- (d) *Assistant manager* sistem informasi yang mempunyai tugas dan tanggung jawab atas perencanaan program dan pelaksanaan perawatan *hardware* dan jaringan yang mendukung implementasi sistem informasi yang ada di wilayahnya, termasuk mendukung implementasi *software*.

4. Visi, Misi, dan Tujuan Organisasi

Visi Perusahaan adalah menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang memenuhi harapan *stakeholders*.

Misi perusahaan adalah menyelenggarakan prasarana dan sarana perkereta apian berikut bisnis penunjangnya, melalui praktek bisnis terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan.

Tujuan PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah menyelenggarakan perusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api dalam rangka memperlancar arus perpindahan pra angkutan dan atau barang untuk menunjang pembangunan nasional.

B. Pembahasan

1. Rasio Margin Kontribusi

Analisis yang akan diuraikan dalam rasio ini adalah rasio margin kontribusi. Rasio margin kontribusi adalah persentase Kontribusi atas Pendapatan Total (*Total Revenue*), yang mana dapat dihitung dari kontribusi satuan terhadap harga satuan atau jumlah kontribusi terhadap jumlah Pendapatan. Hasil perhitungannya sebagai berikut:

a. BBM

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{57.467.599.279}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 19,3\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{52.954.254.975}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 16\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{54.405.868.440}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 14\% \end{aligned}$$

b. Batubara

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{143.439.429.016}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 48,3\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{186.654.304.268}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 56\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{221.844.343.904}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 57,2\% \end{aligned}$$

c. Pulp

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{29.233.728.927}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 10\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{31.351.061.455}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 9,3\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{30.304.977.657}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 8\% \end{aligned}$$

d. Semen

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{5.287.542.300}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 1,8\% \end{aligned}$$

$$\text{Kontribusi 2011} = \frac{25.822.569.900}{334.259.509.115} \times 100 \%$$

$$= 8\%$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{29.189.227.800}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 7,5 \% \end{aligned}$$

e. Batu Balas

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{1.027.695.632}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 0,3\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{8.253.840}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 0,002\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{7.120.000}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 0,002\% \end{aligned}$$

f. Angkutan barang lainnya

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{26.496.394.650}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 9\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{71.704.800}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 0,02\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{3.060.890}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 0,0008\% \end{aligned}$$

g. Eksekutif

1) Limex Sriwijaya

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{3.686.334.000}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 1.2\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{4.506.319.500}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 1.3\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{4.488.050.500}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 1.1\% \end{aligned}$$

2) Sindang marga 1

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{2.335.195.000}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 1\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{2.705.761.500}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 1\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{2.909.569.000}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 1\% \end{aligned}$$

3) Sindang marga 2

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{2.189.084.000}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 0.7 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{2.709.761.500}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 0.8 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{2.328.620.000}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 0.6\% \end{aligned}$$

h. Bisnis

1) Limex sriwijaya

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{6.800.972.000}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 2.3 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{8.053.739.750}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 2.4\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{4.559.135.500}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 1.1 \% \end{aligned}$$

2) Sindang marga 1

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{5.161.086.000}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 2\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{5.335.871.000}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 1.5 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{4.260.428.000}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 1.1\% \end{aligned}$$

3) Sindang marga 2

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{4.526.984.000}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 1.5 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{4.911.242.500}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 1.4 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{3.674.839.500}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 1\% \end{aligned}$$

i. Ekonomi

1) Bukit serelo 1

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{2.913.805.000}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 1 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{3.028.535.125}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 1 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{2.539.893.250}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 1\% \end{aligned}$$

2) Bukit serelo 2

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{2.868.571.750}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 0.9\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{3.037.418.000}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 1 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{2.794.489.000}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 1 \% \end{aligned}$$

3) Rajabasa 1

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{2.881.739.500}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 1\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{2.945.368.000}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 1\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{2.353.791.000}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 0.6\% \end{aligned}$$

j. KRD

1) Seruni 1

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{20.092.500}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 0.007\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{31.825.000}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 0.009\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{4.782.500}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 0.001\% \end{aligned}$$

2) Seruni 2

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{6.427.500}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 0.002 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{5.576.000}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 0.002\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{1.092.500}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 0.0003 \% \end{aligned}$$

3) Seruni 3

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{24.581.500}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 0.009\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{67.749.500}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 0.02 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{20.247.000}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 0.005\% \end{aligned}$$

4) Seruni 4

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2010} &= \frac{26.565.000}{296.393.827.555} \times 100 \% \\ &= 0.009\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2011} &= \frac{58.110.000}{334.259.509.115} \times 100 \% \\ &= 0.02\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi 2012} &= \frac{6.390.000}{387.689.518.442} \times 100 \% \\ &= 0.001\% \end{aligned}$$

Tabel IV.1

**Urutan Kontribusi Pendapatan Operasional
PT Kereta Api Indonesia (Persero) Subdivre III.1
Kertapati Palembang Tahun 2010 s/d 2012**

No	Segmen usaha	Persentase per tahun		
		2010	2011	2012
1	Batubara	48,3%	56%	57%
2	BBM	19,3%	16%	14%
3	Pulp	10%	9%	8%
4	Semen	1.8%	8%	8%
5	Kelas bisnis	5,5%	5,3%	3,2%
6	Kelas eksekutif	3%	3%	3%
7	Kelas ekonomi	3%	2,6%	3%
8	KRD	0,03%	0,05%	0,009%
9	Angkutan barang lainnya	9%	0,02%	0,001%
10	Batu balas	0,3%	0,002%	0,0002%

Sumber : PT Kereta Api Indonesia (Persero) Sub. Divisi Regional III.1 Kertapati Palembang 2013

Dari perhitungan rasio yang berasal dari segmen usaha pendapatan operasional dan setelah itu disusun menggunakan tabel berdasarkan kontribusi terbesar terhadap laba perusahaan sampai pemberi kontribusi terkecil, terlihat segmen operasional dari angkutan barang masih mendominasi terhadap pemberi kontribusi pendapatan operasional.

Berdasarkan data tabel tersebut juga terjadinya fluktuasi persentase pendapatan dari seluruh segmen usaha pendapatan operasional yang cukup

signifikan dari tahun ke tahun, menyebabkan penurunan secara persentase pendapatan ke laba dari tahun ke tahunnya.

2. Laba

Akuntansi pendapatan digunakan untuk menghitung pendapatan yang didapat selama satu periode, pendapatan ini dan pendapatan lain-lain dibandingkan dengan beban yang telah keluar yang berguna untuk menghitung laba. Pendapatan dan laba dapat dilaporkan atas segmen dari perusahaan atau keseluruhan perusahaan, yang sesuai dengan kebutuhan manajemen serta pelaporan eksternal.

Pendapatan operasional yang dibuat harus selaras dengan rencana laba agar PT Kereta Api Indonesia (Persero) sub divisi regional III.1 Kertapati dapat mengurangi penurunan persentase pendapatan operasional yang dihasilkan dan lebih meningkatkan lagi laba perusahaan.

Tabel IV.2
Kontribusi Terhadap Laba pada PT Kereta Api Indonesia
(Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan
Tahun 2010 s/d 2012

Keterangan	Laba	Kontribusi pendapatan operasional	
		Angkutan barang	Angkutan penumpang
Tahun 2010	198.051.854.035	88%	11,2%
Tahun 2011	731.983.384.346	89%	11 %
Tahun 2012	983.486.455.920	87%	8%

Sumber : PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan 2013

Laba yang dihasilkan terjadi peningkatan yang cukup besar tetapi pemberian kontribusi pendapatan operasional terjadinya fluktuasi di angkutan barang dan penumpang, hal ini menyebabkan Subdivre III.1 Kertapati mengalami penurunan dalam memberikan kontribusi ke laba PT Kereta Api Indonesia (Persero). Oleh karena itu, perlu ditinjau kembali sumber laba tersebut apakah berasal dari pendapatan yang meningkat ataupun dari efisiensi yang telah dilakukan oleh perusahaan.

a. Pendapatan

Perusahaan di dalam menjalankan usahanya mempunyai sumber-sumber pendapatan tergantung dari bergerak dibidang apa perusahaan tersebut baik jasa, dagang atau sebagainya agar mudah untuk diklasifikasikan dari mana sumber pendapatan berasal.

Pendapatan (*revenue*) adalah merupakan arus masuk atau peningkatan lain atas harta dari suatu kesatuan atau penyelesaian kewajibannya selama satu periode dari penyerahan atau produksi barang, pemberian jasa, atau aktivitas lain yang merupakan operasi pokok atau utama yang berkelanjutan dari operasi tersebut.

Dari analisa sebelumnya dan berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh penulis bahwa laba yang dihasilkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) DIVRE III Sumatera Selatan dipengaruhi oleh pendapatan operasi. Dari pendapatan operasi perusahaan berasal dari jasa angkutan barang, dan jasa angkutan penumpang, yang merupakan sebagai sumber pendorong

peningkatan laba perusahaan terutama dari angkutan barang terutama angkutan batubara yang terlihat dominan dalam pemberi kontribusi ke laba.

b. Beban

Perusahaan dalam menjalankan kegiatan usahanya, mengeluarkan berbagai macam beban salah satu beban yang dikeluarkan oleh perusahaan berbeda dengan perusahaan yang satu dengan yang lainnya tergantung dari bergerak dibidang apa perusahaan tersebut.

Beban (*expense*) adalah arus keluar atau penggunaan lain atas harta atau kewajiban selama suatu periode dari penyelesaian atau produksi barang, pemberian jasa, atau pelaksanaan aktiva lain yang merupakan operasi pokok atau utama yang berkelanjutan dari kesatuan tersebut.

Dari analisa sebelumnya dan berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh penulis bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divre III Sumatera Selatan dari beban operasional sudah mulai melakukan efisiensi, namun dari beban usaha belum melakukan efisiensi terlihat dari masih terjadinya peningkatan jumlah beban setiap tahunnya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dan uraian pada bab IV mengenai analisis segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Subdivre III.1 Kertapati, maka bisa ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Rasio Margin Kontribusi

Berdasarkan penelitian yang dilakukan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Subdivre III.1 Kertapati, maka dapat diperoleh dari daftar tabel urutan kontribusi yang berasal dari hitungan rasio margin kontribusi terlihat segmen usaha di pendapatan operasional masih didominasi dari angkutan barang khususnya dari angkutan batubara, yakni di tahun 2010 sebesar 88 %, lalu di tahun 2011 sebesar 89% dan di tahun 2012 sebesar 87%, Hal ini membuat segmen usaha dari angkutan penumpang sedikit memberikan kontribusi di dalam pendapatan operasional perusahaan, namun merupakan wujud dari pelayanan PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada pihak (*public service*).

2. Laba

Peningkatan dari laba PT Kereta Api Indonesia (Persero) Subdivre DIVRE III Sumatera Selatan, tidak diikuti dari peningkatan pendapatan segmen usaha pendapatan operasional Subdivre 3.1 Kertapati karena setiap segmen masih memberi kontribusi secara fluktuasi namun dari segmen usaha angkutan barang terutama dari angkutan batubara sebagai faktor pendorong dalam pemberian kontribusi dalam peningkatan laba perusahaan.

B. Saran

1. Rasio Margin Kontribusi

Rasio margin kontribusi adalah Persentase Kontribusi atas Pendapatan Total (*Total Revenue*), yang mana dapat dihitung dari kontribusi satuan terhadap harga satuan atau jumlah kontribusi terhadap jumlah Pendapatan. Peranan pendapatan operasi di dalam perusahaan sangat penting bagi perusahaan karena perusahaan yang bergerak di dalam bidang jasa pasti mengandalkan sumber pendapatan terbesarnya yang berasal dari kegiatan operasi perusahaan.

2. Laba

Laba merupakan rencana kerja yang telah diperhitungkan dengan cermat dimana implikasi keuangannya dinyatakan dalam bentuk proyeksi perhitungan laba/rugi, neraca, kas dan modal kerja untuk jangka panjang dan jangka pendek. Kenaikan modal (aktiva bersih)

yang yang berasal dari transaksi sampingan atau transaksi yang jarang terjadi dari suatu yang terjadi dari suatu badan usaha, dari semua transaksi atau kejadian lain yang mempengaruhi badan usaha selama suatu periode kecuali yang timbul dari pendapatan atau investasi oleh pemilik.

Dengan mengetahui kontribusi dari pendapatan operasional manajemen bisa tahu segmen usaha apa dari pendapatan operasional yang memberikan kontribusi baik secara mikro bagi pendapatan operasionalnya itu sendiri ataupun juga secara makro terutama laba perusahaan. Implementasi dari sumber kontribusi tersebut bisa juga menjadi *input*/masukan bagi perusahaan karena bisa dijadikan suatu pengendalian untuk segmen usaha yang memberikan sedikit kontribusi pendapatan dan juga bisa membuat anggaran yang dibuat untuk tahun selanjutnya yang lebih rasional dan realistis yang bersumber dari tahun sebelumnya baik dari beban maupun pendapatan yang ditetapkan. Dengan demikian kontribusi yang diberikan oleh sub divre 3.1 kertapati bisa lebih maksimal lagi dalam memberikan pendapatannya bagi DIVRE III SUMSEL dan dapat mengurangi fluktuasi persentase secara terus menerus dari pemberian kontribusi pendapatan serta dapat membuat segmen-segmen yang memberi sedikit kontribusi menjadi lebih meningkat dari tahun sebelumnya dan yang lebih terpenting bisa meningkatkan lagi jumlah laba di tahun selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Baridwan Zaki. 2004. **Intermediate Accounting**. Edisi Delapan. BPFE-Yogyakarta.
- Garrison Ray, dkk. Ahli bahasa Nuri Hinduan dan Edward Tanujaya. 2007. **Akuntansi Manajerial**, Edisi 11, Buku 2, Penerbit Salemba Empat, Jakarta.
- Hendry Simanora. 2002. **Akuntansi Basis Pengambilan Keputusan Bisnis**, Cetakan Kesatu, Jilid 1, Penerbit Salemba Empat. Jakarta.
- Nur Indrianto dan Bambang supono, 2002, **Metodologi Penelitian Bisnis untuk Akuntansi dan Manajemen, Edisi Pertama**, BPFE. Yogyakarta.
- Soemarso SR. 2002. **Akuntansi Suatu Pengantar**, Edisi Kelima, Buku 1, Penerbit Salemba Empat. Jakarta.
- Sugiyono. 2004. **Metode Penelitian Bisnis**. Cetakan Ke Lima. Pustaka Utama. Grafiti. Jakarta.
- Sumadi Suryabrata. 2004. **Metode Penelitian**, Edisi Kedua Cetakan Keempat Belas, PT. Raja Grafindo Persada, Yogyakarta.
- Sumangunsong. 2000. **Pengelompokkan Pendapatan**. Penerbit PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Suwardjono. 2002. **Akuntansi Pengantar**, Edisi Ketiga, Penerbit BPFE. Yogyakarta.
- Sofyan Syafri Harapan. 2007. **Teori Akuntansi**. Penerbit PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Usry,dkk. Ahli bahasa Alfonsus Sirait, S.E., Akt. dan Herman Wibowo. 2005. **Cost Accounting**, Penerbit Salemba Empat, Jakarta.
- Andhi Kurniawan Yuliyanto. 2009. **Kontribusi Pajak Hotel Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Kudus**.

Jadwal Penelitian/Time Schedule

Kegiatan	Mei				Juni				Juli				Agustus			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Persiapan	■															
Survey Pendahuluan		■														
Bimbingan Proposal			■	■	■	■	■	■								
Seminar Proposal					■	■	■	■								
Perbaikan Proposal						■	■	■								
Pengambilan Data	■	■	■	■												
Pengolahan Data dan Analisis			■	■												
Penulisan Skripsi									■	■	■	■	■	■	■	■
Ujian Kompre													■	■	■	■

Sumber, Penulis 2013

PERETA API INDONESIA (PERSERO)
 RAN LABA RUGI DIVRE 3 SUMATERA SELATAN
 IDE 31 DESEMBER 2011

URAIAN	31 DESEMBER 2011	31 DESEMBER 2010
PENDAPATAN OPERASI		
Pendapatan Angkutan KA Penumpang		
1. Kelas Eksekutif	13.899.671.000	2.936.698.000
2. Kelas Bisnis	26.094.835.750	5.268.183.000
3. Kelas Ekonomi	17.159.505.125	4.153.338.000
Jumlah Pendapatan Angkutan KA Penumpang	57.154.011.875	12.358.219.000
Pendapatan Angkutan KA Barang		
1. KA Barang Batu Bara	1.581.511.206.100	352.350.207.698
2. KA Barang Bahan Bakar Minyak (BBM)	74.114.347.571	16.333.923.840
3. KA Barang Peti Kemas	-	-
4. KA Barang Semen	25.822.569.900	5.287.542.300
5. KA Barang Perkebunan	33.722.822.988	7.337.507.402
6. KA Barang Parcel/Hantaran	-	-
7. KA Barang Logam/Besi Baja	-	-
8. KA Barang Lainnya	6.455.346.078	95.606.400
Jumlah Pendapatan Angkutan KA Barang	1.721.626.292.637	381.404.787.640
Pendapatan Pendukung Angkutan KA		
1. Suplisi	118.692.125	11.731.625
2. Bagasi	4.961.000	2.478.000
3. Pendapatan Angkutan Lanjutan	2.919.107.520	863.780.291
4. Pendapatan Pendukung Angkutan KA Lainnya	-	-
Jumlah Pendapatan Pendukung Angkutan KA	3.042.760.645	877.989.916
Pendapatan Usaha Non Angkutan		
1. Pendapatan Pihak ke-3 (Penjualan Jasa Tekhnis)	194.746.717	33.259.096
2. Pendapatan Optimalisasi Aset		
a. Sewa Menyewa	6.196.425.725	1.519.710.416
b. Pendapatan KSO	-	-
c. Pendapatan KSU	-	-
Jumlah Pendapatan Optimalisasi Aset	6.196.425.725	1.519.710.416
3. Pendapatan Non Angkutan Lainnya	95.346.896	5.881.182
Jumlah Pendapatan Usaha Non Angkutan	6.485.519.338	1.563.860.694
Kompensasi Pemerintah		
1. Kontribusi Pemerintah sebagai bentuk kewajiban pelayanan publik (PSO)	-	-
2. Kontribusi Pemerintah sebagai subsidi angkutan perintis	-	-
3. Kontribusi Negara untuk Penyediaan Prasarana (IMO)	-	-
Jumlah Kompensasi Pemerintah	-	-
PENDAPATAN OPERASI	1.788.309.584.495	396.204.857.250
BEBAN OPERASI		
BEBAN PENJUALAN		
Beban Operasi Sarana		
1. Beban BBM dan Listrik Aliran Atas	310.903.031.724	67.425.565.918
2. Perawatan Sarana Perkeretaapian		
2.1. Perawatan Sarana Perkeretaapian di Dipo		
a. Lokomotif	21.106.010.748	5.394.733.565
b. KRD		
1) KRD Komersial	164.977.710	35.303.470
2) KRD Ekonomi	1.78.930.927	4.329.091
c. KRL		
1) KRL Komersial	-	-
2) KRL Ekonomi	-	-
d. Kereta		
1) Kereta Komersial	3.989.377.621	584.055.648
2) Kereta Ekonomi	1.438.846.949	126.488.425
e. Gerbong	19.817.609.594	5.796.092.581
f. Sarana Perkeretaapian Khusus	-	-
g. Beban Perawatan Fasilitas Dipo	5.195.140.947	898.322.540
h. BBM Perawatan		
1) Beban BBM Perawatan Lokomotif	53.251.734	10.845.968
2) Beban BBM Perawatan Gerbong	3.780.084	821.740
3) Beban BBM Perawatan Kereta/KRD/KRL Komersial	1.137.167.485	174.579.984
4) Beban BBM Perawatan Kereta/KRD/KRL Ekonomi	459.824.041	103.739.846
5) Beban BBM Perawatan Sarana Perkeretaapian Khusus	-	-
6) Beban BBM Perawatan Fasilitas, Instalasi dan Perlengkapan	806.040.194	209.600.752
Jumlah Beban Perawatan Dipo	2.460.083.538	499.589.290

ERETA API INDONESIA (PERSERO)
 RAN LABA RUGI DIVRE 3 SUMATERA SELATAN
 DE 31 DESEMBER 2011

URAIAN	31 DESEMBER 2011	31 DESEMBER 2010
9. Beban Pendukung Angkutan KA		
a. Beban Tuguh	671.735.813	179.185.000
b. Beban Angkutan Lanjut	2.995.759.563	658.131.273
Jumlah Beban Pendukung Angkutan KA	3.368.496.381	837.316.273
10. Beban Terminal Peti Kemas		
a. Beban Operasional Terminal Peti Kemas	-	-
b. Beban Pegawai Terminal Peti Kemas	-	-
c. Beban Pendukung Terminal Peti Kemas	-	-
Jumlah Beban Terminal Peti Kemas	-	-
11. Beban Asuransi	-	-
Jumlah Beban Operasi Sarana	728.424.655.777	155.136.489.013
Beban Operasi Prasarana (Beban Perawatan Prasarana)		
1. Beban Perawatan Prasarana Pendukung Angkutan KA	5.908.934.136	114.724.972
2. Beban Perawatan dan Operasi Prasarana Perkeretaapian (IMO)		
a. Beban Perawatan Prasarana Perkeretaapian		
1) Beban Perawatan - Bangunan Stasiun	1.986.631.354	333.051.637
2) Jalan Rel	123.944.793.801	10.799.375.217
3) Jembatan dan Terowongan	11.150.437.344	284.969.557
4) Sinyal dan Telekomunikasi	11.518.600.107	617.016.425
5) Pusat Listrik Aliran Atas	-	-
6) Peralatan Khusus Prasarana	-	-
7) Beban Renwas STDS	-	-
8) Beban BBM Mekanik Prasarana	71.750.000	-
Jumlah Beban Perawatan Prasarana Perkeretaapian	148.672.212.606	12.034.412.836
b. Beban Pegawai Prasarana Perkeretaapian		
1) Beban Pegawai Perawatan Prasarana Perkeretaapian	28.340.355.826	6.316.457.899
2) Beban Pegawai Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian	40.463.528.784	7.485.282.287
3) Beban Pegawai Renwas	13.710.483.612	2.936.935.011
Jumlah Beban Pegawai Prasarana Perkeretaapian	82.514.368.222	16.738.675.197
c. Beban Umum Prasarana	6.945.439.858	1.502.479.636
Jumlah Beban Perawatan dan Operasi Prasarana Perkeretaapian (IMO)	238.132.020.686	30.275.567.669
3. Beban Sewa Prasarana (TAC)	-	-
4. Beban Penyusutan AT Prasarana	2.313.695.620	296.123.979
5. Beban Stasiun		
a. Beban Pegawai Stasiun	26.446.718.615	5.013.907.995
b. Beban Pendukung Stasiun	3.455.409.599	-
Jumlah Beban Stasiun	29.902.128.214	5.013.907.995
6. Beban K3	5.467.568.416	-
7. Beban Asuransi Penyelenggaraan Prasarana	-	-
Jumlah Beban Operasi Prasarana (Beban Perawatan Prasarana)	281.724.347.072	35.700.324.615
Beban Optimalisasi Aset		
1. Beban Perawatan Aset Property PT. KAI	193.873.523	-
2. Biaya Pendukung Kantor Unit Komersial - Property	801.127.084	-
3. Beban Pegawai Komersial - Property - Optimalisasi	450.743.156	-
4. Beban Penyusutan AT (Aset Property)	-	-
Jumlah Beban Optimalisasi Aset	1.445.743.766	
Jumlah BEBAN POKOK PENJUALAN	1.011.594.746.615	190.836.813.628
UGI) OPERASI	776.714.837.880	205.368.043.622
SAHA (BIAYA UMUM)		
1. Beban Pegawai Umum	32.423.957.320	6.634.927.218
2. Beban Imbalan Pasca Kerja (PSL)	-	-
3. Beban Umum dan Administrasi		
1) Biaya Rapat / Akomodasi	1.643.739.632	525.211.492
2) Biaya Perjalanan Dinas	851.816.248	230.223.148
3) Biaya LAT	3.148.979.510	596.088.209
4) Biaya ATK	1.324.418.746	399.412.863
5) Biaya Kerumahtanggaan	8.907.428.153	279.680.274
6) Biaya Inventaris	1.380.020.033	53.643.182
7) Biaya Pengiriman Barang	5.470.520	5.470.520
8) Biaya Penjualan Kantor Pusat	1.627.549.038	54.900.609
9) Biaya Pendidikan	757.454.268	18.713.250
10) Biaya Litbang	51.413.750	48.713.750
11) Biaya Pemeriksaan	214.982.128	-
12) Biaya Kehumasan	268.191.864	61.405.500
13) Biaya Administrasi	5.005.407.490	954.884.660
14) Biaya Mess	-	-
Jumlah Beban Umum dan Administrasi	25.186.871.380	3.238.353.677
4. Penyusutan AT Lainnya (Fasilitas Umum)	3.007.591.650	631.915.032
5. Beban	345.003.030	-
Jumlah Beban Usaha	60.962.423.380	10.515.195.927

2. B, oper

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
 LAPORAN LABA RUGI DIVRE 3 SUMATERA SELATAN
 PERIODE 31 DESEMBER 2011

URAIAN	31 DESEMBER 2011	31 DESEMBER 2010
LABA(RUGI) USAHA	715.751.414.500	194.862.847.695
PENDAPATAN / BEBAN NON OPERASI		
A. Pendapatan Non Operasi		
1. Bunga/Deposito/Jasa Giro	491.821.374	245.640.126
2. Pendapatan Non Operasi Lainnya	12.216.610.074	2.943.366.214
Jumlah Pendapatan Non Operasi	12.708.431.448	3.189.006.340
B. Beban Non Operasi		
1. Beban Lain-lain	268.895.000	-
2. Beban Selisih Perhitungan/Rekonsiliasi	(3.812.433.399)	-
LABA(RUGI) NON OPERASI	16.231.969.846	3.189.006.340
LABA(RUGI) SEBELUM KERUGIAN LUAR BIASA	731.983.384.346	198.051.854.035
LABA(RUGI) LUAR BIASA	-	-
LABA(RUGI) SEBELUM BUNGA DAN PAJAK PENGHASILAN	731.983.384.346	198.051.854.035
BUNGA	-	-
LABA(RUGI) SETELAH BUNGA	731.983.384.346	198.051.854.035
BEBAN PAJAK PENGHASILAN		
A. Pajak Kini	-	-
B. Pajak Tangguhan	-	-
LABA(RUGI) BERSIH	731.983.384.346	198.051.854.035

508.790.616.539

PT. KERETA API INDONESIA (PERSEK)
 LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF
 PERIODE 1 JANUARI S.D 31 DESEMBER 2012
 DIVISI REGIONAL III SUMATERA SELATAN
 (SETELAH AUDITED)

URAIAN 1	PER 31 DES 2012 2	PER 31 DES 2011 3	% (2/3) 4
PATAN OPERASI			
Pendapatan Angkutan KA Penumpang			
1. Kelas Eksekutif	14,561,169,500	13,899,671,000	105
2. Kelas Bisnis	17,350,238,500	26,094,835,750	66
3. Kelas Ekonomi	15,592,089,250	17,159,505,125	91
Jumlah Pendapatan Angkutan KA Penumpang	47,503,497,250	57,154,011,875	83
Pendapatan Angkutan KA Barang			
1. KA Barang Batu Bara	1,819,350,389,809	1,581,511,206,100	115
2. KA Barang Bahan Bakar Minyak (BBM)	73,824,038,710	74,114,347,571	100
3. KA Barang Peti Kemas	-	-	-
4. KA Barang Semen	29,189,227,300	25,822,569,900	113
5. KA Barang Perkebunan	32,917,446,912	33,722,822,988	98
6. KA Barang Parcel/Hantaran	-	-	-
7. KA Barang Logam/Besi Baja	-	-	-
8. KA Barang Lainnya	711,411,799	6,455,346,078	11
Jumlah Pendapatan Angkutan KA Barang	1,955,993,115,030	1,721,626,292,637	114
Pendapatan Pendukung Angkutan KA			
1. Suplisi	36,699,125	118,692,125	31
2. Bagasi	-	4,961,000	-
3. Pendapatan Angkutan Lanjutan	-	2,919,107,520	-
4. Pendapatan Pendukung Angkutan KA Lainnya	-	-	-
Jumlah Pendapatan Pendukung Angkutan KA	36,699,125	3,042,760,645	1
Pendapatan Usaha Non Angkutan			
1. Pendapatan Pihak ke-3 (Penjualan Jasa Tekhnis)	4,599,219,327	194,746,717	2,362
2. Pendapatan Optimalisasi Aset			
a. Sewa Menyewa	9,387,269,834	6,196,425,725	151
b. Pendapatan KSO	-	-	-
c. Pendapatan KSU	-	-	-
Jumlah Pendapatan Optimalisasi Aset	9,387,269,834	6,196,425,725	151
3. Pendapatan Non Angkutan Lainnya	-	95,346,896	-
Jumlah Pendapatan Usaha Non Angkutan	13,986,489,161	6,486,519,338	216
Kompensasi Pemerintah			
1. Kontribusi Pemerintah sebagai bentuk kewajiban pelayanan publik (PSO)	-	-	-
2. Kontribusi Pemerintah sebagai subsidi angkutan perlintis	-	-	-
3. Kontribusi Negara untuk Penyediaan Prasarana (IMO)	-	-	-
Jumlah Kompensasi Pemerintah	-	-	-
Jumlah PENDAPATAN OPERASI	2,017,519,800,566	1,788,309,584,495	113
BIAYA OPERASI			
BIAYA POKOK PENJUALAN			
Beban Operasi Sarana			
1. Beban BBM dan Listrik Allran Atas	275,716,963,662	310,903,031,724	89
2. Perawatan Sarana Perkeretaapian			
2.1. Perawatan Sarana Perkeretaapian di Dipo			
a. Lokomotif	19,563,515,930	21,106,010,748	93
b. KRD			
1) KRD Komersial	350,865,200	164,977,710	213
2) KRD Ekonomi	304,145,200	178,930,927	170
c. KRL			
1) KRL Komersial	-	-	-
2) KRL Ekonomi	-	-	-
d. Kereta			
1) Kereta Komersial	1,510,597,651	3,989,377,621	28
2) Kereta Ekonomi	1,187,181,902	1,438,846,949	83
e. Gerbong	10,180,996,032	19,817,609,594	51
f. Sarana Perkeretaapian Khusus	-	-	-

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF
PERIODE 1 JANUARI S.D 31 DESEMBER 2012
DIVISI REGIONAL III SUMATERA SELATAN
(SETELAH AUDITED)

URAIAN	PER 31 DES 2012	PER 31 DES 2011	% (2/3)
1	2	3	4
g. Beban Perawatan Fasilitas Dipo	5,375,768,971	5,195,140,947	103
h. BBM Perawatan			
1) Beban BBM Perawatan Lokomotif	140,812,592	53,251,734	264
2) Beban BBM Perawatan Gerbong	7,693,282	3,780,084	204
3) Beban BBM Perawatan Kereta/KRD/KRL Komersial	1,716,942,682	1,137,187,485	151
4) Beban BBM Perawatan Kereta/KRD/KRL Ekonomi	311,313,723	459,824,041	68
5) Beban BBM Perawatan Sarana Perkeretaapian Khusus	-	-	-
6) Beban BBM Perawatan Fasilitas, Instalasi dan Perlengkapan	924,681,609	806,040,194	115
Jumlah BBM Perawatan Dipo	3,101,443,888	2,460,083,538	126
i. Beban Pegawai Perawatan Sarana Dipo	18,431,921	-	-
j. Beban Overhead Perawatan Dipo			
1) Beban Pegawai Kantor Perawatan Sarana Dipo	7,939,393,060	6,083,974,863	130
2) Beban Pendukung Perawatan Sarana Dipo	1,624,365,932	3,558,226,602	46
Jumlah Perawatan Sarana Perkeretaapian di Dipo	51,156,705,687	63,993,179,499	80
2.2. Perawatan Sarana Perkeretaapian di Balaiyasa			
a. Lokomotif	67,134,154,014	58,304,238,810	115
b. KRD			
1) KRD Komersial	-	-	-
2) KRD Ekonomi	-	20,437,890	-
c. KRL			
1) KRL Komersial	-	-	-
2) KRL Ekonomi	-	-	-
d. Kereta			
1) Kereta Komersial	3,252,361,741	3,295,545,359	99
2) Kereta Ekonomi	2,689,105,627	2,346,902,415	115
e. Gerbong	58,463,500,659	61,891,882,918	94
f. Sarana Perkeretaapian Khusus	-	-	-
g. Beban Perawatan Fasilitas Balaiyasa	2,411,470,732	2,928,419,266	82
h. BBM Perawatan			
1) Beban BBM Perawatan Lokomotif	-	-	-
2) Beban BBM Perawatan Gerbong	-	-	-
3) Beban BBM Perawatan Kereta/KRD/KRL Komersial	-	-	-
4) Beban BBM Perawatan Kereta/KRD/KRL Ekonomi	2,242,061,974	3,040,471,630	74
5) Beban BBM Perawatan Sarana Perkeretaapian Khusus	-	-	-
6) Beban BBM Perawatan Fasilitas, Instalasi dan Perlengkapan	37,544,732	25,375,309	148
Jumlah BBM Perawatan Balaiyasa	2,279,606,706	3,065,846,939	74
i. Beban Pegawai Perawatan Sarana Balaiyasa	35,148,968,337	38,491,062,728	91
j. Beban Overhead Perawatan Balaiyasa			
1) Beban Pegawai Kantor Perawatan Sarana Balaiyasa	15,884,614,592	19,085,167,131	83
2) Beban Pendukung Perawatan Sarana Balaiyasa	7,496,341,974	15,861,174,932	47
Jumlah Perawatan Sarana Perkeretaapian di Balaiyasa	194,760,124,382	205,290,678,389	95
2.3. Beban Penyusutan Gedung dan Fasilitas Perawatan Sarana			
a. Beban Penyusutan Gedung Dinas Dipo/Balaiyasa	-	-	-
b. Beban Penyusutan Fasilitas Perawatan Dipo/Balaiyasa	-	-	-
Jumlah Perawatan Sarana Perkeretaapian	245,916,830,069	269,283,857,888	91
3. Beban Pendukung Kantor Unit Sarana	1,013,710,932	3,613,658,399	28
4. Beban Pendukung Operasi			
a. Beban Kantor Unit Operasi	1,514,461,862	3,114,220,029	49
b. Beban Kantor Unit Komersial Angkutan KA	1,180,149,587	2,832,158,234	42
c. Beban Griya Karya	812,637,273	-	-
Jumlah Beban Pendukung Operasional	3,507,248,722	5,946,378,263	59
5. Beban Sewa Guna Usaha Sarana dan Fasilitas Bengkel	-	-	-
6. Beban BBM All In	8,290,498,866	7,127,654,110	116
7. Beban Pegawai Operasional dan Komersial			
a. Beban Pegawai Operasi Niaga dan Komersial Angkutan KA	26,143,287,459	28,465,015,845	92
b. Beban Pegawai Operasi Sarana	80,858,881,282	48,560,119,696	167
c. Beban Pegawai Kantor Unit Sarana	2,890,850,112	2,344,097,043	123
Jumlah Beban Pegawai Operasional dan Komersial	109,893,018,863	79,369,232,584	138

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF
PERIODE 1 JANUARI S.D 31 DESEMBER 2012
DIVISI REGIONAL III SUMATERA SELATAN
(SETELAH AUDITED)

URAIAN	PER 31 DES 2012	PER 31 DES 2011	% (2/3)
1	2	3	4
8. Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian			
a. Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian Lokomotif	54,021,231,335	35,829,971,543	151
b. Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian KRD			
1) Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian KRD - Komersial	-	-	-
2) Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian KRD - Ekonomi	267,521,964	285,071,144	94
Jumlah Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian KRD	267,521,964	285,071,144	94
c. Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian KRL			
1) Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian KRL - Komersial	-	-	-
2) Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian KRL - Ekonomi	-	-	-
Jumlah Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian KRL	-	-	-
d. Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian Kereta			
1) Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian Kereta - Komersial	506,040,351	439,372,207	115
2) Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian Kereta - Ekonomi	-	744,937,496	-
Jumlah Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian Kereta	506,040,351	1,184,309,703	43
e. Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian Gerbong	21,836,348,013	11,512,994,038	190
f. Beban Penyusutan Sarana Khusus Perkeretaapian	-	-	-
g. Beban Penyusutan Aset Sewaan - Sarana Perkeretaapian	-	-	-
Jumlah Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian	76,631,141,563	48,812,346,428	157
9. Beban Pendukung Angkutan KA			
a. Beban Tuslah	365,475,000	671,736,818	54
b. Beban Angkutan Lanjut	183,794,618	2,696,759,563	7
Jumlah Beban Pendukung Angkutan KA	549,269,618	3,368,496,381	16
10. Beban Terminal Peti Kemas			
a. Beban Operasional Terminal Peti Kemas	-	-	-
b. Beban Pegawai Terminal Peti Kemas	-	-	-
c. Beban Pendukung Terminal Peti Kemas	-	-	-
Jumlah Beban Terminal Peti Kemas	-	-	-
11. Beban Asuransi	-	-	-
Jumlah Beban Operasi Sarana	721,518,682,395	728,424,655,777	99
B. Beban Operasi Prasarana (Beban Perawatan Prasarana)			
1. Beban Perawatan Prasarana Pendukung Angkutan KA	2,534,531,913	5,908,934,136	-
2. Beban Perawatan dan Operasi Prasarana Perkeretaapian (IMO)			
a. Beban Perawatan Prasarana Perkeretaapian			
1) Beban Perawatan - Bangunan Stasiun	1,197,556,384	1,986,631,354	4,141
2) Jalan Rel	82,268,254,177	123,944,793,801	8
3) Jembatan dan Terowongan	10,328,482,127	11,150,437,344	98
4) Sinyal dan Telekomunikasi	10,965,729,554	11,518,600,107	-
5) Pusat Listrik Aliran Atas	-	-	-
6) Peralatan Khusus Prasarana	-	-	-
7) Beban Renwas STDS	-	-	-
8) Beban BBM Mekanik Prasarana	93,828,905	71,750,000	146,138
Jumlah Beban Perawatan Prasarana Perkeretaapian	104,853,851,147	148,672,212,606	-
b. Beban Pegawai Prasarana Perkeretaapian			
1) Beban Pegawai Perawatan Prasarana Perkeretaapian	31,930,153,374	28,340,355,826	171
2) Beban Pegawai Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian	48,404,364,573	40,463,528,784	41
3) Beban Pegawai Renwas	16,560,286,794	13,710,483,612	707
Jumlah Beban Pegawai Prasarana Perkeretaapian	96,894,804,741	82,514,368,222	6
c. Beban Umum Prasarana	4,774,606,757	6,945,439,858	2,974
Jumlah Beban Perawatan dan Operasi Prasarana Perkeretaapian (IMO)	206,523,262,645	238,132,020,686	-
3. Beban Sewa Prasarana (TAC)	-	-	-
4. Beban Penyusutan AT Prasarana/Amortisasi Prasarana	1,259,990,429	2,313,695,620	-
5. Beban Stasiun			
a. Beban Pegawai Stasiun	25,162,244,329	26,446,718,615	14
b. Beban Pendukung Stasiun	3,675,136,811	3,455,409,599	835
Jumlah Beban Stasiun	28,837,381,140	29,902,128,214	47

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
 LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF
 PERIODE 1 JANUARI S.D 31 DESEMBER 2012
 DIVISI REGIONAL III SUMATERA SELATAN
 (SETELAH AUDITED)

URAIAN	PER 31 DES 2012	PER 31 DES 2011	% (2/3)
1	2	3	4
5. Beban K3	14,164,846,854	5,467,568,416	-
7. Beban Asuransi Penyelenggaraan Prasarana	-	-	-
Jumlah Beban Operasi Prasarana (Beban Perawatan Prasarana)	253,320,012,981	281,724,347,072	-
C. Beban Optimalisasi Aset			
1. Beban Perawatan Aset Property PT. KAI	1,358,220,846	193,873,526	363
2. Biaya Pendukung Kantor Unit Komersial - Property	704,615,551	801,127,034	102
3. Beban Pegawai Komersial - Property - Optimalisasi	814,134,733	450,743,156	-
4. Beban Penyusutan AT (Aset Property)	-	-	-
Jumlah Beban Optimalisasi Aset	2,876,971,150	1,445,743,766	67,627
JUMLAH BEBAN POKOK PENJUALAN	977,715,666,526	1,011,594,746,615	103
BA(RUGI) OPERASI	1,039,804,134,040	776,714,837,880	-
DAFTAR USAHA (BIAYA UMUM)			
A. Beban Pegawai Umum	31,952,458,352	32,423,957,320	-
B. Beban Imbalan Pasca Kerja (PSL)	2,948,026,587	-	-
C. Beban Umum dan Administrasi			
1. Biaya Rapat / Akomodasi	717,395,486	1,643,739,632	130
2. Biaya Perjalanan Dinas	1,070,326,903	851,816,248	92
3. Biaya LAT	2,130,067,646	3,148,979,510	186
4. Biaya ATK	780,402,707	1,324,418,746	59
5. Biaya Kerumahaan	5,862,369,478	8,907,428,153	1
6. Biaya Inventaris	781,129,917	1,380,020,033	14
7. Biaya Pengiriman Barang	45,940,000	5,470,520	3,850
8. Biaya Penjualan Kantor Pusat	188,899,909	1,627,549,038	1
9. Biaya Pendidikan	210,612,290	757,454,268	-
10. Biaya Libang	11,818,182	51,413,750	610
11. Biaya Pemeriksaan	-	214,982,128	4,574
12. Biaya Kehumasan	313,656,900	268,191,864	464
13. Biaya Administrasi	9,833,653,314	5,005,407,490	463
14. Biaya Mess	1,244,024,976	-	-
Jumlah Beban Umum dan Administrasi	23,190,947,708	25,186,871,380	1
D. Penyusutan AT Lainnya (Fasilitas Umum)	5,090,198,416	3,007,591,650	2,113
F. PBB	374,536,948	345,003,030	282,968
Jumlah Beban Usaha	63,556,168,021	60,963,423,380	-
BA(RUGI) USAHA	976,247,966,019	715,751,414,500	-
PENDAPATAN / BEBAN NON OPERASI			
A. Pendapatan Non Operasi			
1. Bunga/Deposito/Jasa Giro	444,860,417	491,821,374	28
2. Pendapatan Non Operasi Lainnya	6,933,096,984	12,216,610,074	59
Jumlah Pendapatan Non Operasi	7,377,957,401	12,708,431,448	7,739
B. Beban Non Operasi	139,477,500	3,523,538,398	-
BA(RUGI) NON OPERASI	7,238,479,901	16,231,969,846	6,059
BA(RUGI) SEBELUM KERUGIAN LUAR BIASA	983,486,445,920	731,983,384,346	-
BA(RUGI) LUAR BIASA	-	-	-
BA(RUGI) SEBELUM BUNGA DAN PAJAK PENGHASILAN	983,486,445,920	731,983,384,346	-
INGA	-	-	-
BA(RUGI) SETELAH BUNGA	983,486,445,920	731,983,384,346	-
PAN PAJAK PENGHASILAN			
A. Pajak Kini	-	-	-
B. Pajak Tangguhan	-	-	-
BA(RUGI) BERSIH	983,486,445,920	731,983,384,346	-

ETA API

SURAT KETERANGAN

NOMOR : SDR.III.1/SDM/IX/2/2013

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SARI DESSIANA, SE
NIPP : 46563
Pangkat / Gol. Ruang : Penata Muda Perusahaan, III/a
Jabatan : Asisten Manager SDM Subdivre III.1 Kpt

Menerangkan bahwa Mahasiswa berikut ini :

Nama : VICO UTAMA
N.I.M : 22 2009 117
Jurusan : Ekonomi Akuntansi

Memang benar telah selesai mengadakan penelitian/Riset data untuk keperluan tugas akhir Skripsi pada Seksi Anggaran PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) Sub Divisi Regional III.1 KPT.

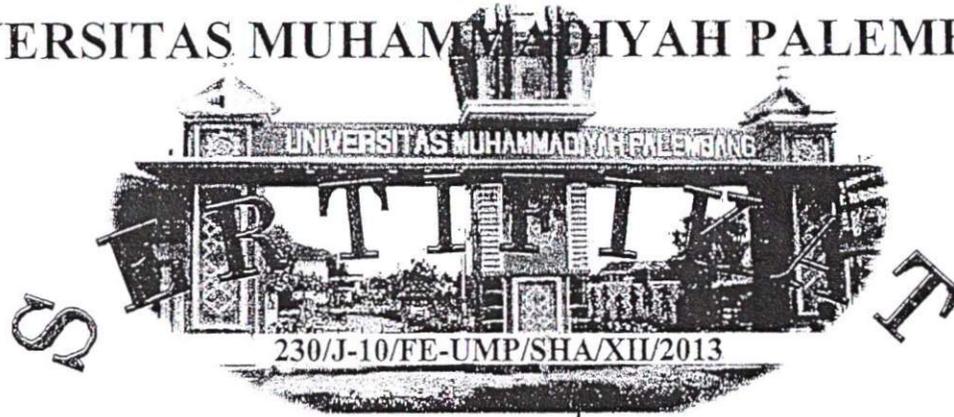
Demikian Surat Keterangan ini dibuat dengan sebenarnya, untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Kertapati, 09 September 2013





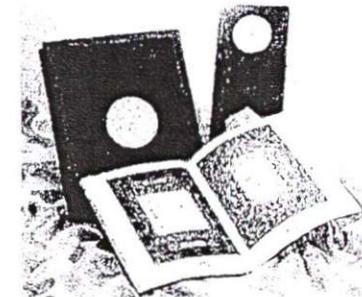
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

DIBERIKAN KEPADA :

NAMA : VICO UTAMA
NIM : 222009117
JURUSAN : Akuntansi



Yang dinyatakan LULUS Membaca dan Hafalan Al - Qur'an
di Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Palembang
Dengan Predikat MEMUASKAN

Palembang, 11 Desember 2013

an. Dekan

Wakil Dekan IV

Unggul dan Islami



[Handwritten signature]

SURAT KETERANGAN TELAH MENGIKUTI TES TOEFL

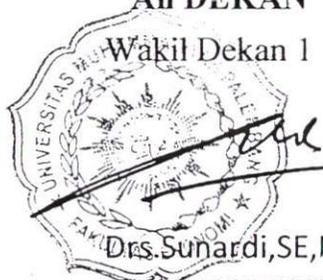
Sehubungan dengan akan dilaksanakannya ujian komprehensif di Fakultas Ekonomi UMP, maka mahasiswa dengan nama di bawah ini telah mengikuti tes TOEFL, untuk diperbolehkan sementara mendaftar pada ujian tersebut, yaitu :

NO	NAME	STUDENT NUMBER
1	Vico Utama	822009117

Palembang, 20 Desember 2013

An DEKAN

Wakil Dekan I



Drs. Sunardi, SE, Msi

NIDN. 0206046303

NB : (Surat keterangan ini dilaporkan asli, tidak boleh difotokopi dan hanya berlaku sampai dengan bulan Januari 2014)

BIODATA DIRI

Nama : VICO UTAMA
NIM : 22 2009 117
Fakultas : Ekonomi
Program Studi : Akuntansi
Jenis Kelamin : Laki-laki
Tempat/Tanggal Lahir : Palembang, 17 Januari 1992
Alamat : Jl. Kimerogan Lr. Bahagia II No. 2066 Rt 34 Rw 07
Kel. Kemang Agung Kec. Kertapati Palembang
No Telepon : 085764858086
Nama Orang Tua
Ayah : ENTANG USMAN
Ibu : HEVI YANTI
Pekerjaan Orang Tua
Ayah : Karyawan BUMN
Ibu : Ibu Rumah Tangga
Alamat Orang Tua : Jl. Kimerogan Lr. Bahagia II No. 2066 Rt 34 Rw 07
Kel. Kemang Agung Kec. Kertapati Palembang

Palembang, 20 Desember 2013

Penulis,



(Vico Utama)



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU AKTIVITAS BIMBINGAN SKRIPSI

MAHASISWA :	VICO UTAMA	PEMBIMBING
	22 2009 117	KETUA : H M. Basyaruddin R, S.E, Ak., M.Si
PROGRAM STUDI :	AKUNTANSI	ANGGOTA :
TITIKS KRIPSI :	ANALISIS SEGMENT USAHA PENDAPATAN OPERASIONAL TERHADAP LABA PERUSAHAAN PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) SUB DIVRE III.1 KERTAPATI PALEMBANG	

TGL/BL/TH KONSULTASI	MATERI YANG DIBAHAS	PARAF PEMBIMBING		KETERANGAN
		KETUA	ANGGOTA	
11/11-2013	BAB I - III	A		Untuk Dibek Lembit Segmentasi dan Terdapat banyak. Pengal kabi 2013/11/11
11/11-2013	BAB I - IV	A		Konsep per-Perke dan Sugat
12/12-2013	BAB I - V	A		Walaupun di Contoh Angka kanti Lengkap Abstract Bukti per-Perke
1-13 7	BAB I - V	A		JAWAB Banyak AK-100/11/13/11

WAKTU :
Maksimal waktu diberikan kepada mahasiswa diberikan waktu menyelesaikan skripsi, dihitung sejak tanggal ditetapkan

Dikeluarkan di : Palembang
 Pada tanggal : 1 / 1
 a.n. Dekan
 Program Studi :
 Rosalina Ghazali, S.E, Ak., M.Si



PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
STATUS DISAMAKAN / TERAKREDITASI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
P I A G A M

No. 208/H-4/PPKKN/UMP/III/2013

Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Muhammadiyah Palembang menerangkan bahwa :

Nama : **Vico Utama**
Nomor Pokok Mahasiswa : 22 2009 117
Fakultas/Jurusan : Ekonomi/Akuntansi
Tempat Tgl. Lahir : Palembang, 17-01-1992

Telah mengikuti Kuliah Kerja Nyata Tematik Posdaya Angkatan ke-4 yang dilaksanakan dari tanggal 23 Januari sampai dengan 7 Maret 2013 bertempat di:

Kelurahan/Desa : 35 Ilir
Kecamatan : Ilir Barat
Kota/Kabupaten : Palembang
Dengan Nilai : (A)



Mengetahui
Rektor,


H. M. Idris, S.E., M.Si.

Palembang, 07 Maret 2013
Ketua Lembaga Penelitian dan
Pengabdian kepada Masyarakat


Ir. Alhanannasir, M.Si.

JURUSAN

JURUSAN MANAJEMEN (S1)

JURUSAN AKUNTANSI (S1)

MANAJEMEN PEMASARAN (D III)

IZIN PENYELENGGARAAN

No. 2719/D.T.K./II/2010

No. 3520/D.T.K./II/2010

No. 3277/D.T.K./II/2009

AKREDITASI

No. 012/BAN-PT/AR-X/III/2008 (B)

No. 014/BAN-PT/AR-X/III/S.I/II/2011 (B)

No. 005/BAN-PT/AR-X/Dp-III/VI/2010 (B)

Alamat : Jalan Jenderal Ahmad Yani 13 Ulu (0711) 511433 Faximile (0711) 518018 Palembang 30263

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PERBAIKAN SKRIPSI

Tanggal : Senin, 13 Januari 2014
 Waktu : 08.00 s/d 12.00 WIB
 Lokasi : Vico Utama
 No. : 222009117
 Program Studi : Akuntansi
 Mata Kuliah Pokok : Akuntansi Manajemen
 Judul Skripsi : Analisis Segmen Usaha Pendapatan Operasional Terhadap Laba Perusahaan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sub Divisi Regional III.1 Kertapati Palembang

TELAH DIPERBAIKI DAN DISETUJUI OLEH TIM PENGUJI DAN PEMBIMBING SKRIPSI DAN DIPERKENANKAN UNTUK MENGIKUTI WISUDA

NAMA DOSEN	JABATAN	TGL PERSETUJUAN	TANDA TANGAN
H. M. Basyaruddin R, S.E, Ak., M.Si	Pembimbing	27 / 2 / 2014	
H. M. Basyaruddin R, S.E, Ak., M.Si	Ketua Penguji	27 / 2 / 2014	
Mizan, S.E, M.Si, Ak., CA	Penguji I	25 / 2 / 2014	
M. Fahmi, S.E, M.Si	Penguji II	12 / 2 / 2014	

Palembang, Januari 2014
 An. Dekan
 Ketua Program Studi Akuntansi



Rosahna Hazzali, S.E, Ak., M.Si

NIDN: 0228115802/1021961