

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
POLITEKNIK PALCOMTECH**

**PRAKTIK KERJA LAPANGAN**

**LAPORAN KEGIATAN TENTANG PERHITUNGAN ASET  
TETAP PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DIVISI REGIONAL III PALEMBANG**



**Diajukan Oleh :**

**BURHANUDDIN**

**041190012**

**Diajukan Sebagai Syarat Menyelesaikan Mata Kuliah Praktik Kerja  
Lapangan dan Syarat Penyusunan Laporan Tugas Akhir**

**PALEMBANG**

**2022**

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN POLITEKNIK  
PALCOMTECH**

---

**HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING PRAKTIK KERJA  
LAPANGAN**

**NAMA : BURHANUDDIN**

**NOMOR POKOK : 041190012**

**PROGRAM STUDI : D3 AKUNTANSI**

**JENJANG PENDIDIKAN : DIPLOMA TIGA (D3)**

**JUDUL : LAPORAN KEGIATAN  
TENTANG PERHITUNGAN ASET  
TETAP PT. KERETA API  
INDONESIA (PERSERO) DIVISI  
REGIONAL 111 PALEMBANG**

**Tanggal :**

**Mengetahui,**

**Pembimbing**

**Direktur**

**Rizki Fitri Amalia, S.E., M.Si., Ak. CPT.**

**Benedictus Effendi, S.T., M.T.**

**NIDN : 0204068901**

**NIP : 09.PCT.**

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN POLITEKNIK  
PALCOMTECH**

---

**HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI PRAKTIK KERJA LAPANGAN**

**NAMA** : BURHANUDDIN

**NOMOR POKOK** : 041190012

**PROGRAM STUDI** : D3 AKUNTANSI

**JENJANG PENDIDIKAN** : DIPLOMA TIGA (D3)

**JUDUL** : LAPORAN KEGIATAN  
TENTANG PERHITUNGAN ASET  
TETAP PT. KERETA API  
INDONESIA (PERSERO) DIVISI  
REGIONAL III PALEMBANG

**Tanggal** : 27 Januari 2022  
**Penguji 1**

**Tanggal** : 27 Januari 2022  
**Penguji 2**

**Hendra Hadiwijaya, S.E., M.Si.**  
**NIDN: 0229108302**

**Mutiara Lusiana Annisa, S.E., M.Si**  
**NIDN: 0225128802**

**Menyetujui, Ketua,**

**Benedictus Effendi, S.T., M.T.**

**NIP : 09.PCT.13**

**MOTTO :**

*Rahasia kesuksesan adalah mengetahui apa yang tidak diketahui oleh orang lain.*

**(Burhanuddin)**

**Kepersembahkan kepada :**

- *Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah nya padaku*
- *Orang Tua dan Keluarga yang selalu mendukung dan mendoakanku*
- *Dosen-Dosen yang banyak memberikan motivasi*
- *Semua teman-teman yang sangat saya sayangi*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Laporan Praktik Kerja Lapangan (PKL) ini sesuai jadwal.

Laporan PKL ini dibuat untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam mengikuti materi kuliah Praktek Kerja Lapangan yang merupakan salah satu syarat kelulusan. Dalam laporan ini penulis mengambil judul **“Laporan Kegiatan Tentang Perhitungan Aset Tetap Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang”**. Laporan ini terbagi menjadi 4 Bab, Bab I Pendahuluan, Bab II Keadaan Tempat PKL, Bab III Hasil dan Capaian Kegiatan PKL, Bab IV Penutup.

Laporan ini merupakan hasil dari kegiatan PKL yang penulis lakukan selama satu bulan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III, unit Keuangan. Begitu banyak pelajaran yang telah diperoleh. Berbagai tantangan dan kendala pun dihadapi penulis dalam proses penyusunan Laporan Praktik Kerja Lapangan. Penyelesaian laporan ini terwujud atas bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, untuk itu penulis ucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT, atas limpahan rahmat dan karunianya;
2. Direktur Politeknik PalComTech, Bapak Benedictus Effendi, S.T., M.T
3. Ketua Program Studi Akuntansi Ibu Rizki Fitri Amalia, S.E., M.Si., CTP
4. Seluruh Karyawan/Karyawati PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III
5. Orang tua dan keluarga yang memberikan semangat dan doa;
6. Semua pihak yang telah banyak membantu dan memberikan dukungan.
7. Ayah, Ibu, dan Keluarga yang telah memberikan dukungan materi dan moral.
8. Untuk teman-teman seperjuangan yang telah memberikan dukungan dan sarannya selama penyusunan laporan PKL ini.

Penulis Menyadari masih terdapat banyak kesalahan dan kekurangan dalam penulisan laporan ini. Kritik dan saran diharapkan oleh penulis, untuk dapat melakukan perbaikan. Penulis juga berharap semoga laporan ini bermanfaat bagi semua orang.

Pelambang, 18 Januari 2021

Penulis

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>x</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Tujuan Praktik Kerja Lapangan .....	2
1.3 Manfaat Praktik Kerja Lapangan .....	3
1.4 Tempat Praktik Kerja Lapangan .....	5
1.5 Waktu Praktik Kerja Lapangan.....	6
1.6 Metode Pengumpulan Data.....	8
<b>BAB II GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN</b>	
2.1 Sejarah Singkat Perusahaan .....	10
2.2 Visi dan Misi Perusahaan .....	12

2.3 Bisnis Perusahaan .....	13
2.4 Budaya Perusahaan .....	18
2.5 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III.....	20
2.6 Lambang PT. Kereta Api Indonesia (Persero).....	27
2.7 Landasan Hukum .....	28
2.8 Akuisisi Perusahaan .....	30
 <b>BAB III HASIL PELAKSANAAN PRAKTIK KERJA LAPANGAN</b>	
3.1 Pelaksanaan Kerja.....	34
3.1.1 Uraian Kegiatan Praktik Kerja Lapangan .....	35
3.1.2 Definisi Aset Tetap .....	36
3.1.3 Akuisisi Aset Tetap.....	38
3.1.4 Kebijakan Aset Tetap .....	45
3.2 Kendala Yang Dihadapi.....	46
3.3 Cara Mengatasi Kendala .....	47
 <b>BAB IV PENUTUP</b>	
4.1 Kesimpulan .....	49
4.2 Saran .....	49
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>xi</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>xii</b>

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1 Grafik Pendapatan Angkutan Penumpang .....	14
Gambar 2.2 Grafik Pendapatan Angkutan Barang.....	20
Gambar 2.3 Grafik Pendapatan Non Angkutan .....	21
Gambar 2.4 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia Divre III.....	26
Gambar 2.5 Struktur Organisasi Bagian Keuangan .....	28
Gambar 2.6 Lambang Perusahaan.....	31



## **DAFTAR TABEL**

Tabel 3.1 Kegiatan Harian PKL.....	36
Tabel 3.2 Rumus Metode Garus Lurus .....	37
Tabel 3.3 Nilai Perolehan Aset Tetap .....	38
Tabel 3.4 Nilai Perolehan Aset Tetap Menurut Jenis .....	39
Tabel 3.5 Nilai Buku Aset Tetap (Dalam Ribuan Rp).....	44
Tabel 3.6 Metode Garis Lurus Lokomotif .....	45
Tabel 3.7 Metode Garis Lurus Peralatan dan Mesin.....	46
Tabel 3.8 Metode Garis Lurus Prasarana dan Instalasi.....	47

## **DAFTAR LAMPIRAN**

1. Lampiran 1 *Form* Permohonan PKL (Fotocopy)
2. Lampiran 2 Surat Pernyataan Ujian (Fotocopy)
3. Lampiran 3 *Form* Pengajuan judul (Fotocopy)
4. Lampiran 4 Surat Balasan (Fotocopy)
5. Lampiran 5 *Form* Penilaian Kerja Mahasiswa (Fotocopy)
6. Lampiran 6 *Form* Penilaian Pembimbing PKL (Fotocopy)
7. Lampiran 7 *Form* Absensi (Fotocopy)
8. Lampiran 8 *Form* Konsultasi (Fotocopy)
9. Lampiran 9 *Form* Revisi (Asli)

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar belakang**

(Rizeki, 2021) PT. Kereta Api Indonesia Merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menjalankan bisnis usahanya di bidang Transportasi Khususnya Transportasi Kereta Api. Bisnis Utama PT. KAI adalah menjalankan usaha Transportasi/ Angkutan Penumpang dengan Kereta Api, Selain Itu Juga Melakukan Bisnis Angkutan Barang dan Jasa Lainnya. Banyaknya usaha bisnis yang dilakukan maka PT. KAI merupakan tempat yang tepat untuk menimba ilmu pengetahuan pada umumnya dan ilmu akuntansi pada khususnya melalui PKL. Kegiatan Operasional pada unit Penagihan atas seluruh pendapatan kecuali pada Pendapatan Penumpang/Jasa Transportasi karena untuk Pendapatan Jasa Transportasi sudah tersistem pada Aplikasi PT. Kereta Api Indonesia.

Sebagai perusahaan besar PT. Kereta Api Indonesia (Persero), memiliki banyak aset baik itu tanah, bangunan atau sumber daya manusia (SDM) yang tersebar baik itu di wilayah operasi perusahaan atau sekitarnya. Memiliki banyak aset akan mendapat kendala mulai dari biaya perawatan, penurunan harga perolehan, dan pajak yang harus dibayarkan sehingga membuat perusahaan harus memiliki pendapatan yang lebih besar untuk bisa menutupinya. Selain itu terdapat beberapa kendala lain dimana tempat

aset berada seperti tanah sulit di datangi sehingga membuat kesulitan perusahaan dalam melakukan pencatatan laporan akhir tahun.

Beberapa aset tetap milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DIVRE III, seperti Lokomotif, Kereta, Gerbong, Bangunan, Perlatan dan Mesin menggunakan metode garis lurus untuk melakukannya. Dalam melakukan perhitungan atau pencatatan sering terjadi kendala, seperti kesalahan dalam melakukan penginputan harga perolehan, kesalahan pencatatan aset Lokomotif yang seharusnya dilakukan pada aset Kereta, dan Kehilangan dokumen aset yang menghambat pembuatan rekonsiliasi aset tetap.

Berdasarkan Uraian di atas, penulis mendapatkan begitu banyak kegiatan selama Praktik Kerja lapangan dimana hasil dari semua kegiatan itu akan di deskripsikan di dalam laporan yang penulis buat dengan judul **“Laporan Kegiatan Tentang Perhitungan Aset Tetap Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III.”**

## **1.2 Tujuan Praktik Kerja Lapangan**

Berdasarkan latar belakang pelaksanaan Praktir Kerja Lapangan di atas, tujuan dari kegiatan Praktek Kerja Lapangan bagi penulis adalah :

1. Menyiapkan diri untuk menjadi sumber daya manusia berkualitas yang memiliki pengetahuan, keterampilan, serta keahlian yang sesuai dengan perkembangan zaman;

2. Memperoleh pengalaman dari pekerjaan nyata yang sesuai dengan teori yang telah diperoleh dari bangku perkuliahan;
3. Untuk membiasakan mahasiswa terhadap budaya dunia kerja yang berbeda dengan budaya pembelajaran di kelas, dari segi manajemen waktu, kemampuan komunikasi, kerjasama tim, dan tekanan yang lebih tinggi untuk menyelesaikan pekerjaan dengan tepat waktu.
4. Melatih kedisiplinan dan tanggung jawab praktikan dalam melaksanakan tugas sehingga diharapkan dapat menjadi lulusan yang siap terjun di dunia kerja, unggul, kompetitif dan mempunyai kualitas yang baik.

### **1.3 Manfaat Praktik Kerja Lapangan**

Praktik Kerja Lapangan yang dilakukan mahasiswa diharapkan memberikan hasil yang positif bagi praktikan, bagi Universitas, serta bagi perusahaan tempat praktek antara lain sebagai berikut :

1. Bagi penulis
  - a) Sebagai salah satu persyaratan yang harus dipenuhi untuk mendapatkan gelar.
  - b) Memperoleh pengetahuan, wawasan dan pengalaman bekerja di perusahaan umum dalam bidang akuntansi sebelum memasuki dunia kerja.
  - c) Dapat menerapkan apa yang sudah dipelajari dan pengetahuan akademis yang di dapatkan di bangku perkuliahan khususnya di bidang akuntansi bagian keuangan.

- d) Dapat mengetahui dunia kerja yang sesungguhnya serta dapat bersosialisasi dan berinteraksi dengan karyawan yang telah berpengalaman di dunia kerja nyata.
- e) Memperoleh hal baru seperti kedisiplinan dalam bekerja dan mempersiapkan diri untuk menjadi lulusan yang unggul dan kompetitif dalam memasuki dunia kerja.

## 2. Bagi Politeknik PalComTech

- a) Menjalin kerjasama dan mendapatkan umpan balik untuk menyempurnakan kurikulum yang sesuai dengan kebutuhan di lingkungan instansi/perusahaan dan tuntutan pembangunan pada umumnya, sehingga dapat mewujudkan konsep link and match dalam meningkatkan kualitas layanan bagi dunia kerja.
- b) Sebagai masukan untuk Program studi pendidikan Akuntansi dalam rangka pengembangan dan kemajuan program studi.
- c) Mengukur seberapa besar peran tenaga pengajar dalam memberikan materi perkuliahan untuk mahasiswa sesuai dengan perkembangan yang terjadi di dunia kerja.
- d) Untuk memperkenalkan jurusan Akuntansi Politeknik PalComTech kepada khalayak luas dan menunjukkan kualitas mahasiswa PalComTech.

## 3. Bagi instansi/perusahaan

- a) Dapat membantu menyelesaikan perkerjaan sesuai waktu yang ditentukan dan pekerjaan karyawan menjadi ringan.

- b) Dapat menjalin hubungan yang teratur, sehat dan dinamis antara instansi dengan lembaga perguruan tinggi, serta menumbuhkan hubungan kerjasama yang saling menguntungkan dan bermanfaat.
- c) Instansi dapat merekrut mahasiswa apabila instansi memerlukan tenaga kerja, karena instansi telah melihat kinerja mahasiswa selama Praktik Kerja Lapangan

#### **1.4 Tempat Praktik Kerja Lapangan**

Penulis melaksanakan Praktik Kerja Lapangan di perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api dan merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa Transportasi terbesar di Indonesia. Penulis ditempatkan di Bagian Keuangan PT. KeretaApi Indonesia (Persero) Palembang.

Berikut merupakan informasi mengenai perusahaan tempat pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan :

Nama Perusahaan : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi  
Regional III Palembang.

Alamat : Jl. Jenderal Ahmad Yani No. 541, 13 ulu  
Palembang, Sumatera Selatan.

Telepon : (0711) 519800.

## 1.5 Waktu Praktik Kerja Lapangan

Praktik Kerja Lapangan dilakukan selama 1 (satu) bulan, terhitung dari tanggal 13 September 2021 sampai dengan 13 Oktober 2021. Waktu Praktik Kerja Lapangan harian disesuaikan dengan jam kerja yang ada pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero), yaitu dimulai pada pukul 08.00 WIB hingga pukul 17.00 WIB.

Adapun tahapan dalam Praktik Kerja Lapangan yaitu:

### 1. Tahan Persiapan

Pertama yang harus dilakukan oleh Penulis adalah mencari perusahaan untuk Praktik Kerja Lapangan yang sudah diakui keberadaannya secara profesional dan letaknya strategis. Sebelum melaksanakan Praktik Kerja Lapangan, Penulis mengurus surat permohonan melaksanakan Praktik Kerja Lapangan di Biro Administrasi Akademik dan Keuangan (BAAK) yang ditujukan kepada kepala Bagian Sumber Daya Manusia (SDM), PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DIVRE III yang berlokasi di Jl. Jenderal Ahmad Yani No.541, 13 ulu Palembang Sumatera Selatan. Setelah surat permohonan selesai dibuat oleh BAAK Palcomtech, kemudian dilanjutkan untuk memberi langsung surat permohonan Praktik Kerja Lapangan ke PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DIVRE III untuk selanjutnya diberikan kepastian berupa konfirmasi langsung



oleh pihak perusahaan. Setelah konfirmasi persetujuan dari pihak perusahaan, penulis datang ke kantor PT Kereta Api Indonesia (Persero) DIVRE III untuk melakukan konfirmasi ulang dibagian Sumber Daya Manusia (SDM).

## 2. Tahap Pelaksanaan

Penulis melaksanakan Praktik Kerja Lapangan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DIVRE III selama satu bulan yang dimulai dari tanggal 13 September 2021 sampai dengan 13 Oktober 2021. Waktu Praktik Kerja Lapangan disesuaikan dengan jam kerja yang ada pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DIVRE III, yaitu dimulai dari jam 08.00 WIB sampai dengan jam 17.00 WIB.

## 3. Tahap Pelaporan

Setelah melaksanakan Praktik kerja Lapangan selama 1 (satu) bulan, Penulis memiliki kewajiban kepada Politeknik Palcomtech untuk memberikan laporan mengenai hasil kegiatan yang sudah dilaksanakan di tempat Praktik Kerja Lapangan berlangsung. Penulis mempersiapkan laporan Praktik Kerja Lapangan ini dimulai dari bulan September 2021 sampai dengan Oktober 2021. Kegiatan yang dilakukan Penulis selama melaksanakan kegiatan Praktik Kerja Lapangan ini adalah mempelajari lingkungan kerja dan mengenal berbagai orang di dunia kerja serta mencatat pengetahuan baru selama kegiatan Praktik Kerja Lapangan berlangsung. Selanjutnya Penulis mencari data-data yang dibutuhkan untuk menyusun laporan

Praktik Kerja Lapangan. Dan yang terakhir adalah mencatat semua hasil kegiatan disertai dengan adanya data-data untuk di proses dalam bentuk sebuah laporan Praktik Kerja.

## **1.6 Metode Pengumpulan Data**

Dalam melaksanakan kegiatan Praktik Kerja Lapangan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang. Penulis di tempatkan pada bagian keuangan.

Adapun metode yang Penulis gunakan selama pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan yaitu:

### **1. Metode Observasi**

(Hasanah, 2017) Observasi adalah metode pengumpulan data dengan mengamati secara langsung di lapangan. Mengamati bukan hanya melihat, melainkan juga merekam, menghitung, dan mencatat kejadian-kejadian yang ada di lapangan untuk menjadi bahan laporan Praktik Kerja Lapangan.

Dengan metode ini Penulis melakukan pengamatan secara langsung pada bagian keuangan sebagai berikut:

- a. Untuk memperoleh data yang akurat yang berkaitan dengan keuangan.
  - b. Peralatan dan perlengkapan yang digunakan.
- ### **2. Metode Wawancara**

Dengan metode ini Penulis mengadakan tanya jawab secara langsung ke bagian keuangan dan bagian Unit Penagihan Angkutan

Barang dan Aset perusahaan kepada Bapak Puad Agung Nugroho sebagai Staff Unit Penagihan untuk mengumpulkan informasi, data dan sebagai dasar pembuatan laporan Praktik Kerja Lapangan yang berkaitan dengan Aset Tetap.

### 3. Metode Dokumentasi

Dokumentasi adalah suatu cara pengumpulan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang ada atau catatan-catatan yang tersimpan, baik itu berupa catatan transkrip, buku, dan lain sebagainya. Penulis mengumpulkan dokumen yang berkaitan dengan SOP Penagihan Angkutan Barang dan Penagihan Aset seperti berkas Surat Perjanjian Sewa Aset, Surat Pernyataan, Lampiran Nomor VA, Nota Dinas Internal, PPF, Invoice, Perincian Dana, Faktur Pajak dan Rekapitulasi BAST sesuai untuk Tagihan Angkutan Barang dan Penagihan Aset. Selain itu penulis juga membuat video dokumentasi mengenai Laporan Praktik Kerja Lapangan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN**

#### **2.1 Sejarah Singkat Perusahaan**

Sejarah singkat perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-Solo-Yogyakarta di Desa Kemijen tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta Nederlandsch Indische Soorweg Maatschappij (NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm. Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api Negara melalui Staatssporwegen (SS) pada tanggal 8 April 1875. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti SJS, SCS, SDS, OJD, Ps.SM, KSM, Pb.SM, MSM, MS, Mad.SM, dan DSM.

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan. Sampai akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km.

Pada tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih dan berubah nama menjadi Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambilalihan kantor pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tahun

1963 DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT Kereta Api (Persero) tahun 1998. Pada tahun 2011 nama perusahaan PT Kereta Api (Persero) berubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan meluncurkan logo baru (Kereta Api Indonesia, 2021).

Saat ini, KAI memiliki enam anak perusahaan yakni PT Reska Multi Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta Commuter Indonesia (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistik (2009), dan PT Kereta Api Properti Manajemen (2009).

## **2.2 Visi dan Misi Perusahaan**

### **Visi :**

“Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia.”

### **Misi :**

1. Untuk menyediakan system transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.
2. Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi.

3. Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur-infrastruktur penting terkait transportasi.

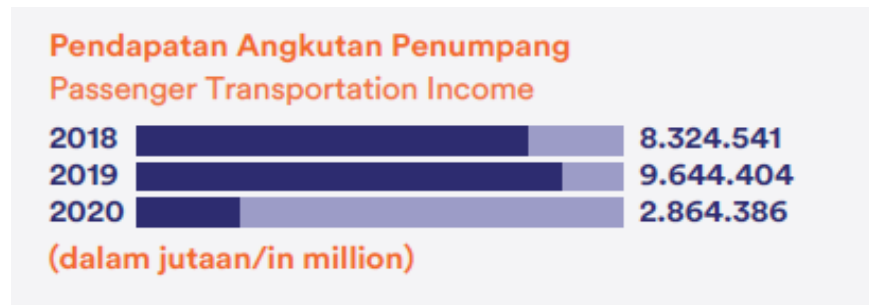
## **2.3 Bisnis Perusahaan dan Program yang dikelola PT. Kereta Api Indonesia (Persero)**

### **A. Bisnis Perusahaan**

Kegiatan usaha KAI dibagi menjadi beberapa segmen usaha yang menjadi sumber pendapatan bagi perusahaan. Segmen usaha tersebut adalah angkutan penumpang, angkutan barang, pendukung angkutan kereta api, pendapatan non angkutan, dan subsidi pemerintah yang terdiri dari PSO, IMO, dan Perintis. Untuk menjalankan kelima segmen usaha tersebut, KAI memiliki beberapa anak perusahaan dan entitas asosiasi.

### **B. Angkutan Penumpang**

Angkutan penumpang menggunakan kereta api, yang mencakup angkutan rute jarak jauh, jarak menengah, dan jarak dekat. Untuk jasa angkutan penumpang jarak jauh dibagi menjadi angkutan penumpang kelas luxury, eksekutif, bisnis, dan ekonomi. Pembelian tiket KA dapat dilakukan melalui aplikasi KAI Access, website [kai.id](http://kai.id) dan channel pembelian tiket resmi lainnya.

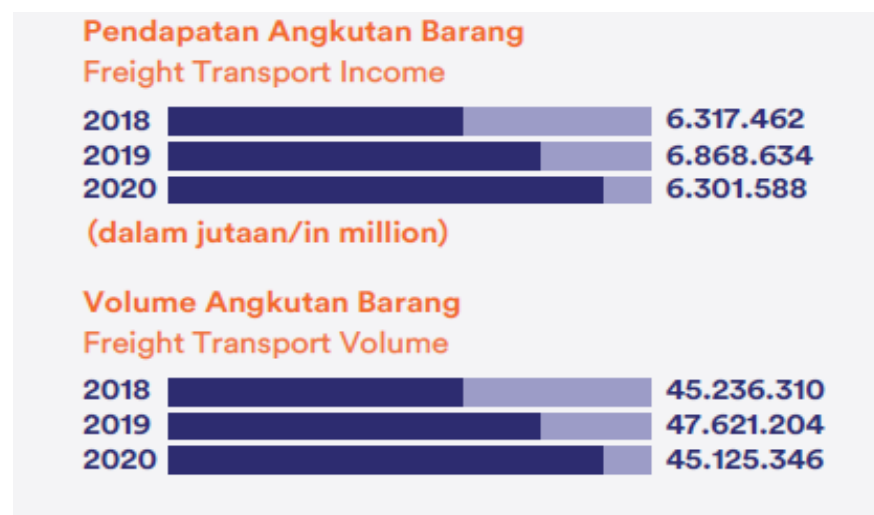


Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (2021)

Gambar 2.1 **Grafik Pendapatan Angkutan Penumpang**

### C. Angkutan Barang

Angkutan KA barang terdiri dari angkutan batubara dan angkutan lainnya seperti angkutan semen, BBM, peti kemas, curah dan perkebunan, general cargo dan BHP.



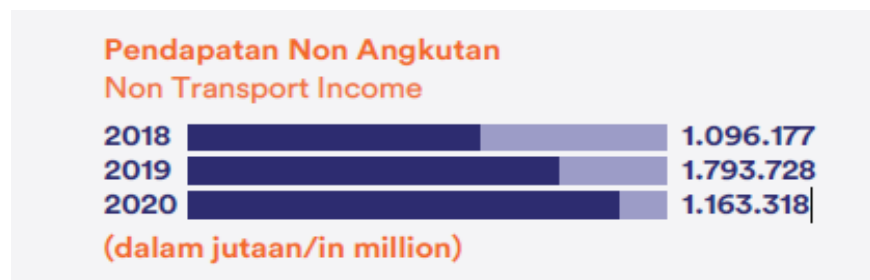
Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (2021)



**Gambar 2.2 Grafik Pendapatan Angkutan Barang & Volume  
Angkutan Barang**

#### **D. Non Angkutan atau Aset**

KAI terus menggali potensi pengembangan bisnis di segmen non-angkutan melalui optimalisasi nilai tambah aset. Aset perusahaan seperti tanah, bangunan dan aset lainnya dikomersialkan untuk meningkatkan pendapatan perusahaan. Bentuk-bentuk pengusahaannya seperti mengembangkan kawasan bisnis terpadu dengan konsep transit oriented development (TOD) di stasiun dan persewaan tanah untuk Tower, Stockpile, Container Yard, Pipa, Fiber Optic, Toko, Hotel, Kantor, Rumah, Space Reklame, dll. Rumah perusahaan juga disewakan untuk dijadikan Toko, Hotel, Kantor, Rumah, Periklanan, dll



Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (2021)

**Gambar 2.3 Grafik Pendapatan Non Angkutan**

#### **E. Program yang Dikelola Perusahaan**

Dalam menyelenggarakan jasa transportasi kereta api, KAI berinteraksi langsung dengan masyarakat baik sebagai konsumen pengguna jasa maupun komunitas yang tinggal di sekitar stasiun dan di sepanjang jalur lintasan kereta api di Jawa dan Sumatera. Keberadaan masyarakat yang bermukim di sepanjang jalur kereta apabila tidak dikelola dengan baik dapat menimbulkan berbagai masalah sosial yang berpotensi mengganggu kinerja Perusahaan. Sebaliknya, bila dikelola dengan baik dengan cara membangun hubungan yang saling memberi manfaat, diharapkan kepedulian dan peran serta masyarakat akan tumbuh untuk mendukung kelancaran dan keamanan perjalanan kereta api. Program-program yang ditujukan untuk membangun hubungan yang harmonis dengan komunitas di sekitar wilayah operasi Perusahaan dikemas dalam program tanggung jawab sosial perusahaan atau corporate social responsibility (“CSR”).

#### **F. Program Bina Lingkungan**

Program ini bertujuan untuk pemberdayaan kondisi sosial masyarakat di wilayah usaha perusahaan. Bantuan bina lingkungan yang disalurkan berupa bantuan untuk korban bencana alam, bantuan pendidikan dan/atau pelatihan, bantuan peningkatan kesehatan, bantuan pengembangan prasarana dan atau sarana umum,

bantuan sarana ibadah, bantuan pelestarian alam, dan bantuan sosial kemasyarakatan dalam rangka pengentasan kemiskinan.

### **G. Program Kemitraan**

Program ini bertujuan untuk meningkatkan kemampuan usaha kecil agar menjadi tangguh dan mandiri. Program kemitraan KAI disalurkan kepada mitra binaan yang bidang usahanya mencakup sektor industri, perdagangan, pertanian, peternakan, perkebunan, perikanan, dan jasa. Saat ini sudah ribuan mitra yang diberikan bantuan pinjaman serta diikutsertakan dalam kegiatan pameran dan gathering untuk pengembangan usahanya.

### **H. Hubungan Komunitas**

Hubungan Komunitas mempunyai peran mengelola hubungan komunitas yang diwujudkan dengan memberikan bantuan kepada masyarakat di sekitar wilayah operasional / jalur KA dengan prioritas daerah rawan kamtibmas, guna mendukung sosialisasi keamanan dan keselamatan perjalanan KA, serta bantuan untuk kegiatan kemasyarakatan seperti kegiatan olahraga, kesenian, keagamaan, dan pelayanan kesehatan. Pengelolaan komunitas dilakukan terhadap komunitas eksternal maupun internal perusahaan.

## I. Rail Clinic

*Rail Clinic* merupakan suatu kebanggaan bagi KAI karena dapat mewujudkan gagasan untuk menghadirkan kereta kesehatan yang mampu dioperasikan ke semua daerah-daerah terpencil/pelosok yang sulit dijangkau oleh kendaraan bermotor dan yang dilintasi jalur kereta api. *Rail Clinic* ini juga sebagai bentuk program *Corporate Social Responsibility* (CSR) perusahaan melalui kegiatan bakti sosial pengobatan gratis dan edukasi kesehatan serta sosialisasi keselamatan perkeretaapian. Kehadiran *Rail Clinic* tidak hanya dialokasikan di Jawa saja, namun juga dialokasikan di Sumatera.

## 2.4 Budaya Perusahaan

1. Amanah
  - a. Memegang teguh kepercayaan yang diberikan.
  - b. Memenuhi janji dan komitmen.
  - c. Bertanggung jawab atas tugas, keputusan, dan tindakan yang dilakukan.
  - d. Berpegang teguh kepada nilai moral dan etika.
2. Kompeten
  - a. Terus belajar dan mengembangkan kapabilitas.
  - b. Meningkatkan kompetensi diri untuk menjawab tantangan yang selalu berubah.
  - c. Membantu orang lain belajar.

d. Menyelesaikan tugas dengan kualitas baik.

3. Harmonis

a. Saling peduli dan menghargai perbedaan.

b. Menghargai setiap orang apapun latar belakangnya

c. Suka menolong orang lain.

d. Membangun lingkungan yang kondusif

4. Loyal

Berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan Negara.

a. Menjaga nama baik sesama karyawan, pimpinan, BUMN, dan Negara.

b. Rela berkorban untuk mencapai tujuan yang lebih besar.

c. Patuh kepada pimpinan sepanjang tidak bertentangan dengan hukum dan etika.

5. Adaptif

Terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan.

a. Cepat menyesuaikan diri untuk menjadi lebih baik.

b. Terus menerus melakukan perbaikan mengikuti perkembangan teknologi.

c. Bertindak proaktif.

6. Kolaboratif

Membangun kerja sama yang sinergis.

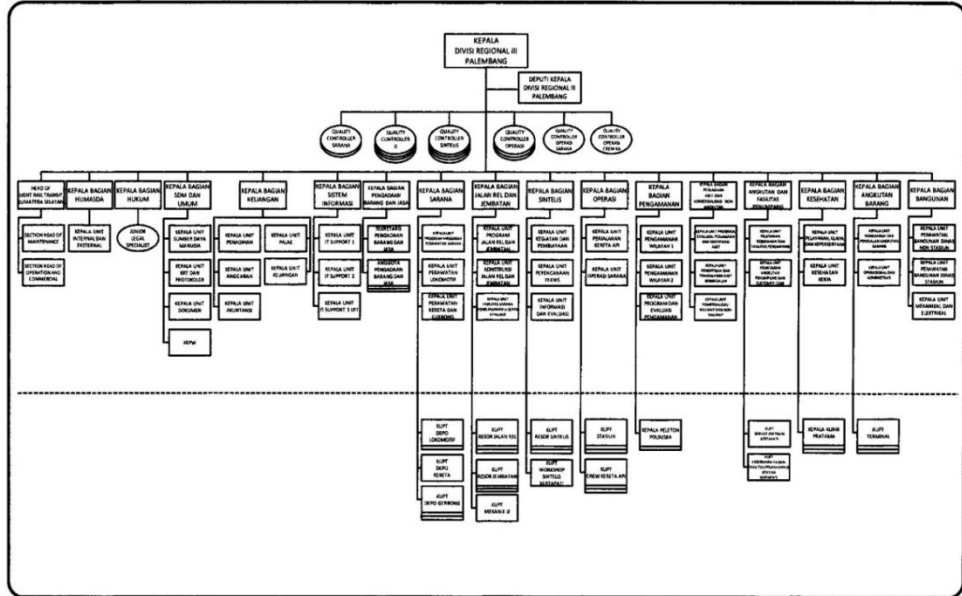
- a. Memberikan kesempatan kepada berbagai pihak untuk berkontribusi.
- b. Terbuka dalam bekerja sama untuk menghasilkan nilai tambah.
- c. Menggerakkan pemanfaatan berbagai sumber daya untuk tujuan bersama.

## **2.5 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DIVRE III**

Divre III Palembang adalah satuan dari organisasi di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang dipimpin oleh seorang EVP (*Executive Vice President*) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya, EVP Divre III Palembang dibantu oleh beberapa Manager beserta Junior Manager (Oktaviani, 2017). Secara lengkap struktur organisasi perusahaan ini dapat digambarkan dalam bentuk bagan seperti yang ada di bawah ini

LAMPIRAN I  
 PERATURAN DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
 NOMOR : PER.U/KO.104/VI/1/KA-2021  
 TANGGAL : 26 Juli 2021

A. BAGAN STRUKTUR ORGANISASI DIVISI REGIONAL III PALEMBANG



Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (2021)

Gambar 2.4 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia Divre III

Adapun susunan organisasi dan tata laksana Divisi Regional III Palembang adalah sebagai berikut:

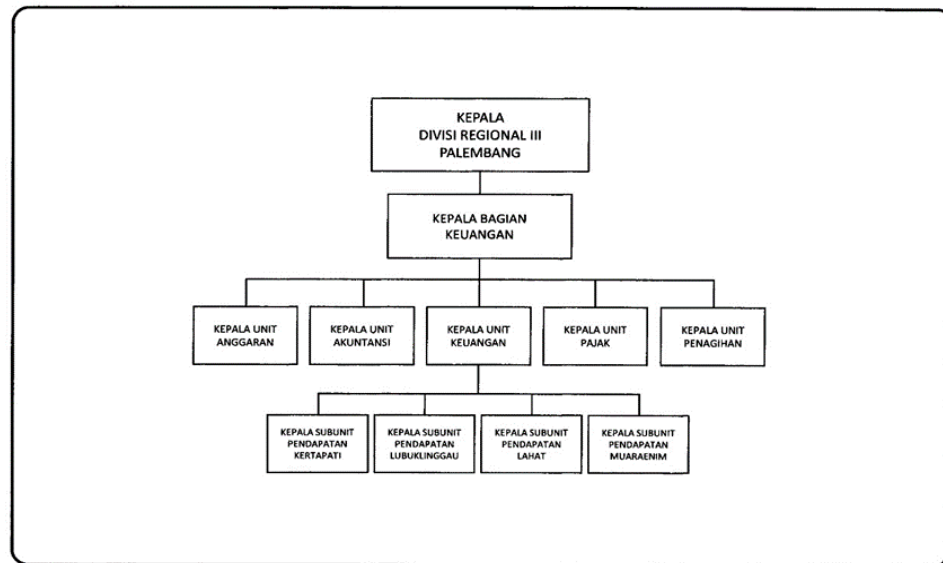
Susunan Organisasi di bawah Divisi Regional III Palembang terdiri atas:

1. Deputy Divisi Regional III Palembang
2. Bagian Light Rail Transit Sumatera Selatan
3. Bagian Hubungan Masyarakat Daerah
4. Bagian Hukum
5. Bagian Sumber Daya Manusia dan Umum

6. Bagian Keuangan
  7. Bagian Sistem Informasi
  8. Bagian Pengadaan Barang dan Jasa
  9. Bagian Sarana
  10. Bagian Jalan ReI dan Jembatan
  11. Bagian Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik
  12. Bagian Operasi
  13. Bagian Pengamanan
  14. Bagian Penjagaan Aset dan Komersialisasi Non Angkutan
  15. Bagian Angkutan dan Fasilitas Penumpang
  16. Bagian Kesehatan
  17. Bagian Angkutan Barang
  18. Bagian Bangunan
- Quality Controller.



## H. BAGAN STRUKTUR ORGANISASI BAGIAN KEUANGAN



Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (2021)

### Gambar 2.5 Struktur Organisasi Bagian Keuangan

Bagian keuangan di Divisi Regional III Palembang dipimpin oleh seorang Manager Keuangan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada *Executive Vice President*. Manager Keuangan mempunyai tugas menyelenggarakan kegiatan Anggaran, Keuangan, Akuntansi, Pajak, dan Penagihan di wilayah Divisi Regional III Palembang.

Manager Keuangan mempunyai fungsi dan tanggung jawab sebagai berikut:

1. Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawab yang telah ditetapkan Kantor Pusat, di wilayah Divisi Regional III Palembang;

2. Memastikan terselenggaranya proses peningkatan kualitas (*quality improvement*) secara berkelanjutan serta pengelolaan risiko di bagiannya;
3. Mengoordinasikan penyusunan Rencana Kerja Anggaran Daerah yang dijabarkan ke dalam program kerja bulanan dan melaksanakan pengelolaan anggaran serta melaporkan pelaksanaannya;
4. Melakukan pengelolaan dan penyusunan laporan keuangan Divisi Regional III Palembang;
5. Menyelenggarakan tata laksana keuangan meliputi pengelolaan administrasi keuangan, verifikasi dan pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga dan non gaji pekerja, serta menyelesaikan dokumen analisa dan tata usaha keuangan serta administrasi pelaksanaan kas kecil (*pettycash*);
6. Melaksanakan administrasi perpajakan;
7. Melaksanakan penagihan atas piutang angkutan penumpang, angkutan barang, komersialisasi aset, dan piutang lainnya selain tagihan pemerintah; melaksanakan monitoring dan evaluasi efektifitas penagihan;
8. Melaksanakan tata laksana dan tata usaha perbendaharaan Divisi Regional III Palembang; dan
9. Melaksanakan pemantauan, penyelesaian, dan pelaporan tindak lanjut temuan pemeriksaan internal maupun eksternal.

Dalam melaksanakan fungsi dan tanggung jawab Manager Keuangan dibantu oleh:

1. *Assistant Manager* Anggaran mempunyai tugas dan tanggung jawab mengoordinasi penyusunan Rencana Kerja Anggaran Tahunan Divisi Regional III Palembang, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan rencana serta pelaksanaan anggaran.
2. *Assistant Manager* Keuangan mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan, pengesahan pembayaran non gaji pekerja, pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga, penyelesaian dokumen analisa dan tata usaha keuangan, administrasi pelaksanaan kas kecil (petty cash) serta melaksanakan tata laksana dan tata usaha perbendaharaan Divisi Regional III Palembang.
3. *Assistant Manager* Akuntansi mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab atas pengelolaan dan penyusunan laporan keuangan Divisi Regional III Palembang.
4. *Assistant Manager* Pajak mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab atas pelaksanaan hak dan kewajiban perpajakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan.
5. *Assistant Manager* Keuangan Light Rail Transit mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab mengoordinasi dan melakukan pengelolaan administrasi keuangan, penganggaran, pengesahan pembayaran kereta api ringan / Light Rail Transit (LRT) Sumatera Selatan Divisi III Palembang yang terdiri antara lain: menyusun dan mengevaluasi usulan

rencana kerja, anggaran, rencana anggaran biaya operasi keperintisan LRT Sumatera Selatan berdasarkan standar biaya yang berlaku :

- a. Menyampaikan usulan, laporan penyerapan anggaran RKAD kereta api ringan / Light Rail Transit (LRT) Sumatera Selatan
  - b. Melakukan dan membuat verifikasi administrasi dan lapangan terhadap pembiayaan penyelenggaraan Kereta Api Perintis
  - c. Melakukan monitor kegiatan pengoperasian perintis kereta api ringan / Light Rail Transit (LRT) Sumatera Selatan
  - d. Menyiapkan berkas atau dokumen administrasi tagihan, usulan rencana anggaran biaya Kereta Api Perintis
  - e. Menyiapkan, mendokumentasikan, mengarsipkan setiap laporan dan pekerjaan administrasi keuangan dan lapangan.
6. *Assistant Manager* Penagihan mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan penagihan atas piutang angkutan penumpang, angkutan barang, komersialisasi aset, dan piutang lainnya selain tagihan pemerintah; melaksanakan monitoring dan evaluasi efektifitas penagihan; melaksanakan rekonsiliasi atas penerbitan tagihan dengan unit terkait secara berkala; melaksanakan tata usaha administrasi dan laporan piutang (*aging schedule*).

## 2.6 Lambang PT. Kereta Api Indonesia (Persero)



Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (2021)

Gambar 2.6 Lambang Perusahaan



Terinspirasi dari bentuk REL KERETA yang digambarkan dengan garis menyambung ke atas pada huruf A, KAI diharapkan terus maju dan menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik yang terintegrasi, terpercaya, bersinergi, dan kelak dapat menghubungkan Indonesia dari Sabang sampai Merauke.



Dengan menggunakan typeface italic yang dinamis dan di modifikasi pada huruf A menggambarkan karakter KAI yaitu progresif, berfikiran terbuka, dan terpercaya.



Grafik yang tegas namun ramah dengan perbedaan warna pada huruf diharapkan dapat mencerminkan hubungan yang harmonis dan kompeten antara KAI dan seluruh pemangku kepentingan.



Perpaduan antara warna biru tua yang menunjukkan stabilitas, profesionalisme, amanah dan kepercayaan diri, yang ditambah dengan aksesoris warna orange, yang menunjukkan antusiasme, kreativitas, tekad kesuksesan dan kebahagiaan.

## 2.7 Landasan Hukum

### 1. Secara Umum

- a. UU No.40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (PT) pasal 74 :  
bahwa perseroan yang menjalankan kegiatan usahanya di bidang dan/atau berkaitan dengan sumber daya alam wajib melaksanakan tanggung jawab social dan lingkungan, dimana biaya yang diperlukan untuk itu dianggarkan dan diperhitungkan sebagai biaya perseroan serta pelaksanaan dilakukan dengan memperhatikan kepatutan dan kewajaran.

b. UU No. 25 tahun 2007 tentang Penanaman Modal pasal 15,17 & 34

2. Peraturan Menteri BUMN

a. Peraturan Menteri BUMN Nomor : PER-09/MBU/07/2015 tanggal 3 Juli 2015 tentang Program Kemitraan & Bina Lingkungan BUMN.

b. Peraturan Menteri BUMN Nomor : PER-03/MBU/12/2016 tanggal 16 Desember 2016, tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-09/MBU/07/2015 tentang Program Kemitraan dan Program Bina Lingkungan Badan Usaha Milik Negara.

c. Peraturan Menteri BUMN Nomor : PER-02/MBU/7/2017 tanggal 5 Juli 2017, tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-09/MBU/07/2015 tentang Program Kemitraan dan Program Bina Lingkungan Badan Usaha Milik Negara.

d. Peraturan Menteri BUMN Nomor : PER-02/MBU/4/2020 tanggal 2 April 2020 perihal Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri BUMN Nomor : PER-09/MBU/07/2015 tanggal 3 Juli 2015 tentang Program Kemitraan dan Bina Lingkungan Badan Usaha Milik Negara.

e. Peraturan Menteri BUMN Nomor : PER-05/MBU/04/2021 tanggal 8 April 2021 tentang Program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Badan Usaha Milik Negara.

3. Peraturan PT Kereta Api Indonesia (Persero)
  - a. Surat Keputusan Direksi Nomor : Kep.U/KP.502/IV/1/KA-2015 tanggal 28 April 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerapan CSR di lingkungan PT KAI (Persero).
  - b. Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : PER.U/KP.502/X/1/KA-2019 tanggal 14 Oktober 2019 perihal Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan.
  - c. Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : PER.U/KP.502/IX/1/KA-2020 tanggal 23 September 2020 perihal Perubahan atas Peraturan Direksi Nomor : PER.U/KP.502/X/1/KA-2019 tentang Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan

## **2.8 Akuisisi Perusahaan**

### **A. Proses Tahapan Akuisisi**

Proses pengambilalihan menurut Pasal 125 Ayat (1) Undang-Undang Perseroan Terbatas Nomor 40 Tahun 2007 (UUPT) terbagi menjadi dua yaitu melalui direksi perseroan dan pengambilalihan secara langsung dari pemegang saham. Proses pengambilalihan yang dimaksud dalam Pasal 25 Ayat (1) adalah yang mana nantinya akan memberikan akibat pada pengendalian perusahaan Perseroan sebagaimana yang termuat dalam Pasal 7 Angka 11 UUPT.



Perlu diketahui bahwa proses akuisisi yang termuat dalam UUPT merupakan proses akuisisi yang dilakukan oleh perusahaan tertutup, sedangkan akuisisi yang dilakukan oleh perusahaan terbuka telah dimuat dalam peraturan pada bidang Undang-Undang tentang Pasar Modal.

Berikut adalah tata cara atau proses akuisisi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan menggunakan tahap direksi perseroan atau perusahaan.

(Edu, 2021) Agar dapat menjalan proses akuisisi perusahaan maka ada beberapa tahapan yang perlu dilakukan. Pihak yang akan mengakuisisi menyampaikan maksudnya untuk melakukan akuisisi kepada direksi perusahaan yang akan diambil alih. Adapun proses akuisisi melalui direksi perseroan adalah sebagai berikut:

a) Keputusan RUPS

Sebelum melakukan perbuatan hukum akuisisi, direksi dari perusahaan yang akan mengambil alih dan perusahaan yang akan diambil alih wajib mendapatkan persetujuan dari RUPS.

b) Pemberitahuan direksi perseroan atau perusahaan

Direksi perusahaan yang akan melakukan pengambilalihan wajib mengumumkan ringkasan rancangan pengambilalihan tersebut dalam 1 surat kabar dan mengumumkan rencana pengambilalihan secara tertulis

kepada karyawan dari perusahaan yang akan melakukan pengambilalihan dalam jangka waktu paling lambat 30 hari sebelum pemanggilan RUPS.

c) Penyusunan rancangan akuisisi

Direksi perusahaan target dan perusahaan yang akan mengakuisisi kemudian masing-masing membuat rancangan pengakuisisi. Rancangan akuisisi ini sekurang-kurangnya memuat nama dan tempat kedudukan perseroan setiap pihak dalam proses akuisisi, alasan akuisisi dari direksi setiap perusahaan yang menjadi pihak dalam proses akuisisi, laporan keuangan, tata cara penilaian dan konversi saham dari perseroan yang akan diakuisisi, jumlah saham dari perseroan yang akan diakuisisi, kesiapan pendanaan, neraca konsolidasi proforma perusahaan yang akan diambil alih, perkiraan jangka waktu pelaksanaan akuisisi, rancangan perubahan anggaran dasar.

d) Pengajuan keberatan kreditor

Kreditor dapat mengajukan keberatan atas rencana pembagian kekayaan hasil akuisisi dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam) puluh hari terhitung sejak tanggal pengumuman. Serta dapat mengajukan gugatan ke pengadilan negeri apabila merasa keberatan dan tidak terpenuhinya hak-hak para pihak.

e) Pembuatan akta akuisisi dihadapan Notaris

Rancangan perubahan susunan pemegang akuisisi perusahaan yang telah disetujui oleh RUPS kemudian dituangkan dalam akta akuisisi yang dibuat di hadapan notaris dalam bahasa Indonesia.

f) Pemberitahuan kepada menteri

Hasil akta pengambilalihan atau akuisisi ini lalu wajib dilampirkan pada saat mengajukan permohonan persetujuan menteri.

g) Pengumuman hasil akuisisi

Setelah disetujui maka direksi perseroan yang sahamnya diambil alih wajib mengumumkan hasil pengambilalihan tersebut minimal dalam 1 surat kabar selambat-lambatnya 30 hari sejak pengambilalihan tersebut dilaksanakan

## BAB III

### HASIL PELAKSANAAN PRAKTIK KERJA LAPANGAN

#### 3.1 Pelaksanaan Kerja

Penulis melaksanakan kegiatan Praktik Kerja Lapangan pada PT.Kereta Api Indonesia (Persero) selama kurang lebih satu bulan dari 13 September 2021 sampai dengan 13 Oktober 2021. Waktu Praktik Kerja disesuaikan dengan jam kerja yang ada pada PT.Kereta Api Indonesia (Persero), yaitu dimulai pada pukul 08.00 WIB hingga pukul 17.00 WIB.

Pelaksanaan praktik kerja lapangan dilaksanakan dengan penempatan di Bagian Unit Keuangan PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Beberapa pekerjaan yang dilakukan oleh mahasiswa Praktik Kerja Lapangan (PKL) menyusun data bukti pemungutan Pph yang dilakukan dari awal sampai pertengahan bulan. Disini Penulis mencoba mendeskripsikan apa yang telah penulis lakukan selama satu bulan pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan.

Pada saat penulis melakukan Praktik Kerja Lapangan, penulis hanya tertuju pada tugas dan prosedur pada PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang berkaitan dengan pendataan bukti pemungutan.

Tabel 3.1 **Kegiatan Harian PKL**

<b>Tanggal</b>	<b>Kegiatan</b>
13 Sept 2021	• Membantu membuat Laporan Keuangan
14 Sept 2021	• Membantu Input data ke Aplikasi Piutang Aset
15 Sept 2021	• Membantu merekap berkas faktur

<b>Tanggal</b>	<b>Kegiatan</b>
16 Sept 2021	• Membantu mengarsip berkas faktur
17 Sept 2021	• Membantu merekap berkas PPF
20Sept 2021	• Membantu mengarsip berkas PPF
21 Sept 2021	• Membantu membuat cover buku untuk penagihan
22 Sept 2021	• Membantu mencetak rekapan PPF tahunan
23 Sept 2021	• Membantu mengarsip rekapan PPF tahunan
24 Sept 2021	• Membantu scanning berkas pajak kemudian dikirim ke e-mail unit pajak
27 Sept 2021	• Membantu scanning berkas kontrak
28 Sept 2021	• Mengeprint berkas aset
29 Sept 2021	• Membuat cover buku Laporan Keuangan.
30 Sept 2021	• Membantu memeriksa Kas Opname
1 Okt 2021	• Membantu memeriksa selisi piutang
4 Okt 2021	• Membantu membuat laporan keuangan bulan September
5 Okt 2021	• Membantu membuat laporan keuangan bulan September
6 Okt 2021	• Membantu merekap laporan keuangan
7 Okt 2021	• Membantu menyusun buku laporan keuangan
8 Okt 2021	• Membantu menyusun buku laporan keuangan
11 Okt 2021	• Membantu input data bulan oktober
12 Okt 2021	• Membantu memeriksa pembayaran piutang asset
13 Okt 2021	• Membantu menyusun hasil laporan Rekonsiliasi persediaan

Sumber : Data diolah, 2021

### **3.1.1 Uraian Kegiatan Praktik Kerja Lapangan**

Selama 1 (satu) bulan kegiatan Praktik Kerja Lapangan, penulis melakukan beberapa kegiatan yang bersentuhan dengan aset perusahaan salah satunya adalah menghitung total aset perusahaan saat melakukan penyusunan buku laporan keuangan. Saat melakukan penghitungan menggunakan metode garis lurus Berikut ini bagaimana cara perhitungan aset dengan menggunakan metode garis lurus :

Cara menghitung aset perusahaan dengan metode garis lurus, Harga perolehan aset tetap milik perusahaan dikurangi estimasi Nilai residu aset dan setelahnya dibagi umur ekonomis milik aset perusahaan.

**Table 3.2 Rumus Metode Garus Lurus**

$\text{Metode garis lurus} = (\text{Harga perolehan} - \text{Nilai residu}) : \text{Usia ekonomis}$
---

Pada saat proses pekerjaan penghitungan aset tetap, Penulis membantu di unit Keuangan dan karena itu Penulis membuat lapran Praktik Kerja Lapangan tentang perhitungan Aset tetap perusahaan.

### **3.1.2 Definisi Aset Tetap**

Sesuai dengan PSAP 07 Lampiran I (2010:1), Aset adalah sumber daya ekonomi yang dikuasai dan/atau dimiliki oleh pemerintah sebagai akibat dari peristiwa masa lalu dan dari mana manfaat ekonomi dan/ atau sosial di masa depan diharapkan dapat diperoleh, baik oleh pemerintah maupun masyarakat, serta dapat diukur dalam satuan uang, termasuk sumber daya nonkeuangan yang diperlukan untuk penyediaan jasa bagi masyarakat umum dan sumber-sumber daya yang dipelihara karena alasan sejarah dan budaya. Aset tetap adalah aset berwujud yang mempunyai masa manfaat lebih dari (dua belas) bulan untuk digunakan, atau dimaksudkan untuk digunakan, dalam kegiatan pemerintah atau dimanfaatkan oleh masyarakat umum (Jeklin, 2016).

Jumlah Aset tetap per 31 Desember 2020 dan 31 Desember 2019

(dalam ribuan rupiah) sebesar Rp. 28.631.679.237 dan Rp. 25.726.908.605 mengalami perubahan dengan mutasi bertambah senilai Rp. 2.904.770.632 sebagaimana terlampir.

**Tabel 3.3 Nilai Perolehan Aset Tetap**

	31 Desember 2020	31 Desember 2019
Aset Tetap	Rp. 28.631.679.237	Rp. 25.726.908.605

Sumber: PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (2021)

Jumlah tersebut merupakan saldo aset tetap milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang digunakan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) per 31 Desember 2020 dan 31 Desember 2019. Rincian aset tetap menurut jenisnya adalah sebagai berikut (dalam Rp) :

**Tabel 3.4. Nilai Perolehan Aset Tetap Menurut Jenis**

Jenis Aset Tetap	31 Desember 2020	31 Desember 2019
<b>Sarana :</b>		
Lokomotif	7.607.779.321	7.607.779.321
Kereta	9.005.428.268	8.910.767.683
Gerbong	3.671.667.328	3.459.902.803
<b>Prasarana :</b>		
Tanah	123.764.518	103.038.510
Bangunan	2.158.737.328	1.837.911.151
Prasarana dan Instalasi	1.121.368.390	775.764.735
<b>Fasilitas :</b>		
Mesin dan Peralatan	1.479.051.988	1.345.197.016
Kendaraan	51.425.156	46.720.638
Inventaris	142.709.330	123.210.570

Aset Tetap dalam Penyelesaian	3.269.747.610	1.516.616.178
<b>Jumlah</b>	<b>28.631.679.237</b>	<b>25.726.908.605</b>

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (2021)

### 3.1.3 Akuisisi Aset Tetap

Sesuai dengan Buletin Teknis 09 Akuntansi Aset Tetap tahun 2010, setiap aset tetap memiliki kriteria dalam akuisisi, seperti:

#### 3.1.3.1 Akuisisi Tanah

Berdasarkan PSAP 07 Paragraf 16, Tanah dapat diakui sebagai aset tetap apabila memenuhi 4 (empat) kriteria berikut; mempunyai masa manfaat lebih dari 12 (dua belas) bulan, biaya perolehan aset dapat diukur secara andal, tidak dimaksudkan untuk dijual, dan diperoleh dengan maksud untuk digunakan. Berdasarkan hal tersebut, apabila salah satu kriteria tidak terpenuhi maka tanah tersebut tidak dapat diakui sebagai aset tetap milik pemerintah. Pengukuran suatu aset tetap harus memperhatikan kebijakan pemerintah mengenai ketentuan nilai satuan minimum kapitalisasi aset tetap. Namun, untuk aset tetap berupa tanah, berapapun nilai perolehannya seluruhnya dikapitalisasi sebagai nilai tanah (Rais et al., 2020).

#### A. Akuisisi Peralatan dan Mesin

Berdasarkan PSAP 07 Paragraf 10 suatu barang berwujud dapat diakui sebagai aset tetap apabila mempunyai masa manfaat lebih dari



12 (dua belas) bulan, biaya perolehan aset dapat diukur secara andal, tidak dimaksudkan untuk dijual dalam operasi normal entitas, dan diperoleh atau dibangun dengan maksud untuk digunakan. Untuk Pemerintah Pusat, ketentuan mengenai nilai satuan minimum mengacu kepada Keputusan Menteri Keuangan Nomor 01/KMK.12/2001 tentang Pedoman Kapitalisasi Barang Milik/Kekayaan Negara dalam Sistem Akuntansi Pemerintah, dimana nilai satuan minimum perolehan peralatan dan mesin adalah Rp300.000. Dengan demikian, jika biaya perolehan peralatan dan mesin kurang dari Rp300.000, maka peralatan dan mesin tersebut tidak dapat diakui dan disajikan sebagai aset tetap (Putri et al., 2016).

## **B. Akuisisi Gedung dan Bangunan**

Untuk dapat diakui sebagai Gedung dan Bangunan, maka gedung dan bangunan harus berwujud dan mempunyai masa manfaat lebih dari 12 (dua belas) bulan, biaya perolehannya dapat diukur secara handal, tidak dimaksudkan untuk dijual dalam kondisi normal entitas dan diperoleh atau dibangun dengan maksud untuk digunakan. Untuk Pemerintah Pusat, kebijakannya sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 01/KMK.12/2001 tentang Pedoman Kapitalisasi Barang Milik/Kekayaan Negara dalam Sistem Akuntansi Pemerintah, yang mengatur bahwa nilai satuan minimum perolehan gedung dan bangunan adalah Rp10.000.000. Artinya, jika nilai perolehan gedung

dan bangunan kurang dari Rp10.000.000, maka gedung dan bangunan tersebut tidak dapat diakui dan disajikan sebagai aset tetap, namun tetap diungkapkan dalam Catatan Atas Laporan Keuangan dan dalam Laporan BMN.

### **C. Akuisisi Aset Tetap Lainnya**

Pengukuran Aset Tetap Lainnya harus memperhatikan kebijakan pemerintah tentang ketentuan nilai satuan minimum kapitalisasi aset tetap. Sebagai contoh, pada pemerintah Pusat kebijakan nilai satuan minimum kapitalisasi adalah Aset Tetap Lainnya berupa koleksi perpustakaan/buku dan barang bercorak kesenian/kebudayaan tidak ada nilai satuan minimum sehingga berapa pun nilai perolehannya dikapitalisasi (Standar & Pemerintahan, 2020).

#### **3.1.3.2 Konstruksi Dalam Pengerjaan**

Berdasarkan PSAP 08 Paragraf 13, suatu benda berwujud harus diakui sebagai konstruksi dalam pengerjaan jika:

1. Besar kemungkinan bahwa manfaat ekonomi masa yang akan datang berkaitan dengan aset tersebut akan diperoleh.
2. Biaya perolehan aset tersebut dapat diukur dengan handal.
3. Aset tersebut masih dalam proses pengerjaan.

Apabila dalam konstruksi aset tetap pembangunan fisik proyek belum dilaksanakannamun biaya-biaya yang dapat diatribusikan langsung

ke dalam pembangunan proyek telah dikeluarkan, maka biaya-biaya tersebut harus diakui sebagai konstruksi dalam pengerjaan aset yang bersangkutan (Sunanto, SE., MM., Ak., 2017).

### **3.1.3.3 Klasifikasi Aset Tetap**

Sesuai dengan Lampiran I PSAP 07 (2010:3), aset tetap diklasifikasikan berdasarkan kesamaan dalam sifat atau fungsinya dalam aktivitas operasi entitas. Berikut adalah klasifikasi aset tetap yang digunakan:

1. Tanah
2. Peralatan dan Mesin
3. Gedung dan Bangunan
4. Jalan, Irigasi, dan Jaringan
5. Aset Tetap Lainnya
6. Konstruksi dalam Pengerjaan.

Aset tetap yang tidak digunakan untuk keperluan operasional pemerintah tidak memenuhi definisi aset tetap dan harus disajikan di pos aset lainnya sesuai dengan nilai tercatatnya (Brilliant & Sulaeman, 2021).

### **3.1.3.4 Depresiasi Aset Tetap**

Metode yang digunakan dalam melakukan perhitungan depresiasi aset tetap adalah Metode Garis Lurus. Formula Metode Garis Lurus sebagaimana ilustrasi sebagai berikut:

$$\text{Depresiasi per periode} = \frac{\text{Nilai yang Didepresiasi}}{\text{Masa Manfaat}}$$

Berdasarkan Metode Garis Lurus, depresiasi nilai aset tetap dilakukan dengan mengalokasikan penurunan nilai aset secara merata selama masa manfaat. Nilai akumulasi depresiasi sampai dengan 31 Desember 2020 sebesar Rp 262.859.957.374,00 terdiri dari :

1. Akumulasi depresiasi aset tetap sebesar Rp 6.315.699.653
2. Akumulasi depresiasi aset lainnya sebesar Rp 0,00

**Tabel 3.5 Nilai Buku Aset Tetap (Dalam Ribuan Rp)**

	Nilai Perolehan (Rp)	Akumulasi Depresiasi (Rp)	Nilai Buku (Rp)
Lokomotif	7.607.779.321	2.161.558.298	5.446.221.023
Kereta	8.910.767.683	2.008.832.414	6.901.935.269
Gerbong	3.459.902.803	853.653.465	2.606.249.338
Tanah	103.038.510	0	103.038.510
Bangunan	1.837.911.151	296.905.856	1.568.005.295
Prasarana dan Instalasi	775.764.735	296.092.098	479.472.637
Mesin dan Peralatan	1.345.197.016	591.841.826	753.355.190
Kendaraan	46.720.638	33.220.391	13.500.247
Inventaris	123.210.570	73.595.305	49.615.265

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (2021)

Contoh jurnal depresiasi dan jurnal Lokomotif dengan harga perolehan Rp 7.607.779.321 umur manfaat 50 tahun tanpa nilai residu.

Beban Depresiasi =  $\frac{\text{Harga Perolehan} - \text{Nilai Residu}}$

Taksiran Nilai Ekonomis

Beban Depresiasi =  $\frac{7.607.779.321 - 0}{50}$

50

Beban Depresiasi = Rp 152.155.586/tahun

Jurnal Lokomotif selama tahun 2019 sebagai berikut:

**Jurnal koreksi 01/01/2019:**

Diinvestasikan Pada Aset Tetap Rp 608.622.346

Akumulasi Depresiasi Lokomotif Rp 608.622.346

**Jurnal depresiasi Lokomotif per tahun mulai dari 31/12/2019:**

Beban depresiasi Lokomotif Rp 152.155.586

Akumulasi depresiasi Lokomotif Rp 152.155.586

**Tabel 3.6 Metode Garis Lurus Lokomotif**

Tanggal	Harga Perolehan	Akumulasi Depresiasi	Nilai Buku Awal Tahun	Beban Depresiasi	Nilai Buku Akhir Tahun
12/01/2015	7.607.779.321	0	0	0	0
31/12/2015	7.607.779.321	152.155.586	0	152.155.586	7.455.623.734
31/12/2016	7.607.779.321	304.311.173	7.455.623.734	152.155.586	7.303.468.148
31/12/2017	7.607.779.321	456.466.759	7.303.468.148	152.155.586	7.151.312.562
31/12/2018	7.607.779.321	608.622.346	7.151.312.562	152.155.586	6.999.156.976
...	...	...	..	...	...
31/12/2065	7.607.779.321	7.607.779.321	152.155.586	152.155.586	0

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (2021)

Contoh jurnal depresiasi aset tetap peralatan dan mesin dengan harga perolehan Rp 1.345.197.016 dengan umur manfaat 5 tahun tanpa nilai residu. Metode depresiasi yang digunakan adalah metode garis lurus.

Beban Depresiasi =  $\frac{\text{Harga Perolehan} - \text{Nilai Residu}}$



Beban Depresiasi = Rp 77.576.473,50/tahun

**Jurnal depresiasi jaringan komputer per tahun  
mulai dari 31/12/2019:**

Beban Depresiasi Prasarana dan Instalasi Rp 77.576.473,50

Akumulasi Depresiasi Prasarana dan Instalasi Rp77.576.473,50

**Tabel 3.8 Metode Garis Lurus Prasarana dan Instalasi**

Tanggal	Harga Perolehan	Akumulasi Depresiasi	Nilai Buku Awal Tahun	Beban Depresiasi	Nilai Buku Akhir Tahun
12/01/2019	775.764.735	0	0	0	0
31/12/2019	775.764.735	77.576.473,50	0	77.576.473,50	698.188.261,50
31/12/2020	775.764.735	155.152.947,00	698.188.261,50	77.576.473,50	620.611.788,00
31/12/2021	775.764.735	232.729.420,50	620.611.788,00	77.576.473,50	543.035.314,50
31/12/2022	775.764.735	310.305.894,00	543.035.314,50	77.576.473,50	465.458.841,00
31/12/2023	775.764.735	387.882.367,50	465.458.841,00	77.576.473,50	387.882.367,50
31/12/2024	775.764.735	465.458.841,00	387.882.367,50	77.576.473,50	310.305.894,00
31/12/2025	775.764.735	543.035.314,50	310.305.894,00	77.576.473,50	232.729.420,50
31/12/2026	775.764.735	620.611.788,00	232.729.420,50	77.576.473,50	155.152.947,00
31/12/2027	775.764.735	698.188.261,50	155.152.947,00	77.576.473,50	77.576.473,50
31/12/2028	775.764.735	775.764.735,00	77.576.473,50	77.576.473,50	0

Sumber: data diolah (2021)

### 3.1.4 Kebijakan Aset Tetap

Dalam hal penghentian Aset Tetap merupakan akibat dari pemindahtanganan dengan cara dijual atau dipertukarkan sehingga pada saat terjadinya transaksi belum seluruh nilai buku Aset Tetap yang bersangkutan habis disusutkan, maka selisih antara harga jual atau harga pertukarannya dengan nilai buku Aset Tetap terkait diperlakukan sebagai pendapatan/beban dari kegiatan non operasional pada Laporan Operasional. Penerimaan kas akibat penjualan dibukukan sebagai

pendapatan-LRA pada Laporan Realisasi Anggaran (Abang, 2020).

### **3.2 Kendala Yang Dihadapi**

Dalam menjalankan Praktik Kerja Lapangan Penulis mengalami kendala yang tentunya menjadi hal yang mengganggu dalam kelancaran aktivitas Praktik Kerja Lapangan Penulis. Hal ini disebabkan karena Penulis terjun langsung ke perusahaan dan jauh berbeda dengan apa yang Penulis dapat di kampus karena hal ini sangat baru bagi Penulis.

Dalam menjalankan Praktik Kerja Lapangan, Penulis mendapat kendala yang tentunya sangat mengganggu kelancaran dalam proses Praktik Kerja Lapangan. Hal ini terjadi karena penulis terjun langsung ke dunia kerja secara langsung dan mendapati perbedaan yang sangat besar ketika penulis berada dalam bangku pendidikan, tetapi ini menjadi hal baru bagi penulis yang menjadikan sebagai bekal pengalaman untuk dimasa depan.

Adapun kendala yang penulis alami saat melakukan Praktik Kerja Lapangan sebagai berikut :

1. Kesulitan dalam melakukan perhitungan atas pencatatan aset dikarenakan tahun pembelian dari aset tidak ada/tidak dicatat. Kehilangan pencatatan data aset terjadi dikarenakan menumpuknya pencatatan data aset di tahun sebelumnya sehingga membuat data pada tahun berjalan tercampur. Akibat yang ditimbulkan akan



menghambat proses rekonsiliasi laporan tahunan keuangan perusahaan.

2. Hilangnya beberapa data aset yang seharusnya sudah tercatat dalam dokumen. Untuk mencatat nilai perolehan pada tahun berjalan pada aset tetap sering dilakukan dengan melihat data pencatatan pada tahun sebelumnya sehingga membuat setiap data tahun sebelumnya diasrikan. Seringkali terjadi kehilangan data tahun sebelumnya atas kelalaian yang dilakukan oleh karyawan atau beberapa faktor lainnya. Dampak yang diakibatkan bisa membuat perusahaan mengalami kerugian finansial ataupun aset.

### **3.3 Cara Mengatasi Kendala**

Dalam menghadapi kendala yang terjadi, penulis melakukan yang terbaik untuk bisa membantu menyelesaikan kendala yang terjadi. Dan usaha yang dilakukan penulis sebagai berikut :

1. Setelah mendapatkan laporan aset dari Perusahaan Cabang/Stasiun, penulis melakukan pengecekan ulang untuk mengetahui adakah aset yang memiliki pencatatan dua kali atau kesalahan dalam penilaian harganya. Sebelum dimasukan ke dalam laporan keuangan tahunan/bulanan, penulis memeriksa lagi dari awal untuk memastikan semua pencatatan data aset sudah benar.
2. Saat menghadapi kondisi kehilangan dokumen aset yang sudah tercatat dalam perusahaan, penulis melakukan pengecekan kembali

dengan melihat dokumen tahun sebelumnya dan setelah menemui dokumen aset yang sama, penulis membuat ulang baru dokumen yang hilang dan meminta salah satu karyawan perusahaan sebagai pendamping.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **4.1 Kesimpulan**

Selama waktu satu bulan melakukan Praktik Kerja Lapangan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang, memberikan begitu banyak manfaat dan pengaruh positif terhadap kehidupan penulis. Selama satu bulan ini juga penulis mendapat begitu banyak pengalaman dunia kerja yang tidak akan bisa didapatkan dibangku perkuliahan sehingga membuat penulis bisa memanfaatkannya di masa depan nanti. Selain itu, Praktik Kerja Lapangan ini membuat penulis mengetahui apa itu jiwa bertanggung jawab dan Profesional dalam bekerja. Saat melakukan Praktik Kerja Lapangan ini juga penulis mendapatkan beberapa kendala, akan tetapi penulis bisa menyelesaikannya dengan bantuan dari teman-teman dan rekan-rekan yang berada di tempat Praktik Kerja Lapangan. Selama melakukan Praktik Lapangan Kerja, penulis dituntut untuk mengikuti peraturan yang berlaku di dalam perusahaan sehingga membuat penulis harus disiplin mulai dari cara berpakaian dan tata krama yang berlaku dalam lingkungan kerja. Namun, semua itu penulis lakukan sampai selesai dan membuat penulis tanpa sadari memiliki jiwa disiplin dalam dunia kerja.

#### **4.2 Saran**

Berdasarkan Pengalaman selama penulis melakukan Praktik Kerja Lapangan, penulis memiliki beberapa saran yang kiranya dapat membantu

pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan Kedepannya agar lebih baik lagi, berikut beberapa saran yang diberikan oleh penulis yaitu:

1. Penulis harus mampu beradaptasi dengan lingkungan kerja agar dapat membangun suasana kerja yang kondusif dan produktif.
2. Penulis harus lebih mengutamakan kedisiplinan, baik dari segi waktu, kehadiran, dan penyelesaian tugas. Hal itu merupakan awal dalam membangun profesionalisme dan hal itu akan memudahkan dalam pelaksanaan kegiatan kerja. Selain itu Penulis juga mematuhi peraturan yang berlaku.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abang. (2020). *Kebijakan Akuntansi Aset Tetap*. Www.Jogloabang.Com.  
<https://www.jogloabang.com/ekbis/kebijakan-akuntansi-aset>
- Brilliant, L., & Sulaeman, A. S. (2021). *Implementasi Kebijakan Akuntansi Pemerintah Basis Akrual dalam Manajemen Aset Tetap*. 80–99.  
<https://doi.org/10.29303/jaa.v6i1.108>
- Edu, H. (2021). *Akuisisi pada Perseroan Terbatas*. Heylawedu.Id.  
<https://heylawedu.id/blog/langkah-demi-langkah-begini-prosedur-akuisisi-perusahaan-bagian-i>
- Hasanah, H. (2017). Teknik-Teknik Observasi (Sebuah Alternatif Metode Pengumpulan Data Kualitatif Ilmu-ilmu Sosial). *At-Taqaddum*, 8(1), 21.  
<https://doi.org/10.21580/at.v8i1.1163>
- Jeklin, A. (2016). *Kriteria Aset Tetap*. July, 1–23.
- Kereta Api Indonesia. (2021). *PT. Kereta Api Indonesia (Persero)*. Www.Kai.Id.  
[https://www.kai.id/corporate/about\\_kai/](https://www.kai.id/corporate/about_kai/)
- Oktaviani. (2017). Organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero). *International Journal of Business and Applied Social Science*, 4(1), 687–692.
- Putri, R. A. F., Sari, Y. P., & Sulistyowati, D. (2016). Analisis Perlakuan Akuntansi Aset Tetap Berdasarkan Pernyataan Standar Akuntansi Pemerintahan No 07 pada Badan Penanggulangan Bencana Daerah Kabupaten Tegal. *Politeknik Negeri Jakarta*, 07, 508–513.
- Rais, A., Ahmad, I. H., & Iskandar, S. (2020). *Inspektorat Kabupaten Bantaeng*. 01(01), 191–198.
- Rizeki, D. N. (2021). *Memahami Definisi dan Contoh Aktiva dalam Dunia Bisnis*. Majoo.Id. <https://majoo.id/solusi/detail/aktiva-tetap>
- Standar, K., & Pemerintahan, A. (2020). *Standar akuntansi pemerintahan*.
- Sunanto, SE., MM., Ak., C. (2017). *Analisis Akuntansi Aset Tetap Berdasarkan Pernyataan Pemerintah Daerah Kabupaten Musi Banyuasin*. VI(2), 22–30.

## **LAMPIRAN**