

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

1.1.1 Sejarah Perusahaan

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta Naamlouze Venootschap Nederlansch *Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM)* menggunakan lebar sepur *1435 mm*.

Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui Staatssporwegen (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS), Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS), Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS), Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS), Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM), Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM), Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM), Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM), Malang Stoomtram Maatschappij (MS), Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM), Deli Spoorweg Maatschappij (DSM).

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), 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 Jepang 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 pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambil alihan 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 tanggal 25 Mei DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai diperkenalkan juga lambang Wahana Daya Pertiwi yang mencerminkan transformasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. 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 Indonesia (Persero) pada tahun 1998.

Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni PT Reska Multi Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta Commuter Indonesia (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistik (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

TABEL 1.
RINGKASAN SEJARAH PERUSAHAAN PERKERETAAPIAN INDONESIA

Periode	Perusahaan	Dasar Hukum
1864 - 1864	Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)	-
1864 - 1864	Staatssporwegen (SS)	-
1864 - 1864	Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS)	-
1864 - 1864	Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)	-
1864 - 1864	Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM)	-
1864 - 1864	Malang Stoomtram Maatschappij (MS)	-
1864 - 1864	Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM)	-
1864 - 1864	Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM)	-
1864 - 1864	Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM)	-
1864 - 1864	Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM)	-
1864 - 1864	Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS)	-
1864 - 1864	Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS)	-
1864 - 1942	Deli Spoorweg Maatschappij (DSM)	-
1942 - 1945	Rikuyu Sokyoku (Dinas Kereta Api)	-
1945 - 1950	Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)	Maklumat Kementerian Perhubungan No. 1/KA Tahun 1946

Tabel (sambungan)

Periode	Perusahaan	Dasar Hukum
1950 - 1963	Djawatan Kereta Api (DKA)	Keputusan Menteri Perhubungan Tenaga dan Pekerjaan Umum RI No. 2 Tahun 1950
1963 - 1971	Perusahaan Nasional Kereta Api (PNKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 22 Tahun 1963
1971 - 1991	Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 61 Tahun 1971
1991 - 1998	Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 57 Tahun 1990
1998 - sekarang	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1998

Sumber : Website Perusahaan.

1.1.2 Visi dan Misi Perusahaan

Berikut visi dan misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero):

a. Visi:

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

b. Misi:

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan empat pilar utama, yaitu Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

1.1.3 Logo dan Makna Logo Perusahaan

Berikut logo dan makna logo PT. Kereta Api Indonesia (Persero):

a. Logo Perusahaan



Gambar 1. Logo Perusahaan

Sumber : Website Perusahaan.

b. Makna Logo Perusahaan

1) Makna Bentuk

a) Anak Panah

Melambangkan nilai integritas, yang harus dimiliki insan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mewujudkan pelayanan prima.

b) Garis Melengkung

Melambangkan gerakan yang dinamis PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mencapai visi dan misinya.

2) Makna Warna

a) Warna Biru

Melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke stakeholders. Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal terkecil sehingga dapat melesat.

b) Warna Jingga

Melambangkan proses pelayanan prima (kepuasan pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.

1.1.4 Budaya dan Nilai Perusahaan

a. Berikut budaya dan nilai PT. Kereta Api Indonesia (Persero):



Gambar 2. Budaya dan Nilai Perusahaan

Sumber : Website Perusahaan.

b. Berikut makna dari budaya dan nilai perusahaan:

1) Integritas

Bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

2) Profesional

Memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

3) Keselamatan

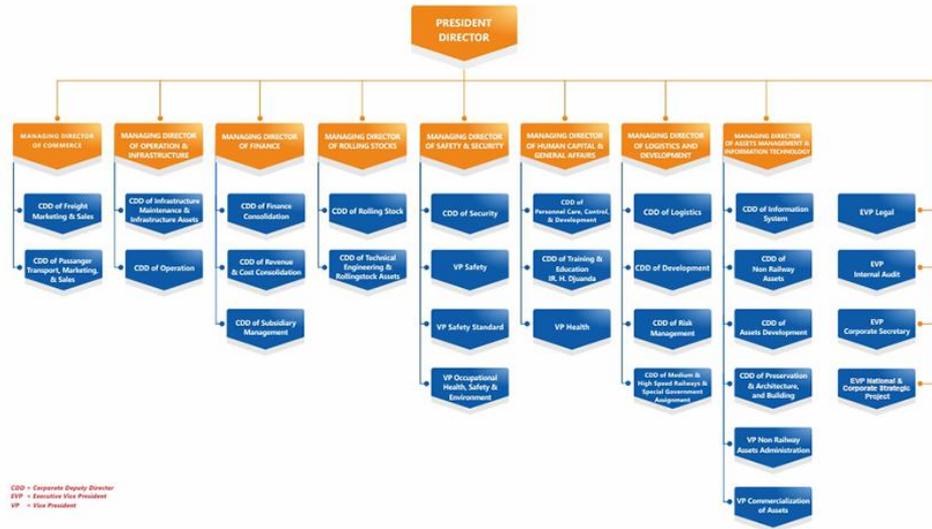
Memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

4) Pelayanan Prima

Memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 A unsur pokok: *Ability* (Kemampuan), *Attitude* (Sikap), *Appearance* (Penampilan), *Attention* (Perhatian), *Action* (Tindakan), dan *Accountability* (Tanggung jawab).

1.1.5 Struktur Organisasi Perusahaan

Berikut struktur organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) :



Gambar 3. Struktur Organisasi Perusahaan.

Sumber: Website Perusahaan.

1.1.6 Lingkup CSR PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Lingkup penelitian dalam penelitian ini sebagai berikut:

a. Latar Belakang CSR PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Sebagai salah satu BUMN Transportasi terbesar di Indonesia, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki wilayah operasional yang luas dan sudah pasti bersentuhan dengan masyarakat dalam menjalankan proses bisnisnya, hal ini tentunya menjadikan PT. KAI (Persero) memiliki kepedulian pada masyarakat luas yang tergambar pada komitmen PT. KAI (Persero) dalam menjalankan tanggung jawab sosial masyarakat atau *Corporate Social Responsibility*.

Kepedulian PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap isu-isu sosial kemasyarakatan sudah dilakukan sejak tahun 1996 yang saat itu masih bernama Program Pembinaan Usaha Kecil dan Koperasi (PUKK) dan dirubah menjadi Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) sampai dengan saat ini. Dimana bantuan yang disalurkan bervariasi berupa bantuan korban bencana alam, sosial kemasyarakatan, pengembangan

prasarana dan sarana umum, pelestarian alam, sarana ibadah, pendidikan, kesehatan, penyelenggaraan event (sponsorship), dan juga modal usaha UKM.

Dalam pelaksanaan kegiatan PKBL & CSR, PT. KAI (Persero) meyakini bahwa kesejahteraan masyarakat terutama yang berimbas langsung terhadap kegiatan operasional Kereta Api akan sejalan dengan perkembangan usaha bisnis perkeretaapian.

b. Pilar Utama KAI Dalam Menerapkan Kegiatan CSR

Berikut pilar utama KAI dalam menerapkan kegiatan CSR:

- 1) Upaya Perusahaan untuk menggalang dukungan SDM, baik internal maupun eksternal (*Building Human Capital*);
- 2) Memberdayakan ekonomi komunitas (*Strengthening Economies*);
- 3) Menjaga harmonisasi dengan masyarakat sekitar (*Assessing Social Cohession*);
- 4) Mengimplementasikan tata kelola yang baik (*Encouraging Good Corporate Governance*); dan
- 5) Memperhatikan kelestarian lingkungan (*Protecting the Environment*).

c. Visi, Misi, dan Tujuan CSR PT. KAI (Persero)

Visi, Misi, dan Tujuan CSR KAI sebagai berikut:

- 1) Visi CSR KAI adalah memberikan manfaat yang tinggi bagi masyarakat, lingkungan, dan *Stakeholder* melalui peningkatan aktivitas PKBL serta *Community Relations* (CR).
- 2) Misi CSR KAI :
 - a) Meningkatkan citra positif (*Corporate Image*) dan sinergi Perusahaan dengan *Stakeholder* guna tercipta situasi kondusif bagi operasional Perusahaan yang berkelanjutan; dan
 - b) Berperan aktif dalam mewujudkan kualitas hidup dan kemandirian masyarakat serta kelestarian lingkungan.
- 3) Tujuan CSR KAI adalah memberikan kontribusi dalam pembangunan dan peningkatan kualitas hidup masyarakat dan lingkungan guna terciptanya situasi kondusif bagi kelangsungan Perusahaan.

d. Logo CSR PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Logo CSR KAI, sebagai berikut:



“Memberi Dengan Hati”

Gambar 4. Logo CSR KAI

Sumber: Website Perusahaan.

e. Strategi Dalam Pelaksanaan CSR PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

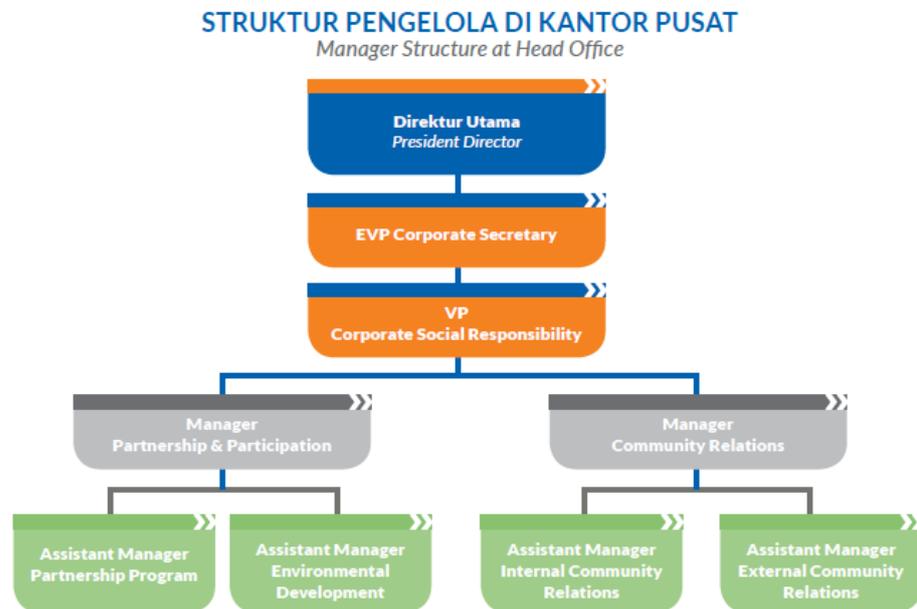
Berikut Strategi Dalam Pelaksanaan CSR KAI :

- 1) Sosialisasi secara berkesinambungan mengenai pentingnya menjaga keamanan dan keselamatan perjalanan kereta api kepada masyarakat sekitar jalur Kereta Api;
- 2) Memfokuskan penyaluran dana Program Kemitraan untuk Mitra Binaan yang kompatibel dan prospek melalui cara mandiri atau Sinergi dengan BUMN lain; dan
- 3) Memfokuskan penyaluran dana Bina Lingkungan kepada 8 jenis bantuan sebagaimana ditentukan dalam peraturan yang ditetapkan.

f. Struktur Organisasi Pengelola CSR PT. KAI (Persero)

Struktur organisasi pengelola CSR di Perusahaan terdiri dari struktur pengelola di Kantor Pusat dan Tim CSR daerah, sebagai berikut:

1) Struktur Pengelola di Kantor Pusat



Gambar 5. Struktur Pengelola CSR KAI

Sumber : Website Perusahaan.

2) Tim CSR Daerah

Pelaksanaan kegiatan CSR di daerah terbagi menjadi Daerah Operasi, dan Divisi Regional (Daop, Divre) dilakukan oleh Tim Pelaksana CSR di daerah sesuai SK Direksi Nomor: KEP.U/ KP 502/IV/1/KA-2015 tanggal 28 April 2015, dengan struktur organisasi sebagai berikut:

- a) Penanggung jawab CSR Daerah: Kepala Daerah (KaDaop/ KaDivre);
- b) Penanggung jawab Keuangan: Senior Manager/ Manager Keuangan;
- c) Penanggung jawab Publikasi: Senior Manager/ Manager Humas;
- d) Penanggung jawab Pelatihan dan Monitoring: Senior Manager/ Manager SDM;
- e) Penanggung jawab Survei: Senior Manager/ Manager Kesehatan;
- f) Penanggung jawab Kegiatan CSR: Senior Manager/Manager Keamanan;
- dan
- g) Sekretariat CSR: Pekerja Perusahaan yang ditunjuk oleh penanggung jawab CSR.

g. Penerapan Program CSR KAI

Penerapan Program CSR KAI juga mengacu kepada ISO 26000 tentang Panduan Tanggung Jawab Sosial (*Guidance on Social Responsibility*). ISO yang telah diratifikasi oleh Pemerintah pada tahun 2010 dan dijadikan Standar Nasional (SNI) pada tahun 2012 ini memberikan 7 subyek inti dalam pengelolaan CSR, yaitu:

- 1) Tata Kelola Organisasi Yang Baik;
- 2) Penegakan Hak Asasi Manusia;
- 3) Praktek Ketenagakerjaan yang Manusiawi dan Berkeadilan;
- 4) Dampak Kegiatan Perusahaan terhadap Lingkungan;
- 5) Prosedur Operasi yang Wajar;
- 6) Tanggung jawab terhadap konsumen; dan
- 7) Pelibatan dalam pengembangan masyarakat.

h. Pembiayaan dan Anggaran Progam CSR

Anggaran dan Sumber Dana CSR, terbagi menjadi:

1) Anggaran PKBL berasal dari 2 sumber, yaitu:

a) Dana Program Kemitraan (PK):

- (1) Penyisihan sebagian laba bersih;
Perusahaan sebesar maksimal 2%; dan atau anggaran yang diperhitungkan sebagai biaya.
- (2) Saldo Dana Program yang teralokasi sampai dengan akhir tahun sebelumnya;
- (3) Jasa administrasi pinjaman/margin/bagi hasil, bunga deposito dan/atau jasa giro dari dana Program Kemitraan; dan atau
- (4) Pelimpahan dana Program Kemitraan dari BUMN lain, jika ada.

b) Dana Bina Lingkungan (BL):

- (1) Penyisihan sebagian laba bersih;
Perusahaan untuk BL sebesar maksimal 2%; dan atau anggaran yang diperhitungkan sebagai biaya.
- (2) Saldo Dana Program yang teralokasi sampai dengan akhir tahun sebelumnya;
- (3) Pendapatan bunga deposito; dan atau

- (4) Jasa giro dari dana program BL yang masih tersisa dari dana program BL tahun sebelumnya, jika ada.
- 2) Anggaran Community Relations (CR) berasal dari biaya Perusahaan yang sudah dianggarkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tahun berjalan yang telah mendapat persetujuan RUPS.

ANGGARAN DAN REALISASI PROGRAM CSR 2018-2017
 CSR Program Budget and Realization 2018 – 2017

PROGRAM	ANGGARAN 2018 2018 Budgets	REALISASI 2018 2018 Realization	ANGGARAN 2017 2017 Budgets	REALISASI 2017 2017 Realization
Kemitraan Partnership		10.985.000.000	13.910.000.000	12.075.224.000
Bina Lingkungan Community Development	12.191.270.114	12.461.048.080	8.451.000.000	8.817.091.000
Community Relations	9.932.359.749	9.623.206.751	39.290.379.000	9.288.219.000

Gambar 6. Anggaran dan Realisasi Program CSR

Sumber: Dokumen Perusahaan (2018).

1.2 Latar Belakang Penelitian

Perkembangan *Corporate Governance* di dunia, dimulai dari kesadaran terhadap tanggung jawab sosial perusahaan yang semakin tumbuh semenjak industrialisasi di Inggris dan menyebar ke seluruh dunia. Istilah pelaporan lingkungan perusahaan atau dikenal dengan nama *Corporate Environmental Reporting (CER)* diperkenalkan oleh organisasi *Coalition for Environmentally Responsible Economics (CERES)* yang memberikan panduan awal mengenai prinsip-prinsip bagi perusahaan yang ingin melaksanakan akuntabilitasnya terhadap lingkungan (Solomon dan Solomon, 2004). Tugas dari CERES, yaitu untuk mempromosikan peningkatan kesadaran manajemen perusahaan terhadap lingkungan usahanya didukung oleh berbagai masalah lingkungan yang ditimbulkan perusahaan.

Perkembangan *Corporate Governance* di Indonesia, diawali dengan timbulnya kesadaran untuk memperbaiki situasi perekonomian sebagai akibat krisis ekonomi. Hasil penelitian Wulandari dan Rahman (2004) terhadap 100 perusahaan di BEJ tahun 1999 memperlihatkan bahwa *corporate governance* perusahaan masih lemah, diidentifikasi dari struktur perusahaan yang kompleks, ketergantungan pembiayaan pada bank, dan ketidakefektifan pengawasan oleh dewan komisaris. Dalam mengatasi hal tersebut, pemerintah memfasilitasi dengan dibentuknya Komite

Nasional Kebijakan *Corporate Governance* (KNKCG) pada tahun 1999. Tugas dari KNKCG, yaitu menyusun pedoman umum *Good Corporate Governance* dan bertindak selaku organisasi yang menaungi kegiatan-kegiatan mempromosikan penerapan corporate governance di perusahaan-perusahaan Indonesia.

Prinsip-prinsip GCG sesuai Pasal 3 Surat Keputusan Menteri BUMN No. 117/MBU/2002 tentang Penerapan GCG pada BUMN yaitu Transparansi (*transparency*), Pengungkapan (*disclosure*), Kemandirian (*independence*), Akuntabilitas (*accountability*), Pertanggungjawaban (*responsibility*), dan Kewajaran (*fairness*). Penerapan *Corporate Social Responsibility* (CSR) adalah salah satu bentuk dari implementasi konsep *Good Corporate Governance* (GCG). Perusahaan sebagai entitas bisnis yang memiliki tanggung jawab kepada para masyarakat serta lingkungan, maka sudah seharusnya bahwa perusahaan dapat mengimplementasikan tata kelola yang benar atas dasar lima prinsip tersebut.

Pada mulanya, konsep *Corporate Social Responsibility* (CSR) berkembang bersamaan dengan lahirnya konsep pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*). Dalam evolusi perkembangan pemahaman CSR, terkandung 2(dua) makna yang harus dipahami, yaitu makna CSR tersebut bagi lingkungan masyarakat dan lingkungan hidup, dan makna CSR tersebut bagi intern perusahaan itu sendiri yang tetap bermuara pada peningkatan keuntungan perusahaan, sebagai tujuan bisnisnya. Dalam perkembangannya, perusahaan harus dapat terlibat secara aktif dalam mewujudkan lingkungan ke arah yang lebih baik bagi masyarakat dengan keterkaitannya antara etika manajemen dan norma-norma masyarakat yang harus dipahami oleh perusahaan.

Di Indonesia pada April 2007 diselenggarakan *Corporate social Responsibility EXPO-CONFERENCE-CEO FORUM* “Implementasi CSR untuk penanggulangan kemiskinan”. Kegiatan ini bertujuan untuk menumbuhkan kesadaran serta meningkatkan wujud nyata korporasi dalam program CSR, dan media penyebarluasan informasi mengenai prestasi dan kinerja korporasi dalam program CSR. Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2012 tentang Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Perseroan Terbatas. Pasal 4 ayat (1) PP No. 47 Tahun 2012 menyebutkan, “*Tanggung jawab sosial dan lingkungan dilaksanakan oleh Direksi berdasarkan rencana kerja tahunan Perseroan setelah mendapat persetujuan Dewan Komisaris atau RUPS*

sesuai dengan anggaran dasar Perseroan, kecuali ditentukan lain dalam peraturan perundang-undangan.”

Pentingnya penerapan *Corporate Social Responsibility* (CSR) dalam prinsip *Good Corporate Governance*, yaitu untuk mengatasi masalah yang ada dalam pengelolaan perusahaan. Menurut Frynas (2009) bahwa alasan-alasan pertimbangan perusahaan untuk melakukan CSR antara lain, untuk memenuhi regulasi, hukum dan aturan, sebagai investasi sosial perusahaan untuk mendapatkan *image* positif, bagian dari strategi bisnis perusahaan, untuk memperoleh *licence to operate* dari masyarakat, dan merupakan bagian *risk management* perusahaan untuk menghindari konflik sosial. Konflik sosial yang dapat terjadi didasari dari tiga pendekatan, yaitu pendekatan moral, pendekatan kepentingan bersama, dan pendekatan manfaat. Pendekatan moral, yaitu kebijakan atau tindakan yang didasarkan pada prinsip kesantunan dan nilai-nilai positif yang berlaku, dengan pengertian bahwa apa yang dilakukan tidak melanggar atau merugikan pihak-pihak lain. Pendekatan kepentingan bersama, menyatakan bahwa kebijakan-kebijakan moral harus didasarkan pada standar kebersamaan, kewajaran, keterbukaan, dan kebebasan. Pendekatan manfaat, adalah konsep tanggung jawab sosial yang didasarkan pada nilai-nilai bahwa apa yang dilakukan oleh organisasi harus dapat menghasilkan manfaat besar bagi pihak-pihak berkepentingan secara adil.

Menurut Princes of Wales Foundation ada lima hal penting yang dapat mempengaruhi implementasi CSR, yaitu (1) menyangkut *Human Capital* atau Pemberdayaan Manusia; (2) *Environments*, berkaitan tentang lingkungan; (3) *Good Corporate Governance*; (4) *Social Cohesion*, yaitu dalam pelaksanaan CSR tidak diharapkan timbulnya kecemburuan sosial; (5) *Economic Strength* atau memberdayakan lingkungan menuju kemandirian di bidang ekonomi. Dalam praktik CSR, pengusaha dapat dikelompokkan menjadi empat: kelompok hitam, merah, biru, dan hijau. Kelompok hitam, yaitu pengusaha yang tidak melakukan praktik CSR sama sekali atau menjalankan bisnisnya semata-mata untuk kepentingan sendiri, dan tidak peduli tentang aspek lingkungan dan sosial. Kelompok merah, yaitu pengusaha yang mulai melakukan praktik CSR, tetapi hanya sebagai komponen biaya yang akan mengurangi keuntungannya. Kelompok biru, perusahaan menilai praktik CSR akan memberi dampak positif terhadap usahanya karena merupakan investasi, bukan biaya. Kelompok hijau, perusahaan yang sudah menempatkan CSR pada strategi inti dan

jantung bisnisnya, CSR tidak dianggap sebagai keharusan, tetapi kebutuhan yang merupakan modal sosial.

Salah satu perusahaan yang menerapkan CSR, yaitu PT. Kereta Api Indonesia (Persero), hal ini dikarenakan PT. KAI (Persero) memiliki kepedulian pada masyarakat luas yang tergambar pada komitmen PT. KAI (Persero) dalam menjalankan tanggung jawab sosial masyarakat atau *Corporate Social Responsibility*. Kepedulian PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap isu-isu sosial kemasyarakatan sudah dilakukan sejak tahun 1996 yang saat itu masih bernama Program Pembinaan Usaha Kecil dan Koperasi (PUKK) dan dirubah menjadi Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) sampai dengan saat ini. Dimana bantuan yang disalurkan bervariasi berupa bantuan korban bencana alam, sosial kemasyarakatan, pengembangan prasarana & sarana umum, pelestarian alam, sarana ibadah, pendidikan, kesehatan, modal usaha ukm, hingga penyelenggaraan *event* (sponsorship).

Pelaksanaan PKBL dan CSR di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) diatur pada kebijakan pemerintah yang telah ditetapkan pada Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) nomor KEP-236/MBU/2003, Tanggal 17 Juni 2003. Pedoman PKBL mulai diterbitkan dengan Peraturan Menteri BUMN nomor PER-05/MBU/2007, tanggal 27 April 2007 tentang Program Kemitraan BUMN. Dalam pelaksanaan kegiatan PKBL dalam program CSR, PT. KAI (Persero) meyakini bahwa kesejahteraan masyarakat terutama yang berimbas langsung terhadap kegiatan operasional Kereta Api akan sejalan dengan perkembangan usaha bisnis perkeretaapian.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti ingin melakukan penelitian dalam skripsi berjudul “Penerapan *Corporate Social Responsibility* (CSR) dalam Mencapai *Good Corporate Governance* (GCG)”

1.3 Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang diatas, fokus penelitian dalam penelitian ini yaitu tentang bagaimana penerapan *Corporate Social Responsibility* (CSR) yang dilakukan perusahaan sebagai telah melaksanakan fungsi dan tanggung jawab sosial. Apakah dalam pelaksanaan kegiatan tersebut termasuk salah satu kebijakan perusahaan dalam mencapai *Good Corporate Governance* (GCG).

1.4 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian yang dikemukakan dalam latar belakang penelitian, maka penulis mengidentifikasi masalah, sebagai berikut:

- a. Bagaimana PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam melakukan upaya penerapan program *Corporate Social Responsibility* (CSR)?
- b. Bagaimana penerapan prinsip *Corporate Social Responsibility* (CSR) di PT. Kereta Api Indonesia (Persero)?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian yang dikemukakan dalam identifikasi masalah, maka tujuan dari penelitian ini, sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui upaya penerapan program *Corporate Social Responsibility* di PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- b. Untuk mengetahui penerapan prinsip *Corporate Social Responsibility* (CSR) di PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

1.6 Kegunaan Penelitian

1.6.1 Kegunaan Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah informasi atau wawasan yang lebih konkrit bagi pemerintah, lembaga legislatif, dan para pelaku usaha bisnis maupun perusahaan mengenai manfaat penerapan *Corporate Social Responsibility* (CSR) yang sesuai dan berkenaan dengan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance* (GCG). Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap pengembangan ilmu pengetahuan di bidang khususnya mengenai *Corporate Social Responsibility* (CSR). dan yang berkaitan dengan pengkajian hukum bisnis.

1.6.2 Kegunaan Praktis

Penelitian yang dilakukan oleh penulis memiliki kegunaan antara lain:

- a. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat untuk menambah ilmu pengetahuan dan wawasan mengenai penerapan program *Corporate Social Responsibility* (CSR) dalam mencapai prinsip-prinsip *Good Corporate*

Governance (GCG). Penelitian ini sebagai sarana bagi peneliti untuk menerapkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan yang diperoleh peneliti selama di bangku kuliah.

b. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan, referensi dan dapat menjadi salah satu bahan evaluasi mengenai pelaksanaan program *Corporate Social Responsibility* (CSR) sebagaimana dapat mencapai prinsip-prinsip *Good Corporate Governance* (GCG).

c. Bagi Pihak Lain

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dan referensi bagi peneliti di waktu yang akan datang untuk meneliti kajian yang sama.

1.7 Waktu dan Periode Penelitian

Waktu penelitian yang dilakukan peneliti dimulai dari Oktober 2018-Juli 2019. Adapun tabel waktu dan periode penelitian, sebagai berikut:

TABEL 2.
WAKTU DAN PERIODE PENELITIAN

No.	Kegiatan	Bulan ke-									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Penentuan Objek Penelitian										
2.	Penyusunan Proposal Penelitian										
3.	Pengumpulan Proposal										
4.	Penentuan Objek Penelitian										

Tabel.. (sambungan)

5.	Penentuan Objek Penelitian	[Redacted]									
6.	Penyusunan Proposal Penelitian	[Redacted]									
7.	Pengumpulan Proposal				[Redacted]						
8.	Revisi Perbaikan Proposal Penelitian					[Redacted]					
9.	Pengumpulan Data					[Redacted]					
10.	Analisis Data					[Redacted]					
11.	Penyusunan Skripsi					[Redacted]					

Sumber: Data Olah Penulis (2019).