

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Sejak berlakunya Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, kondisi perkeretaapian nasional yang masih bersifat monopoli dihadapkan pada berbagai masalah, antara lain kontribusi perkeretaapian terhadap transportasi nasional masih rendah, prasarana dan sarana belum memadai, jaringan masih terbatas, kemampuan pembiayaan terbatas, tingkat kecelakaan masih tinggi, dan tingkat pelayanan masih jauh dari harapan.

Setelah diterbitkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas bentuk perusahaan perkeretaapian Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA) yang dibentuk berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1969 diubah menjadi perusahaan Perseroan Kereta Api atau yang lebih dikenal dengan nama PT Kereta Api (Persero). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas yaitu dengan menerbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (PERSERO) Kereta Api. Perkembangan badan usaha Perkeretaapian diharapkan menjadi semakin jelas struktur organisasi bentuk badan usaha, organ perusahaan, hak dan kewajiban badan usaha, misi dan visi badan usaha. *Corporate public service*, dan sekaligus *corporate profit oriented* menjadi semakin jelas misi, dan visi badan usaha. PT Kereta Api Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Negara

(BUMN), maka maksud dan tujuannya tidak bisa lepas dari maksud dan tujuan pendirian BUMN Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 Tentang BUMN, yakni:

1. Memberikan sumbangan bagi perkembangan perekonomian nasional pada umumnya dan penerimaan negara pada khususnya,
2. Mengejar keuntungan,
3. Menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak,
4. Menjadi perintis kegiatan-kegiatan usaha yang belum dapat dilaksanakan oleh sektor swasta dan koperasi, dan
5. Turut aktif memberikan bimbingan dan bantuan kepada pengusaha golongan ekonomi lemah, koperasi, dan masyarakat.

Dalam perkembangannya PT. Kereta Api Indonesia merupakan transportasi yang paling digemari masyarakat, melihat peluang tersebut PT. Kereta Api Indonesia mulai membuka bisnis di sektor sewa-menyewa lahan yang memanfaatkan lingkungan stasiun. Berbisnis di stasiun ataupun di dalam kereta menjadi salah satu pilihan menarik karena *traffic* naik turun penumpang begitu tinggi, PT. Kereta Api Indonesia menyewakan sebagian asetnya untuk di komersilkan, mulai dari ruang untuk beriklan, kios untuk berjualan di stasiun, hingga sesi foto dan shooting .Seluruh kegiatan penyewaan lahan PT. Kereta Api Indonesia dilakukan untuk usaha peningkatan kualitas dan daya dorong masyarakat untuk menggunakan jasa Kereta Api serta pemasukan bagi PT. Kereta Api Indonesia.

Peningkatan kualitas tersebut dilakukan untuk bersaing antara satu perusahaan dengan perusahaan lainnya dengan berlomba-lomba menawarkan jasa untuk membuat tuntutan para konsumennya terpenuhi. PT. Kereta Api Indonesia

memperhatikan aspek kualitas jasanya, yaitu pemenuhan kebutuhan pelanggan dan yang paling esensial adalah pelayanan (*Contact personnel*).

Sehubungan dengan peranan (*Contact personnel*) sangat penting dalam menentukan kualitas jasa, setiap perusahaan memerlukan service excellence. Yang dimaksud dengan service excellence atau pelayanan yang unggul, yakni suatu sikap atau cara karyawan dalam melayani pelanggan secara memuaskan<sup>1</sup>

Sesuai dengan SK Direksi Nomor: Kep.U/LL.003/V/I/KA- 2009 tentang Penetapan Tarif Sewa Tanah dan Bangunan Serta Fasilitas Lainnya di Lingkungan PT. Kereta Api Indonesia, Bagi masyarakat yang ingin menyewa tanah dan bangunan serta fasilitas harus memenuhi syarat sebagai berikut:

1. Mendapatkan izin terlebih dahulu dari PT. Kereta Api Indonesia,
2. Menyerahkan identitas diri (KTP) bagi pihak penyewa perorangan atau surat pernyataan perusahaan/pimpinan bagi sebuah perusahaan,
3. Melakukan pengisian blangko/formulir pendaftaran persewaan kios pertokoan yang telah disediakan oleh PT. Kereta Api Indonesia,
4. Serta pelunasan biaya sewa kios pertokoan selama jangka waktu 1 (satu) tahun kedepan, persewaan kios dihitung berdasarkan luas lahan lahan yang dipakai. Pembayaran dilakukan setiap tahun sekali dengan memperpanjang kontrak.<sup>2</sup>

Kios-kios pertokoan yang berada di lingkungan Stasiun Kereta Api di lingkup Stasiun tersebut dibagi menjadi beberapa lokasi penempatan yakni diantaranya berada di dalam area bangunan Stasiun Kereta Api, yang penempatannya terletak disisi-sisi ruang tunggu penumpang di bagian dalam bangunan Stasiun Kereta Api, disekitar ruang loket/penjualan karcis Kereta Api, serta disekitar ruang karyawan Stasiun Kereta Api. Namun ada kios-kios

---

<sup>1</sup>Tjiptono, Fandy, *Strategi Pemasaran*, Edisi 3, Andi Offset, Yogyakarta, 2008, Hlm. 136.

<sup>2</sup><https://aset.kereta-api.co.id/> diakses pada 17 februari 2017

pertokoan yang berada di luar area bangunan Stasiun Kereta Api, yang penempatannya terletak disekitar pintu masuk Stasiun Kereta Api, disekitar area parkir Stasiun Kereta Api, serta diruang tunggu penumpang di bagian luar bangunan Stasiun Kereta Api. Kios-kios pertokoan yang berada di dalam maupun di luar area bangunan Stasiun Kereta Api memang disediakan oleh PT. Kereta Api Indonesia yang kemudian dapat disewa oleh masyarakat umum. Pihak yang berwenang atas pemilihan dan penempatan lokasi kios-kios pertokoan di area Stasiun Kereta Api tersebut adalah PT. Kereta Api Indonesia , yang selanjutnya pihak tersebut akan memberikan persetujuan dan izin penempatan kepada Kepala Stasiun Kereta Api setempat, yang kemudian kios pertokoan tersebut dapat disewa dan digunakan sebagaimana fungsinya oleh masyarakat umum yang hendak menyewa kios pertokoan milik PT. Kereta Api Indonesia.

Kebijakan tersebut rupanya disertai dengan SK Direksi No. LL 03/005 Tahun 2010 tentang Perhitungan Tarif didasarkan Nilai Jual Objek Pajak Dikali Luas Lahan dikali 20% dan SK Direksi No. LL.003/006 2012 tentang perhitungan tarif didasarkan nilai jual objek pajak. SK tersebut di terbitkan untuk para pengusaha swasta maupun pedagang agar mematuhi peraturan tersebut.

Kebijakan tersebut ternyata memberatkan bagi pedagang karena rata-rata pedagang di lingkungan stasiun merupakan pedagang skala kecil seperti: warung makan, toserba dan pedagang penjual pulsa. Hal tersebut memberatkan karena pedagang skala kecil penghasilannya tidak sebesar pengusaha swasta padahal sesuai dengan Pasal 2 ayat (1) poin d dan e Undang-undang No 19 tahun 2003 tentang BUMN yaitu:

- a) Menjadi perintis kegiatan-kegiatan usaha yang belum dapat dilaksanakan oleh sektor swasta dan koperasi;
- b) Turut aktif memberikan bimbingan dan bantuan kepada pengusaha golongan ekonomi lemah, koperasi, dan masyarakat.

Terkait adanya permasalahan tersebut, menjadi pendorong bagi penulis untuk membuat penulisan hukum dengan judul “KEBIJAKAN PT. KERETA API INDONESIA DALAM MENGATUR USAHA DAGANG DI LINGKUNGAN STASIUN”

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

Bagaimana kebijakan PT. Kereta Api Indonesia dalam mengatur usaha dagang di lingkungan stasiun?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui kebijakan PT. Kereta Api Indonesia dalam mengatur usaha dagang di lingkungan stasiun.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini nantinya dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis: Memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan ilmu hukum, khususnya tentang kebijakan pengaturan usaha di lingkungan stasiun kereta api .

2. Manfaat Praktis: Diharapkan agar dapat menjadi masukan bagi PT. Kereta Api Indonesia untuk mengkaji kebijakannya sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku serta dapat dijadikan masukan apabila akan diterbitkannya kebijakan.

## **1.5 Metode Penelitian**

Dalam suatu penelitian, metode merupakan salah satu faktor terpenting dalam membahas suatu permasalahan yang hendak diteliti, dimana metode merupakan cara utama bagaimana seseorang harus bertindak. Berikut ini beberapa metode yang dipergunakan dalam penelitian ini:

### **1.5.1 Pendekatan Masalah**

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dimaksudkan sebagai penelahaah dalam tataran konseptional tentang arti dan maksud berbagai peraturan perundang-undangan yang berkaitan isu hukum yang sedang ditangani<sup>3</sup>. Pendekatan tersebut dimaksud untuk menjawab pokok – pokok permasalahan terkait dengan kebijakan mengatur usaha dagang di lingkungan stasiun.

### **1.5.2 Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif untuk memperoleh gambaran singkat tentang suatu permasalahan yang berdasarkan atas suatu perundang – undangan yang berlaku dan berkaitan dengan permasalahan yang

---

<sup>3</sup>Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. Kencana Prenada.Jakarta 2010. Hlm.93.

akan dibahas dalam suatu penulisan, kemudian menyusunnya secara logis dan sistematis.<sup>4</sup>

### 1.5.3 Bahan Hukum

Data yang dipergunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah data yang meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier :

1. Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoratif artinya mempunyai otoritas<sup>5</sup>. Bahan - bahan hukum primer terdiri dari perundang - undangan, caratan - catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundangan - undangan dan putusan - putusan hakim. Salah satu bahan hukum primer dalam penelitian ini yaitu:

- a. Undang -Undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara
- b. Undang – Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2003 Tentang Pengalihan Kedudukan, Tugas dan Kewenangan Menteri Keuangan Pada Perusahaan Perseroan (Persero), Perusahaan Umum (Perum) Dan Perusahaan Jawatan (Perjan) Kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara
- d. Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor PER-09/MBU/07/2015 tentang Program Bina Kemitraan dan Bina Lingkungan Badan Usaha Milik Negara

---

<sup>4</sup>Ibid, hlm 162.

<sup>5</sup>Bambang Sunggono. *Metodologi Penelitian Hukum*.PT. Raja Grafindo.Jakarta. 2002. Hlm.116.

2. Bahan hukum sekunder adalah bahan – bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis serta memahami bahan hukum primer, bahan hukum sekunder diperoleh dari hasil karya tulis ilmiah para sarjana dan ahli yang berupa literatur, majalah, jurnal, untuk mendukung, membantu, melengkapi, dan membahas permasalahan dalam skripsi ini.<sup>6</sup>
3. Bahan hukum tersier merupakan data penunjang yang diperoleh melalui kamus dan ensiklopedia serta penelusuran internet<sup>7</sup>

#### **1.5.4 Metode Pengumpulan Bahan Hukum**

Pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan cara studi kepustakaan yaitu mendapatkan bahan hukum melalui bahan-bahan kepustakaan yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari peraturan perundang-undangan, teori-teori, atau tulisan-tulisan yang terdapat dalam buku-buku literatur, catatan kuliah, surat kabar dan bahan-bahan bacaan ilmiah yang mempunyai yang mempunyai hubungan dengan permasalahan yang diangkat<sup>8</sup>

#### **1.5.5 Metode Analisis Bahan Hukum**

Sifat dari penelitian ini adalah deskriptif, sehubungan dengan hal itu maka bahan hukum yang telah diperoleh akan dilakukan analisis secara kualitatif, oleh karena itu dalam penelitian ini tidak akan ditarik kesimpulan secara umum, sehingga gambaran yang diperoleh dari penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif. Analisis data secara deskriptif kualitatif adalah “upaya untuk memperoleh gambaran singkat tentang suatu permasalahan yang berdasarkan atas suatu

---

<sup>6</sup>Ibid. hlm.55

<sup>7</sup>Ibid. hlm.63

<sup>8</sup>Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Universitas Indonesia. Jakarta. 1986. Hlm.21.



perundang – undangan yang berlaku dan berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam suatu penulisan, kemudian menyusunnya secara logis dan sistematis”