



**PENGEMBANGAN RESTRUKTURISASI
PT KERETA API (PERSERO) DIVISI
ANGKUTAN PERKOTAAN
JABOTABEK**

THESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Magister Ilmu Hukum

Oleh:

SUDIBYA
NIM. B4A.097.060

PEMBIMBING :

Prof. Dr. SRI REDJEKI HARTONO, S.H.

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2007**

**PENGEMBANGAN RESTRUKTURISASI
PT KERETA API (PERSERO) DIVISI
ANGKUTAN PERKOTAAN
JABOTABEK**

Oleh:
S U D I B Y A
NIM: B4A.097.060

**Dipertahankan di depan Dewan Penguji
Pada tanggal: 17 Desember 2007**

Thesis ini telah diterima sebagai
Persyaratan untuk memperoleh gelar
Magister Ilmu Hukum

Pembimbing

**Mengetahui :
Ketua Program
Magister Ilmu Hukum**

Prof. Dr. Sri Redjeki Hartono, S.H.
Nip. 130 368 153

Prof. Dr. Paulus Hadisuprpto, SH. MH.
Nip. 130 531 702

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT, atas segala rahmad dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini . Penulisan tesis yang didasarkan kepada laporan hasil penelitian ini adalah karya ilmiah yang merupakan salah satu syarat untuk memenuhi sebagian persyaratan untuk mencapai derajat S-2 pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro.

Dalam penyelesaian tesis yang berjudul **PENGEMBANGAN RESTRUKTURISASI PT KERETA API (PERSERO) DIVISI ANGKUTAN PERKOTAAN JABOTABEK** ini, penulis mendapatkan petunjuk serta dorongan dari berbagai pihak, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat

1. Bapak. Prof. Dr. dr. Susilo Wibowo, MS, Med, Sp. And, Rektor Universitas Diponegoro Semarang, dan segenap Pembantu Rektor, serta Direktur Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.
2. Ibu Prof. Dr. Sri Redjeki Hartono, SH, selaku pembimbing thesis yang telah meluangkan waktu dan pikiran untuk membimbing dan mengarahkan penulis, sehingga penyusunan tesis ini dapat diselesaikan
3. Bapak Prof. Dr. Paulus Hadisuprpto, SH. MHum., selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Diponegoro, yang telah memberikan dorongan dan kemudahan pelaksanaan studi dan untuk menyelesaikan tesis ini.
4. Ibu Ani Parwanti, SH, MHum, selaku Sekretaris Bidang Akademik Program Studi Magister Ilmu Hukum Program Pasacasarjana Universitas Diponegoro Semarang, yang telah memberi kelancaran untuk menyelesaikan tesis ini.

5. Ibu Amalia Diamantina, SH, MH, selaku Sekretaris Bidang Akademik Program Studi Magister Ilmu Hukum Program Pasacasarjana Universitas Diponegoro Semarang, yang telah memberi kelancaran untuk menyelesaikan tesis ini.
6. Para Dosen dan Staf Pengajar Program Magister Hukum Program Studi Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.
7. Seluruh staf Program Pascasarjana Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro yang telah memberikan bantuan serta pelayanan selama penulis menempuh kuliah di Pascasarjana.
8. Dinda Wiwik Widayati, SH isteriku tercinta yang dengan sabar telah memberi dorongan, semangat dan motivasi serta selalu mendoakan, untuk menimba ilmu di bangku kuliah, sehingga dapat menyelesaikan studi di Pascasarjana Universitas Diponegoro, sesuai harapan dan tepat waktu.
9. Permata hatiku : Abyan Faisal dan Bimastya Lazuardi , “anak-anakku lanang” penerus perjuanganku, senantiasa menghibur hati, yang mendorongku untuk segera menyelesaikan studi di Pascasarjana.

Penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari sempurna, karena masih terbatasnya kemampuan penulis, oleh karena itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Akhir kata, semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi pengembangan disiplin Ilmu Hukum, membawa manfaat bagi siapa pun.

Klaten, 15 Desember 2007

S U D I B Y A

ABSTRAK

Penelitian tesis ini ditujukan untuk mengkaji faktor pendorong pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api Divisi Angkutan Perkotaan JABOTABEK, memahami persyaratan restrukturisasinya, serta mendeskripsikan pelaksanaan pengembangan restrukturisasi tersebut.

Dari tujuan seperti itu digunakan metoda: spesifikasi penelitian ini merupakan penelitian diskriptif, dengan pendekatan normative – empirik. Lokasi pada PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan JABOTABEK di Jakarta Pusat.

Digunakan Data Primer dan Data Sekunder. Pengumpulan data dengan wawancara, studi pustaka, dan observasi, dengan teknik purposive sampling.

Data yang diperoleh secara sistematis dianalisa dengan menggunakan analisis kualitatif. Diperoleh hasil simpulan bahwa pengembangan restrukturisasi PT KERETA API (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan JABOTABEK didorong oleh Faktor Yuridis dan Faktor Non Yuridis : faktor ekonomi, faktor sosial budaya, dan faktor politik pemerintahan.

Persyaratan untuk melakukan restrukturisasi tersebut sesuai dengan prinsip-prinsip dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, dan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara.

Pelaksanaan pengembangan restrukturisasinya dilakukan oleh suatu Tim Koordinasi Interdepartemen selaku Tim pengarah. Kemudian Menteri Perhubungan membentuk Tim Pelaksana Kebijakan Pengembangan Perkereta-apian, bekerjasama dengan Bank Dunia. Pada tingkat pelaksana lebih riil dibentuk Tim Pelaksana Restrukturisasi Perkereta-apian.

Kata kunci : Pengembangan, Restrukturisasi, Kereta api, Hukum Perusahaan

ABSTRACT

The research is aimed to study factors of motive for PT Kereta Api Corporation - City Railway (JABOTABEK) Division restructurization, to understanding its restructurization requirements, and also to describe the restructurization developing.

The research method concerning specification is descriptive research, dogmatic-empirical law approach. That's everything, seen based on people to be informant point of views. Research's location is in Jakarta Pusat PT Kereta Api (Persero) Jabotabek Division Office.

Data consists of primary and secondary data. The collection of data is done by interview, library study, and observation. Samples taken by purposive and snowball sampling.

Data Analyses use qualitative analyses with inductive thinking pattern to deductive.

Based on result of research and analyses can be summarized that the developing of PT Kereta Api- the city rail Division – restructurization is motived by Yuridical Factor and Non Yuridical Factors : economical, social-cultural, and government-political factors.

The requirements for restructurization execution conform the principles on the Law Number 1 of 1995 about Limited Corporation, and the Act Number 19 of 2003 on Business Interprises the State.

The execution of restructurization developing is done by the Team of Interdepartemental Coordination as Steering Committee, and the Transportation and Communication Minister form the Team of Policy ececutive for he Real-way Development, cooperation with World Bank, also be formed the Team Restructurization executive.

Keywords : Development, Restructurization, Train, Corporate Law

DAFTAR ISI

	Halaman
JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Permasalahan	7
C. Kerangka Teoritik	7
D. Tujuan Penelitian	16
E. Kontribusi Penelitian	16
F. Metoda Penelitian	17
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	21
A. Moda Pengangkutan Darat Kereta Api Dalam Hukum Pengangkutan	21
B. Jasa Perkeretaapian Dan Bentuk-Bentuk Badan Usaha Milik Negara	32
C. Restrukturisasi Perusahaan Hubungannya Dengan Pembangunan Nasional	44
D. Jasa Perkereta-apian Hubungannya Dengan Perlindungan Konsumen	67
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	84
A. HASIL PENELITIAN	84

1. Faktor Pendorong Pengembangan Restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek	84
1.a. Faktor Yuridis	85
1.b. Faktor Non Yuridis	91
<i>1.b.1). Faktor Ekonomi</i>	91
<i>1.b.2). Sosial-Budaya</i>	94
<i>1.b.3). Politik-Pemerintahan</i>	96
2. Persyaratan Restrukturisasi PT Kereta Api Divisi Angkutan JABOTABEK Menjadi PT (Persero)	102
2.a. Pendirian Perseroan Terbatas	103
2.b. Pendaftaran dan Pengumuman	103
2.c. Pengesahan dan Persetujuan.....	105
2.d. Akta Pendirian	106
2. e. Perseroan Memperoleh Status Badan Hukum	106
2. f. Pengaduan	107
2. g. Anggaran Dasar	107
2. h. Nama Perseroan	109
3. Pelaksanaan Restrukturisasi Pengembangan Perusahaan PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek	110
3.a. Pembentukan Tim Inter Agency Working Group (IAWG), dan Tim Koordinasi Interdepartemen atau Inter Agency Coordinating Committee (IACC).....	111
3.b. Pembentukan Tim Pelaksana Kebijakan Pengembangan Perkeretaapian (TPKPP)	112
3.c. Pembentukan Tim Restrukturisasi Perkeretaapian atau Restructuring Task Force (RTF)	113
3.d. Pembentukan Pelaksana Proyek (UPP) atau Project Implementation Unit (PIU).....	114
3.e. Menyusun Neraca Awal Perusahaan Perseroan	122

3.f. Pengalihan Status Pegawai Perusahaan Perseroan	122
B. PEMBAHASAN	123
1. Faktor-faktor Pendorong Pengembangan Restrukturisasi Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek	123
1.a. Bahasan Aspek Yuridis	123
1.b. Bahasan Aspek Non Yuridis	136
2. Persyaratan untuk Melakukan Restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek	143
2.a. Bahasan Aspek Yuridis	143
2.b. Bahasan Aspek Non Yuridis	146
3. Pelaksanaan Pengembangan Pengembangan Restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek	151
3.a. Bahasan Aspek Yuridis	151
3.b. Bahasan Aspek Non Yuridis	152
BAB V PENUTUP	160
A. KESIMPULAN	160
B. SARAN-SARAN	160
DAFTAR PUSTAKA	162

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Tujuan Nasional Negara Republik Indonesia sebagaimana dinyatakan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, ialah melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Untuk mewujudkannya, bangsa Indonesia melaksanakan program pembangunan nasional di segala bidang kehidupan, secara terencana dan bertahap. Setelah krisis 1997, dilakukanlah evaluasi atau kajian ulang langkah-langkah pembangunan nasional, dengan dilakukan reformasi sebagai upaya pembaharuan dalam penyelenggaraan pembangunan. Utamanya pembangunan di bidang ekonomi, dalam Program Pembangunan Nasional (Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2000), menentukan termasuk meningkatkan pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi, di dalamnya meliputi perkereta-apian.

Transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempercepat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional tersebut transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas penduduk ke seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang daru dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Disamping itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya meningkatkan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Menyadari peranannya, maka transportasi harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu, dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan pelayanan yang aman, nyaman, cepat, tepat teratur dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Untuk itu perlu dikembangkan berbagai moda transportasi dengan mempertimbangkan karakteristik dan keunggulan moda yang bersangkutan, dalam kaitannya dengan jenis dan volume yang diangkut serta jarak yang ditempuh.

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional, mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat. Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan tinggi, dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan moda transportasi jalan raya untuk jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintas, seperti angkutan perkotaan.

Keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut perlu dimanfaatkan dalam upaya mengembangkan sistem transportasi secara terpadu, maka penyelenggaraan mulai dari perencanaan dan pembangunan, perusahaan, pemeliharaan, dan pengoperasiannya perlu diatur dengan sebaik-baiknya, sehingga terdapat keterpaduan dan keserasian serta keseimbangan beban antar moda transportasi yang pada akhirnya mampu menyediakan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang secara nyaman, aman, cepat, tepat, teratur dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Perkembangan perkeretaapian harus disesuaikan dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi. Hal ini membawa implikasi untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan perkeretaapian

sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasilguna dan berdayaguna.

Perusahaan perkeretaapian sebagai salah satu badan usaha yang melaksanakan kegiatan usaha di bidang transportasi mempunyai misi sebagai perusahaan *public service* dan *profit oriented*. Untuk mengembangkan kegiatan usaha agar lebih profesional di bidangnya dan akuntabel manajemen perusahaannya maka perusahaan ini dituntut lebih efisien melakukan kegiatan usaha.

Dalam peningkatan penyelenggaraan jasa kereta api Angkutan Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Serpong dan Bekasi (Jabotabek), yang dibarengi dengan tingginya ekspektasi dan tuntutan masyarakat pengguna jasa adanya peningkatan pelayanan, menyebabkan munculnya keinginan pemerintah untuk bekerja sama dengan pihak swasta dalam bentuk penanaman modal investasi. Dalam rangka mengundang investor inilah, maka pemerintah berniat mengalihkan status PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek menjadi anak perusahaan P T Kereta Api (Persero).

PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan yang merupakan salah satu bagian dari Perusahaan Perkeretaapian merupakan salah satu badan usaha sebagaimana yang diamanatkan Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 33 melaksanakan kegiatan usaha di bidang pelayanan yang menyangkut hajat hidup orang banyak di bidang jasa transportasi. Tugas untuk melayani kepentingan umum dilaksanakan dalam bentuk menyediakan jasa angkutan perkeretaapian perkotaan di jalur kereta api Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Serpong dan Bekasi dengan misi moda transportasi perkotaan Jakarta. Kegiatan usaha perkeretaapian tersebut dilaksanakan oleh PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perusahaan Perseroan mengilhami restrukturisasi perusahaan perkeretaapian di Indonesia yaitu merubah bentuk Perusahaan Umum Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan Kereta Api atau PT. Kereta Api (Persero). Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 antara lain Perseroan Terbatas yang selanjutnya disebut Perseroan adalah badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan

kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam Undang-Undang ini serta peraturan pelaksanaannya.

Pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) penting sekali kaitannya dengan peningkatan perekonomian masyarakat. Dalam hal ini PT Kereta Api (Persero) sebagai badan usaha penyedia jasa transportasi. Ini sebagaimana pengembangan transportasi umumnya, dikemukakan Abbas Salim bahwa transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan, yang difasilitasi jasa transportasi. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain¹.

Berdasarkan pengamatan yang seksama terhadap kondisi eksternal dan internal maka ke depan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek sudah dapat mandiri dari PT Kereta Api (Persero). Badan Usaha Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dapat berupa Anak Perusahaan PT Kereta Api (Persero) atau menjadi Perusahaan tersendiri yang terpisah dengan PT Kereta Api (Persero).

Menurut Rachmadi, Kepala Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek, ada beberapa faktor kekuatan yang menjadi modal dasar dari Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek untuk dipisahkan secara mandiri, yaitu :

- (1) telah memiliki pengalaman yang cukup untuk mengoperasikan jasa angkutan perkereta-apian perkotaan,
- (2) sudah memiliki keterampilan yang cukup baik untuk menangani prasarana kereta-api berupa jalan baja dan fasilitas stasiun,
- (3) memiliki skill untuk menangani sarana berupa Kereta Rel Listrik (KRL) baik dalam mengoperasikan maupun pemeliharanya agar tetap siap operasi,
- (4) sudah memiliki Sumber Daya Manusia (SDM) yang secara kualitas sudah memadai dan memiliki kualitas manajerial dan ketrampilan, dan sudah mandiri sehingga akan lebih mudah ditingkatkan profesionalismenya,

¹ Abbas Salim, **Manajemen Transportasi**, Jakarta: PT Raja Grafindo, 2002, hal. 6.

(5) memiliki sumber modal kerja yang cukup dari hasil usahanya untuk mengoperasikan bisnis perkereta-apian perkotaan².

Menurut Rachmadi Kepala Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek kondisi Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek secara umum terdiskripsikan sebagai berikut : Tidak ada penambahan kapasitas infrastruktur untuk menurunkan headways (kapasitas lintas antar stasiun atau antara stasiun yang satu dengan stasiun lainnya) yang dilewati oleh kereta api yang satu dengan kereta api lainnya), minimal yang paling mungkin adalah 6 menit. Sarana yang dioperasikan makin tua dan makin sulit, biaya pemeliharaan makin meningkat. Sarana jenis VVVF '*holec*' sebanyak 36% dari armada, akan sangat mahal untuk dipelihara dan keandalan makin menurun, kanibalisme pemeliharaan sudah dimulai dari tahun 2001. Tuntutan masyarakat mengenai *safety, punctuality, reliability dan comfortability* makin meningkat. Kemampuan daya beli masyarakat masih dimungkinkan naik asal ada peningkatan pelayanan. Status sosial pengguna KRL bisa makin bergeser ke menengah atas, sehingga dampak pengurangan kemacetan di jalan raya dapat terwujud. Perusahaan minimal harus untung secara operasional sehingga dapat menutup biaya operasi dan pemeliharaan³.

Agar supaya badan usaha yang dibentuk dapat tumbuh berkembang secara berkelanjutan, dibutuhkan suatu pengaturan wewenang dan tanggung jawab berupa hak dan kewajiban kedua belah pihak antara Usaha Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dengan PT Kereta Api (Persero). Hak dan kewajiban Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek yaitu dalam Bidang Keuangan, Bidang Prasarana, Bidang Sarana, Bidang Angkutan Penumpang, Operasi Kereta Api dan Bidang Sumber Daya Manusia.

Pengaturan mengenai hak dan kewajiban, wewenang, tugas dan tanggungjawab menjadi sangat penting agar di kemudian hari tidak terjadi hubungan yang kurang harmonis antara badan usaha Angkutan Perkotaan Jabotabek yang akan dibentuk dengan Perusahaan PT Kereta Api (Persero). Dampak lain yang berkaitan dengan ketidak-efisienan manajemen badan usaha Angkutan Perkotaan Jabotabek dengan Perusahaan PT Kereta Api (Persero)

² Rachmadi, **Presentasi Rakor Penyusunan RKAD**, Jakarta: Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek, 2003, hal. 11

³ Rachmadi, Opcit, hal. 12.

secara group akan berakibat adanya kegiatan usaha yang tumpang tindih terhadap kegiatan operasional kereta api, maupun mengenai permasalahan pengelolaan aset berupa tanah untuk kegiatan usaha penunjang dan fasilitas baik berupa pengelolaan gedung dan bangunan yang kurang maksimal.

Bentuk badan usaha pengembangan restrukturisasi Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dapat dilakukan dengan cara membentuk Anak Perusahaan PT Kereta Api (Persero) atau dengan cara membentuk Perusahaan tersendiri dengan melepaskan diri dari PT Kereta Api (Persero). Bentuk badan usaha dari Anak Perusahaan Jabotabek dapat berupa Perseroan Terbatas (PT) Jabotabek yang mengacu pada ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perkeretaapian yang ditentukan Pemegang Saham dari Anak Perusahaan PT Jabotabek adalah PT Kereta Api (Persero). Dapat pula berupa PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek, sebagai badan usaha yang merupakan Perusahaan Perseroan tersendiri yang terpisah dari perusahaan induknya yaitu PT Kereta Api (Persero).

Kedudukan Perseroan Terbatas sebagai institusi merupakan badan hukum, sehingga termasuk sebagai subyek hukum, pelaku ekonomi mempunyai beberapa nilai lebih dibandingkan dengan organisasi ekonomi yang lain. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa Perseroan Terbatas mempunyai nilai-nilai lebih baik ditinjau dari aspek ekonomi sendiri maupun dari aspek yuridisnya. Kedua aspek tersebut adalah saling mengisi satu terhadap yang lain. Sedang aspek hukumnya memberikan rambu-rambu pengamanan serta mengatur agar keseimbangan kepentingan semua pihak dapat diterapkan dengan sebaik-baiknya dalam rangka menjalankan kegiatan ekonomi. Perserian Terbatas sangat diminati masyarakat⁴.

Berdasarkan uraian tersebut di atas mendorong penulis untuk menentukan judul penelitian sebagai berikut :

” PENGEMBANGAN RESTRUKTURISASI PT KERETA API
(PERSERO) DIVISI ANGKUTAN PERKOTAAN JABOTABEK”

B. Permasalahan

⁴ Sri Rejeki Hartono, **Kapita Selektta Hukum Perusahaan**, Bandung: Mandar Maju, 2000, hal. 3-4

Dari apa yang telah diuraikan di atas, maka ada 3 (tiga) permasalahan yang dapat dirumuskan, yaitu :

1. Apa yang menjadi faktor pendorong pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek ?
2. Bagaimanakah persyaratan melakukan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek menjadi P T (Persero) ?
3. Bagaimanakah pelaksanaan pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek ?

C. Kerangka Teoritik

Pengaturan mengenai perkereta-apian dapat dirunut dari ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), yang aslinya bernama *Burgelijk Wetboek*. Dalam ketentuan Buku II tentang Hak-Hak dan Kewajiban-Kewajiban yang terbit dalam pelayaran secara tersurat tidak ditemukan ketentuan mengenai perusahaan angkutan dengan kereta api. Namun dengan menggunakan pendekatan metode interpretasi, maka pada ketentuan Buku II Bab V A tentang Pengangkutan Barang dan Bab V B tentang Pengangkutan Orang maka tersirat adanya pemahaman terhadap keterkaitan antara peraturan-peraturan dalam suatu sistem yang merupakan kesatuan yang utuh, dan bahwa angkutan kereta api merupakan bagian integral dari sistem pengangkutan barang dan pengangkutan orang yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Buku Kedua yang secara substansial mengatur tentang Pelayaran.

Di samping itu dalam perkembangannya, hukum perusahaan mengalami dinamika, karena hukum perusahaan bergerak, berkembang sejalan dengan perkembangan kegiatan bisnis. Hukum akan senantiasa membangun formulasinya untuk melegitimasi hubungan bisnis atau kegiatan perusahaan para subyek bisnis. Namun kita sadari pula bahwa kegiatan bisnis mengalami perkembangan yang sangat pesat, dan dampak terhadap penyimpangan di bidang hukum perusahaan pun tidak dapat dihindarkan. Akibatnya terjadi kerancuan penafsiran, beda pendapat, teori yang dibangun di kalangan masyarakat bisnis. Hal ini menimbulkan keperluan untuk mengkaji suatu institusi/kelembagaan dalam dunia bisnis dan institusi yang memerlukan pencermatan mendalam untuk

memahaminya, di antaranya adalah lembaga, badan-badan usaha, perserikatan perdata, perkumpulan usaha, lembaga sosial, dan yayasan.

Di samping itu kajian terhadap perusahaan kereta api dan hukum yang mengatur perusahaan kereta api menjadi semakin penting. Perkembangan perusahaan kereta api perlu diperdalam mengingat pelayanan terhadap jasa angkutan masal ini sangat vital bagi dunia transportasi. Pengelolaan manajemen perkeretaapian menjadi sangat kompleks. *Pertama* ditinjau dari aspek *owner* (kepemilikan) maka ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 menjadi sangat penting diperdalam implementasinya. Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 1 tahun 1995 maka kepemilikan saham PT Kereta Api yang saat ini dimiliki oleh negara. Pada masa yang akan datang perusahaan kereta api dapat diprivatisasi dengan menjual sahamnya kepada swasta di Bursa Saham. PT Kereta Api (Persero) kemungkinan besar berubah menjadi perusahaan swasta dan tidak menjadi monopoli negara lagi. *Kedua* ditinjau dari aspek regulator, maka Pemerintah dalam hal ini Departemen Perhubungan berfungsi sebagai regulator perkeretaapian saja. Dalam hal ini Pemerintah menyiapkan perangkat sistem berupa jalan rel dan jembatan, perangkat sinyal telekomunikasi yang menjadi prasarana milik pemerintah. *Ketiga* dengan adanya privatisasi maka operator perkeretaapian menjadi multi operator. PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami berbagai perubahan bentuk badan usaha, oleh karena itu perusahaan perkeretaapian harus dipertimbangkan masa depannya sehingga perusahaan transportasi massal ini dapat lebih eksis dalam dunia transportasi.

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 butir angka 11 Undang Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara dinyatakan bahwa restrukturisasi merupakan upaya yang dilakukan dalam rangka penyehatan Badan Usaha Milik Negara yang merupakan salah satu langkah strategis untuk memperbaiki kinerja dan meningkatkan nilai perusahaan⁵.

Restrukturisasi merupakan induk dari berbagai upaya perusahaan untuk memperbaiki kinerja di masa depan. Restrukturisasi korporat pada prinsipnya merupakan kegiatan atau upaya untuk menyusun ulang komponen-komponen korporat supaya masa depannya memiliki kinerja yang lebih baik. Yang disusun

⁵ Hadi Setia Tunggal, **Undang-undang Badan Usaha Milik Negara**, Jakarta: Harvarindo, hal. ...

tersebut bisa asset perusahaan, pendanaan perusahaan, organisasi, pembagian kerja. Restrukturisasi dapat dikelompokkan menjadi :

- 1) restrukturisasi portofolio,
- 2) restrukturisasi finansial, dan
- 3) restrukturisasi organisasi ⁶.

Restrukturisasi berfungsi sebagai ketentuan hukum yang akan mengatur hak dan kewajiban, wewenang, tugas dan tanggung jawab para pihak yang terlibat dalam pengelolaan perusahaan perkereta-apian. Untuk mengatur hak dan kewajiban para pihak tersebut diperlukan kehadiran hukum. Hukum diterima sebagai suatu lembaga otonom yang bekerja dengan menggunakan berbagai alat perlengkapan seperti peraturan, asas, dan konsep ⁷.

Sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, bahwa Pemerintah dalam hal ini Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara (BUMN) adalah sebagai Pemilik (*Owner*) atau Pemegang Saham. Departemen Perhubungan sebagai *Regulator* yaitu Lembaga yang ditugasi oleh Negara untuk mengatur Sistem atau Pola Operasi perkereta-apian. Sedangkan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek adalah *Operator* yaitu badan usaha yang disertai tugas untuk mengelola kegiatan usaha. Agar kepentingan para pihak dapat berjalan secara sinergi antara peningkatan pelayanan dan keselamatan jasa angkutan kereta api di satu pihak dan pengembangan kegiatan usaha untuk memperoleh keuntungan di pihak lain, maka hak dan kewajiban *Regulator*, *Owner* dan *Operator* harus disinergikan.

Kehadiran hukum dalam masyarakat di antaranya adalah untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan kepentingan-kepentingan yang bisa bertubrukan satu sama lain itu oleh hukum diintegrasikan sedemikian rupa sehingga tubrukan-tubrukan itu bisa ditekan sekecil-kecilnya ⁸. Sehubungan dengan kegiatan ekonomi, Sri Rejeki Hartono, mengemukakan aspek hukum dalam kegiatan ekonomi pada umumnya dapat dilihat dari dua sisi, dalam dua kepentingan yang tidak setara. *Pertama*, hukum dilihat dari sisi pelaku ekonomi.

⁶ Bramantyo Djohanputra, **Restrukturisasi Perusahaan Berbasis Nilai**, Jakarta: Penerbit PPM, 2004, hal. 24.

⁷ Satjipto Rahardjo, **Ilmu Hukum**, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2002, hal. 53.

⁸ *ibid.*, hal. 54.

Tujuan ekonomi sesungguhnya untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya, hukum semata-mata dipandang sebagai faktor eksternal yang bermanfaat dan dapat dimanfaatkan dalam rangka mengamankan kegiatan dan tujuan ekonomi yang akan dicapai. Jadi hukum benar-benar dimanfaatkan dalam rangka melindungi kepentingannya (sendiri atau bersama) terhadap kepentingan lain maupun kepentingan yang lebih luas. *Kedua*, hukum dipandang dari sisi negara/pemerintah. Hukum dapat dimanfaatkan untuk menjaga keseimbangan kepentingan di dalam masyarakat. Hukum dipakai sebagai alat untuk mengawasi seberapa jauh terjadi penyimpangan terhadap para pelaku ekonomi dengan kepentingan lain yang lebih luas⁹.

Pengembangan restrukturisasi Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek diarahkan untuk meningkatkan kinerja masing-masing segmen usaha dengan menekankan pada usaha inti (*core business*), yaitu jasa angkutan penumpang dan barang. Usaha yang dilakukan untuk menjadikan kereta api sebagai pilihan utama jasa transportasi dengan cara meningkatkan efektivitas dan efisiensi perusahaan serta investasi yang selektif, menuju pada tingkat keselamatan, pelayanan dan laba yang optimal. Sejalan dengan arah pengembangan restrukturisasi Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek, peningkatan kinerja Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek merupakan upaya yang terus menerus dilakukan oleh seluruh jajaran. Sebagai bentuk Perseroan Terbatas, dalam melakukan restrukturisasi PT Kereta api, dikaitkan dengan pendapat Sri Rejeki Hartono berhubungan dengan alasan dan pemikiran yang bersifat ekonomis dan manjerial. Berdasarkan alasan lain yang sifatnya non yuridis, maka cara restrukturisasi apa yang akan dipilih, hukum akan menjadi pertimbangan akhir sebagai pengaman, apakah tindakan-tindakan menuju restrukturisasi perusahaan yang dipilih itu cukup aman atau tidak dari sisi hukum. Aman dalam pengertian sah, tidak melanggar ketentuan undang-undang, serta tidak juga melanggar hak dan kepentingan pihak-pihak lain¹⁰.

Restrukturisasi perusahaan dapat ditinjau dari berbagai aspek, yaitu : aspek hukum, aspek ekonomi atau kinerja perusahaan, aspek politik atau kebijaksanaan pemerintah, aspek historis, dan aspek sosiologis. Restrukturisasi Perusahaan Perkeretaapian ditinjau dari aspek hukum bertujuan untuk mengarahkan strategi

⁹ Sri Rejeki Hartono, **Kapita Selektia Hukum Ekonomi**, Bandung: Mandar Maju, 2000, hal. 6-7.

¹⁰ Sri Rejeki Hartono, op.cit. hal. 39.

pengelolaan perusahaan sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1969 tentang Bentuk-Bentuk Usaha Negara sebagaimana yang diamanatkan Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945. Bentuk kegiatan

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). Pemerintah merealisasikan restrukturisasi perusahaan perkeretaapian sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas yaitu dengan menerbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (PERSERO) Kereta Api.

Sejalan dengan filosofi restrukturisasi di bidang hukum diharapkan PT kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dapat dikembangkan menjadi Badan Hukum Perdata misalnya Anak Perusahaan Jabotabek dimana PT Kereta Api (Persero) sebagai Holding Company, dan/atau Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek direstrukturisasi menjadi badan hukum lain yang terpisah dengan PT Kereta Api (Persero).

Perkembangan restrukturisasi badan usaha perkeretaapian Angkutan Perkotaan Jabotabek Perusahaan Jabotabek diharapkan menjadi semakin jelas struktur organisasi bentuk badan usaha, organ perusahaan, hak dan kewajiban badan usaha, misi dan visi badan usaha. Dengan restrukturisasi Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek sebagai *coporate public service*, dan sekaligus *corporate profit oriented* menjadi semakin jelas misi, dan visi badan usaha angkutan perkotaan Jabotabek.

PT Kereta Api (Persero) menyelenggarakan bidang pengoperasian angkutan darat, khususnya angkutan kereta-api. Angkutan kereta-api sebagai institusi merupakan penyediaan jasa-jasa transportasi di atas rel untuk membawa barang dan penumpang. Selain itu, angkutan kereta-api memberikan pelayanan keselamatan, nyaman, dan aman bagi para penumpang¹¹. Perkereta-apian sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat,

¹¹ Abbas Salim, op.cit. hal. 89.

adil, dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, dan percaya pada diri sendiri. Tujuannya untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal, menunjang pemerataan, pertumbuhan, dan stabilitas serta sebagai pendorong dan penggerak pembangunan nasional (Pasal 2, 3, UU No. 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian).

Kajian terhadap perusahaan mempunyai arti yang penting berbagai hal antara lain : *Pertama*, berhubungan dengan keberadaan atau eksistensi perubahan status Perusahaan Umum Kereta Api menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) perusahaan di dalam masyarakat merupakan hal yang mutlak karena sifat ketergantungan antara keduanya sangat besar. Masyarakat merupakan pemasok semua sumber daya perusahaan dan sekaligus merupakan pengguna/konsumen semua hasil perusahaan. Sedangkan perusahaan hanya memproduksi barang dan jasa yang dibutuhkan oleh masyarakat. *Kedua*, posisi perusahaan di dalam kegiatan ekonomi makro, baik lokal, nasional maupun internasional/global akan mempunyai posisi sentral. *Ketiga*, posisi perusahaan di dalam masa transisi dari pelaku ekonomi lokal/nasional menuju posisi sebagai pelaku ekonomi global menjadi sangat menentukan. Posisi transisi ini merupakan titik sentral mengenai berbagai masalah yang timbul atau berkembang yang sifatnya sangat kompleks, yang selalu akan timbul sampai dua dekade abad mendatang antara lain mengenai hak milik intelektual, alih teknologi, investsasi dan pandangan terhadap pasar bebas. *Keempat*, setiap kegiatan dan perilaku perusahaan apapun bentuknya, selalu mempunyai pengaruh dan mempengaruhi masyarakat serta berbagai pihak yang berkepentingan. Perilaku dan kegiatan perusahaan pada dasarnya sangat besar pengaruhnya bagi perekonomian lokal maupun nasional bahkan internasional, karena pada dasarnya perusahaan merupakan pelaku ekonomi yang aktif. Bergeraknya perusahaan menjadi maju dan berkembang pasti akan diikuti oleh perkembangan masyarakat.

Peraturan-peraturan yang terkait dengan upaya restrukturisasi perusahaan, yaitu : Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1969, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara, Peraturan Pemerintah Nomor. 27 Tahun 1998 tentang Penggabungan, Peleburan, dan Pengambil-alihan Perseroan Terbatas, Surat

Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) No. Kep-117/M-MBU/2002 tentang Penerapan Praktek *Good Governance* (GCG) pada BUMN.

Peraturan tersebut di atas mengatur tentang, pengertian dan batasan masing-masing tentang restrukturisasi perusahaan (Perseroan), tatacara, prosedur dan persyaratan serta akibat yang timbul dengan adanya penggabungan, peleburan dan pengambil-alihan perusahaan, sistem perlindungan terhadap pihak-pihak yang mempunyai kepentingan terhadap perseroan yang melakukan restrukturisasi. Restrukturisasi perusahaan dapat dilakukan melalui pemisahaan sebagian besar atau seluruh saham yang dapat mengakibatkan beralihnya pengendalian terhadap perseroan tersebut. Berdasarkan batasan peraturan tersebut, dengan jelas dapat diketahui bahwa cara menuju pada restrukturisasi perusahaan atau perseroan merupakan perbuatan hukum. Setiap perbuatan hukum yang dilakukan oleh setiap subyek hukum (Perseroan Terbatas adalah badan hukum) mempunyai akibat hukum, yang akhirnya merupakan suatu kewajiban dan tanggung jawab menurut hukum terhadap pihak atau pihak-pihak yang lain. Di samping itu, karena akibat hukum yang timbul akan menciptakan tanggungjawab yang tidak dapat disimpangi, maka restrukturisasi perusahaan haruslah melalui prosedur dan persyaratan serta tatacara yang sesuai dengan ketentuan perundangan.

PT Kereta Api (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), maka maksud dan tujuannya tidak bisa lepas dari maksud dan tujuan pendirian 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 (Pasal 2 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003).

Dikemukakan oleh Sri Rejeki Hartono, Perseroan Terbatas sebagai organisasi ekonomi mempunyai kemampuan lebih besar untuk mengembangkan diri karena, *pertama*: mempunyai kemampuan menghimpun dana lebih dibandingkan dengan bentuk usaha lain tanpa mengganggu eksistensinya. *Kedua*,

mempunyai kemampuan mengembangkan diri tanpa mempengaruhi eksistensinya. *Ketiga*, dapat dirancang untuk mengadakan antisipasi jangka panjang pada usaha dengan skala besar baik lokal, nasional, maupun internasional. Dan *keempat*, mampu melakukan kerjasama antara perusahaan dengan tetap mempertahankan jati dirinya termasuk siapa saja sebagai pendukungnya (pemegang saham)¹².

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara Pasal 72 Ayat (2) dinyatakan bahwa *maksud dan tujuan restrukturisasi badan usaha adalah meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan, memberikan manfaat berupa deviden dan pajak kepada Negara, menghasilkan produk layanan dengan harga yang kompetitif kepada konsumen, memudahkan pelaksanaan privatisasi perusahaan*. Dengan melihat kondisi yang ada dan dibandingkan dengan keinginan yang disesuaikan dengan kepentingan bisnis perkereta-apian masa yang akan datang maka bentuk pengembangan restrukturisasi yang direkomendasikan adalah Anak Perusahaan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek yang nantinya berbentuk Perseroan Terbatas Angkutan Perkotaan Jabotabek atau PT Jabotabek (Persero) dimana PT Kereta Api (Persero) merupakan Perusahaan Induk atau Holding Company.

Selanjutnya dijelaskan oleh Sri Rejeki Hartono : Restrukturisasi perusahaan pada dasarnya dapat dilaksanakan dalam situasi positif maupun dalam situasi negatif, yaitu dalam rangka pengembangan perusahaan atau dalam rangka mengatasi kesulitan perusahaan. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa restrukturisasi perusahaan merupakan suatu tindakan yang penting dan merupakan kebutuhan dalam usaha, dalam rangka menuju sistem kehidupan perekonomian dan dunia usaha yang sehat¹³.

PT Kereta Api (Persero) merupakan perusahaan Negara dengan kontruksi keperdataan banyak dipakai pemerintah. Perusahaan yang berbentuk perseroan terbatas lebih praktis dalam pemupukan modal. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1969 (yang telah diperbaharui Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1998) banyak Perusahaan Negara berubah menjadi Perseroan Terbatas disebut PERSERO. Dengan pertimbangan bahwa pada hakikatnya fungsi

¹² Sri Rejeki Hartono, op.cit. hal. 4.

¹³ Sri Rejeki Hartono, op.cit. hal. 39.

utama persero adalah pemupukan dana bagi Negara ataupun sebagai alat mencari sumber keuangan negara. Dalam hubungan ini masalah penanaman kekayaan negara dalam modal persero sangat erat hubungannya dengan kebijaksanaan keuangan negara.

Selanjutnya dikemukakan ciri-ciri persero adalah: 1) makna usahanya memupuk keuntungan, 2) status hukumnya sebagai badan hukum perdata yang berbentuk perseroan terbatas, 3) hubungan usahanya diatur menurut hukum perdata, 4) modal seluruhnya atau sebagian merupakan milik negara dari kekayaan negara yang dipisahkan, 5) tidak memiliki fasilitas-fasilitas negara, 6) dipimpin oleh suatu Direksi, 7) pegawainya berstatus sebagai pegawai perusahaan swasta biasa, dan 8) peranan pemerintah sebagai pemegang saham dalam perusahaan¹⁴.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003, Pasal 66 ayat (1) dinyatakan bahwa *Pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan kegiatan BUMN*. Dalam hal ini PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek adalah merupakan salah satu Divisi di lingkungan PT Kereta Api (Persero) mempunyai tugas pokok dan fungsi melaksanakan angkutan penumpang kereta api di daerah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Serpong dan Bekasi (Jabotabek). Dengan restrukturisasi ke depan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dapat menjadi badan usaha tersendiri yang diharapkan mampu melakukan kegiatan usaha sesuai dengan asas, tugas pokok dan fungsi, hak/wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan yang diamanatkan oleh peraturan hukum perusahaan. Dengan demikian maka kegiatan usaha Angkutan Perkotaan Jabotabek akan lebih fokus dalam melayani jasa transportasi kereta api jabotabek. Hal yang demikian akan memberikan efek interaksi secara langsung antara pengusaha dalam menyiapkan kebutuhan transportasi kereta api jabotabek dengan para penumpang kereta api jabotabek. Dengan demikian jelas pula hak dan kewajiban, tugas pokok dan fungsi, tanggungjawab badan usaha dalam melakukan kegiatan usahanya. Dalam hal ini ada kepastian hukum bagi badan usaha yaitu berfungsinya kepentingan hak dan kewajiban antara perusahaan perkeretaapian

¹⁴ Moch. Faisal Salam, **Pemberdayaan BUMN di Indonesia**, Bandung: Penerbit Pustaka, 2003, hal. 21 dan 43.

dengan para penumpang kereta api Jabotabek sebagai pelanggan transportasi kereta api secara langsung.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang dilaksanakan ini adalah sebagai berikut :

1. Menjelaskan faktor pendorong pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek.
2. Memahami persyaratan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek menjadi Perusahaan Perseroan tersendiri.
3. Mendeskripsikan pelaksanaan pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek.

E. Kontribusi Penelitian

Penelitian yang akan dilaksanakan dapat memberikan kontribusi baik aspek teoritik maupun aspek praktis. Aspek teoritik diharapkan memberikan deskripsi konseptual mengenai restrukturisasi perusahaan dalam hal ini yang dilakukan pada PT Kereta Api (Persero). Hal ini masuk dalam konsep teoritik hukum perusahaan dikaitkan dengan kegiatan ekonomi bisnis khususnya kinerja suatu lembaga yang termasuk sebagai PT Persero, sehingga sedikit banyak akan ada jalinan antara hukum dengan kegiatan bisnis/ekonomi (transportasi), namun juga terkait dengan aspek publik sebagai lembaga ekonomi yang dimiliki pemerintah, yang merupakan upaya membangun konsep hukum perusahaan. Adapun aspek praktisnya dapat memberikan sumbangan partisipasi pada PT Kereta Api (Persero) yang sedang melakukan restrukturisasi, khususnya Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Dengan demikian hasilnya diharapkan dapat memberikan masukan secara umum terutama di bidang aspek hukum yang berkaitan restrukturisasi. Juga, diharapkan menjadi masukan bagi pemerintah dalam mengambil keputusan manajemen sebagai *owner* perusahaan, kaitannya dengan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan

Jabotabek. Keefisienan restrukturisasi dapat dicapai, sehingga dapat memberikan sumbangan peningkatan kehidupan perekonomian, khususnya pendapatan negara.

F. Metoda Penelitian

1. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian ini merupakan penelitian diskriptif analitis, maksudnya suatu penelitian yang akan berusaha memberikan diskripsi yang seteliti mungkin tentang suatu keadaan¹⁵. Penelitian difokuskan mengenai pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Tujuannya untuk memberikan gambaran tentang suatu gejala atau hubungan antara dua gejala atau lebih yaitu menyangkut pemahaman kegiatan restrukturisasi, untuk dilakukan analisis yang mendalam tentang pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek.

2. Metode Pendekatan

Dalam Penelitian ini menggunakan pendekatan Yuridis-empirik. Pendekatan Yuridis digunakan melihat hukum sebagai perangkat peraturan perundang-undangan sehingga dapat berfungsi sebagai rekayasa terhadap pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Sedangkan pendekatan empirik digunakan untuk melihat fakta atau kondisi tentang pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Disamping itu hukum dapat dilihat sebagai perilaku masyarakat yang menggejala dan terpola dalam kehidupan masyarakat, yang selalu berinteraksi dan berhubungan dengan aspek-aspek kemasyarakatan seperti politik, hukum, ekonomi dan sosial budaya. Berbagai temuan lapangan yang bersifat individual akan dijadikan bahan utama dalam mengungkapkan permasalahan yang diteliti dengan tetap berlandaskan pada ketentuan-ketentuan Normatif. Studi dilakukan tanpa meninggalkan

¹⁵ Soerjono soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta, UI Press, 1996, hal. 10.

pemahaman konseptual kegiatan restrukturisasi perusahaan berdasarkan ketentuan-ketentuan hukum positif.

3. Lokasi Penelitian

Pelaksanaan penelitian mengambil lokasi pada PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek di Jakarta Pusat.

4. Jenis Sumber Data

Penelitian ini menggunakan sumber data : Data Primer, Data Sekunder dan Data Tersier. Data Primer diperoleh di lapangan, yaitu data-data yang diperoleh dari wawancara dan observasi dengan pihak-pihak terkait dalam kemitraan. Data Sekunder mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku hasil penelitian yang berjudul laporan, makalah seminar, pelbagai bahan seminar dan tulisan ilmiah yang berkaitan dengan penelitian. Sedangkan bahan hukum tersier terdiri dari kamus, majalah dan koran.

5. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara sebagai berikut :

a. Wawancara

Dilakukan dengan cara tanya jawab dengan responden/informan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam penelitian. Dalam hal ini akan dibuatkan daftar pertanyaan/kuesener sebagai pedoman untuk wawancara.

b. Studi Pustaka

Dilakukan pengumpulan bahan-bahan pustaka kemudian dipelajari secara mendalam untuk memperoleh pemahaman untuk menyelesaikan masalah yang diteliti.

c. Observasi/pengamatan

Pada penelitian ini akan dilakukan pengamatan terlibat, peneliti menjadi bagian yang berperan dalam kegiatan usaha restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek, karena peneliti bekerja pada lembaga yang bersangkutan. Pengamatan dilakukan terhadap gejala

atau proses kegiatan yang berlangsung dengan pencatatan-pencatatan, berupa data dari lapangan. Peneliti berdiskusi dengan pihak-pihak yang terlibat dan berperan aktif dalam kegiatan restrukturisasi.

6. Teknik Sampling

Dalam penelitian ini ditentukan sample dengan teknik purposive, yakni dengan menentukan subyek penelitian yang memahami dan memiliki segala informasi yang terkait dengan penelitian. Di sini adalah pihak-pihak dari pejabat yang berperan penting dalam kegiatan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Ditentukan sebagai responden/informan penelitian adalah:

- a. Kepala Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek,
- b. Tim Pengarah Sekjen Departemen Perhubungan,
- c. Tim Restrukturisasi Perkeretaapian (Restructuring Task force),
- d. Pejabat terkait pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) lainnya.

8. Teknik analisis data

Setelah data yang diperoleh terkumpul, maka data diidentifikasi, diolah dan digolongkan sesuai dengan jenis data. Data tersebut kemudian disusun dan diklasifikasikan secara sistematis sesuai dengan sifat maupun karakteristiknya. Dengan mengklasifikasi data dengan cermat, teliti dan akurat maka data yang diperoleh dijamin validitasnya.

Data yang telah diklasifikasikan selanjutnya dianalisa dengan menggunakan metode analisis normatif kualitatif. Analisis normatif karena penelitian ini bertolak dari peraturan-peraturan yang ada sebagai Hukum Positif¹⁶ yang berlaku terhadap pola hubungan hukum dalam pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek.

Sedangkan Analisis kualitatif adalah suatu tata cara penelitian yang menghasilkan data diskriptif analisis, yaitu apa yang dinyatakan responden

¹⁶ Ronny Hanitijo Soemitro, **Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri**, Jakarta: Ghalia Indonesia, hal. 55.

secara tertulis atau lisan dan juga perilakunya yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh¹⁷.

Dari analisis normatif maka peraturan perundang-undangan yang mengatur pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek didalami untuk mendapatkan fondasi kerangka hukum positif. Data primer dianalisis secara kualitatif sehingga memberikan diskripsi terhadap rekayasa yang dilakukan untuk pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek menjadi hal yang seharusnya dilakukan. Sedangkan Data Sekunder dianalisis untuk memberikan dukungan terhadap formulasi analisis kualitatif sehingga teknik analisis terhadap data primer menjadi sinkron. Begitu pula data tertier diharapkan dapat memperkuat penegasan terhadap hasil analisis dari data primer dan sekunder.

¹⁷ Serjono Soekanto, op.cit. hal. 250.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Moda Pengangkutan Darat Kereta Api Dalam Hukum Pengangkutan

Ada dua klasifikasi Undang-Undang yang mengatur pengangkutan, yaitu undang-undang yang bersifat keperdataan dan undang-undang yang bersifat administratif. Yang menjadi pokok pembahasan di sini adalah undang-undang yang bersifat keperdataan saja. Undang-Undang yang mengatur pengangkutan ada yang berbentuk kodifikasi, yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt); dan ada yang berbentuk undang-undang biasa, yaitu yang terdapat di luar KHUD dan KUHPdt. Karena ada tiga jenis pengangkutan yang menjadi pokok kajian, maka ada tiga macam pula undang-undang pengangkutan, dan pembahasannya melalui tiap jenis pengangkutan itu.

Buku I Bab V Bagian 2 dan 3 pasal 90 s.d 98 KUHD memuat ketentuan mengenai pengangkutan darat. Ketentuan ini bersifat *lex generalis*, artinya berlaku umum untuk semua jenis pengangkutan darat. Stb. 1927 262 memuat ketentuan mengenai pengangkutan dengan kereta api, yang lazim disebut dengan singkatan BVS. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memuat ketentuan mengenai lalulintas dan angkutan jalan raya. Kedua undang-undang ini bersifat *lex specialis*, artinya berlaku khusus bagi tiap jenis pengangkutan darat yang bersangkutan.

Buku II Bab V KUHD tentang perjanjian carter kapal, Buku II Bab V-A KUHD tentang pengangkutan barang, Buku II Bab V-B KUHD tentang pengangkutan penumpang. Tiga bab ini memuat ketentuan mengenai pengangkutan laut. Apabila diperhatikan, maka undang-undang pengangkutan darat sebagian terkodifikasi dalam KHUD, sedangkan undang-undang pengangkutan laut semuanya terkodifikasi dalam KUHD.

Stb. 1939-100 tentang Ordonansi Pengangkutan Udara memuat ketentuan mengenai pengangkutan udara. Pengaturan udara tidak mendapat pengaturan dalam KUHD. Jadi, tidak terkodifikasi sama sekali. Undang-Undang Penerbangan merupakan peraturan penerbangan lebih banyak bersifat publik administratif.

Bermacam ragam Undang-Undang yang mengatur pengangkutan dilatarbelakangi oleh berbagai alasan, antara lain yang berikut ini.:

1. Sejarah pembentukan KUHD

Ketika KUHD dibentuk, kebutuhan pengangkutan hanya melalui darat dan laut. Karena itu KUHD hanya memuat ketentuan mengenai pengangkutan barang melalui darat, pengangkutan barang dan orang melalui laut. Dalam perkembangan berikutnya baru dibutuhkan pengangkutan udara dan hal ini diatur di luar KUHD.

2. Perkembangan masyarakat

Karena masyarakat berkembang, maka kebutuhan juga meningkat yang membawa akibat perkembangan pengangkutan barang dan penumpang melalui darat, laut dan udara. Dengan demikian, undang-undang pengangkutan dalam KUHD perlu dilengkapi.

3. Kemajuan ilmu dan teknologi

Kemajuan ilmu dan teknologi memberi dampak pada perkembangan pengangkutan darat, laut, dan udara secara pesat, sehingga dapat memperluas jangkauan, mempercepat proses pengangkutan. Hal ini memerlukan pengaturan yang sempurna untuk menjamin kepastian kewajiban dan hak pihak-pihak.

Pengaturan hukum pengangkutan sebagai hukum perdata, maka penting mengenai perjanjian pengangkutan. Di sini perlu pula dipahami mengenai pengangkutan dengan aspek-apseknya¹⁸.

Terlebih dahulu perlu dibahas tentang definisi pengangkutan. Menurut arti katanya, pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Pengertian pengangkutan itu mengandung pengertian suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain.

Pengertian pengangkutan itu mengandung kegiatan memuat barang atau penumpang ke tempat lain, dan menurunkan barang atau penumpang. Dengan demikian, apabila dirumuskan dalam definisi, pengangkutan adalah

¹⁸ Abdul Kadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara**, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1994, hal. 17-21.

proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.

Dengan demikian aspek-aspek dalam pengertian pengangkutan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan, dan ada pula yang berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan di pelabuhan.
2. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakkan secara mekanik atau elektrik dan memenuhi syarat undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek (crane).
3. Barang/penumpang, yaitu muatan yang diangkut adalah barang-barang dagangan yang sah menurut undang-undang. Dalam pengertian barang termasuk juga hewan.
4. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.
5. Fungsi pengangkutan, yaitu mengikatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja);
6. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.

Perjanjian pengangkutan hanya meliputi perjanjian antara pengangkut dan pengirim saja, tidak termasuk perjanjian antara pengangkut dan penumpang. Dengan kata lain hanya meliputi perjanjian pengangkutan barang. Hal ini dapat dibaca dalam bagian kalimat "*pengangkut mengikatkan diri untuk...* sedangkan *pengirim mengikatkan diri untuk ...*, jadi tidak termasuk penumpang.

Dengan lain kata penegasannya perjanjian pengangkutan adalah persetujuan yang terdapat di dalamnya pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu

tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan ialah pengangkut dan pengirim untuk pengangkutan barang, pengangkut dan penumpang untuk pengangkutan penumpang. Dalam hal penumpang diwakili oleh majikannya, majikan itu berstatus sebagai pihak. Perjanjian pengangkutan bersifat timbal balik, artinya kedua belah pihak masing-masing mempunyai hak dan kewajiban. Antara hak dan kewajiban mempunyai hubungan yang sangat erat. Yang satu mencerminkan adanya yang lain.¹⁹ Kewajiban pengangkut menyelenggarakan pengangkutan dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan kewajiban pengirim atau penumpang membayar biaya pengangkutan.

Dalam pengertian *menyelenggarakan pengangkutan* tersimpul pengangkutan dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya. Istilah *dengan selamat* mengandung arti apabila pengangkutan *berjalan tidak selamat*, itu menjadi tanggung jawab pengangkut. Keadaan tidak selamat mempunyai dua arti, yaitu :

1. Pada pengangkutan barang, barangnya tidak ada, lenyap, atau musnah, atau barangnya ada tetapi rusak sebagian atau seluruhnya disebabkan oleh berbagai kemungkinan peristiwa;
2. Pada pengangkutan penumpang, penumpang meninggal dunia atau menderita luka / cacat sementara atau tetap, karena suatu peristiwa atau kejadian.

Dalam pengertian menyelenggarakan pengangkutan termasuk juga menyerahkan barang kepada penerima di tempat tujuan. Tempat tujuan adalah tempat dimana penyelenggaraan pengangkutan berakhir. Di tempat tujuan penerima membayar biaya pengangkutan, kecuali jika sudah dibayar terlebih dahulu oleh pengirim.

Pengangkutan baik darat, laut maupun udara secara umum berpengertian dan tidak dapat dilepaskan dengan transportasi sebagai dasar untuk perekonomian dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan

¹⁹ Satjipto Rahardjo, Ilmu Hukum, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hal 54

industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu Bangsa atau Daerah.

Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi berguna menurut waktu dan tempat (*Time utility and Place Utility*).

Dalam transportasi kita melihat dua katagori yaitu : *pertama*, pemindahan bahan bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut, *kedua* mengangkut penumpang dari satu ke tempat ke tempat lain.

Guna mempelajari transportasi secara mendalam, perlu diketahui makna dari sistem transportasi (*Transportation System*). Dengan ini dapat kita simpulkan bahwa definisi transportasi sebagai berikut :

- a. Pemindahan/pergerakan (*movement*);
- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Di dalam mempelajari transportasi dapat digolongkan atas dua bagian, *pertama* angkutan penumpang, untuk pengangkutan penumpang digunakan mobil/kendaraan pribadi dan alat angkut lainnya, *kedua* selain mobil pribadi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, digunakan pula kendaraan untuk angkutan umum seperti, bis, pesawat udara, kereta api, kapal laut, kapal penyeberangan dan pelayaran Samudra Luar Negeri. Dalam praktek kegiatan transportasi nasional kegiatan pengangkutan lebih banyak digunakan untuk angkutan barang daripada angkutan penumpang, hal ini mengingat karakteristik dari alat transportasi itu sendiri.

Sistem transportasi terdiri atas angkutan muatan/barang dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut. Dikenal adanya moda transportasi, manajemen menyangkut pengelolaannya, serta dipahami adanya faktor ekstern

yang mempengaruhi transportasi²⁰. Angkutan Muatan merupakan sistem yang digunakan untuk mengangkut barang-barang dengan menggunakan alat angkut tertentu, yang dinamakan moda transportasi (*mode of transportation*). Dalam pemanfaatan transportasi ada tiga moda yang dapat digunakan yaitu:

1. Pengangkutan melalui laut (*Sea transportation*),
2. Pengangkutan melalui darat (kereta api, bis, truk, dan ferry),
3. Pengangkutan melalui udara (kapal terbang).

Tiap moda transportasi mempunyai sifat dan karakteristik yang berbeda antara yang satu dengan yang lain. Sedangkan manajemen sistem transportasi terdiri dari dua kategori:

1. Manajemen pemasaran dan Penjualan jasa angkutan

Manajemen pemasaran bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan perusahaan di bidang pengangkutan. Selain dari pada itu Bagian Penjualan berusaha untuk mencari langganan sebanyak mungkin bagi kepentingan perusahaan.

2. Manajemen lalu lintas angkutan.

Manajemen traffic bertanggung jawab untuk mengatur penyediaan jasa-jasa angkutan yang mengangkut dengan muatan, alat angkut dan biaya-biaya untuk operasi kendaraan.

Untuk pengelolaan transportasi, banyak faktor-faktor ekstern yang bisa mempengaruhi jalannya kegiatan perusahaan antara lain:

- a. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah

Undang-Undang/Kebijaksanaan pemerintah merupakan faktor yang dominan mempengaruhi terhadap pengelolaan usaha transportasi. Contoh: Undang-Undang Lalu Lintas di jalan Raya, peraturan yang menyangkut dengan penerbangan dan pengangkutan di laut (SOLAS).

- b. Kebijakan/Pengaturan Pemerintah Pusat dan Daerah

Kebijakan pemerintah yang ikut mempengaruhi kebijakan kegiatan usaha transportasi. Kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah mengenai pengadaan bis untuk umum (ada merk, jenis-jenis tertentu yang ditentukan

²⁰ Abbas Salim, **Manajemen Transportasi**, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, 2002, hlm. 5-134.

oleh pemerintah yang bisa dipakai untuk umum) selain itu ada Undang-Undang yang mengatur mengenai transportasi.

c. Pengaruh pemakai jasa (*demand*)

Perusahaan angkutan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa-jasa angkutan, agar dapat memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada pengguna jasa.

Bagi pemakai jasa yang diutamakan dalam soal pengangkutan ialah pelayanan jasa angkutan yang aman, teratur, tertib, memuaskan, cepat, serta menyenangkan. Kinerja perusahaan transportasi diukur dari hasil dalam bentuk Realisasi Rencana Kerja Anggaran dalam bentuk diskripsi Negara dan Laporan Keuangan. Tinggi rendahnya pendapatan suatu perusahaan angkutan misalnya angkutan antar kota tergantung pada pelayanan yang diberikan kepada masyarakat, sangat dipengaruhi oleh volume angkutan penumpang maupun barang, nilai pendapatan dalam bentuk nilai mata uang. Hal yang tidak kalah penting dalam kegiatan transportasi adanya keseluruhan biaya operasi kegiatan usaha transportasi, apakah realistis sesuai dengan prinsip-prinsip kegiatan badan usaha atau tidak.

Pada umumnya Perusahaan Angkutan antar Kota mempunyai daya saing yang kuat sekali, demikian pula angkutan kereta api pada PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Dari segi demand inilah merupakan titik tolak, apakah satu perusahaan dapat mengelola perusahaan dengan baik secara finansial, apakah perusahaan bisa untuk, break even point atau bahkan merugi. Oleh karena itu dibutuhkan adanya demand forecast yang cermat, valid, dan akuntable.

Hubungan antara perusahaan jasa transportasi dengan penumpang sebagai pengguna jasa transportasi bersifat timbal balik saling membutuhkan satu sama lain. Namun yang perlu diperhatikan bagi pengelola jasa transportasi adalah kualitas pelayanan, karena kegiatan usaha jasa transportasi sangat tergantung dari pemakai jasa angkutan itu sendiri.

Hal yang tidak kalah penting dalam mengelola jasa transportasi adalah tinggi rendahnya demand. Demand terhadap jasa-jasa angkutan tergantung pada pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa. Dengan

memberikan pelayanan yang baik maka pengguna jasa akan menjadi pelanggan yang baik dan sebaliknya apabila pengguna jasa transportasi tidak diberikan pelayanan jasa transportasi yang baik maka pelanggan akan meninggalkan dan berpaling ke moda transportasi yang lain.

Perkembangan teknologi modern dalam bidang pengangkutan membawa dampak terhadap proses distribusi penumpang, barang dan jasa transportasi lainnya. Kegiatan transportasi banyak berpengaruh pada perdagangan dalam negeri dan luar negeri, pembangunan ekonomi, serta penyebaran penduduk ke seluruh wilayah di Indonesia (transmigrasi, turis dalam negeri dan manca negara).

Adapun golongan pemakai jasa angkutan tersebar dalam masyarakat dapat digolongkan menjadi :

1. Perusahaan-perusahaan industri, perusahaan-perusahaan perdagangan, dan lain-lain.
2. Pemakai jasa dari pihak Pemerintah (*Government Demand*)
3. Pemakai jasa angkutan dalam masyarakat umum.

Dalam rangka memberikan pelayanan jasa-jasa angkutan kepada para pengguna jasa transportasi agar dilaksanakan secara efisien dan memberikan pelayanan yang optimal kepada masyarakat pengguna jasa transportasi.

Transportasi mempunyai pengaruh besar tidak hanya terhadap aktivitas perorangan dan masyarakat, namun sangat berpengaruh terhadap kegiatan pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*Rate of Growth*).

Transportasi sangat bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti hasil-hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu daerah dapat didistribusikan dan dipasarkan kepada perusahaan industri melalui jasa transportasi. Dengan jasa transportasi hasil-hasil barang jadi yang diproduksi oleh pabrik dijual oleh produsen kepada masyarakat atau perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang pemasaran. Untuk mengangkut bahan-bahan baku dan barang-barang jadi dibutuhkan jasa-jasa transportasi (darat, laut dan udara).

Transportasi dapat berfungsi sebagai penyebaran dan pemerataan penduduk dan pemerataan kegiatan pembangunan. Penyebaran penduduk ke seluruh pelosok tanah air di Indonesia menggunakan berbagai jenis moda transportasi. Transportasi darat misalnya untuk angkutan barang menggunakan truk, kereta api, motor, dan mobil, sedangkan angkutan penumpang antara lain menggunakan bus, mobil, motor, kereta api, dll. Angkutan Udara untuk mengangkut penumpang dan barang digunakan moda transportasi pesawat terbang. Angkutan Laut untuk mengangkut penumpang dan barang mempergunakan kapal laut, kapal ferry dll. Dalam rangka pelaksanaan pembangunan, peranan transportasi teramat penting, terutama untuk wilayah Indonesia Bagian Timur. Transportasi disamping berfungsi sebagai mendorong lajunya pembangunan yakni pemerataan sampai ke pelosok-pelosok wilayah negara sehingga memajukan perekonomian, juga meningkatkan pertahanan dan keamanan negara.

Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, bila tersedia cukup moda transportasi. Ada hubungan terkait antara transportasi dengan produksi dalam arti untuk pelepasan komoditi tersebut ke pasar (*market*). Dalam proses produksi untuk menyiapkan bahan baku industri, menyiapkan alat produksi beserta maintenance, mobilitas tenaga kerja, pemasaran hasil produksi, distribusi hasil produksi pasti mempergunakan jasa transportasi. Dapat diketahui bahwa ada hubungan timbal balik antara transportasi dengan produksi:

- a. Dengan tidak tersedianya transportasi masyarakat tidak akan mengenyam keuntungan dari produksi.
- b. Oleh karena itu harus diusahakan pemanfaatan alat angkut seefektif dan efisien mungkin.
- c. Dengan efektif dan efisien pengelolaan moda transportasi akan memberikan dampak makro dan mikro terhadap pembangunan ekonomi.

Dalam khasanah hukum menyangkut pengangkutan dan transportasi sebagai aspek dalam hukum perdata sebagaimana dikemukakan di muka,

sangat penting konstruksi hukum perjanjian. Dalam hal ini perlu pemahaman mengenai asas-asas perjanjian pengangkutan. Ada empat asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan, yaitu asas konsensual, asas koordinasi, asas campuran, dan asas tidak ada retensi²¹.

Asas Konsensual ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian pengangkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis (lisan), tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis, melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. Mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan undang-undang. Tetapi apabila undang-undang tidak menentukan (tidak mengatur) kewajiban dan hak yang wajib mereka penuhi, diikutilah kebiasaan yang berakar pada kepatutan. Apabila terjadi perselisihan mereka selesaikan melalui musyawarah, atau melalui arbitrase, atau melalui pengadilan. Tetapi kenyataannya, sedikit sekali, atau hampir tidak ada perkara mereka yang diselesaikan melalui arbitrase atau pengadilan. Mereka memegang prinsip lebih baik rugi sedikit daripada rugi banyak karena biaya pengadilan, yang belum tentu pula memuaskan semua pihak.

Asas Koordinasi mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Walaupun perjanjian pengangkutan merupakan pelayanan jasa, atas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuhan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan. Berdasarkan hasil penelitian dalam perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara ternyata pihak pengangkut bukan buruh pihak pengirim atau penumpang.

²¹ Abdul Kadir Muhammad, *Op.cit.*, hlm. 23-25

Asas Campuran diwujudkan dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pegangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Dengan demikian, ketentuan-ketentuan dari tiga jenis perjanjian itu berlaku juga dalam perjanjian pengangkutan, kecuali jika perjanjian pengangkutan mengatur lain. Berdasarkan hasil penelitian ternyata ketentuan dalam pengangkutan itulah yang berlaku. Jika dalam perjanjian pengangkutan tidak diatur lain, maka diantara ketiga jenis perjanjian itu dapat diberlakukan. Hal ini ada hubungannya dengan asas konsensual.

Penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Berdasarkan hasil penelitian ternyata penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya penyediaan tempat penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, dinyatakan bahwa perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi yang lain dan ditata dalam sistem transportasi nasional. Perkeretaapian mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan mempunyai keunggulan tersendiri. Melihat karakteristik tersebut maka, perkeretaapian perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat.

Yang dimaksud perkeretaapian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana prasarana, dan fasilitas penunjang kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam satu sistem Pasal 1 ayat (1). Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel Pasal 1 ayat (2).

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, adil, dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, dan percaya pada diri sendiri. Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas serta pendorong dan penggerak pembangunan nasional (Pasal 2, 3, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992).

B. Jasa Perkerataapian Dan Bentuk-Bentuk Badan Usaha Milik Negara

Kebutuhan akan jasa-jasa transportasi ditentukan oleh barang-barang dan penumpang yang akan diangkut dari satu tempat ke tempat lain. Jumlah kapasitas angkutan tersedia dibandingkan dengan kebutuhan terbatas, di samping itu permintaan terhadap jasa transportasi merupakan “*derived demand*”. Untuk mengetahui berapa jumlah permintaan akan jasa angkutan sebenarnya (*Actual demand*) perlu dianalisis permintaan akan jasa-jasa transportasi sebagai berikut:

1. Pertumbuhan penduduk, pertumbuhan penduduk suatu daerah, propinsi di suatu Negara akan membawa pengaruh terhadap jumlah jasa angkutan yang dibutuhkan (perdagangan, pertanian, perindustrian dan sebagainya).
2. Pembangunan Wilayah dan Daerah
Saat ini Negara RI dalam proses pembangunan tahan tinggal landas (*Take off*). Dalam rangka pemerataan pembangunan dan penyebaran penduduk di seluruh pelosok Indonesia, transportasi sebagai sarana dan prasarana penunjang untuk memenuhi kebutuhan akan jasa angkutan harus dibarengi sejalan dengan program pembangunan guna memenuhi kebutuhan tersebut.
3. Perdagangan baik ekspor maupun import merupakan satu segi yang menentukan beberapa jumlah jasa transportasi yang diperlukan untuk perdagangan tersebut, umpama jumlah tonnage kapal yang harus disediakan untuk tiap tahunnya, volume ruang bebas yang dapat digunakan untuk muatan, tariff dsb.
4. Industrialisasi
Proses industrialisasi di segala sektor ekonomi dewasa ini merupakan program pemerintah untuk pemerataan pembangunan, akan membawa dampak terhadap jasa-jasa transportasi yang diperlukan. Permasalahannya sampai berapa jauh penyediaan jasa-jasa angkutan tersebut dapat dipenuhi. Banyak faktor yang mempengaruhi kegiatan usaha jasa transportasi antara lain :
 - a. Peralatan yang dioperasikan

- b. Masalah teknis alat angkut yang digunakan
- c. Jumlah alat angkut yang tersedia
- d. Masalah pengelolaan pengangkutan (segi manajemen operasional)
- e. Jasa-jasa angkutan merupakan jasa *slow yielding* (hasilnya lambat) sedang biaya investasi dan biaya pemeliharaan besar.

5. Transmigrasi dan penyebaran penduduk

Transmigrasi dan penyebaran penduduk ke seluruh daerah di Indonesia merupakan salah satu faktor demand yang menentukan banyak jasa angkutan yang harus disediakan oleh perusahaan angkutan. Selain jasa angkutan yang disediakan harus memenuhi kualitas standar yang ditentukan, harus pula diperhatikan keamanan, kecepatan, keteraturan, kenyamanan, ketepatan dan harga yang terjangkau oleh orang banyak, dibutuhkan oleh pengguna jasa transportasi.

6. Analisa dan Proyeksi akan permintaan jasa transportasi.

Sehubungan dengan faktor-faktor tersebut di atas, untuk memenuhi permintaan akan jasa-jasa transportasi, perlu diadakan perencanaan transportasi yang mantap, terarah, terpadu dan berkesinambungan agar kebutuhan akan jasa angkutan yang diperlukan oleh masyarakat pengguna jasa tersedia cukup dan dapat dikelola dengan baik.

Tiap moda transportasi mempunyai sifat, karakteristik dan aspek teknis yang berlainan, hal mana akan berpengaruh terhadap kualitas pelayanan jasa angkutan yang ditawarkan dan akan diberikan oleh perusahaan pengangkutan. Dari segi penawaran/supply jasa-jasa angkutan dapat kita bedakan dari segi:

- 1. Peralatan yang digunakan;
- 2. kapasitas yang tersedia;
- 3. Kondisi teknis alat angkut yang dipakai;
- 4. Produksi jasa yang dapat diserahkan oleh Perusahaan Angkutan;
- 5. Sistem pembiayaan dalam pengoperasian alat pengangkutan.

Dari segi penyedia jasa harus memperhatikan benar-benar agar pengguna jasa angkutan merasa puas yang berhubungan dengan:

- 1. Keamanan;
- 2. Ketepatan;

3. Keteraturan;
4. Kenyamanan;
5. Kecepatan;
6. kesenangan;
7. Kepuasan.

Jasa angkutan dapat diklasifikasikan menurut unsur-unsur operasional dalam beberapa golongan. Berikut ini pengelompokkan transportasi darat yang dibagi dalam angkutan jalan raya, angkutan kereta api, dan angkutan sungai danau dan penyeberangan ²² :

1. Angkutan Jalan Raya :
 - a) Vehicles (alat angkut): Bus, Truck, Kendaraan Gandeng dan Trailer;
 - b) Ways (Jalan): Rambu-rambu jalan, Traffic-Lights, Jembatan Timbang, Alat penguji, dan Jaringan Jalan
 - c) Terminal: Terminal Bus, Terminal Truck
2. Angkutan Kereta Api :
 - a) Vehicles (alat angkut) : Lokomotif, Gerbong barang, Kereta Penumpang, Lori Motor, dan Gerbong peti kemas,
 - b) Ways (Jalan) : Jalan/rel termasuk Ballast, Bantalan/Track, Jembatan, Signals, Navigasi, Telekomunikasi, dan Logistik untuk Ways,
 - c) Terminals (stasiun) : stasiun, termasuk perlengkapannya, Gudang, termasuk Tanah Lapang untuk Open Storage, Depot/Balai Kerja, dan Gudang untuk Ferry,
3. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan
 - a) Vehicles (alat angkut) : kapal sungai, kapal ferry
 - b) Ways (Jalan) : Rambu-rambu sungai/danau, pengerukan/pembersihan alur sungai termasuk kapal keruk.

Jasa perkereta-apian merupakan jasa yang dimiliki negara, yang bentuk usahanya masuk dalam usaha kegiatan ekonomi, maka unsur profit juga perlu dicapai namun segi-segi kepentingan umum untuk masyarakat banyak tidak bisa ditinggalkan. Kegiatan usaha perusahaan perkeretaapian dilaksanakan oleh sebuah badan usaha perkereta apian yang dibentuk oleh

²² Abbas Salim, op. cit., hlm. 15 – 20.

negara dalam bentuk Badan Usaha Milik Negara. Badan usaha milik negara yang menyelenggarakan perusahaan perkeretaapian disebut perusahaan perseroan kereta api atau yang sekarang dikenal dengan nama “PT Kereta Api (Persero)”.

Perusahaan Perseroan atau Persero adalah merupakan salah satu bentuk usaha negara yang timbul kemudian dalam upaya Pemerintah untuk mengatur bentuk-bentuk usaha Negara yang semula berbentuk PN atau Perusahaan Negara berdasarkan Undang Undang Nomor : 9 Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang. Tahun 1960. Namun kemudian ternyata usaha Negara dalam bentuk Perusahaan Negara ini dirasakan tidak efisien sehingga perlu untuk diadakan penertiban.

Sebagai tidak lanjut dari upaya tersebut Pemerintah telah menetapkan bentuk-bentuk usaha Negara melalui penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1969 tentang Bentuk-Bentuk Usaha Negara menjadi Undang-undang. Undang-undang ini disebut *Undang-Undang tentang Bentuk-Bentuk Usaha Negara 1969*.

Berdasarkan undang-undang tersebut atau dengan berlakunya undang-undang ini maka yang dimaksud dengan Perusahaan Negara adalah:

- a) Perusahaan Jawatan disingkat PERJAN, adalah perusahaan Negara yang didirikan dan diatur menurut ketentuan yang tercantum dalam *Indonesische Bedrijven Wet* atau IBW (Staatsblad 1927: 419 sebagaimana telah beberapa kali diubah dan ditambah), atau Undang-undang Perusahaan Negara;
- b) Perusahaan Umum disingkat PERUM adalah Perusahaan Negara yang didirikan dan diatur berdasarkan ketentuan-ketentuan Undang-undang Dalam hal ini yang dimaksud Undang-Undang adalah Undang-Undang Nomor : 9 Prp. Tahun 1960;
- c) Perusahaan Perseroan disingkat PERSERO adalah perusahaan dalam bentuk PT seperti diatur menurut ketentuan-ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang atau KUHD (Staatsblad 1847:23 sebagaimana yang telah beberapa kali diubah dan ditambah) baik yang saham-sahamnya untuk sebagian maupun seluruhnya dimiliki oleh Negara.

Setelah keluarnya Undang-Undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, dengan sendirinya bentuk PT yang dimaksudkan adalah seperti apa yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas menggantikan berlakunya ketentuan-ketentuan mengenai Perseroan Terbatas yang diatur dalam KUHD.

Langkah di atas sebenarnya merupakan realisasi dari Instruksi Presiden Republik Indonesia Tentang Pengarahan dan Penyederhanaan Perusahaan Negara ke dalam tiga bentuk Usaha Negara. Instruksi tersebut ditujukan kepada semua Menteri dan Pimpinan Lembaga Pemerintah lainnya yang membawahi perusahaan-perusahaan negara dalam segala bentuknya, serta semua pimpinan bentuk usaha Negara yang berdiri sendiri dan tidak dibawahi oleh Departemen atau Lembaga Pemerintah. Yang intinya bahwa penertiban/penyempurnaan/ penyederhanaan dari setiap usaha-usaha Negara diarahkan kepada 3 (tiga) bentuk Pokok Usaha Negara, yaitu:

- a) Usaha-Usaha Negara Perusahaan (Negara) Jawatan (Departemen Agency).
- b) Usaha-Usaha Negara Perusahaan (Negara) Umum (Public Corporation).
- c) Usaha-Usaha Negara Perusahaan (Negara) Perseroan (*Public/State Company*).

Perusahaan negara yang merupakan usaha kegiatan dalam perekonomian dengan berbagai bentuk usaha, yang berdasarkan penjelasan Instruksi Presiden RI NO. 17 Tahun 1967 mengenai ciri-ciri pokok Usaha-usaha Negara Preusan (Negara) Perseroan (Public/State Company) disingkat PERSERO. Dengan demikian dikenal adanya ciri-ciri Perusahaan Negara Jawatan, ciri-ciri Perusahaan Negara Umum, Perusahaan Negara Persero. Pemahaman mengenai perseroan ini penting mengenai ciri-ciri, bentuk, dan juga strukturnya yang dapat disamakan dengan badan usaha Perseroan Terbatas²³.

Ciri-ciri Usaha-Usaha Negara atau Perusahaan Jawatan disingkat PERJAN adalah :

1. Makna usaha adalah “public service” artinya pengabdian serta pelayanan kepada masyarakat. Usahanya dijalankan, dan pelayanan diberikan, dengan

²³ I G Rae Widjaja, **Hukum Perusahaan**, Jakarta, Mega Poin, 2000, hlm. 100-110.

memegang teguh syarat-syarat efisiensi, efektifitas dan ekonomis (kehematan) serta management (effectiveness) dan pelayanan kepada umum/masyarakat yang baik dan memuaskan.

2. Disusun sebagai suatu bagian dari Departemen/Direktorat Jenderal/Direktorat Pemerintah Daerah.
3. Sebagai salah satu bagian dari susunan Departemen/Direktorat Jenderal/Pemerintah Daerah, maka Perusahaan Jawatan mempunyai hubungan hukum public (publiek rechtelijk verhouding). Bila ada atau melakukan tuntutan/dituntut, maka kedudukannya sebagai pemerintah atau seijin pemerintah.
4. Hubungan antara usaha Pemerintah yang melayani dan masyarakat yang dilayani, sekalipun terdapat sistem bantuan/subsidi, harus selalu didasarkan atas *business-zakelijkheid*, *cost accounting principles* dan *management effectiveness*, artinya setiap subsidi yang diberikan kepada masyarakat selalu dapat diketahui dan dapat dicatat/dibukukan di mana yang diterimanya (oleh masyarakat/rakyat perseorangan) berupa potongan-potongan harga atau mungkin pembebasan sama sekali dari pembayaran (uang sekolah) tetapi apa yang seharusnya dibayar/masuk kepada negara harus benar-benar dinyatakan dalam tanda pembayaran, karcis, jumlah uang yang harus dibayar atau bentuk tanda lainnya, dengan dinyatakan secara jelas persentase potongannya atau pembebasan pembayaran.
5. Tidak dipimpin oleh satu Direksi tetapi oleh seorang Kepala (yang merupakan bawahan suatu bagian dari Departemen/Direktorat Jenderal/Direktorat/Pemerintah Daerah) yang memenuhi syarat-syarat tersebut pada huruf b dalam instruksi ini.
6. Seperti halnya dengan badan/lembaga Pemerintah lainnya mempunyai dan memperoleh segala fasilitas negara.
7. Pegawainya pada pokoknya adalah Pegawai Negeri.
8. Pengawasan dilakukan baik secara hierarki maupun secara fungsional seperti bagian-bagian lain dari suatu Departemen/Pemerintah Daerah.

Ciri-ciri usaha Negara atau Perusahaan Umum (Public corporation) disingkat PERUM :

1. Makna usahanya adalah melayani kepentingan umum (kepentingan produksi, distribusi dan konsumsi, secara keseluruhan) dan sekaligus untuk memupuk keuntungan. Usahanya dijalankan, dan pelayanan diberikan, dengan memegang teguh syarat-syarat efisiensi, efektifitas dan ekonomis (kehematan) serta management (effectiveness) serta bentuk pelayanan (service) yang baik terhadap masyarakat atau nasabahnya,
2. Berstatus Badan Hukum, diatur berdasarkan Undang-Undang (dengan wetsduilding),
3. pada umumnya bergerak di bidang jasa-jasa vital (public utilities). Pemerintah boleh menetapkan bahwa beberapa usaha yang bersifat public utilities tak perlu diatur, disusun atau diadakan sebagai suatu perusahaan negara (misalnya perusahaan listrik untuk kota kecil yang dapat dibangun dengan modal swasta),
4. Mempunyai nama dan kekayaan sendiri serta kebebasan bergerak seperti perusahaan swasta untuk mengadakan atau masuk ke dalam suatu perjanjian, kontrak-kontrak dan hubungan-hubungan perusahaan lainnya,
5. Dapat dituntut dan menuntut, dan hubungan hukumnya diatur secara hubungan hukum perdata (privaat rechtelijk),
6. Modal seluruhnya dimiliki oleh negara dari kekayaan negara yang dipisahkan, serta dapat mempunyai dan memperoleh dana dari kredit-kredit dalam dan luar negeri atau dari obligasi (dari masyarakat),
7. Pada prinsipnya secara finansial harus dapat berdiri sendiri, kecuali apabila karena politik pemerintah mengenai tarip dan harga tidak memungkinkan tercapainya tujuan ini. Namun bagaimanapun politik tarip dan harga dari pemerintah, cara / sistem yang harus ditempuh adalah ketentuan tersebut dalam poin A titik 4 di atas.
8. Dipimpin Direksi, artinya dapat berupa Dewan Direksi yang terdiri dari Seorang Direktur Utama dan dibantu beberapa orang Direktur.
9. Pegawainya adalah pegawai perusahaan negara yang diatur tersendiri diluar ketentuan-ketentuan yang berlaku bagi Pegawai Negeri atau Perusahaan Swasta / Usahanya (negara) Perseroan,

10. Organisasi, tugas, wewenang, tanggung jawab, pertanggungjawaban dan cara mempertanggungjawabkannya, surat pengawasan dan lain sebagainya, diatur secara khusus yang pokoknya akan tercermin dalam Undang-Undang yang mengatur pembentukan perusahaan negara itu. Yang karena sifatnya apabila di antaranya ada yang berupa public utility, maka bila dipandang perlu untuk kepentingan umum, politik tarif dapat ditentukan oleh Pemerintah, dengan cara/sistem A titik 4 di atas,
11. Laporan tahunan perusahaan yang memuat neraca untung rugi dan neraca kekayaan disampaikan kepada Pemerintah.

Ciri-ciri usaha Negara Perusahaan (Negara) atau Perusahaan Perseroan (Public/State Company) disingkat PERSERO

1. Makna usahanya adalah untuk memupuk keuntungan (keuntungan dalam arti, karena baiknya pelayanan dan pembinaan organisasi yang baik, efektif, efisien dan ekonomis secara business-zakelijk, cost accounting principles, management effectiveness dan pelayanan umum yang baik dan memuaskan memperoleh surplus atau laba).
2. Status hukumnya sebagai badan hukum perdata, yang berbentuk Perseroan Terbatas.
3. Hubungan-hubungan usahanya diatur menurut hukum perdata
4. Modal seluruhnya atau sebagian merupakan milik negara dari kekayaan negara yang dipisahkan, dengan demikian dimungkinkan adanya join atau *mixed enterprise* dengan swasta (nasional dan / atau asing) dan adanya penjualan saham-saham perusahaan milik negara.
5. Tidak memiliki fasilitas-fasilitas Negara
6. Dipimpin direksi, artinya dapat berupa Dewan Direksi yang terdiri dari Seorang Direktur Utama dan dibantu beberapa orang Direktur.
7. Pegawainya berstatus sebagai pegawai perusahaan swasta biasa.
8. Peranan pemerintah adalah sebagai pemegang saham dalam perusahaan. Intensitas "*medezeggenschap*" terhadap perusahaan tergantung dari besarnya jumlah saham (modal) yang dimiliki atau berdasarkan perjanjian

tersendiri antara pihak Pemerintah dan pihak pemilik (atau mandiri) lainnya.

Dari ketiga bentuk-bentuk usaha negara tersebut di atas bentuk Persero masih dapat dilaksanakan bagi perusahaan/usaha-usaha negara yang ada sekarang. Dalam hal ini bentuk badan usaha negara seyogyanya menggunakan perusahaan perseroan (Persero). Namun apabila bentuk-bentuk usaha negara tidak mungkin dijadikan bentuk tersebut, baru dijadikan bentuk PERUM atau PERJAN yang sekiranya lebih serasi dan cocok bagi kepentingan pelayanan masyarakat tanpa merugikan negara atau secara tidak langsung merugikan masyarakat juga.

Kini telah terjadi globalisasi dan perkembangan ekonomi dan perdagangan dunia serta persaingan yang semakin tajam, perlu peningkatan efisiensi, daya saing. Dalam era persaingan bebas dan global maka PERSERO perlu dikembangkan sesuai dengan era persaingan global tersebut. Dengan memperjelas regulasi yang mengatur mekanisme kerja organ PERSERO sesuai dengan prinsip Perseroan Terbatas yang standar dan sesuai dengan hukum bisnis, maka PERSERO akan mampu bersaing dengan perusahaan lainnya yang sejenis bahkan setara dengan perusahaan asing yang ada di Indonesia.

Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 Pasal 1 dinyatakan bahwa Persero adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Perusahaan Perseroan dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1969 yang berbentuk Perseroan Terbatas atau PT yang seluruh atau paling sedikit 51% saham yang dikeluarkannya dimiliki oleh Negara melalui penyertaan modal secara langsung. Hal ini mengandung pengertian bahwa PT Kereta Api (Perero) adalah perusahaan perseroan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a) Merupakan BUMN (berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995,
- b) Berbentuk Perseroan Terbatas sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995,
- c) Minimum 51 % atau seluruh sahamnya dimiliki oleh negara,
- d) Melalui penyertaan modal secara langsung (yang ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah).

Dalam hal penyertaan modal yang disebutkan di atas, ditentukan bahwa setiap penyertaan modal Negara ke dalam modal saham Perseroan Terbatas, ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah yang memuat maksud penyertaan dan besarnya kekayaan Negara yang dipisahkan untuk penyertaan modal tersebut. Oleh karena itu setiap perubahan atas penyertaan modal yang meliputi penambahan atau pengurangan penyertaan modal negara ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah. Sedang pelaksanaan penyertaan modal negara dan perubahannya dilakukan menurut ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.

Menjadi catatan di sini meskipun namanya PERSERO, namun terhadap PERSERO berlaku prinsip-prinsip Perseroan Terbatas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas. Sama halnya dengan Perseroan Terbatas (PT) yang mengenal adanya Perseroan Terbatas (PT) Terbuka, maka dalam hal ini juga dikenal adanya Persero Terbuka. Persero itu disebut sebagai Persero Terbuka apabila modal dan jumlah pemegang sahamnya memenuhi kriteria tertentu atau PERSERO yang melakukan penawaran umum, sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal yaitu Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal.

PERSERO didirikan dengan maksud dan Tujuan :

- a) Menyediakan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat baik di pasar dalam negeri ataupun internasional atau meningkatkan nilai PERSERO
- b) Hal ini akan dicapai apabila PERSERO yang bersangkutan dapat memenuhi permintaan pasar melalui penyediaan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat baik di pasar dalam negeri maupun internasional. Jika keuntungan usaha sebagai hasil kinerja PERSERO dapat meningkatkan nilai PERSERO yang bersangkutan, maka hal ini akan memberikan manfaat bagi pemegang saham, karyawan dan kreditur; dan
- c) Memupuk keuntungan guna meningkatkan nilai perusahaan, salah satu tujuan didirikannya PERSERO adalah untuk memupuk keuntungan sehingga bisa memberikan kontribusi terhadap pendapatan negara.

- d) PERSERO dengan sifat usaha tertentu dapat melaksanakan tugas khusus untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum, dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan PERSERO
- e) Meskipun PERSERO didirikan dengan maksud dan tujuan untuk mencari keuntungan, namun PERSERO dapat pula didirikan untuk melaksanakan penugasan khusus, yakni PERSERO yang sifat usahanya untuk melaksanakan pelayanan kepentingan masyarakat luas. Di samping itu, dalam hal adanya kebutuhan masyarakat luas yang mendesak, Pemerintah dapat pula menugaskan suatu PERSERO melaksanakan fungsi pelayanan kemanfaatan umum. Termasuk dalam fungsi tersebut adalah pelaksanaan program kemitraan dan pembinaan usaha kecil dan koperasi.

Sebagaimana telah dikemukakan bahwa terhadap PERSERO berlaku prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Perseroan Terbatas memiliki apa yang disebut organ Perseroan Terbatas, demikian pula Organ PT Kereta Api (Persero) terdiri atas:

- a) Rapat Umum Pemegang Saham
- b) Direksi
- c) Komisaris

Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), dalam hal ini Menteri Keuangan dapat memberikan kuasa dengan hak substitusi kepada Direktur Jenderal Pembinaan Badan Usaha Milik Negara, perorangan atau badan hukum, untuk mewakili dalam RUPS PERSERO. Kuasa dimaksud diberikan kepada Direktur Jenderal Pembinaan BUMN. Namun demikian apabila dipandang tidak menutup kemungkinan kuasa diberikan kepada perorangan lain atau badan hukum sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pihak yang menerima kuasa tersebut wajib terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Menteri Keuangan untuk mengambil keputusan dalam RUPS mengenai :

- a. Perubahan jumlah modal;
- b. Perubahan Anggaran Dasar;
- c. Rencana pembagian dan penggunaan laba;
- d. Penggabungan, peleburan dan pemecahan PERSERO;

- e. Investasi dan pembiayaan jangka panjang;
- f. Kerjasama PERSERO;
- g. Pembentukan anak perusahaan dan penyertaan;
- h. Pengalihan aktiva.

Direksi adalah organ PERSERO yang bertugas melaksanakan pengurusan PERSERO untuk kepentingan dan tujuan PERSERO, serta mewakili PERSERO baik di dalam maupun di luar pengadilan. Direksi bertanggung jawab atas pengurusan PERSERO untuk kepentingan dan tujuan perseroan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.

Pada Pasal 82 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan terbatas disebutkan bahwa : Direksi bertanggung jawab penuh atas pengurusan Perseroan untuk kepentingan dan tujuan perseroan serta mewakili perseroan baik di dalam maupun di luar pengadilan. Dalam hal ini Direksi mewakili PERSERO sebagai subyek hukum yang memangku hak dan kewajiban dalam perbuatan hukum PERESERO.

Iktikad baik (*in good faith*) dan penuh tanggung jawab (*full sense of responsibility*) wajib dimiliki oleh setiap anggota Direksi dalam menjalankan tugas untuk kepentingan perseroan. Apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai dalam menjalankan tugasnya, maka ia bertanggung jawab penuh secara pribadi, dan jika hal itu menyebabkan kerugian pada perseroan, maka atas nama perseroan, pemegang saham yang memenuhi syarat tertentu yaitu pemegang saham yang mewakili sekurang-kurangnya sepersepuluh (1/10) dari seluruh jumlah saham dengan hak suara yang syah dapat mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri terhadap anggota Direksi tersebut. Dalam hal terjadi kepailitan karena kesalahan atau kelalaian Direksi dan kekayaan perseroan tidak mencukupi untuk menutup kerugian tersebut, maka setiap anggota Direksi, kecuali dapat membuktikan sebaliknya, secara tanggung renteng bertanggung jawab atas kerugian tersebut.

Direksi masing-masing secara tanggung renteng bertanggung jawab penuh atas pengurusan PERSERO, hal ini sesuai dengan *asas kolegial*. Karena sifat tanggung jawab Direksi tersebut, maka masing-masing anggota

Direksi perlu mengetahui konsekuensi dari kebijaksanaan yang ditempuh dalam rangka kepengurusan perusahaan. Oleh sebab itu kebijaksanaan PERSERO dalam aspek pengurusan perusahaan ditetapkan dalam rapat direksi. Direksi bekerja dengan sistem perwakilan kolegial, tetapi masing-masing anggota Direksi berwenang mewakili PERSERO asal saja keputusan yang mengikat perusahaan mengenai hal tersebut masih berada dalam lingkup kebijaksanaan yang ditetapkan dalam rapat Direksi.

Dalam hal Anggaran Dasar untuk hal-hal tertentu menentukan bahwa perusahaan dapat diwakili oleh Direktur Utama atau oleh Direktur Utama beserta seorang anggota Direksi lain. Hal tersebut dimungkinkan asal saja asas perwakilan kolegial tersebut tetap dipegang teguh. Hal ini perlu karena sesungguhnya Direktur Utama sama halnya dengan anggota Direksi yang lain mempunyai wewenang dan tanggung jawab yang setara.

C. Restrukturisasi Perusahaan Hubungannya Dengan Pembangunan Nasional

Restrukturisasi merupakan induk dari berbagai upaya perusahaan untuk memperbaiki kinerja di masa depan. Restrukturisasi korporat pada prinsipnya merupakan kegiatan atau upaya untuk menyusun ulang komponen-komponen korporat supaya masa depan korporat memiliki kinerja yang lebih baik. Komponen yang disusun ulang tersebut bisa asset perusahaan, pendanaan perusahaan, atau apa saja yang merupakan kekayaan dan dalam kendali korporat. Biasanya, restrukturisasi dikelompokkan ke dalam tiga kategori besar: restrukturisasi portofolio, restrukturisasi financial, dan restrukturisasi organisasi.

Munculnya keputusan untuk melakukan restrukturisasi terjadi oleh karena adanya pergeseran strategi perusahaan (*strategy shift*), perusahaan mendesain strategi korporat (*corporate strategy*) dengan menciptakan keunggulan bersaing (*competitive advantage*) berdasarkan kondisi eksternal dan internal perusahaan. Strategi korporat berdampak pada tiga aspek utama yang bisa mengarahkan korporat untuk melakukan restrukturisasi, yakni :

- 1) mengidentifikasi peluang baru,

- 2) pergeseran tingkat resiko, dan
- 3) pergeseran akses permodalan dan kebutuhan finansial.

Aspek pertama adalah berhasil diidentifikasinya peluang baru (*new opportunity*). Selama korporat mampu mengembangkan keunggulan bersaing untuk memanfaatkan peluang baru tersebut, manajemen akan mengambil tindakan-tindakan tertentu untuk memanfaatkan peluang tersebut. Misalnya, korporat perlu mendirikan anak perusahaan baru atau menugaskan beberapa staf untuk menjadi tim khusus dalam rangka memanfaatkan peluang tersebut.

Aspek kedua berupa terjadinya pergeseran dalam hal tingkat risiko usaha yang selama ini dijalankan. Seperti yang terjadi pada kebanyakan perusahaan di Indonesia sejak 1998 sampai 2004, persepsi mengenai tingkat risiko usaha semakin tinggi di kebanyakan sektor. Ada beberapa ukuran yang bisa menunjukkan semakin tingginya tingkat risiko tersebut. Misalnya, kemungkinan mengalami kerugian dalam kurun waktu tersebut cukup besar. Standar deviasi *return* usaha juga merupakan salah satu ukuran tingkat risiko yang banyak digunakan. Secara umum standar deviasi perusahaan di Indonesia selama masa krisis meningkat secara signifikan. Bagi yang biasa berkecimpung di pasar modal, ukuran risiko yang banyak mereka kenal dan gunakan adalah *beta*, yang menunjukkan kepekaan tingkat *return* suatu perusahaan dibandingkan dengan tingkat *return* seluruh perusahaan di Indonesia.

Akibat semakin tingginya tingkat risiko, nilai perusahaan semakin rendah. Hal ini berdampak pada semakin tingginya kekhawatiran manajemen bahwa korporat bisa diambil alih (*take over*) sewaktu-waktu oleh pihak lain yang bermodal dan berani dengan risiko. Akibat pergeseran persepsi mengenai risiko ini juga berdampak pada perlunya melakukan pergeseran produk dan pasar. Misalnya, banyak perusahaan Indonesia yang tadinya berbisnis produk-produk berkualitas tinggi dan dijual dengan harga tinggi untuk segmen pasar tertentu, bergeser dengan menjual produk-produk berkualitas menengah dan rendah untuk segmen pasar yang berbeda supaya perusahaan bisa tetap hidup.

Aspek ketiga adalah kemungkinan terjadinya pergeseran akses permodalan dan kebutuhan finansial. Misalnya perusahaan yang mengalami

kerugian akibat krisis menyebabkan komposisi permodalan menjadi tidak sehat. Komposisi tersebut, yang diukur dengan rasio antara utang dengan ekuitas, terlalu besar. Dalam banyak kasus perusahaan Indonesia pada masa krisis mengalami penurunan ekuitas sampai dengan 0 (nol), nilai buku ekuitas bahkan mencapai negative. Ini artinya, bila semua asset perusahaan dijual sesuai dengan nilai yang tercatat dalam laporan neraca perusahaan maka seluruh utang yang diperoleh dari penjualan asset tersebut tidak cukup untuk membayar utang perusahaan.

Hal ini mendorong manajemen untuk secepatnya memperbaiki rasio utang-ekuitas atau *debt-equity ratio*. Salah satu caranya adalah dengan menjual saham ke pasar modal. Namun ada persyaratan tertentu yang harus dipenuhi perusahaan supaya dapat menjual saham ke pasar modal. Seandainya persyaratan tersebut terlalu berat, perusahaan dapat menegosiasikan utang dengan pihak kreditur supaya mau menukar status utang menjadi setoran modal atau ekuitas.

Ketiga aspek tersebut mendorong korporat untuk memformulasikan strategi baru supaya mampu memperbaiki kinerja perusahaan, serta menjadi pertimbangan untuk melakukan pergeseran strategi (*strategy shift*). Selanjutnya dijelaskan pula pembagian kategori restrukturisasi²⁴. Pada intinya restrukturisasi dapat dikategorikan ke dalam tiga jenis yaitu restrukturisasi portofolio/asset; restrukturisasi modal/keuangan; dan restrukturisasi manajemen/organisasi. Sebagaimana penjelasan berikut ini :

1. **Restrukturisasi portofolio** merupakan kegiatan penyusunan portofolio perusahaan supaya kinerja perusahaan menjadi semakin baik. Yang termasuk ke dalam portofolio perusahaan adalah setiap Asset, Lini Bisnis, Divisi, Unit Usaha atau SBU (*Strategic business unit*), maupun Anak Perusahaan
2. **Restrukturisasi keuangan** atau modal adalah penyusunan ulang komposisi modal perusahaan supaya kinerja keuangan menjadi lebih sehat. Kinerja keuangan dapat dievaluasi berdasarkan laporan keuangan, yang

²⁴ Bramantyo Djohanputro, **Restrukturisasi Perusahaan Berbasis Nilai**, Jakarta Penerbit PPM, 2004, hlm. 24 – 27.,

terdiri dari neraca. Laporan laba/rugi, laporan arus kas, dan posisi modal perusahaan. Berdasarkan data dalam laporan keuangan tersebut, analisis dapat mengevaluasi tingkat kesehatan perusahaan. Kesehatan perusahaan dapat diukur berdasarkan rasio kesehatan, yang antara lain tingkat efisiensi (*efficiency ratio*) tingkat efektifitas (*effectiveness ratio*), profitabilitas (*profitability*), tingkat likuiditas (*liquidity ratio*), tingkat perputaran asset (*asset turnover*), rasio ungkitan (*leverage ratio*), dan rasio pasar (*market ratio*). Selain rasio-rasio di atas, tingkat kesehatan juga dapat diukur berdasarkan profil risiko-tingkat pengembalian (*risk-return profile*).

3. **Restrukturisasi manajemen / organisasi** merupakan penyusunan ulang komposisi manajemen, struktur organisasi, pembagian kerja, sistem operasional dan hal-hal lain yang berkaitan dengan masalah manajerial dan keorganisasian. Tujuannya sama dengan kedua jenis restrukturisasi di atas, yaitu supaya kinerja perusahaan membaik. Dalam hal restrukturisasi manajemen/ organisasi, perbaikan kinerja diperoleh melalui beberapa cara, antara lain dengan pelaksanaan yang lebih efisien dan efektif, pembagian wewenang yang lebih baik sehingga keputusan tidak berbelit-belit, dan kompetensi staf yang lebih mampu menjawab permasalahan di setiap unit kerja.

Suatu korporat dapat menerapkan salah satu jenis restrukturisasi pada suatu saat. Tetapi yang banyak terjadi adalah korporat menerapkan dua atau lebih jenis restrukturisasi sekaligus karena aktivitas-aktivitas restrukturisasi tersebut saling terkait. Hal ini banyak dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang melakukan penawaran umum (*go public*) atau swastanisasi. Supaya saham BUMN dapat dijual dengan harga yang tinggi, tingkat kesehatan perlu diperbaiki dulu, sehingga BUMN dapat melakukan perbaikan kinerja, strategi kegiatan usaha atau bahkan melakukan investsasi baru untuk mendapatkan alat kerja (alat produksi), maupun teknologi baru dalam rangka mengembangkan kegiatan usaha. Langkah awal yang sering dilakukan adalah dengan melakukan profitisasi. Termasuk di dalam profitisasi adalah meningkatkan efisiensi kerja, menjual asset atau unit yang tidak produktif, dan memperbaiki produk dan pemasaran. Artinya

profitisasi sudah mencakup dua jenis, yaitu restrukturisasi portofolio dan restrukturisasi manajemen.

Selanjutnya diambil langkah untuk melakukan restrukturisasi modal. Hal ini dilakukan apabila komposisi modal BUMN tidak sehat, misalnya nilai ekuitas sangat kecil dibandingkan nilai utang. Salah satu cara yang dapat ditempuh adalah meminta pemerintah untuk menambah setoran modal atau mengubah pinjaman yang diberikan pemerintah kepada BUMN menjadi ekuitas. Apabila tindakan-tindakan tersebut dianggap cukup, barulah melangkah ke restrukturisasi modal berikutnya, yaitu melakukan swastanisasi atau penawaran umum.

Ketiga jenis restrukturisasi tersebut dapat dilakukan dan berorientasi jangka pendek maupun panjang. Selain itu, restrukturisasi dapat berdampak pada pengurangan, pengerdilan, atau pemangkasan suatu asset, unit kerja, sistem atau modal dan dapat juga berdampak pada penambahan, pembangunan dan pengembangan baik asset, unit kerja, sistem, organisasi, maupun permodalan ²⁵.

Dalam rangka memberdayakan Badan Usaha Milik Negara, maka dikeluarkan Instruksi Presiden Republik Indonesia 5 tahun 1988, yang mengintruksikan kepada Menteri Keuangan agar mengatur tentang Penyehatan dan Penyempurnaan pengelolaan Badan Usaha Milik Negara.

Sebagai pelaksanaan dari Instruksi Presiden tersebut maka Menteri Keuangan mengeluarkan Keputusannya No. 740/KMK.00/1989 tanggal 28 Januari 1989 tentang Peningkatan efisiensi dan Produktivitas Badan Usaha Milik Negara. Adapun pokok-pokok yang mendasar dari Keputusan Menteri Keuangan itu sebagai dituang di dalam Bab IV yaitu “RESTRUKTURISASI PERUSAHAAN”.

Bagian Pertama Perubahan Status Hukum :

Pasal 6 :

Perubahan status hukum BUMN dapat dilakukan bila berdasarkan penilaian perubahan status hukum tersebut dapat mempercepat peningkatan efisiensi perusahaan dan perbaikan pelayanan masyarakat. Hal ini selaras dengan tujuan

²⁵ Ibid, hlm. 33-35.

restrukturisasi adalah public services dan profit oriented. Untuk menyehatkan perusahaan melalui langkah-langkah peningkatan efisiensi perusahaan sehingga kinerja perusahaan menjadi lebih baik, dan selanjutnya dengan peningkatan efisiensi maka diharapkan terjadi perbaikan pelayanan masyarakat.

Pasal 7.

Perubahan status hukum BUMN sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 dilakukan dengan tata cara sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dalam hal ini implementasi kegiatan restrukturisasi perusahaan harus dilaksanakan sesuai dengan rambu-rambu yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan ini, maka sebagian besar dari BUMN mengubah bentuk hukum dari perusahaan tersebut terutama BUMN yang berbentuk PERJAN menjadi PERUM atau PERSERO.

Bagian kedua:

Kerja Sama atau Kontrak Manajemen.

Pasal 8.

Kerja sama Operasi atau Kontrak Manajemen dilakukan untuk meningkatkan pangsa pasar, kemampuan teknologi/operasi dan efisiensi perusahaan.

Pasal 9.

- (1) Kerja sama Operasi atau Kontrak Manajemen yang berlaku untuk jangka waktu tidak lebih dari satu tahun atau siklus usaha dapat dilaksanakan Direksi setelah mendapat persetujuan Dewan Komisaris. Dewan Pengawas.
- (2) Kerja sama atau Kontrak Manajemen yang jangka waktunya lebih dari ketentuan sebagaimana diatur dalam ayat (1) hanya dapat dilaksanakan setelah mendapat persetujuan Menteri.
- (3) Jawaban Menteri atas usulan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan selambat-lambatnya dalam waktu 30 (tiga puluh) hari kerja setelah permohonannya diterima.

Bagian Ketiga:

Konsolidasi, Merger dan Pemecahan.

Pasal 10

- (1) Konsolidasi atau merger dilakukan untuk meningkatkan modal usaha memperluas pangsa pasar serta meningkatkan daya saing usaha;
- (2) Pemecahan dilakukan untuk meningkatkan efisiensi, memperkuat pengendalian intern serta meningkatkan pelayanan usaha.

Pasal 11.

Berdasarkan hasil penilaian sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (2), konsolidasi, merger dan pemecahan dilakukan dengan cara:

- a. Menteri mengeluarkan persetujuan mengenai konsolidasi, merger dan pemecahan BUMN yang bersangkutan;
- b. Mengadakan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa untuk BUMN yang berbentuk PERSERO atau Rapat Bersama antara Menteri Teknis dengan Menteri untuk BUMN yang berbentuk PERUM.
- c. Menteri menyelesaikan konsolidasi, merger dan pemecahan BUMN yang bersangkutan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bagian keempat:

Penjualan Saham-Saham

Pasal 12.

Penjualan saham BUMN dilakukan untuk memperbaiki struktur permodalan perusahaan dan atau mendukung pengembangan usaha serta memperluas partisipasi masyarakat dalam pemilikan dan pengawasan.

Pasal 13.

- (1) Penjualan saham BUMN hanya dilakukan melalui pasar modal yang sepanjang memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang pasar modal.
- (2) Penjualan saham BUMN melalui penempatan langsung (direct placement) hanya dilakukan untuk BUMN yang tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

Pasal 14.

- (1) Menteri mengeluarkan persetujuan tentang penjualan saham BUMN dengan menetapkan cara penjualannya melalui pasar modal atau penempatan.

- (2) Penjualan saham BUMN melalui penempatan langsung diatur secara tersendiri oleh Menteri.
- (3) Pelaksanaan penjualan saham BUMN dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bagian kelima:

Pembentukan Perusahaan Patungan

Pasal 15.

BUMN dapat membentuk perusahaan patungan dengan pihak lain, untuk meningkatkan pangsa pasar, kemampuan teknologi/operasi dan memperbaiki tingkat pengembalian modal.

Pasal 16.

- (1) Menteri mengeluarkan persetujuan mengenai pembentukan perusahaan patungan berdasarkan hasil penilaian atau usulan pembentukan perusahaan patungan tersebut.
- (2) Jawaban Menteri atas usulan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diberikan selambat-lambatnya dalam aktu 30 (tiga puluh) hari kerja setelah permohonannya diterima.
- (3) Pelaksanaan pembentukan perusahaan patungan dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bagian keenam:

Penjualan Perusahaan dan Likuidasi.

Pasal 17.

Apabila berdasarkan penilaian tidak dimungkinkan memperbaiki kondisi BUMN dengan cara sebagaimana dimaksud dalam pasal 6, pasal 8, pasal 10, pasal 12, dan pasal 15 Keputusan ini, maka BUMN yang bersangkutan dijual atau dilikuidasi.

Pasal 18.

Pelaksanaan penjualan perusahaan dan likuidasi BUMN dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.

Dari bunyi pasal-pasal tersebut adalah merupakan usaha-usaha pemerintah untuk memberdayakan BUMN agar berdaya guna dan berhasil guna. Apabila ternyata suatu BUMN ternyata tidak dapat diberdayakan lagi,

maka jalan terakhir yang diambil oleh Pemerintah adalah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 dan pasal 18 yaitu melakukan Penjualan Perusahaan dan Likuidasi.

Dalam hal terdapat peluang usaha bagi badan usaha yang bersangkutan dapat melakukan kerja sama operasi atau kontrak manajemen. Untuk mengembangkan kegiatan badan usaha yang belum bisa terjangkau penanganannya oleh korporat, maka dapat dilakukan kerja sama operasi atau kontrak manajemen dengan badan usaha lainnya yang telah profesional dan diketahui kredibilitasnya dengan baik dalam bisnis tersebut. Hal ini dilakukan agar badan usaha lebih efisien dalam melakukan kegiatan usaha yang menjadi core bisnisnya. Dengan harapan melalui kerja sama operasi dapat menghasilkan manfaat berupa *profit sharing* atau bahkan dapat memberikan *training* kepada salah satu wakil perusahaan yang ditempatkan dan dilibatkan dalam kerja sama operasi tersebut, sehingga personil yang ditempatkan dapat mentransfer pengetahuan tentang tata cara mengelola salah bisnis kerja sama operasikan tersebut. Begitu pula dalam hal kerja sama kontrak manajemen akan memberikan manfaat kepada badan usaha, sehingga personil yang ditempatkan kerja sama kontrak manajemen dapat mentransfer pengetahuan tentang tata cara mengelola salah bisnis dalam kontrak manajemen.

Jasa pengangkutan sebagaimana pengangkutan darat melalui kereta api menjadi bagian penting dari kegiatan perekonomian. Dalam hal ini termasuk sebagai kegiatan transportasi yang mendukung dari proses kegiatan ekonomi distribusi dalam perdagangan. Transaksi perdagangan merupakan proses pemindahan barang dari penjual kepada pembeli dengan pembayaran yang dilakukan pembeli kepada penjual. Beralih atau perpindahan barang dagangan tersebut dapat terjadi melalui :

1. Dari gudang (stock) yang dimiliki penjual, menuju gudang/tempat yang ditunjuk oleh pembeli;
2. Dari pabrik di mana barang tersebut diproduksi menuju gudang/tempat yang ditunjuk oleh pembeli;
3. Dari gudang/daerah pertanian atau perkebunan di mana barang (hasil pertanian) tersebut dihasilkan;

4. Dari lokasi pertambangan (barang tambang) menuju gudang/tempat pabrik di mana hasil tambang tersebut dibutuhkan sebagai bahan baku.

Untuk terlaksananya pemindahan barang tersebut diperlukan rangkaian kegiatan yang disebut distribusi dan transportasi. Pengertian distribusi (*distribution*) dalam ilmu ekonomi dan dalam kalangan perindustrian. Yang menurut Frank H. Woodward dalam bukunya yang berjudul “*Managing the Transport Service Function* dijelaskan *In Industry, distribution has been accepted as: The Performance of all business activities involved in moving the goods from the point of processing or manufacture to the point sale to the customer and would include*”: *Warehousing, Inventory control of finished goods, Materials handling and packaging, Documentation and dispatch, Traffic and Transportation, and after sales services to custom.* Bila dilihat pengertian tersebut di atas kegiatan transportasi merupakan bagian dari pengertian distribusi²⁶.

Transportasi mempunyai peranan penting bagi industri karena produsen mempunyai kepentingan agar barangnya diangkut sampai kepada konsumen tepat waktu, tepat pada tempat yang ditentukan, dan barang dalam kondisi baik. Pengertian transportasi dapat diartikan sama dengan pengertian distribusi dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 10 tahun 1988 tanggal 26 Februari 1988 tentang Jasa Pengurusan Transportasi, pasal 1 berbunyi: “Yang dimaksud dengan jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarding) dalam keputusan ini adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut dan udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penundaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen, perhitungan biaya angkut, claim, asuransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya barang oleh yang berhak menerimanya.”

²⁶ Salim Abbas, op. cit., hlm. 24 – 26.

Pengertian transportasi yang secara umum adalah; “Rangkaian kegiatan memindahkan/mengangkut barang dari produsen sampai kepada konsumen dengan menggunakan salah satu modal transportasi, yang dapat meliputi moda transportasi darat, laut/sungai maupun udara. Rangkaian kegiatan yang dimulai dari produsen sampai kepada konsumen lazim disebut rantai transportasi (*chain of transportation*). Tiap sektor kegiatan disebut mata rantai (*link*) yang saling berkaitan dan saling mempengaruhi. Kelancaran dan kecepatan arus transportasi ditentukan oleh mata rantai yang terlemah dari rangkaian kegiatan transportasi tersebut, sampai pada mata rantai yang terkuat.

Jasa transportasi atau fungsi transportasi adalah fungsi penunjang yang sangat menentukan bagi perindustrian, pertanian/perkebunan, pertambangan maupun perdagangan. Lancarnya transportasi, tepat waktu, adanya jaminan keselamatan barang dengan biaya relatif murah, akan mempengaruhi harga atau mutu komoditi sampai pada konsumen. Negara produsen yang berorientasi kepada ekspor sangat berkepentingan atas jasa transportasi. Terutama Indonesia sebagai salah satu negara berkembang menuju industrialisasi, dengan hasil produksi yang berorientasi kepada ekspor, jasa transportasi merupakan faktor yang menentukan daya saing barang (komoditi) ekspor Indonesia di pasar internasional.

Distribusi yang dilakukan jasa transportasi. Dalam praktek sehari-hari dapat kita lihat perusahaan jasa-jasa transportasi dijalankan oleh pihak Swasta maupun Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Sebagian besar produksi jasa transportasi yang menyangkut hajat hidup masyarakat (Kereta Api, Pelabuhan Udara/Laut dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara/BUMN).

Adapun pengelolaan jasa-jasa transportasi serta terminal dalam masyarakat dewasa ini dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Angkutan Jalan Raya dan Kereta Api

- a. Angkutan bus antar kota dikelola oleh pihak swasta, disamping sebagian diusahakan oleh BUMN.
- b. Angkutan bis dalam kota dikelola bersama-sama oleh perusahaan swasta dan Badan Usaha Milik Negara.

- c. Angkutan truck barang pada umumnya diusahakan oleh perusahaan milik swasta.
 - d. Pengangkutan dengan kereta api dikelola oleh Pemerintah yaitu PT Kereta Api (Persero). Pihak Swasta tidak sanggup mengusahakan Angkutan Kereta Api, oleh karena investasi dan biaya eksplotasi besar setiap tahunnya.
 - e. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) diusahakan oleh Pemerintah yaitu PT (PERSERO) Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan dan sebagian dikelola oleh Perusahaan-Perusahaan Swasta.
 - f. Pengoperasian, maupun investasi Terminal bis, stasiun Kereta Api dan Pelabuhan Ferry diusahakan oleh BUMN dan Pemerintah Daerah (Terminal Bis).
2. Angkutan Udara.
 3. Angkutan Laut.
 4. Rambu-rambu jalan kereta api, rambu-rambu udara dan rambu-rambu Laut (Navigasi dan Telkom).
 5. Tarif angkutan maupun tarif-tarif terminal dan tarif pelabuhan udara/laut ditetapkan oleh Pemerintah hal mana merupakan kebijakan Pemerintah (Monopoli Negara).

Dalam hal jasa transportasi yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah/negara dikenal sebagai Badan usaha Milik negara. Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang jasa-jasa transportasi maupun pengadaan jasa Terminal bus/Pelabuhan Udara/Pelabuhan Laut. Manajemen dan Organisasi masing-masing BUMN ditetapkan berdasarkan kebijaksanaan Pemerintah yaitu bentuk PT (Persero) dengan ketetapan Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan. Sedangkan bentuk

Perum/Perusahaan Umum/Anggota Direksi dan Dewan Pengawas ditetapkan dengan keputusan Presiden RI atas usul Menteri Perhubungan²⁷.

Transportasi khususnya jasa pengangkutan bersifat strategis dalam pengembangan kegiatan perekonomian suatu negara dalam hal kegiatan ekonomi distribusi hasil produk, selain itu juga penciptaan pemerataan pembangunan, dan kondisi pertahanan dan keamanan negara. Pengembangan transportasi, yang berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan, diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang andal dan berkemampuan tinggi serta diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional, serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.

Sistem Transportasi Nasional perwujudannya terdiri dari sarana dan prasarana serta sistem manajemen. Sarana dan prasarana transportasi meliputi tiga moda yaitu moda darat, laut dan udara. Sedangkan sistem manajemen dari system transportasi nasional tersebut, terdiri dari unsur Pemerintah/Departemen Perhubungan yang melakukan fungsi pembinaan sector transportasi. Disamping itu ada BUMN, swasta dan koperasi serta Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pemerintah, yang berfungsi sebagai pelaksana penyediaan jasa transportasi. Dalam penyediaan jasa transportasi, pemerintah harus memperhatikan kepentingan pengguna dan penyedia jasa, serta kelestarian lingkungan. Meskipun demikian dalam hal tertentu perlu dilakukan pengelolaan terhadap pengguna jasa transportasi, agar pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana dapat dikelola dengan baik.

Indonesia belum kompetitif dilihat dari total biaya untuk angkutan barang baik melalui laut maupun udara secara internasional. Oleh karena itu

²⁷ Abdul Kadir, op., cit. hlm. 95-95.

perlu langkah-langkah terobosan untuk meningkatkan kemampuan bersaing perusahaan domestik nasional, disamping meningkatkan sarana transportasi, prasarana transportasi, fasilitas transportasi, manajemen transportasi juga harus meningkatkan ketrampilan serta kemampuan sumber daya manusia.

Bentuk badan usaha (business organization) yang dapat kita jumpai di Indonesia sekarang ini demikian beragam jumlahnya. Sebagian besar dan bentuk-bentuk usaha tersebut merupakan peninggalan masa lalu, yaitu dari Pemerintah Penjajah Belanda. Diantaranya memang ada dengan sebutan dalam bahasa Indonesia, tetapi masih ada juga sebagian yang tetap mempergunakan nama aslinya. Nama-nama yang masih terus digunakan dan belum diubah pemakaiannya misalnya Maatschap, Firma Disingkat (Fa), dan Commanditaire Vennootschap yang disingkat (CV).

Namun selain itu, ada pula yang sudah di Indonesiakan seperti Perseroan Terbatas atau (PT) yang sebenarnya berasal dari sebutan (NV) atau Naamloze Vennootschap. Kata “Vennootschap” diterjemahkan menjadi kata “perseroan”, sehingga dengan demikian dapat dijumpai sebutan Perseroan Firma, Perseroan Komanditer dan Perseroan Terbatas. Bersamaan dengan itu, ada juga yang menggunakan kata perseroan dalam arti luas, yaitu sebagai sebutan atau untuk penyebutan perusahaan pada umumnya.

Kata “*perseroan*”, pokok katanya adalah “*sero*” yang artinya saham atau andil (andeel-Belanda), sehingga perusahaan yang mengeluarkan saham atau sero disebut perseroan, sedangkan yang memiliki sero dinamakan “*persero*” atau yang sekarang lebih dikenal dengan sebutan pemegang saham. Kemudian tentu dipertanyakan, bagaimana halnya perusahaan yang tidak mengeluarkan sero, tapi ternyata perusahaan tersebut juga disebut perseroan. Dengan demikian maka ada “perseroan” yang merupakan terjemahan dari “Vennootschap” dan ada juga “perseroan” dalam arti penyebutan perusahaan secara umum. Untuk sementara ini, demikianlah yang kita jumpai dalam pemakaian sehari-hari.

Kemungkinan yang tepat pemakaian kata perseroan dalam hal penyebutan suatu Perseroan Terbatas, karena dalam kenyataannya Perseroan Terbatas itu memang mengeluarkan Saham atau Sero untuk seluruh modal

Perseroan Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas. Namun untuk bentuk usaha seperti Maatschap, sebaiknya tetap diterjemahkan dengan menggunakan kata “persekutuan” dari pada memakai kata perseroan itu sendiri dan pula Maatschap tidak menerbitkan saham. Jadi untuk sementara kata “Persekutuan” tetap dipakai untuk padanan Maatschap, dan ini sesuai pula dengan terjemahan yang dipakai dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Dari penyebutan atau penamaan badan-badan usaha yang demikian beragam, secara sepintas bisa membingungkan. Namun demikian, dari kaca mata hukum dapat dibedakan dengan memilah menjadi dua, yaitu badan usaha yang berbadan hukum dan badan usaha yang tidak berbadan hukum. Tetapi sebelumnya perlu diperhatikan bahwa hukum juga bisa dibagi berdasarkan materinya, yaitu dapat dibedakan antara Hukum Publik dan Hukum Privat.

Hukum publik (*publiekrecht*) adalah hukum yang mengatur hubungan antara negara dan atau aparatnya dengan warga negara yang menyangkut kepentingan umum atau publik, seperti Hukum Pidana, Hukum Tata Negara, Hukum Tata Usaha Negara, Hukum Internasional dan lain sebagainya.

Sebelumnya telah dinyatakan bahwa semua bentuk-bentuk badan usaha tersebut dipilah menjadi perusahaan yang berbadan hukum dan perusahaan yang tidak berbadan hukum. Perusahaan yang berbadan hukum misalnya perseroan terbatas, koperasi, dan badan-badan usaha lain yang dinyatakan sebagai badan hukum serta memenuhi kriteria badan hukum. Sedangkan perusahaan diluar itu adalah bukan merupakan badan hukum, misalnya Maatschap, Firma, CV, usaha perseorangan dan sebagainya.

Suatu bentuk badan hukum yang lain yaitu Yayasan. Yayasan yang sebenarnya bukan merupakan bentuk badan usaha, yang belakangan tampaknya banyak yayasan yang melakukan kegiatannya dalam bidang bisnis. Apakah memang boleh? Untuk menjawab pertanyaan tersebut, tentunya harus melihat pada maksud dan tujuan yayasan pada saat didirikan dan itu tercantum dalam Anggaran Dasar Yayasan.

Yayasan sebenarnya peninggalan pemerintah Belanda, yang disebut *Stichting* yang dijalankan untuk suatu maksud dan tujuan idiil dan melakukan

kegiatan di bidang sosial. Oleh karena itu, maka perlu dipertanyakan apakah yang dimaksud dengan idil dan sosial itu ?

PT Kereta Api (Persero) adalah badan usaha yang melakukan kegiatan usaha jasa transportasi. PT Kereta Api (Persero) adalah badan usaha negara yang termasuk dalam kategori Badan Usaha Milik Negara. PT Kereta Api (Persero) sebagai perusahaan perkeretaapian mempunyai tugas yang sangat penting dalam keikut-sertaannya dalam melayani jasa transportasi. Sejalan dengan lajunya pertumbuhan ekonomi yang semakin tinggi, tuntutan kualitas pelayanan jasa transportasi kereta api oleh masyarakat, maka perusahaan perkeretaapian perlu mengantisipasi hal tersebut. Peningkatan kualitas pelayanan dilakukan dengan cara peningkatan kualitas sarana perkeretaapian, prasarana perkeretaapian, sumber daya manusia, fasilitas perkeretaapian dan tentu saja organisasi dan manajemen yang sehat.

Pembangunan pada hakikatnya merupakan upaya menciptakan suatu keadaan dimana setiap anggota masyarakat memiliki kesempatan untuk meningkatkan kesejateraan, sehingga secara bertahap mutu hidupnya semakin baik. Karena itu, pembangunan harus mencakup seluruh aspek kehidupan masyarakat, baik fisik maupun non fisik yang berkaitan dengan meningkatkan potensi Sumber Daya Alami (SDA) dan Sumber Daya Manusia (SDM).

Dalam kaitan tersebut perlu pengembangan keberadaan Badan Usaha Milik Negara dalam kancah perekonomian. Apalagi menghadapi adanya Globalisasi Ekonomi yaitu pada tahun 2003 kita akan terlibat dalam perdagangan bebas (ASEAN), sedangkan pada tahun 2020 kitapun turut serta dalam kawasan perdagangan bebas Asia Pasifik (APEC). Oleh karena itu akan terjadi perubahan lingkungan ekonomi internasional, dan dalam rangka perubahan itu kita harus mempersiapkan diri baik berupa sumber daya manusia maupun sarana-sarana Badan Usaha Milik Negara dan Usaha Kecil yang memadai.

Perkembangan ekonomi dunia telah menimbulkan persaingan pasar yang semakin ketat, yang sejalan dengan kecenderungan globalisasi perekonomian dan liberalisasi perdagangan. Indonesia sebagai peserta aktif

dalam berbagai forum Regional maupun Multilateral sudah sepakat turut serta dalam era perdagangan bebas, melalui keikutsertaan dalam berbagai kesepakatan yang dicapai dalam berbagai forum yakni “General Agreement on Tariff and Trade, General Agreement on Trade in Services, ASEAN Free Trade, ASEAN Framework Agreement on Services serta kesepakatan perdagangan bebas APEC”

Kebijaksanaan untuk meningkatkan kemandirian Badan Usaha Milik Negara ditujukan untuk merebut peluang-peluang bisnis dalam hal ini peluang bisnis dalam era perdagangan. Dalam hal ini, perlu diperhatikan perkembangan disiplin hukum ekonomi internasional ini menyebabkan focus pada implikasi dan berbagai dinamika lingkungan internasional dewasa ini terhadap kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM) Indonesia baik di bidang Hukum Ekonomi Internasional maupun di bidang disiplin ilmu lainnya.

Pemahaman mengenai sistemisasi bentuk-bentuk badan usaha, demikian pula mengenai jenis perusahaan yang dibagi dalam perusahaan swasta dan negara dijelaskan R. Wijaya. Termasuk pula mengenai penguraian tentang perseroan terbatas dan pembedaannya. Berikut pemaparan selengkapnya²⁸.

Dalam hukum perusahaan bentuk-bentuk badan usaha dikelompokkan sebagai-berikut :

- a. Perseroan Terbatas atau PT;
- b. Koperasi;
- c. Maatschap atau Persekutuan;
- d. VOF atau *Vennootschap Onder Firma* atau Fa;
- e. CV. Atau *Commanditaire Vennootschap*.

Selain dari bentuk-bentuk usaha sebagaimana yang telah disebutkan di atas, juga dikenal berbagai macam perusahaan yang dibedakan atas dasar kepemilikannya sehingga dengan demikian ada yang disebut perusahaan negara dan perusahaan swasta. Perusahaan Negara yaitu perusahaan yang modalnya dimiliki oleh Negara dan merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), dan selain itu ada Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang bisa

²⁸ I.G. Rai Wijaya, *op. cit.*, hlm. 12 – 14.

berupa Perusahaan Daerah (PD) atau bisa berupa PT. Perusahaan Negara menurut Undang-Undang Nomor 19 Prp Tahun 1960 adalah semua perusahaan dalam bentuk apapun yang modalnya untuk seluruhnya merupakan kekayaan Negara RI, kecuali ditentukan lain berdasarkan undang-undang. Perusahaan Negara dibedakan antara :

- 1) Perusahaan Jawatan (PERJAN);
- 2) Perusahaan Umum (PERUM) dan;
- 3) Perusahaan Perseroan (PERSERO) yang berbentuk Perseroan Terbatas.

Sedangkan Perusahaan Swasta adalah suatu perusahaan yang modalnya dimiliki oleh swasta, umumnya berbentuk PT atau salah satu dari bentuk-bentuk usaha yang ada berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Selain perbedaan antara Perusahaan Negara dan Perusahaan Swasta sebagaimana disebutkan di atas, pembagian juga bisa dilihat seperti berikut yaitu:

1. Perusahaan Nasional, yaitu perusahaan yang sekurang-kurangnya 51% (lima puluh satu perseratus) dari modal dalam negeri yang ditanam di dalamnya dimiliki oleh Negara dan atau Swasta Nasional. Jadi dalam hal ini kepemilikannya bisa oleh Negara atau bisa juga oleh swasta, namun sebutannya adalah Perusahaan Nasional, dengan catatan bahwa kepemilikan modal dalam negeri, minimal 51%;
2. Perusahaan Asing adalah perusahaan yang tidak memenuhi ketentuan untuk persyaratan Perusahaan Nasional sebagaimana disebutkan di atas, misalnya modal dalam negeri yang dimiliki oleh Negara atau Swasta Nasional yang ditanam di dalamnya, besarnya kurang dari 51%. Selanjutnya Perusahaan Asing tersebut bisa berupa: Perusahaan Patungan (Join Venture Company), dan Perusahaan Murni Asing.

Selanjutnya Perseroan Terbatas dapat dibedakan antara :

- a. Perseroan Terbatas Biasa yaitu badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas serta peraturan pelaksanaannya;

- b. Perseroan Terbatas Penanaman Modal Dalam Negeri (PT PMDN), atau Perseroan Terbatas dalam rangka Penanaman Modal Dalam Negeri, yaitu penggunaan bagian dari kekayaan masyarakat Indonesia, termasuk hak-hak dan benda-benda, baik yang dimiliki oleh Negara maupun oleh Swasta Nasional atau Swasta Asing yang berdomosili di Indonesia, yang disisihkan atau disediakan guna menjalankan suatu usaha sepanjang modal tersebut tidak diatur oleh ketentuan-ketentuan pasal yang mengatur tentang Modal Asing berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing.
- c. Perseroan Terbatas Penanaman Modal Asing (PT PMA), atau PT dalam rangka Penanaman Modal Asing yaitu hanya meliputi penanaman Modal Asing secara langsung yang dilakukan menurut atau berdasarkan ketentuan-ketentuan Undang-Undang Penanaman Modal Asing dan yang digunakan untuk menjalankan perusahaan di Indonesia, dalam arti bahwa pemilik modal secara langsung menanggung risiko dari penanaman Modal tersebut. Sedangkan yang dimaksud dengan Modal Asing adalah alat pembayaran luar negeri yang tidak merupakan bagian dari kekayaan devisa Indonesia, yang dengan persetujuan Pemerintah digunakan untuk pembiayaan perusahaan di Indonesia.
- d. Perseroan Terbatas (PERSERO) adalah bentuk badan usaha negara yang semula berbentuk Perusahaan Negara (PN) dan atau Perusahaan Jawatan (PERJAN), yang kemudian demi efisiensi diubah menjadi bentuk Perseroan Terbatas sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995, yang modalnya seluruh atau sebagian merupakan milik Negara dari kekayaan Negara yang dipisahkan.

Khususnya perusahaan negara BUMN bentuk PERSERO untuk menghadapi perkembangan ekonomi dunia perlu dilakukan pemeberdayaan. Kajian ini dikaitkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998, dan upaya peningkatan efisiensi. Kesempatan usaha untuk menjual sahamnya

kepada masyarakat (*go public*). Pemaparan berikut merupakan kajian dari Faisal Salam²⁹.

PERSERO perlu diberdayakan, maka dikeluarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 1998 yang disebabkan perkembangan ekonomi dan perdagangan dunia telah menimbulkan persaingan yang semakin tajam sehingga perlu mengambil berbagai langkah untuk meningkatkan efisiensi, daya saing dan pengembangan usaha Perusahaan Perseroan (PERSERO). Perekonomian nasional sebagai penyedia barang dan jasa untuk pemenuhan kebutuhan untuk konsumsi maupun untuk keperluan proses produksi dilakukan perusahaan dalam bentuk tersebut. Berbagai upaya untuk meningkatkan kinerja PERSERO telah dilakukan oleh Pemerintah selama ini dan upaya yang demikian akan terus dilakukan sehingga memungkinkan PERSERO mampu berperan sebagai badan usaha yang sehat dan efisien serta mampu pula meningkatkan sumbangan bagi pembangunan ekonomi Indonesia dan meningkatkan sumbangan bagi negara baik dalam bentuk deviden yang menjadi bagian negara sebagai pemegang saham maupun dalam bentuk penerimaan pajak bagi negara.

Kebijaksanaan untuk meningkatkan kemandirian PERSERO dimaksud termasuk juga memberi kemungkinan bagi PERSERO untuk menjual saham kepada masyarakat (*go public*). Bagi PERSERO yang memenuhi persyaratan sehat yang kriterianya ditetapkan oleh Menteri Keuangan, perlu ditetapkan kerangka aturan yang akan memungkinkan PERSERO untuk memanfaatkan potensi dan yang ada pada masyarakat melalui pasar modal, kesempatan untuk memasuki pasar modal baik di dalam maupun di luar negeri juga berkaitan dengan upaya untuk meningkatkan efisiensi PERSERO sehingga lebih mampu bersaing di dalam maupun di luar negeri dalam era globalisasi.

Peraturan Pemerintah ini disusun sepenuhnya disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku bagi Perseroan Terbatas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas, hanya saja Peraturan Pemerintah ini memberi pengaturan-pengaturan khusus yang

²⁹ Moch. Faisal Salam, **Pemberdayaan BUMN di Indonesia**, Jakarta, Penerbit Pustaka, 2003, hlm. 65 – 67.

berkaitan dengan karakter PERSERO sebagai Perseroan Terbatas yang sahamnya sebagian atau seluruhnya dimiliki oleh Negara, sedang mengenai organ PERSERO tidak terdapat perbedaan yakni terdiri dari Rapat Umum Pemegang Saham, Direksi dan Komisaris. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1983, dikenal adanya Menteri Teknis yang berwenang melakukan pembinaan bidang usaha Badan Usaha Milik Negara sekaligus berperan sebagai Kuasa Pemegang Saham. Seiring dengan telah dikeluarkannya Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, maka mekanisme kerja kehidupan Perseroan termasuk pembinaannya didasarkan pada ketentuan Undang-Undang tersebut. Hal ini berlaku pula bagi PERSERO yang pada dasarnya berbentuk hukum Perseroan Terbatas. Oleh sebab itu dalam Peraturan Pemerintah ini mekanisme kerja PERSERO diatur berbeda dari ketentuan mengenai hal tersebut yang ada dalam Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1983. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas, karena meskipun PERSERO didirikan dengan maksud dan tujuan untuk mencari keuntungan namun dapat pula Persero didirikan untuk melaksanakan pelayanan kepentingan masyarakat luas. Di samping itu, dalam hal adanya kebutuhan masyarakat luas yang mendesak, Pemerintah dapat pula menugaskan suatu PERSERO melaksanakan fungsi pelayanan kemanfaatan umum termasuk fungsi tersebut adalah pelaksanaan program kemitraan dan pembinaan usaha kecil dan koperasi.

Mekanisme kerja Persero dilakukan oleh 3 organ Perseroan, yakni Rapat Umum Pemegang Saham, Komisaris dan Direksi, Menteri Keuangan berkedudukan sebagai Rapat Umum Pemegang Saham bila seluruh saham PERSERO dimiliki oleh Negara dan sebagai pemegang saham bila hanya sebagian saham PERSERO yang dimiliki Negara. Sedangkan para Menteri Teknis sesuai dengan fungsi Pemerintah dan berdasarkan pembagian tugas yang berlaku mempunyai kewenangan penentuan kebijakan pengaturan usaha dan produk yang dihasilkan baik barang maupun jasa, yang berlaku umum baik bagi Badan Usaha Milik Negara maupun Usaha Swasta. Dengan demikian maka fungsi pembinaan Badan Usaha Milik Negara sebagai bagian dari mekanisme kerja kehidupan Perseroan dilakukan oleh Menteri Keuangan

dalam hal yang bersangkutan bertindak selaku Rapat Umum Pemegang Saham atau oleh Rapat Umum Pemegang Saham dalam Menteri Keuangan berkedudukan sebagai pemegang saham, dan hal ini dilakukan dengan memperhatikan kebijaksanaan umum dari Menteri yang berwenang mengenai kegiatan usaha Badan Usaha Milik Negara.

Untuk mendukung agar PERSERO dapat meningkatkan efisiensinya, baik PERSERO lama maupun PERSERO yang baru, maka dikeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1998 tanggal 8 April 1998 tentang Penyertaan Modal Negara untuk pendirian Perusahaan Perseroan (PERSERO) di bidang pengelolaan kekayaan. Hal ini perlu dilakukan untuk meningkatkan pendayagunaan kekayaan badan usaha pada umumnya, khususnya kekayaan Badan Usaha Milik Negara. Di samping memberdayakan Badan Usaha Milik Negara dalam bentuk PERSERO, maka Pemerintah perlu juga memberdayakan Badan Usaha Milik Negara yang berbentuk PERUM.

Perkembangan ekonomi dan perdagangan dunia telah menimbulkan persaingan yang semakin tajam sehingga perlu mengambil berbagai langkah untuk meningkatkan daya saing dan pengembangan usaha Perusahaan Umum (PERUM). Dalam rangka meningkatkan daya saing dan pengembangan usaha, maka dipandang perlu untuk menegaskan otonomi yang lebih luas kepada manajemen dalam melakukan pengurusan Perusahaan Umum (PERUM) dalam bentuk Peraturan Pemerintah. Untuk memberdayakan Perusahaan Umum tersebut Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998 Tanggal 17 Januari 1998 tentang Perusahaan UMUM (PERUM).

Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998 ini, maka PERUM dapat bergerak lebih luas sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 yaitu:

- (1) Maksud dan tujuan PERUM adalah menyelenggarakan usaha yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.
- (2) Untuk mendukung pembiayaan kegiatan dalam rangka mencapai maksud dan tujuan dimaksud dalam ayat (1) dengan persetujuan Menteri Keuangan, PERUM dapat melakukan kegiatan tertentu yang berkaitan

dengan bidang usahanya dan atau melakukan penyertaan modal dalam badan usaha lain.

- (3) Kegiatan tertentu dan penyertaan modal sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur oleh Menteri Keuangan.

Sebagai suatu badan usaha (PERUM), maka Menteri Keuangan berkepentingan dengan modal Negara yang ditanam dalam PERUM untuk dapat dikembangkan. Untuk itu masalah investasi, pembiayaan serta pemanfaatan hasil usaha PERUM perlu diarahkan dengan jelas dalam kebijakan pengembangan perusahaan.

Menteri Keuangan selaku pengelola kekayaan Negara menetapkan kebijakan pengembangan PERUM yang bertujuan menetapkan arah dalam mencapai tujuan baik menyangkut kebijakan investasi, pembiayaan usaha, sumber pembiayaan penggunaan hasil usaha perusahaan dan kebijakan pengembangan lainnya.

Dalam rangka pembinaan kegiatan Perum, Menteri Keuangan memberikan pedoman bagi kegiatan operasional PERUM baik yang dilakukan oleh Direksi maupun Dewan Pengawas berdasarkan kebijakan pengembangan yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan dalam bentuk Program Kerja, dengan maksud agar Perum yang bersangkutan dapat melaksanakan tugas dan fungsinya secara berdaya guna serta dapat berkembang dengan baik.

Dalam Peraturan Pemerintah ini, PERUM ditetapkan sebagai perusahaan yang mandiri, oleh karena itu pihak luar tidak dimungkinkan untuk turut campur dalam pengurusan PERUM. Termasuk dalam pengertian campur tangan adalah tindakan-tindakan atau arahan yang secara langsung memberi pengaruh terhadap tindakan pengurus PERUM atau terhadap pengambilan keputusan oleh Direksi. Ketentuan ini dimaksudkan untuk mempertegas kemandirian PERUM sebagai badan usaha agar dapat dikelola secara professional sehingga dapat berkembang dengan baik sesuai dengan tujuan usaha.

D. Jasa Perkeretaapian Hubungannya dengan Perlindungan Konsumen.

The United Nations Guidelines for Consumer Protection yang diterima dengan suara bulat oleh Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) melalui Resolusi PBB No. A/RES/39/248 tanggal 18 April 1985 tentang Perlindungan Konsumen, mengandung pemahaman umum dan luas mengenai perangkat perlindungan konsumen yang asasi dan adil. Satu hal yang diperjuangkan *guidelines* itu adalah struktur kelompok-kelompok konsumen yang independen, di mana dinyatakan dalam paragraf pertama bahwa pemerintah-pemerintah berbagai Negara sepakat untuk memfasilitasi/mendukung pengembangan kelompok-kelompok konsumen (guideline 1.e). Hal ini merupakan kemajuan yang sangat berarti di bidang perlindungan konsumen.

Keberadaan kelompok-kelompok konsumen tentu saja berbeda dengan organisasi-organisasi konsumen. Pada hakikatnya kelompok-kelompok konsumen lebih merupakan pengelompokan konsumen pada berbagai sector, misalnya kelompok konsumen pemegang kartu kredit, kelompok konsumen barang-barang elektronik, dan sebagainya. Bisa dikatakan bahwa kelompok konsumen bertindak dalam kapasitasnya selaku konsumen. Sedangkan organisasi-organisasi konsumen merupakan lembaga swadaya masyarakat yang bergerak di bidang perlindungan konsumen. Di dalam segala aktivitasnya tentu saja organisasi konsumen seperti Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) bertindak dalam kapasitasnya selaku perwakilan konsumen (*consumer representation*). Walaupun demikian keduanya memiliki tujuan yang sama, yaitu melayani dan meningkatkan martabat dan kepentingan konsumen.

Prinsip kebebasan (*independence*) merupakan karakteristik penting, baik bagi organisasi konsumen maupun kelompok maupun kelompok konsumen. Mengenai karakteristik ini terdapat 6 (enam) kualifikasi kebebasan yang harus dimiliki organisasi konsumen dan kelompok konsumen:

- (1) Mereka harus secara eksklusif mewakili kepentingan-kepentingan konsumen;
- (2) Kemajuan perdagangan akan tidak ada artinya, *jika* diperoleh dengan cara-cara yang merugikan konsumen;

- (3) Mereka harus *non-profit making* dalam profil aktivitasnya;
- (4) Mereka tidak boleh menerima iklan-iklan untuk alasan-alasan komersial apapun dalam publikasi-publikasi mereka;
- (5) Mereka tidak boleh mengizinkan eksploitasi atas informasi dan advis yang mereka berikan kepada konsumen untuk kepentingan perdagangan;
- (6) Mereka tidak boleh mengizinkan kebebasan tindakan dan komentar mereka dipengaruhi atau dibatasi pesan-pesan sponsor/pesan-pesan tambahan.

Soal mewakili kepentingan konsumen ini, terutama dalam menangani dan menyelesaikan komplain/pengaduan konsumen, para aktivis YLKI menjumpai pula pengalaman-pengalaman yang unik, yang cukup menggoda integritas dan keprihatinan. Ungkapan yang sering terjadi, yaitu adanya “tawaran” produsen/pengusaha/perusahaan untuk menyelesaikan pengaduan konsumen di kantornya. Di sinilah integritas dan kebebasan seorang aktivis perlindungan konsumen diuji, dapatkah keduanya itu “dibeli” kalangan bisnis.

Sebelum berlakunya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Perlindungan Konsumen, konsumen dapat memperjuangkan kepentingan-kepentingan hukumnya dengan memanfaatkan instrument-instrumen hukum pokok tersebut, meskipun secara empirik itu tak begitu meningkatkan martabat konsumen, apalagi mengayomi konsumen. Konsumen masih tetap berada pada posisi tawar (*bargaining position*) yang lemah. Tetapi itu tak berarti konsumen tidak dilindungi sama sekali, betapapun lemahnya instrumen-instrumen hukum pokok.

Sistem hukum terdiri dari sejumlah unsur atau komponen yang sebagian pada saat ini sudah ada dan berfungsi tetapi sebagian besar masih harus diciptakan. Tugas bidang hukum, khususnya hukum ekonomi, yaitu: menciptakan keseimbangan baru antara kepentingan-kepentingan konsumen para pengusaha, masyarakat dan pemerintah, karena keseimbangan-keseimbangan lama telah mengalami perombakan dan perubahan. Perubahan-perubahan yang begitu cepat di masyarakat, terutama akibat globalisasi ekonomi, menyebabkan kodifikasi-kodifikasi hukum pokok kita sulit dilakukan. Rancangan-rancangan kodifikasi sulit mengimbangi cepatnya laju

perubahan itu. Kesulitan-kesulitan pembaharuan hukum ini mendorong pembentuk undang-undang mengambil langkah-langkah pragmatis.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) mengelompokkan norma-norma perlindungan konsumen ke dalam dua kelompok, yaitu:

- 1) Perbuatan yang dilarang bagi pelaku usaha (Bab IV UUPK).
- 2) Ketentuan pencantuman klausula baku (Bab V UUPK).

Secara umum pengelompokan ini belum menggambarkan mata rantai hubungan antara pelaku usaha dengan konsumen, dari mulai kegiatan proses produksi barang dan jasa sampai ke tangan konsumen, baik melalui transaksi atau peralihan lainnya yang dibenarkan hukum. Namun bila pasal UUPK itu ditelusuri, deskripsi mata rantai itu sudah ditampilkan, norma-norma itu disebut sebagai kegiatan-kegiatan pelaku usaha dan secara keseluruhan sebaiknya dikelompokkan sebagai berikut:

- 1) Kegiatan produksi dan/atau perdagangan barang dan/atau jasa (Pasal 8 ayat (1), (2), dan (3) UUPK);
- 2) Kegiatan penawaran, promosi dan periklanan barang dan/atau jasa (Pasal 9 ayat (1), (2) dan (3); Pasal 15; Pasal 16; Pasal 17 ayat (1) UUPK);
- 3) Kegiatan transaksi penjualan barang dan/atau jasa (Pasal 17 ayat (2); Pasal 11; Pasal 14; Pasal 18 ayat (1), (2), dan (4) UUPK).

Diperoleh pemahaman yang utuh tentang norma-norma perlindungan konsumen melalui pengelompokan ini, disamping itu juga memudahkan inventarisasi kemungkinan-kemungkinan pertentangan *diametral* dengan undang-undang lainnya yang lebih dulu lahir atau bersamaan dengan UUPK.

Selain penjelasan di atas menyangkut norma-norma perlindungan konsumen dengan melihat matarantai kegiatan pelaku usaha, perlu diperhatikan sudut kebijakan pidana, UUPK telah melakukan kriminalisasi. Sejumlah norma-norma hukum pidana telah diperkenalkan undang-undang ini. Sebagai bagian dari hukum publik, hukum pidana telah melakukan campur tangan antara lain terhadap asas kebebasan berkontrak yang selama ini sering disalahgunakan pelaku usaha untuk menjamin hak-haknya terhadap konsumen sekaligus mengecualikan kewajiban-kewajibannya terhadap konsumen dengan

mempraktekkan klausula-klausula baku (*one-sided standard form contract*) dan klausula pengecualian (*exemption clauses*).

Semua norma perlindungan konsumen dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen memiliki sanksi pidana (Pasal 62 ayat (1) dan (2) serta pasal 63 UUPK). Dalam pada itu hukum pidana sebagai sarana *Social defence* bertujuan melindungi kepentingan-kepentingan masyarakat, yaitu :

- (1) Pemeliharaan tertib masyarakat;
- (2) Perlindungan warga masyarakat dari kejahatan, kerugian atau bahaya-bahaya yang tidak dapat dibenarkan yang dilakukan orang lain;
- (3) Pemasyarakatan kembali (resosialisasi) para pelanggar hukum;
- (4) Pemeliharaan/mempertahankan integritas pandangan-pandangan dasar tentang keadilan sosial, martabat kemanusiaan dan keadilan individu.

Sanksi pidana dalam UUPK dalam batas-batas tertentu dipandang sepadan dengan kebutuhan untuk melindungi dan mempertahankan kepentingan-kepentingan tersebut, yang secara lebih khusus kepentingan-kepentingan itu dirumuskan dalam hak-hak konsumen (Pasal 4 UUPK). Jadi, penggunaan hukum pidana tidak hanya pragmatis, tetapi juga berorientasi pada nilai (*value oriented*). Adanya sanksi perdata (Pasal 19 ayat (1); Pasal 18 ayat (3) UUPK) dan sanksi administrasi Negara (Pasal 8 ayat (4) UUPK) dalam UUPK merupakan sarana-sarana *Non-Penal* yang diharapkan memiliki pengaruh preventif. Hukum pidana dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen baru digunakan, bila instrumen-instrumen hukum lainnya sudah tidak berdaya lagi untuk melindungi konsumen³⁰

Masalah pengangkutan/transportasi, khususnya perkereta-apian karena berhubungan langsung dengan masyarakat pengguna jasa angkutan tersebut dapat diposisikan sebagai konsumen, sehingga terdapat hubungan hak dan kewajiban. Dalam ilmu hukum terkait dengan hubungan tersebut (khususnya sebagai hubungan keperdataan) terkait dengan hukum perjanjian, dalam hal ini perjanjian pengangkutan. Pihak pengangkut (jasa perkeretaapian) dapat

³⁰ Yusuf Shofie, **Perlindungan Konsumen dan Instrumen-instrumen hukumnya**, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2000, hlm. 14 –16.

dimintai pertanggungjawaban, selain mempunyai kewenangan/hak-hak yang dijamin oleh hukum.

Persyaratan tertulis bagi suatu perjanjian tidak bersifat mutlak. Demikian halnya dalam pembuatan perjanjian pengangkutan, selain secara tertulis, bisa saja cukup dengan lisan, asal ada persetujuan kehendak atau konsensus. Kewajiban dan hak pihak-pihak dapat diketahui dari penyelenggaraan pengangkutan, atau berdasarkan dokumen pengangkutan yang diterbitkan dalam perjanjian itu. Yang dimaksud dengan dokumen pengangkutan ialah setiap tulisan yang dipakai sebagai bukti dalam pengangkutan, berupa naskah, tanda terima, tanda penyerahan, tanda milik atau hak. Apabila pengangkut tidak menyelenggarakan pengangkutan sebagai mana mestinya, ia harus bertanggung jawab, artinya memikul semua akibat yang timbul dari perbuatan penyelenggaraan pengangkutan baik karena kesengajaan ataupun karena kelalaian pengangkutan sendiri. Timbulnya konsep tanggung jawab karena pengangkutan memenuhi kewajiban tidak sebagaimana mestinya, atau tidak baik, atau tidak jujur, atau tidak dipenuhi sama sekali.

Namun demikian dalam perjanjian pengangkutan ada beberapa hal yang bukan tanggung jawab pengangkut. Artinya apabila timbul kerugian, pengangkut bebas dari pembayaran ganti kerugian. Beberapa hal itu adalah;

1. Keadaan memaksa (*overmacht*);
2. Cacat pada barang atau penumpang itu sendiri;
3. kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang.

Ketiga hal ini diakui baik dalam undang-undang maupun dalam doktrin ilmu hukum. Di luar ketiga hal tersebut pengangkut bertanggung jawab.

Berdasarkan asas kebebasan berkontrak, pihak-pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihak-pihak. Dalam hal ini pengangkut dapat membatasi tanggung jawab berdasarkan kelayakan. Apabila perjanjian dibuat secara tertulis, biasanya pembatasan itu dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat atau klausula perjanjian. Tetapi apabila perjanjian dibuat tidak tertulis (lisan), maka kebiasaan yang berintikan kelayakan/keadilan memegang peranan penting, disamping ketentuan Undang-

Undang . Bagaimanapun pihak-pihak dilarang menghapus sama sekali tanggung jawab (pasal 470 ayat 1 KUHD, untuk pengangkut). Luas tanggung jawab pengangkut ditentukan dalam pasal 1236 dan 1246 KUHPdt. Menurut ketentuan pasal 1236 KUHPdt, pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan. Pasal 1246 KUHPdt menentukan bahwa biaya, kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri dari kerugian yang telah diderita dan laba yang nanti akan diterima.

Apabila terjadi perselisihan mengenai tanggung jawab ini, salah satu pihak, yaitu pihak yang dirugikan dapat menggugat ke muka pengadilan. Dalam hal ini pengirim atau penerima dapat menggugat pengangkut atas kerugian yang diderita, dan sebaliknya pengangkut dapat menggugat penerima atau pengirim mengenai biaya pengangkutan yang tidak/belum dibayar.

Di samping adanya perjanjian pengangkutan yang dapat diketahui hak-hak dan kewajibannya, sebagai perwujudan asas konsensual. Dikenal ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan yaitu *pertama* prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), *kedua* prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), *ketiga* prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). Berikut penguraian penjelasannya³¹.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan menyatakan setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam pasal 1365 KUHPdt tentang perbuatan melawan hukum.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga menjelaskan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul

³¹ Abdul Kadir, op. cit., 1994, hlm. 27 - 29.

dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Yang dimaksud “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

Prinsip tanggung jawab mutlak menentukan bahwa pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan, karena unsur kesalahan tidak relevan.

Pertanggungjawaban dalam hukum pengangkutan tersebut juga dikenal dan dikembangkan dalam rangka perlindungan konsumen. Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia yang berintikan Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK), menggunakan beberapa jenis pertanggungjawaban hukum, yaitu Pertanggungjawaban Kontraktual (Contractual Liability), Pertanggungjawaban Produk (Product Liability), Pertanggungjawaban Profesional (Professional Liability), dan dalam hal tertentu menggunakan pertanggungjawaban Langsung (Strict Liability). Adapun pihak yang harus bertanggung jawab memberikan ganti rugi kepada konsumen di dalam semua jenis pertanggungjawaban hukum tersebut adalah pelaku usaha, yaitu apabila barang/ jasa yang diproduksi dan/ atau diperdagangkannya menimbulkan kerugian di pihak konsumen. Oleh karena itu, semua jenis pertanggungjawaban hukum tersebut dinamakan *subject liability*, yaitu pertanggungjawaban hukum dari subyek hukum (orang perseorangan atau badan hukum).

Pemahaman pertanggungjawaban dalam perlindungan konsumen tersebut sangat penting untuk mewujudkan ketetapan dan keadilan hubungan antara

pelaku usaha dengan konsumen. Inti pertanggungjawaban yang perlu dijelaskan adalah:

- 1). pertanggungjawaban kontraktual,
- 2). pertanggungjawaban produk, dan
- 3) pertanggungjawaban professional.

Ketiganya tersebut dijelaskan konstruksi yuridisnya dan kemudian bagaimana pengaturannya dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen (Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999)³².

Pertanggungjawaban kontraktual (*contractual liability*) adalah tanggung jawab perdata atas dasar perjanjian/kontrak dari pelaku usaha (baik barang maupun jasa) atas kerugian yang dialami konsumen akibat mengkonsumsi barang yang dihasilkannya atau memanfaatkan jasa yang diberikannya. Dengan demikian di dalam *contractual liability* ini terdapat suatu perjanjian atau kontrak (langsung) antara pelaku usaha dengan konsumen.

Dewasa ini perjanjian atau kontrak antara pelaku usaha dengan konsumen nyaris selalu menggunakan perjanjian atau kontrak yang berbentuk standar atau baku. Oleh sebab itu, di dalam hukum perjanjian, perjanjian atau kontrak semacam itu dinamakan perjanjian atau kontrak standar/perjanjian atau kontrak baku (*standardized contract/adhesion contract/take-it or leave-it contract*).

Perjanjian baku adalah perjanjian berbetuk tertulis yang telah digandakan berupa formulir-formulir, yang isinya telah distandardisasi atau dibakukan terlebih dahulu secara sepihak oleh pihak yang menawarkan (dalam hal ini pelaku usaha), serta ditawarkan secara masal, tanpa mempertimbangkan perbedaan kondisi yang dimiliki konsumen. Keseluruhan isi perjanjian baku berupa pasal-pasal dinamakan klausula baku (*standardisasi clause*).

Berhubung klausula baku ditetapkan secara sepihak oleh pelaku usaha, maka pada umumnya isi klausula baku tersebut akan lebih banyak memuat hak-hak pelaku usaha dan kewajiban-kewajiban konsumen daripada hak-hak

³² Johannes Gunawan, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia dan Perdagangan Bebas*, dalam Ida Susanti dan Bayu Seto, **Aspek Hukum dari Perdagangan bebas**, Bandung, PT Citra AdiyaBakti, 2003, hlm. 120-131.

konsumen dan kewajiban-kewajiban pelaku usaha. Bahkan tidak jarang terjadi, klausula baku berisi pengalihan kewajiban-kewajiban yang seharusnya menjadi tanggung jawab pelaku usaha kepada konsumen. Klausula baku semacam ini di dalam perjanjian baku disebut *klausula eksonerasi (exoneration clause / exemption clause)*, yang pada umumnya sangat memberatkan atau bahkan cenderung merugikan konsumen.

Isi *exoneration clause / exemption clause* dapat berupa:

1. Pengurangan atau penghapusan tanggung jawab terhadap akibat-akibat hukum, misalnya ganti rugi akibat wanprestasi;
2. Pembatasan atau penghapusan kewajiban-kewajiban sendiri;
3. Penciptaan kewajiban-kewajiban yang kemudian dibebankan kepada salah satu pihak, misalnya penciptaan kewajiban memberi ganti rugi kepada pihak ketiga yang terbukti mengalami kerugian.

Berhubung dalam penutupan suatu perjanjian baku yang berisi klausula baku pada umumnya penerima tawaran (dalam hal ini konsumen) tidak memiliki kesempatan untuk melakukan tawar-menawar tentang isi klausula baku yang dibuat secara sepihak oleh pihak yang menawarkan (dalam hal ini pelaku usaha), maka proses penutupan perjanjian baku acapkali mengandung suatu penyalahgunaan keadaan (*undue influence*). *Undue influence* adalah: *The improper use of power or trust in a way that deprives a person of free will and substitutes another's objectives. Consent to a contract, transaction, or conduct is voidable if the consent is obtained through undue influence.*

Adapun unsur-unsur yang merupakan indikasi adanya penyalahgunaan keadaan di dalam suatu perjanjian standar, antara lain:

1. syarat-syarat yang diperjanjikan tidak masuk akal, tidak patut, dan bertentangan dengan kemanusiaan (*unfair contract terms*)
2. pihak debitur (konsumen) dalam keadaan tertekan;
3. debitur (konsumen) tidak memiliki pilihan lain kecuali menerima isi perjanjian walaupun dirasakan memberatkan;
4. hak dan kewajiban kedua pihak sangat tidak seimbang.

Pertanggungjawaban kontraktual di dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) juga dikenal. Dengan mengaitkan adanya

perjanjian baku yang tidak jarang berisi klausula baku yang merupakan klausula eksonerasi, bahwa perjanjian baku yang isinya ditetapkan secara sepihak oleh pelaku usaha telah memungkinkan terjadinya penyalahgunaan keadaan konsumen untuk menutup perjanjian baku secara tidak bebas, bahwa *prinsip keseketikaan* tidak dapat diwujudkan dalam penutupan suatu perjanjian baku. Akibat-akibat penggunaan perjanjian baku yang berisi klausula baku seperti ini jelas tidak melindungi konsumen, bahkan dapat dikatakan merugikan konsumen dan menguntungkan pelaku usaha.

Klausula baku yang menimbulkan ketidakseimbangan pengaturan hak dan kewajiban antara pelaku usaha dan konsumen dalam perjanjian baku itulah yang diatur di dalam Pasal 18 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK). Pasal ini berisi larangan pencantuman klausula baku di dalam suatu perjanjian baku. Menurut penjelasan Pasal 18 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK), larangan klausula baku tertentu di dalam perjanjian baku, dimaksudkan untuk menempatkan kedudukan konsumen setara dengan pelaku usaha, berdasarkan prinsip kebebasan berkontrak.

Pasal 18 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) menetapkan bahwa dalam menawarkan barang dan/atau jasa yang dibutuhkan untuk diperdagangkan, pelaku usaha dilarang untuk membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan atau perjanjian apabila klausula baku tersebut:

1) Isinya:

- (a) menyatakan pengalihan tanggung jawab pelaku usaha (barang dan/ atau jasa);
- (b) menyatakan bahwa pelaku usaha (barang) berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen;
- (c) menyatakan bahwa pelaku usaha (barang dan/ atau jasa) berhak menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas barang dan/ atau jasa yang dibeli oleh konsumen;
- (d) menyatakan bahwa pemberian kuasa dari konsumen kepada pelaku usaha (barang), baik secara langsung maupun tidak langsung, untuk

melakukan segala tindakan sepihak yang berkaitan dengan barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran;

- (e) mengatur perihal pembuktian atas hilangnya kegunaan barang atau pemanfaatan jasa yang dibeli oleh konsumen;
- (f) memberi hak kepada pelaku usaha (jasa) untuk mengurangi manfaat jasa atau mengurangi harta kekayaan konsumen yang menjadi obyek jual beli jasa;
- (g) menyatakan tunduknya konsumen kepada peraturan yang berupa aturan baru, tambahan, lanjutan dan/ atau perubahan lanjutan yang dibuat sepihak oleh pelaku usaha (jasa) dalam masa konsumen memanfaatkan jasa yang dibelinya;
- (h) menyatakan bahwa konsumen memberi kuasa kepada pelaku usaha (barang) untuk pembebanan hak tanggungan, hak gadai, atau hak jaminan terhadap barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran.

2) Letak atau bentuknya:

- (a) Sulit terlihat; tidak dapat dibaca secara jelas.
- (b) Pengungkapannya sulit dimengerti, pelaku usaha yang mencantumkan klausula baku dengan isi, letak, bentuk, atau pengungkapannya seperti diuraikan di atas dalam dokumen atau perjanjian baku yang dibuatnya, dapat dikenakan sanksi sebagai berikut:

3) Sanksi Perdata :

- (1) Klausula baku tersebut bial digugat di pengadilan oleh konsumen, akan menyebabkan hakim harus membuat *putusan declaratoir* bahwa klausula baku tersebut batal demi hukum (*nieteg verbaarheid/void*) pasal 18 ayat (3) Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK);
- (2) Pelaku usaha yang pada saat ini mencantumkan klausula baku dalam dokumen atau perjanjian baku yang digunakannya, wajib merevisi klausula baku yang digunakannya itu agar sesuai dengan Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK), dengan batas waktu sampai tanggal 20 April 2000 (pasal 18 ayat (4) Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK).

(4) Sanksi Pidana

Selain sanksi perdata sebagaimana dikemukakan di atas, Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) juga mengenakan sanksi pidana kepada pelaku usaha yang melanggar pasal 18 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) sebagaimana ditetapkan dalam pasal 62 ayat (1) Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yaitu dipidana dengan pidana penjara paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pertanggungjawaban produk (*product liability*) adalah pertanggungjawaban perdata dari produsen barang (dapat termasuk pihak lain dalam mata rantai distribusi) untuk mengganti kerugian kepada pihak tertentu (dapat pembeli, pemakai, atau bahkan pihak ketiga), atas kerusakan benda, cedera dan/ atau kematian sebagai akibat menggunakan produk yang dihasilkan oleh produsen tersebut. Pertanggungjawaban produk merupakan lembaga hukum keperdataan yang merupakan deviasi dari lembaga hukum terhadap perbuatan melawan hukum (*tortious liability*). Lembaga hukum perbuatan melawan hukum sering disebut pula sebagai lembaga hukum pertanggungjawaban atas dasar kesalahan (*liability based on fault*), karena apabila digunakan oleh konsumen untuk menggugat ganti rugi dari produsen, maka konsumen berkewajiban membuktikan 4 (empat) hal, yaitu:

- 1) produsen telah melakukan perbuatan melawan hukum;
- 2) produsen telah melakukan kesalahan;
- 3) konsumen telah mengalami kerugian; dan
- 4) kerugian yang dialami konsumen merupakan akibat dari perbuatan melawan hukum yang telah dilakukan oleh produsen.

Dari keempat macam kewajiban konsumen tersebut di atas, kewajiban konsumen untuk membuktikan bahwa produsen telah melakukan kesalahan merupakan kewajiban yang relatif paling sulit dipenuhi konsumen, karena selain dibutuhkan keahlian tertentu, pada umumnya produsen sebagai pihak yang harus memberikan ganti rugi kepada konsumen tidak dengan mudah akan mengakui kesalahannya sekalipun sesungguhnya ia memang melakukan kesalahan. Padahal, apabila konsumen tidak berhasil memenuhi keempat macam kewajiban tersebut secara kumulatif, maka konsumen akan kehilangan

haknya untuk memperoleh ganti rugi dari produsen. Jika kondisi ini terjadi, maka tujuan melindungi konsumen secara hukum tidak akan tercapai.

Oleh karena itu, pertanggungjawaban produk yang bertujuan melindungi konsumen meniadakan kewajiban konsumen untuk membuktikan kesalahan produsen, dan sebaliknya produsen berkewajiban membuktikan bahwa ia tidak melakukan kesalahan. Konsekuensi logis dari konstruksi hukum bahwa produsen harus membuktikan bahwa ia tidak bersalah adalah bahwa produsen dianggap telah melakukan kesalahan (*presumption of fault*) *keseketikaan* setelah konsumen mengalami kerugian akibat menggunakan produknya.

Ketentuan di dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) yang mengatur tentang Pertanggungjawaban Produk adalah Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK), yang menyatakan bahwa pelaku usaha (dalam hal ini produsen) bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas:

1. Kerusakan;
2. Pencemaran dan /atau;
3. Kerugian

Konsumen akibat mengkonsumsi barang yang dihasilkan atau diperdagangkan. Kerusakan, pencemaran, dan/ atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang yang dihasilkan atau diperdagangkan dapat terjadi karena pelaku usaha (dalam hal ini produsen) melanggar larangan-larangan sebagaimana dicantumkan dalam Pasal 8 sampai dengan Pasal 17 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK); antara lain:

Pelaku usaha (dalam hal ini produsen) dilarang memproduksi dan/ atau memperdagangkan barang yang:

1. tidak memenuhi atau tidak sesuai dengan standar yang disyaratkan oleh peraturan perundang-undangan;
2. tidak sesuai dengan berat bersih, isi bersih atau netto, dan jumlah dalam hitungan sebagaimana yang dinyatakan dalam label atau etiket barang tersebut;

3. tidak sesuai dengan ukuran, takaran, timbangan dan jumlah dalam hitungan menurut ukuran yang sebenarnya;
4. tidak sesuai dengan kondisi, jaminan, keistimewaan atau kemanjuran sebagaimana dinyatakan dalam label, etiket atau keterangan barang;
5. tidak sesuai dengan mutu, tingkatan, komposisi, proses pengolahan, gaya, mode, atau penggunaan tertentu sebagaimana dinyatakan dalam label atau keterangan barang;
6. tidak sesuai dengan janji yang dinyatakan dalam label, etiket, keterangan, iklan atau promosi penjualan barang.

Pertanggungjawaban professional adalah terjemahan dari ungkapan bahasa Inggris *Professional Liability*. Istilah professional (*Professional*) dalam Black's Law Dictionary berarti: *One engaged in one of learned professions or in an occupation requiring a high level of training and proficiency*. Dengan demikian, kata professional dalam *professional liability* dapat berarti mengemban profesi yang memberi jasa tertentu. Jika kata professional diartikan sebagai pengemban profesi yang memberi jasa, maka *professional liability* berarti pertanggungjawaban dari pengemban profesi atas jasa yang diberikannya.

Pertanggungjawaban professional ini terdiri dari 2 (dua) macam, yaitu:

1. Secara intern, yaitu pertanggungjawaban professional berdasarkan kode etik organisasi profesi yang bersangkutan;
2. Secara ekstern, yaitu pertanggungjawaban professional berdasarkan hukum.

Pertanggungjawaban professional berdasarkan hukum meliputi pertanggungjawaban pengemban profesi terhadap kliennya dan/atau pertanggungjawaban profesi terhadap pihak ketiga atas jasa yang diberikannya. Adapun dasar hukum pertanggungjawaban professional adalah sebagai berikut:

1. Terhadap klien:
 - a). berdasarkan hukum perjanjian atau
 - b). beradaskan hukum tentang perbuatan melawan hukum
2. Terhadap pihak ketiga, berdasarkan hukum tentang perbuatan melawan hukum

Pertanggungjawaban Profesional berdasarkan Hukum Perjanjian diatur dalam Pasal 1601 KUH Perdata menyatakan, selain perjanjian untuk melakukan jasa, yang diatur oleh ketentuan khusus dan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan, dan jika hal itu tidak ada, oleh kebiasaan, maka terhadap 2 (dua) macam perjanjian, di mana 1 (satu) pihak mengikatkan diri untuk melakukan pekerjaan bagi pihak lain dengan menerima upah, yaitu perjanjian kerja/perburuhan serta pemborongan pekerjaan.

Dari pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa perjanjian untuk melakukan pekerjaan dapat digolongkan menjadi:

- 1) Perjanjian untuk melakukan jasa
- 2) Perjanjian kerja/perburuhan
- 3) Perjanjian pemborongan kerja

Perikatan yang timbul antara professional (dalam hal ini professional) dengan kliennya (penerima jasa) terjadi karena antar mereka dibuat perjanjian yang dikualifikasi sebagai perjanjian untuk melakukan jasa. Seperti dikemukakan dalam Pasal 1601 KUH Perdata, perjanjian melakukan jasa tidak diatur dalam KHU Perdata, tetapi diatur dalam:

- 1) Ketentuan khusus
- 2) Ketentuan dalam perjanjian terkait
- 3) Hukum kebiasaan

Pertanggungjawaban professional di dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK). Di dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) pertanggungjawaban dari professional dalam memberikan jasa kepada kliennya diatur nyaris identik dengan pertanggungjawaban pelaku usaha barang. Hal ini tampak dari fakta bahwa nyaris semua kata barang di dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) diberi garis miring yang diikuti kata jasa. Oleh karena itu, nyaris semua ketentuan yang berlaku bagi pelaku usaha barang di dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) juga berlaku bagi pelaku usaha jasa atau professional.

Ketentuan tentang larangan-larangan bagi pelaku usaha sebagaimana dicantumkan dalam Pasal 8 sampai dengan Pasal 17 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK), antara lain:

- 1) Pelaku usaha (dalam hal ini professional) dilarang menawarkan, mempromosikan, mengiklankan suatu jasa secara tidak benar dan/ atau seolah-olah:
 - a) jasa tersebut telah mendapatkan dan/ atau memiliki sponsor, persetujuan, perlengkapan tertentu, cirri-ciri kerja atau aksesori tertentu;
 - b) jasa tersebut dibuat oleh perusahaan yang mempunyai sponsor, persetujuan atau afiliasi;
 - c) jasa tersebut tersedia
 - d) secara langsung atau tidak langsung merendahkan jasa lain
 - e) menggunakan kata-kata yang berlebihan, seperti aman, tidak berbahaya, tidak mengandung risiko atau efek sampingan tanpa keterangan yang lengkap
 - f) menawarkan sesuatu yang mengandung janji yang belum pasti.
- 2) Pelaku usaha (dalam hal ini professional) dilarang menawarkan, mempromosikan, atau mengiklankan suatu jasa dengan cara menjanjikan pemberian hadiah berupa jasa lain secara cuma-cuma dengan maksud tidak memberikannya atau memberikan tidak sebagaimana yang dijanjikan.
- 3) Pelaku usaha (dalam hal ini professional) dilarang menawarkan, mempromosikan atau mengiklankan jasa pelayanan kesehatan dengan cara menjanjikan pemberian hadiah berupa jasa.
- 4) Pelaku usaha (dalam hal ini professional) dalam menawarkan jasa dilarang melakukan dengan cara pemaksaan atau cara lain yang dapat menimbulkan gangguan, baik fisik maupun psikis terhadap konsumen.
- 5) Pelaku usaha (dalam hal ini professional) dilarang memproduksi dan/ atau memperdagangkan jasa yang tidak memenuhi atau tidak sesuai dengan standar yang disyaratkan oleh peraturan perundang-undangan.

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Setelah dilakukan penelitian pada PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek, maka dapat kami sampaikan Laporan Hasil Penelitian dan Pembahasan dalam kerangka sistematika sebagai berikut :

HASIL PENELITIAN

1. Faktor-faktor Pendorong untuk Pengembangan Restrukturisasi PT KERETA API (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek

Faktor pendorong untuk pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dapat dibedakan adanya faktor pendorong yuridis dan faktor pendorong non-yuridis. Faktor pendorong yuridis dapat ditunjukkan adanya peraturan perundang-undangan yang menjadi faktor pendorong untuk pengembangan restrukturisasi di bidang perkeretaapian secara normatif telah diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Adapun peraturan perundang-undangan tersebut adalah Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara, Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api, Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan, Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998 tentang Perusahaan Umum, Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api. Adapun Faktor Non Yuridis meliputi faktor ekonomi, faktor sosial budaya, dan faktor politik pemerintahan sebagai faktor pendorong pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek.

1. a. Faktor Yuridis

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 :

Pasal 2

Perkeretaapian sebagai moda transportasi Nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, percaya pada diri sendiri.

Pasal 3

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan atau barang secara masal, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong dan penggerak pembangunan nasional.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tersebut di atas secara normatif PT Kereta Api Divisi Angkutan mempunyai misi, visi dan value untuk melaksanakan fungsi sebagai *public services dan profit oriented*.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas :

Pasal 2

Kegiatan perseroan harus sesuai dengan maksud dan tujuannya serta tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan ketertiban umum dan/atau kesusilaan.

Pasal 102 ayat (1)

Satu perseroan atau lebih dapat menggabungkan diri menjadi satu dengan perseroan yang telah ada atau meleburkan diri dengan perseroan lain dan membentuk perseroan baru.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tersebut di atas secara normatif maka bentuk perusahaan perkereta apian telah memenuhi prinsip-prinsip normatif dari ketentuan peraturan perundang-undang Perseroan Terbatas.

Undang-Undang nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara :

Pasal 1 ayat (1)

Badan Usaha Milik Negara yang selanjutnya disebut BUMN adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.

Pasal 2 ayat (1)

Maksud dan tujuan pendirian BUMN adalah :

- a. memberikan sumbangan bagi pengembangan perekonomian nasional pada umumnya dan penerimaan negara pada khususnya;
- b. Mengejar keuntungan;
- c. Menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak;
- d. Menjadi perintis bagi kegiatan-kegiatan usaha yang belum dapat dilaksanakan oleh sektor swasta dan koperasi;
- e. Turut aktif memberikan bimbingan dan bantuan kepada pengusaha golongan ekonomi lemah, koperasi dan masyarakat.

Pasal 9

Badan Usaha Milik Negara terdiri dari Persero dan Perum.

Pasal 72 ayat :

- (1) Restrukturisasi dilakukan dengan maksud untuk menyehatkan BUMN agar dapat beroperasi secara efisien, transparan dan profesional;
- (2) Tujuan restrukturisasi adalah untuk :
 - a. Meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan;
 - b. Memberikan manfaat berupa dividen dan pajak kepada negara;
 - c. Menghasilkan produk dan layanan dengan harga yang kompetitif kepada konsumen, dan
 - d. Memudahkan pelaksanaan privatisasi.

Pasal 73

Restrukturisasi meliputi :

- a. Restrukturisasi sektoral yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kebijakan sektor dan/atau peraturan perundang-undangan;
- b. Restrukturisasi Perusahaan/korporasi yang meliputi :
 - 1) Peningkatan intensitas persaingan usaha, terutama disektor-sektor yang terdapat monopoli, baik yang diregulasi maupun monopoli alamiah;

- 2) Penataan hubungan fungsional antara pemerintah selaku regulator dan BUMN selaku badan usaha, termasuk di dalamnya penerapan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik dan menetapkan arah dalam rangka pelaksanaan kewajiban pelayanan publik;
- 3) Restrukturisasi internal yang mencakup keuangan, organisasi/manajemen, operasional, sistem dan prosedur.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tersebut di atas secara normatif PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Jabotabek mempunyai misi, visi dan value untuk melaksanakan fungsi sebagai Badan Usaha Milik Negara.

Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api :

Pasal 2

Maksud dan tujuan perusahaan Perseroan (Persero) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 adalah untuk menyelenggarakan usaha sebagai berikut :

- a. Usaha pengangkutan orang dan barang dengan kereta api;
- b. Kegiatan perawatan prasarana perkeretaapian;
- c. Pengusahaan prasarana kereta api;
- d. Pengusahaan usaha penunjang prasarana dan sarana kereta api.

Pasal 3 ayat :

- (1) Modal perusahaan perseroan sebagaimana dimaksud dalam pasal 1 yang ditempatkan dan disetor pada saat pendiriannya berasal dari kekayaan negara yang tertanam dalam perusahaan umum (Perum) Kereta Api;
- (2) Nilai kekayaan negara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh Menteri Keuangan berdasarkan hasil perhitungan yang ditetapkan oleh Departemen Keuangan;
- (3) Ketentuan-ketentuan lain mengenai permodalan Persero diatur dalam anggaran dasarnya, termasuk ketentuan mengenai modal

dasar Perusahaan Perseroan yang terbagi atas saham-saham sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998;

(4) Neraca Pembukaan Perusahaan Perseroan (Persero) ditetapkan oleh Menteri Keuangan.

Pasal 4

Pelaksanaan pendirian Perseroan sebagaimana dimaksud Pasal 1 dilakukan menurut ketentuan yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan.

Pasal 2 ayat :

- (1) Setiap Penyertaan modal negara ke dalam modal perseroan terbatas ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah yang memuat maksud penyertaan dan besarnya kekayaan negara yang dipisahkan untuk penyertaan modal tersebut;
- (2) Setiap Perubahan Penyertaan modal negara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) yang meliputi penambahan dan pengurangan penyertaan modal negara ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.
- (3) Pelaksanaan penyertaan modal negara dan perubahannya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dilakukan menurut ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.

Pasal 3 :

Terhadap persero berlaku prinsip-prinsip perseroan terbatas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas

Pasal 4 ayat :

- (1) Maksud dan tujuan pendirian Persero adalah :

- (a) menyediakan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat baik di pasar dalam negeri ataupun internasional, dan
 - (b) Memupuk keuntungan guna meningkatkan nilai perusahaan
- (2) Persero dengan sifat usaha tertentu dapat melaksanakan penugasan khusus untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum, dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998 tentang Perusahaan Umum.

Pasal 1 ayat (1)

Perusahaan Umum yang selanjutnya disebut (Perum) adalah Badan Usaha Milik Negara sebagaimana diatur dalam Undang-Undang nomor 9 Tahun 1969 dimana seluruh modalnya dimiliki negara berupa kekayaan negara yang dipisahkan dan tidak terbagi atas saham.

Pasal 2 ayat (1)

Maksud dan tujuan Perum adalah menyelenggarakan usaha yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan

Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 Tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api

Pasal 1 ayat :

- (1) Prasarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan;
- (2) Sarana kereta api adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel.

Pasal 2 ayat :

- (1) Prasarana Kereta Api meliputi :
 - a. Jalur Kereta Api;
 - b. Stasiun Kereta Api;
 - c. Fasilitas Operasional Kereta Api.

- (2) Jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api yang meliputi Daerah Manfaat Jalan Kereta Api, Daerah Milik Jalan Kereta Api, Daerah Pengawasan Jalan Kereta Api termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya;
- (3) Stasiun kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a merupakan tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani naik dan turun penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api;
- (4) Fasilitas Operasional Kereta Api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf c, meliputi :
 - a. Peralatan Persinyalan;
 - b. Instalasi Listrik;
 - c. Peralatan Telekomunikasi.

Pasal 3 ayat :

- (1) Jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) huruf a, merupakan bagian dari jaringan jalur kereta api;
- (2) Jaringan Jalur Kereta Api sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 39 :

Pemerintah menyelenggarakan penyediaan termasuk pengoperasian dan perawatan prasarana kereta api sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) yang pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Penyelenggara.

Pasal 75 ayat (1) :

Menteri melakukan pembinaan terhadap penyediaan perawatan, dan pengusaha prasarana dan sarana kereta api melalui kegiatan pengaturan, pengawasan dan pengendalian guna meningkatkan peran serta angkutan kereta api dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu.

Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Pasal 1 ayat :

- (1) Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana kereta api di jalan rel;
- (2) Angkutan kereta api adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.

Pasal 10 ayat (1) Pengoperasian kereta api dilaksanakan oleh badan penyelenggara dalam pengoperasian kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran, kenyamanan dan kelangsungan pelayanan.

Pasal 39 ayat :

- (1) Menteri melakukan pembinaan terhadap lalu lintas dan angkutan kereta api melalui kegiatan pengaturan pengendalian dan pengawasan guna meningkatkan peran serta angkutan kereta api dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu;
- (2) Kegiatan pengaturan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi kegiatan penetapan kebijaksanaan umum dan kebijaksanaan teknis bidang perkereta apian.

1.b. Faktor Non Yuridis

Faktor Non Yuridis meliputi faktor ekonomi, faktor sosial budaya, dan faktor politik pemerintahan sebagai faktor pendorong pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek.

1.b.1) Faktor Ekonomi

Kegiatan Ekonomi badan usaha perkeretaapian sangat berkaitan erat dengan kegiatan operasional kereta api. Kegiatan ekonomi ini antara lain meliputi :

- a) Penyediaan prasarana kereta api, yaitu meliputi jalan rel dan jembatan yang akan dilewati oleh rangkaian kereta api dari stasiun pemberangkatan ke stasiun-stasiun tujuan, sinyal telekomunikasi dan listrik,

- b) Penyediaan sarana kereta api, yaitu berupa Lokomotif yaitu saran gerak untuk menarik rangkaian kereta; Kereta yaitu sarana untuk mengangkut penumpang kereta api; Gerbong yaitu sarana untuk mengangkut barang; Kereta Rel Listrik yaitu sarana untuk mengangkut penumpang kereta rel listrik di Jabotabek; Kereta Rel Diesel yaitu sarana untuk mengangkut penumpang komuter di perkotaan misalnya, kota bandung, kota semarang, kota surabaya, dan kota jakarta.
- c) Penyediaan Fasilitas berupa bangunan stasiun dan gedung yang berfungsi untuk memfasilitasi kegiatan operasional ka.
- d) Kegiatan operasional ka, yaitu sistem operasi ka yang dikendalikan baik dengan menggunakan pola operasi terpadu melalui : Sistem Operasi KA Central Traffic Control (CTC) yaitu sistem pola operasi KA dengan menggunakan sistem perangkat operasi control terpusat pada Pengendali Kereta api (PK), maupun Sistem Operasi KA Pengamanan Setempat yaitu pola operasi KA yang dilakukan antar stasiun yang satu dengan stasiun lainnya dan atau sebaliknya.
- e) Fasilitas baik berupa perangkat sinyal dan wessel, telekomunikasi dan listrik, bangunan stasiun dan bangunan gedung lainnya yang berfungsi untuk memberikan fasilitas kegiatan operasional kereta api, misalnya kantor stasiun, distrik/resort (jalan rel, jembatan, sinyal, telekomunikasi, listrik) dipo, (lokomotif, kereta, gerbong) untuk para petugas operasional ka dan kantor administrasi.
- f) Pegawai : Opresional Awak KA (masinis, asisten masinis, kondektur, teknisi kereta api, restorasi); Operasional Non Awak KA (pemimpin perjalanan kereta api/ppka, juru rumah sinyal, penjaga pintu perlintasan, penjaga wesel,

portir, bendaharawan, penjual karcis); Pemeliharaan : jalan rel, jembatan, sinyal, telekomunikasi, listrik, lokomotif, kereta, gerbong; Administrasi : keuangan (anggaran, keuangan, akuntansi, sumber daya manusia, kerumahtanggaan-umum, keselamatan kerja, hukum).

- g) Interaksi kegiatan ekonomi PT Kereta Api (Persero) dengan penumpang/barang yang diangkut akan menimbulkan hak dan kewajiban secara ekonomis. Kegiatan ekonomi ini berupa penyediaan jasa transportasi kereta api di satu pihak dan penumpang atau barang yang membayar sejumlah tarif berupa tiket kereta api dan dokumen angkutan barang yang berisi tentang tarif dan besaran biaya angkut yang harus dibayar serta jaminan pengangkut bahwa barang akan sampai pada stasiun tujuan. Besaran tarif yang berlaku dalam jasa transportasi secara umum ditentukan oleh PT Kereta Api (Persero) yaitu untuk tarif KA Komersial (Eksekutif dan Bisnis) dan angkutan barang; sedangkan untuk angkutan Kelas Ekonomi tarif ditentukan oleh Pemerintah dengan Skema Passenger Services Obligation (PSO) yaitu selisih tarif terhadap perhitungan biaya yang dikeluarkan oleh PT Kereta Api (Persero) untuk mengangkut penumpang per kilometer dengan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Sasaran dari pengembangan perkeretaapian ditinjau dari aspek ekonomi adalah kegiatan usaha perkeretaapian yang massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding moda transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah padat lalu lintas, terutama di perkotaan.

Kebijakan ekonomi dalam mengembangkan badan usaha perkeretaapian yang akan dilakukan oleh pemerintah

dalam mencapai sasaran tersebut terdiri dari 8 butir sebagai berikut:

- a. Memperjelas peranan antara pemilik (owner), pengatur (regulator) dan pengelola (operator);
- b. Merestrukturisasi Perumka, termasuk merubah status Perumka menjadi Persero;
- c. Kebijakan pentarifan, dengan pemberian kompensasi dari pemerintah kepada Perumka atas penyediaan kereta api non komersial (kelas ekonomi);
- d. Rencana jangka panjang dituangkan ke dalam Perencanaan Perusahaan (Corporate Planning), yang dijabarkan ke dalam Rencana Kerja Anggaran Perusahaan secara tahunan;
- e. Penggunaan Peraturan dan Prosedur dalam setiap kegiatan;
- f. Peningkatan Peraturan dan Prosedur dalam setiap kegiatan;
- g. Peningkatan Sumber Daya Manusia;
- h. Pembangunan yang berwawasan lingkungan dan keselamatan masyarakat.

1.b.2). Sosial-Budaya

Jasa angkutan darat kereta api mempunyai sejarah panjang yakni sejak jaman penjajahan. Pada jaman dulu kereta api dimanfaatkan untuk kepentingan penjajah disamping untuk kepentingan ekonomi, namun digunakan untuk mengatur jalannya pemerintahan. Bahkan kereta api difungsikan sebagai transportasi perang, misalnya menyediakan logistik dan bahkan dipergunakan untuk transportasi kenegaraan yaitu mengangkut rombongan Presiden beserta para Menteri.

Pada jaman kemerdekaan perkeretaapian mempunyai peran penting untuk pengembangan dan kemajuan masyarakat. Angkutan darat dengan kereta api bermanfaat dalam interaksi sosial masyarakat, kereta api dapat berfungsi untuk memobilisasi

manusia serta dapat berfungsi untuk memfasilitasi kegiatan ekonomi masyarakat, yang mendorong mobilitas antar anggota masyarakat.

Masyarakat menjadikan kereta api sebagai moda transportasi andalan dengan memperhatikan karakteristik kereta api yang merupakan dua sisi keunggulan dan sekaligus kelemahan. Keunggulan tersebut seperti: keunggulan kereta api yang utama adalah cepat, berteknologi tinggi dan dapat mengangkut penumpang secara massal, kereta api cepat (kecepatan operasi sampai 300 km/jam), sehingga Jakarta-Semarang dapat ditempuh selama 1,25 jam, dan ini berkembang sangat pesat didunia, untuk bersaing dengan angkutan jarak menengah dengan pesawat udara, kereta api dunia mempunyai beban gandar sampai 25 ton (Indonesia 18 ton), dengan panjang sampai 3 km dengan rangkaian 150 gerbong di Indonesia 1,250 meter dengan tarikan 60 gerbong (saat ini rata-rata 40 gerbong), sehingga sekali tarik beratnya sampai 7500 ton (Indonesia maksimal 3000 ton). Kereta api adalah moda transportasi darat yang dapat mengangkut penumpang secara massal. Untuk angkutan perkotaan contoh Tokyo-Jepang satu hari dapat mengangkut 47,5 juta orang, di angkutan perkotaan Jabotabek dapat mengangkut penumpang 650 ribu orang per hari. Hampir semua negara mengembangkan kereta api untuk angkutan perkotaan.

Menurut Rachmadi, Kepala Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek PT Kereta Api Persero : Keunggulan kereta api lainnya secara umum adalah aman, polusi rendah, hemat *row (right of way)*, andal, tepat waktu. Salah satu keunggulan moda transportasi kereta api adalah perjalanan lebih lancar, efektif dan efisien bila dibanding dengan moda transportasi jalan raya misalnya. Pada jalur transportasi yang searah antara kereta api dan jalan raya masyarakat banyak memilih menggunakan jasa

kereta api, karena tidak macet, lebih cepat sampai di tujuan dan biaya lebih murah disampi KRL lebih ramah lingkungan dan tidak polusi. Dengan transportasi ini jangkauannya dapat lebih luas, sehingga hubungan antara orang yang satu dengan yang lainnya dalam kelompok masyarakat menjadi lebih sering dilakukan secara mudah. Dalam hal ini penting untuk menciptakan harmonisasi hubungan antar anggota masyarakat antar kelompok masyarakat, berkembang lebih lanjut antar suku bangsa sehingga dapat memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa.

1.b.3). Politik-Pemerintahan

Pemerintah mengembangkan perusahaan perkerataapian melalui kebijaksanaan sebagai berikut :

a. Kebijakan Pentarifan.

Pemerintah mengatur kebijakan pentarifan khususnya kelas ekonomi dengan tarif harga tiket perkilometer penumpang kelas ekonomi dengan tarif tertentu. Kebijakan penetapan tarif tersebut mengakibatkan biaya operasional per kilometer penumpang yang dikeluarkan PT Kereta Api (persero) lebih rendah dibanding biaya yang dikeluarkan untuk memproduksi satuan angkutan perkilometer penumpang. Untuk menutupi kerugian biaya operasional perkilometer penumpang yang dikeluarkan PT Kereta Api (Persero), maka pemerintah memberikan subsidi yaitu berupa kompensasi kepada angkutan non-komersial (kelas ekonomi) yaitu Passenger Services Obligation (PSO). Dalam hal ini PT Kereta Api (persero) menerima penugasan khusus dari pemerintah, misalnya menyediakan angkutan kereta api non komersial (kereta api jarak jauh kelas ekonomi, angkutan KRL Jabotabek dan sebagainya) yang tarifnya ditetapkan oleh Pemerintah lebih rendah dari yang seharusnya. Dalam

hal ini pemerintah wajib memberikan kompensasi berupa selisih biaya operasional perpenumpang kilometer dengan perhitungan tarif yang sebenarnya dikeluarkan oleh PT Kereta Api (persero) dalam mengangkut penumpang per orang per kilo meter jarak yang tempuh kereta api. Menurut Rachmadi, Kepala Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek PT Kereta Api Persero: "Kebijakan pemerintah tersebut dilakukan *Public Service Obligation (PSO)*, *Infrastructure Maintenance Operation (IMO)* dan *Track Access Charge (TAC)*". PSO yaitu skema pembiayaan atas pelayanan umum angkutan kereta api kelas ekonomi. Dengan skema ini diharapkan biaya operasi per satuan angkutan kereta api dapat tertutup dari PSO yang diberikan oleh pemerintah melalui perhitungan jumlah penumpang kelas ekonomi, jarak yang ditempuh (kilometer penumpang). TAC adalah perhitungan biaya penggunaan Track yang digunakan oleh kereta api yaitu kilometer tempuh dari seluruh perjalanan operasi kereta api. IMO adalah perhitungan biaya yang telah dikeluarkan oleh perusahaan kereta api untuk memaintennace track atau melakukan perawatan terhadap jalan kereta api. Dalam hal ini Jalan rel kereta api adalah milik pemerintah, maka seharusnya pemerintah yang memelihara jalan rel sebagaimana yang dilakukan pemerintah terhadap perawatan jalan raya. Oleh karena itu biaya perawatan track yang dikeluarkan oleh PT Kereta Api (Persero) yang seharusnya menjadi tanggung jawab pemerintah akan diperhitungkan diperhitungkan dengan skema PSO-IMO-TAC.

- b. Kebijaksanaan meningkatkan peran swasta, pemerintah memberikan kesempatan kepada swasta untuk berperan serta dalam mengelola perusahaan perkeretaapian. Hal ini diharapkan terjadinya persaingan yang sehat di dalam pengelola perusahaan perkereta apian di Indonesia.

Perusahaan perkeretaapian akan tumbuh dan berkembang secara bersama-sama dengan PT Kereta Api (Persero) untuk mengelola bisnis perkeretaapian. Bahkan dimungkinkan perusahaan swasta dapat masuk dan mengelola bisnis perkeretaapian. Hal ini tidak lepas dari keterkaitan antara implementasi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Anti Monopoli. Kedua Undang-Undang tersebut mempunyai filosofi yang ekuivalen untuk mendesain kerangka peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan kebijakan pengelolaan perusahaan perkeretaapian. Hal tersebut sesuai filosofi kerangka dari salah satu fungsi hukum yaitu social engineering.

- c. Kebijakan Restrukturisasi perusahaan guna meningkatkan nilai (value) perusahaan, sebagaimana telah kami jelaskan di muka bahwa restrukturisasi dapat berfungsi sebagai "*aded value*" yang tinggi terhadap sistem perkeretaapian yang berfungsi sebagai *public service* dan sekaligus *profit oriented*. Kebijakan pengelolaan perusahaan perkeretaapian merupakan dua sisi mata uang. Sisi pertama pengelolaan perusahaan perkeretaapian adalah memberikan pelayanan umum (*public services*) kepada para pengguna jasa angkutan penumpang dan barang dengan mutu yang tinggi, efektif, efisien, murah dan terjangkau masyarakat luas serta mempunyai daya saing yang tinggi. Sisi lainnya adalah kebijakan pengelolaan perusahaan perkeretaapian dituntut untuk melakukan kegiatan usaha dengan orientasi memperoleh keuntungan ditinjau dari prinsip ekonomi yaitu dengan pengorbanan yang sekecil-kecilnya untuk memperoleh keuntungan yang sebanyak-banyaknya (*profit oriented*). Hal ini mengandung konsekuensi kebijakan pengelolaan perusahaan

perkeretaapian harus bisa melaksanakan kedua misi tersebut secara bersama-sama dan sekaligus. Dengan kata lain perusahaan perkeretaapian harus dapat memberikan pelayanan jasa angkutan yang ekonomis dan juga harus memperoleh keuntungan dalam melaksanakan kegiatan usaha.

- d. Kebijakan efisiensi dan peningkatan kualitas pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi kereta api. Sasaran dari kebijakan pengembangan perkeretaapian adalah efisiensi dan peningkatan kualitas pelayanan. Peningkatan kualitas pelayanan hanya dimungkinkan apabila perusahaan dapat menghasilkan atau menyediakan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat baik di pasar moda transportasi di Indonesia. Dengan karakteristik kereta api sebagai moda transportasi yang massal ekonomis, hemat bahan bakar, ramah terhadap lingkungan, mempunyai track tersendiri dan diatur dengan traffic atau perjalanan kereta api tersendiri, maka operasional kereta api tentu mempunyai daya saing yang tinggi dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya. Hal ini bisa dikripsikan pada angkutan perkotaan di Jabotabek. Moda transportasi darat di Jakarta dan sekitarnya atau yang sering dikenal dengan angkutan Jabodetabek saat ini jalan raya mengalami kemacetan yang sangat luar biasa. Transportasi di Jakarta khususnya sangat macet apalagi pada jam-jam sibuk di Kantor dan kegiatan kerja di kota Jakarta, bahkan sering sekali terjadi traffic jump yang mengakibatkan kemacetan yang luar biasa. Bahkan setelah dioperasikannya moda transportasi jalan raya yaitu Bus Way, kota Jakarta menjadi kota yang sangat macet. Dengan demikian apabila dibandingkan antara moda transportasi Jalan Raya padat lalu lintas dengan angkutan kereta api Jabotabek maka angkutan kereta api Jabotabek pasti lebih efisien, lebih efektif, lebih

murah, lebih cepat, dan lebih terjangkau oleh masyarakat kelas menengah kebawah terutama kereta api kelas ekonomi dengan tarif Rp 3.500 dari Bogor-Jakarta dengan Jarak 55 kilometer, ditempuh dalam waktu kurang lebih 50 menit. Hal ini memberikan bukti bahwa kereta api lebih unggul, lebih murah dan berdaya saing yang tinggi dibanding dengan moda transportasi jalan raya padat lalu lintas.

e. Implementasi Kebijakan Pemerintah di bidang perkeretaapian. Pada tahun 1995 Pemerintah mengeluarkan kebijaksanaan (*policy statement*). Pemerintah melalui Departemen Perhubungan sebagai Badan Pembina Teknis perkeretaapian menyusun strategi kebijaksanaan Pengembangan Sub Sektor Perkeretaapian (*Goals and Policies for the Departement of Railway Sub-Sector*). Adapun sasaran pengembangan perkeretaapian di Indonesia adalah efisiensi dan peningkatan kualitas pelayanan jasa angkutan penumpang dan barang. Kebijakan ini selanjutnya dijabarkan menjadi ditungkan dalam langkah-langkah antara lain :

- (1) Peningkatan efisiensi, dengan restrukturisasi diharapkan pengelolaan perkeretaapian menjadi lebih efektif dan efisien baik ditinjau dari aspek kegiatan operasional kereta api maupun dari aspek kegiatan usaha perkeretaapian.
- (2) Peningkatan pengendalian biaya, diharapkan terjadi akuntabilitas di bidang keuangan sehingga kinerja keuangan dapat didiskripsikan dalam bentuk analisa keuangan yang akuntabel.
- (3) Peningkatan pangsa pasar, swasta dapat berperan serta dalam mengelola moda transportasi, sehingga terjadi persaingan yang sehat dalam memberikan jasa transportasi perkeretaapian kepada masyarakat;

- (4) Peningkatan partisipasi swasta, perusahaan perkeretaapian harus melakukan strategi untuk berkompetisi dengan pesaing antar moda lain, sehingga kegiatan usaha menjadi lebih efektif, dan efisien;
- (5) Peningkatan kesejahteraan pegawai, bahwa apabila perusahaan perkeretaapian dikelola dengan baik maka kinerja perusahaan akan menjadi baik pula, perusahaan akan menjadi sehat dan hal ini akan berimplikasi terhadap peningkatan kesejahteraan pegawai.

2. *Persyaratan Restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan JABOTABEK menjadi PT (Persero)*

2.a. *Pendirian Perseroan Terbatas*

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas yang mulai berlaku pada tanggal 7 Maret 1996, maka Buku Kesatu bab III Bagian Ketiga KUHPdt yang mengatur tentang Perseroan Terbatas secara *lex specialis* telah diatur secara khusus. Dalam Pasal 36 sampai dengan Pasal 56 KUH Perdata, kecuali segala peraturan pelaksanaannya berikut segala perubahannya terakhir dengan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1971 dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995.

2.b. *Pendaftaran dan Pengumuman Perseroan Terbatas (PT)*

Langkah terakhir dalam rangka pendirian suatu Perseroan Terbatas adalah pendaftaran dan pengumuman. Setiap perusahaan wajib didaftarkan dalam daftar perusahaan. Direksi perseroan wajib mendaftarkan perusahaan dalam daftar perusahaan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang wajib Daftar Perusahaan (WDP).

2. b.1 Pendaftaran,

hal-hal yang wajib didaftarkan adalah:

- Akta Pendirian beserta surat pengesahan dari Menteri Kehakiman,
- Akta perubahan Anggaran Dasar beserta surat Persetujuan menteri kehakiman, atau.
- Akta perubahan Anggaran Dasar beserta Surat Laporan kepada menteri Kehakiman.

Pendaftaran Akta pendirian dan akta-akta perubahan tersebut di atas wajib dilakukan dalam waktu paling lambat 30 (tiga puluh) hari setelah pengesahan atau persetujuan diberikan atau setelah penerimaan laporan.

2.b.2. Pengumuman

Perseroan yang telah didaftarkan tersebut diumumkan dalam Tambahan Berita Negara RI yang permohonan pengumumannya dilakukan oleh Direksi dalam waktu 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak pendafaran. Tata cara pengajuan permohonan pengumuman dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selama pendaftaran dan pengumuman tersebut belum dilakukan, maka anggota Direksi secara tanggung renteng bertanggungjawab atas segala perbuatan hukum yang dilakukan perseroan. Pelanggaran atau kelalaian atas pelaksanaan kewajiban untuk mendaftarkan sesuai dengan peraturan yang berlaku, diancam dengan sanksi pidana atau perdata. Lebih lanjut mengenai masalah pendaftaran, diuraikan dalam bab tersendiri mengenai Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan.

Undang-undang mewajibkan bahwa pada saat pendirian, setiap pendiri harus mengambil bagian saham atau sejumlah saham. Tetapi apabila ternyata kemudian setelah pengesahan, pemegang saham perseroan menjadi kurang dari dua orang, maka Undang-Undang mewajibkan pemegang saham bersangkutan untuk mengalihkan sebagian sahamnya

kepada orang lain dalam waktu paling lama 6 (enam) bulan terhitung sejak keadaan tersebut. Di sini terselip lagi istilah “orang lain” yang maksudnya adalah orang yang bukan merupakan kesatuan harta, atau tidak memiliki harta bersama yaitu antara pemegang saham dengan pribadi di mana seseorang sebagai subyek hukum yang berdiri sendiri.

Bagaimana halnya setelah batas waktu 6 (enam) bulan sebagaimana yang ditentukan tersebut terlampaui dan sebagian sahamnya belum juga dialihkan kepada orang lain atau pemegang sahamnya tetap kurang dari 2 (dua) orang. Dalam keadaan demikian maka pemegang saham bertanggungjawab secara pribadi atas segala perikatan atau kerugian perseroan, dan atas permohonan pihak yang berkepentingan, Pengadilan Negeri dapat membubarkan perseroan.

2.c. Pengesahan dan Persetujuan

Langkah berikutnya adalah pengajuan permohonan kepada Menteri Kehakiman Republik Indonesia untuk memperoleh pengesahan. Para pendiri bersama-sama atau yang diberi kuasa bisa Notaris atau orang lain yang ditunjuk berdasarkan surat kuasa khusus mengajukan permohonan tertulis dengan melampirkan Akta Pendirian perseroan. Tidak seperti sebelumnya, dalam undang-undang ini dengan tegas dinyatakan bahwa pengesahan diberikan dalam waktu 60 (enam puluh) hari terhitung sejak permohonan diterima. Maksudnya adalah bahwa permohonan yang diajukan tersebut harus diterima oleh pejabat yang bersangkutan, harus sudah memenuhi syarat dan kelengkapan yang diperlukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dalam hal permohonan ditolak, maka penolakannya harus diberitahukan kepada pemohon secara tertulis beserta alasannya. Pemberitahuan penolakan inipun ada batas waktunya yaitu dilakukan dalam waktu paling lama 60 (enam puluh) hari sejak permohonan diterima.

Di sini perlu diperhatikan bahwa terdapat penggunaan kata-kata atau istilah yang berbeda antara pengertian menurut KUHD dan berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas. Menurut KUHD permohonan diajukan untuk memperoleh “persetujuan”, sedangkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 permohonan diajukan untuk memperoleh perubahan terhadap Anggaran Dasar perusahaan. Dalam hal melakukan perubahan Anggaran Dasar, maka pengajuan permohonannya adalah untuk memperoleh “persetujuan” Menteri Kehakiman (bukan pengesahan).

2.d. Akta Pendirian

Akta pendirian memuat anggaran dasar dari keterangan lain, sekurang-kurangnya : nama lengkap, tempat dan tanggal lahir, pekerjaan, tempat tinggal, dan kewarganegaraan pendiri. Dalam mendirikan perseroan diperlukan kejelasan mengenai kewarganegaraan pendiri, karena pada dasarnya badan hukum Indonesia, namun demikian kepada warga negara asing diberi kesempatan untuk mendirikan badan hukum Indonesia yang berbentuk PT sepanjang undang-undang yang mengatur bidang usaha perseroan tersebut memungkinkan, atau pendirian tersebut diatur dengan undang-undang tersendiri. Susunan, nama lengkap, tempat dan tanggal lahir, pekerjaan, tempat tinggal, dan kewarganegaraan anggota Direksi dan Komisaris yang pertama kali diangkat; dan nama pemegang saham yang telah mengambil bagian, rincian jumlah saham, dan nilai nominal atau nilai yang diperjanjikan dari saham yang telah ditempatkan dan disetor pada saat pendirian.

2.e. Perseroan Memperoleh Status Badan Hukum

Setelah akta Pendirian dibuat oleh Notaris, maka Akta Notaris tersebut didaftarkan ke Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia untuk selanjutnya dimohonkan pengesahan.

Pernyataan selanjutnya, bilakah suatu perseroan yang didirikan, memperoleh status badan hukum ? Dalam hal ini Perseroan memperoleh status badan hukum, setelah Akta Pendirian yang dibuat dengan Akta Notaris sebagaimana disebutkan di atas memperoleh pengesahan dari Menteri Kehakiman. Perlu diketahui bahwa dalam pembuatan Akta Pendirian perseroan, Pendiri dapat diwakili oleh orang lain berdasarkan surat kuasa setelah memperoleh pengesahan

2. f. Pengaduan

Sebelum perseroan disahkan, biasanya pendiri melakukan berbagai kegiatan untuk kepentingan perseroan. Perbuatan-perbuatan tersebut mengikat perseroan setelah perseroan menjadi badan hukum. Mekanisme pengesahan perseroan adalah :

- 1) Perseroan secara tegas menyatakan menerima semua perjanjian yang dibuat oleh pendiri atau orang lain yang ditugaskan oleh pendiri dengan pihak ketiga;
- 2) Perseroan secara tegas menyatakan mengambil alih semua hak dan kewajiban yang timbul dari perjanjian secara pribadi atas segala akibat hukum yang timbul, bukan merupakan tanggung jawab perseroan.

2. g. Anggaran Dasar

Di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas ditetapkan bahwa untuk mendirikan suatu perseroan bukan dengan cara pendaftaran, melainkan para pendiri bersama-sama atau kuasanya (biasanya notaris) mengajukan permohonan tertulis dengan melampirkan Akta Pendirian perseroan yang sudah dibuat di notaris, untuk memperoleh “pengesahan” dari Menteri Kehakiman. Sedangkan dalam proses selanjutnya, pendaftaran juga dilakukan sesuai dengan Undang-undang Wajib Daftar Perusahaan.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, UUPM hanya mengenal "Anggaran Dasar" perseroan yang termuat di dalam Akta Pendirian, pada waktu perseroan didirikan. Dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 dinyatakan bahwa Akta Pendirian memuat Anggaran Dasar dan keterangan lain, dan sebagai persyaratan, Anggaran Dasar PT Persero Jabotabek memuat sebagai-berikut :

- Nama dan tempat kedudukan;
- Jangka waktu berdirinya perseroan;
- Maksud dan tujuan;
- Modal;
- Saham;
- Surat saham;
- Surat saham pengganti;
- Daftar pemegang saham dan daftar khusus;
- Pemindahan hak atas saham;
- Direksi;
- Tugas dan wewenang direksi;
- Hak dan kewajiban direksi;
- Rapat direksi;
- Benturan kepentingan;
- Komisaris;
- Tugas dan wewenang direksi;
- Kewajiban komisaris;
- Rapat komisaris;
- Pembukuan dan tanggungjawab;
- Rapat umum pemegang saham;
- Rapat umum pemegang saham tahunan;
- Rapat umum pemegang saham luar biasa;
- Tempat dan pemanggilan rapat umum pemegang saham;
- Pimpinan dan berita acara rapat umum pemegang saham;

- Korum, hak suara dan keputusan;
- Pembagian laba;
- Penggunaan dana cadangan;
- Perubahan anggaran dasar;
- Penggabungan, peleburan, dan pengambilalihan;
- Pembubaran dan likuidasi;
- Tempat tinggal (domisili);
- Ketentuan-ketentuan khusus.

2. h. *Nama Perseroan*

Perseroan dilarang melakukan hal-hal sebagai berikut :

- 1) Menggunakan nama perseroan yang telah dipakai secara sah oleh perseroan lain atau mirip dengan nama perseroan lain; atau
- 2) Melakukan kegiatan usaha yang bertentangan dengan ketertiban umum, dan atau kesusilaan.

Nama perseroan harus didahului dengan perkataan “Perseroan Terbatas” atau disingkat “PT”. Demikian juga halnya dengan Perseroan Terbuka, selain nama harus didahului dengan PT, pada akhir nama perseroan ditambah singkatan kata “tbk” yaitu merupakan singkatan dari Terbuka. tanpa diakhiri dengan singkatan “tbk” akan berarti Perseroan Tertutup.

Perseroan Terbatas didirikan oleh 2 (dua) orang atau lebih dengan akta notaris yang dibuat dalam bahasa Indonesia”. Dalam definisi atau persyaratan ini terdapat unsur- unsur pokok : “oleh dua orang”, “akta notaris” dan “bahasa Indonesia”. Dua orang maksudnya bahwa pendiri sekurang-kurangnya harus ada dua, tidak boleh satu. Perusahaan (badan hukum) harus didasarkan pada “perjanjian” atau yang disebut “asas kontraktual”. Kalau orang hendak membuat perjanjian sekurang-kurangnya harus ada dua orang atau dua pihak. Ketentuan ini menegaskan prinsip yang berlaku berdasarkan undang-undang tersebut yaitu “prinsip perjanjian”. Oleh karena itu pula “orang” di sini diartikan baik “orang perseorangan” maupun orang

dalam pengertian “*artificial person atau natuurlijk person*” yaitu badan hukum. Jadi bisa orang perseorangan, dan bisa badan hukum. Kemudian dibuat dengan “akta notaris” yang berarti harus otentik, tidak boleh di bawah tangan melainkan dibuat oleh pejabat umum, dan dalam “bahasa Indonesia”, bukan dalam bahasa Inggris atau bahasa-bahasa lain. Tetapi itu bukan berarti bahwa tidak boleh diterjemahkan ke dalam bahasa lain.

Namun demikian perlu diperhatikan persyaratan “dua orang” ini ada pengecualiannya. Persyaratan yang menentukan bahwa perusahaan harus didirikan oleh “dua orang’ atau lebih tersebut, tidak berlaku bagi perseroan yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Hal ini bisa terjadi, karena pendirian BUMN didasarkan pada peraturan perundangan tersendiri, karena mempunyai status dan karakteristik yang khusus.

Perbuatan hukum pendiri tersebut dilakukan oleh pendiri setelah perseroan didirikan tetapi belum disahkan menjadi badan hukum. Terhadap pembuatan hukum tersebut perseroan bisa menerima, mengambil alih, atau mengukuhkan, tetapi bisa juga justru sebaliknya yaitu menolak. Dalam hal perbuatan hukum pendiri ditolak, tidak diambil alih atau tidak dikukuhkan oleh perseroan sebagaimana disebutkan di atas, maka masing-masing pendiri bertanggung jawab secara pribadi atas segala akibat hukum yang timbul.

Kewenangan mengukuhkan perbuatan-perbuatan hukum ada pada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), namun RUPS belum dapat diselenggarakan segera setelah perseroan disahkan. Oleh karena itu maka pengukuhan dilakukan oleh seluruh pendiri, pemegang saham dan Direksi.

3. Pelaksanaan Restrukturisasi Pengembangan Perusahaan PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan JABOTABEK

3.a. *Pembentukan Tim Inter Agency Working Group (IAWG), dan Tim Koordinasi Interdepartemen atau Inter Agency Coordinating Committee (IACC).*

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. SK.29/HK. 601/ PHB-96 tanggal 26 Maret 1996 dibentuk Tim Pelaksana Kebijakan Pengembangan Perkeretaapian yaitu Tim Inter Agency Working Group (IAWG), dan Tim Koordinasi Interdepartemen atau Inter Agency Coordinating Committee (IACC). Selain itu diangkat pelaksana di Perumka, dibentuk Tim Restrukturisasi Perkeretaapian atau Restructuring Task Force (RTF) yang dipimpin oleh Direktur Utama Perumka. RTF terdiri dari 6 (enam) kelompok kerja, yaitu :

- (a) Kelompok Kerja Restrukturisasi Perusahaan
- (b) Kelompok Kerja Aset Tetap
- (c) Kelompok Kerja Sumber Daya Manusia
- (d) Kelompok Kerja Sistem Informasi Manajemen
- (e) Kelompok Kerja Partisipasi Sektor Swasta
- (f) Kelompok Kerja Optimalisasi Operasi Kereta Api

Keenam Kelompok Kerja (POKJA) tersebut masing-masing dipimpin oleh Direktur Keuangan, Direktur Teknik, Direktur Personalia dan Umum, Kapusrenbang, Kepala Unit Usaha Strategis dan Direktur Operasi. Untuk menunjang tugas-tugas Ketua Tim Restrukturisasi, dibentuk Sekretariat Tim Restrukturisasi (RTF).

Kelompok Kerja (Working Group) yang diketuai oleh Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan beranggotakan pejabat-pejabat Eselon II pada instansi yang sama dengan Tim Pengarah. Belakangan, Ketua Kelompok Kerja diketuai oleh Kepala Direktorat Jalan Rel Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Tim ini sering disebut dengan Kelompok Kerja interdepartemen atau *Inter Agency Working Group (IAWG)*.

3.b. *Pembentukan Tim Pelaksana Kebijakan Pengembangan Perkeretaapian (TPKPP)*

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : SK. 42/ Kh.601/ PHB-98 tanggal 1 Juni 1998 Tentang “Pembentukan Tim Pelaksana Kebijakan Pengembangan Perkeretaapian (TPKPP). Oleh karena program-program implementasi di atas melibatkan pemerintah, maka untuk melaksanakannya dibentuk suatu Tim Koordinasi Interdepartemen atau Inter Agency Coordinating Committee (IACC), selaku Tim Pengarah (*Steering Committee*).

Tim pengarah dipimpin oleh Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan, dan beranggotakan pejabat-pejabat Eselon I dari Departemen Perhubungan (Dirjen Perhubungan Darat), Departemen Keuangan (Dirjen Anggaran), Bappenas (Deputi Ketua Bidang Prasarana), Kantor Menko Ekuin, serta Direktur Utama Perumka.

Hal-hal yang substansial diatur dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan adalah :

- (a) Tim Pengarah (*Steering Committee*) yang diketuai oleh Serkjen Departemen Perhubungan, beranggotakan Pejabat-Pejabat Eselon I baik dari Dephub (Ditjendat), Depkeu, Bappenas, Kantor Menko Ekoin maupun Perumka (Dirut). Tim ini sering disebut sebagai Tim Koordinasi interdepartemen atau inter agency Coordinating Committee (IACC). Tim ini dibantu oleh kelompok penasihat;
- (b) Pada tingkat pelaksana, dibentuk kelompok kerja interdepartemen atau Inter Agency Working Group (IAWG), beranggotakan Pejabat Eselon II dari unsur-unsur Setjen Dephub. Ditjen Perhubungan Darat, Departemen Keuangan, Bappenas, Kantor Menko Ekuin dan Perumka. IAWG dipimpin oleh Kepala Direktorat Jalan Rel Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;

3.c Pembentukan Tim Restrukturisasi Perkeretaapian atau Restructuring Task Force (RTF)

Ketua Tim Pengarah kemudian membentuk Tim Restrukturisasi Perkeretaapian atau Restructuring Task Force (RTF) yang dipimpin oleh Direktur Utama Perumka, dan terdiri dari 5 Sub-Kelompok Kerja (Sub-Pokja), yaitu :

- (a) Sub-Pokja Restrukturisasi Perusahaan (Sub-Pokja I)
- (b) Sub-Pokja Kerja Aset Tetap (Sub-Pokja II)
- (c) Sub-Pokja Kerja Sumber Daya Manusia (Sub-Pokja III)
- (d) Sub-Pokja Kerja Sistem Informasi Manajemen (Sub-Pokja IV)
- (e) Sub-Pokja Kerja Partisipasi Sektor Swasta (Sub-Pokja V)

Ketua dari tiap-tiap Sub-Pokja adalah para Direktur Perumka dan Kepala Pusat, sedangkan anggota-anggotanya terdiri dari : Anggota Pelaksana, dari kalangan Perumka, Anggota Evaluasi, dari kalangan Pemerintah.

Belakangan istilah Sub-Pokja dirubah menjadi Pokja (Kelompok Kerja) dan jumlahnya ditambah dari 5 menjadi 6, yaitu ditambah dengan Pokja Optimalisasi Operasi Kereta Api. Sedangkan keanggotaannya keseluruhannya dari kalangan Perumka. Untuk membantu tugas-tugasnya Ketua Tim restrukturisasi mengangkat Sekretaris Tetap Tim Restrukturisasi atau Sekretaris Restructuring Task Force (RTF).

Di samping itu, guna pengelolaan sisi kedua dari perjanjian Bank Dunia, yaitu bantuan Bank Dunia dalam pengembangan Koridor Jakarta – Bandung, peningkatan sistem pemeliharaan jalan rel, peningkatan sistem pemeliharaan lokomotif serta peningkatan kelembagaan. Menteri Perhubungan/ Sekretaris Jenderal mengangkat kelompok Manajemen yang disebut dengan Unit Manajemen Proyek dan Pemimpin Proyek. Nama Proyeknya adalah Proyek Efisiensi Perkerataapian atau Railway Efficiency Project (REP).

3.d Pembentukan Pelaksana Proyek (UPP) atau Project Implementation Unit (PIU)

Pemimpin Proyek kemudian membentuk 3 Unit Pelaksana Proyek (UPP) atau Project Implementation Unit (PIU), yaitu :

- (1) *PIU Rolling Stock*, Proyek Implementasi Unit yang berusaha untuk mengembangkan pengelolaan rolling stock berupa sarana gerak Kereta Rel Listrik (KRL), sehingga diharapkan penyediaan sarana KRL menjadi Siap Operasi (SO), pemeliharaan KRL di Balai Yasa

KRL (pemeriksaan/PA Bogi) untuk merawat secara periodik dua tahunan rangka bawah KRL, dan pemeriksaan 4 tahunan (Pemeliharaan Akhir (PA) KRL untuk pemeliharaan keseluruhan item KRL baik rangka bawah rangka atas interior dan eksterior dapat dilakukan secara menyeluruh dan terpadu. Dengan metode maintenance rolling stock yang dilaksanakan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan, maka kondisi operasional KRL menjadi lebih aman. Disamping itu hal yang sangat penting dalam upaya mendukung ketersediaan rolling stock adalah Investasi KRL yaitu dengan pengadaan atau penambahan KRL baru untuk menambah supply yang saat ini masih sangat terbatas dengan investasi baru berupa pengadaan dan penambahan KRL diharapkan demikian.

(2) *PIU Administrasion* yang terdiri dari Finance dan Human Resources Development, yaitu proyek implementasi unit ini terdiri dari pertama PIU Manajemen Keuangan yang mendukung pengelolaan manajemen keuangan divisi angkutan perkotaan Jabotabek, sehingga manajemen keuangan dikelola sesuai dengan kaidah akuntabilitas keuangan dalam bentuk rasio kerja keuangan. Kedua PIU Sumber Daya Manusia yaitu manajemen pengelolaan personil dalam bentuk Human Resources Planning, Job Analisis, Job Evaluation, Job Discription, Carrier Planning, Staffing and Promotion, Reward and Punishmen.

(3) *PIU Operation*, yaitu Proyek Implementation Unit yang menangani kegiatan operasional antara lain, menyusun Traffic Train, pola operasi kereta api, menentukan head way, mengatur kegiatan angkutan penumpang, menyusun flow chard arus masuk keluar penumpang di stasiun, perparkiran, pengelolaan pengembangan stasiun menjadi centre bisnis sebagai satu kesatuan.

3.e. Menyusun Neraca Awal Perusahaan Perseroan

Langkah awal dimulainya kegiatan usaha perusahaan perkeretaapian adalah disusunnya suatu Neraca Awal perusahaan.

Salah satu unsur Negara adalah Modal Perseroan. Modal Perseroan terdiri atas Modal yang ditempatkan dan Modal yang disetor. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 Pasal 3 Ayat (1) dinyatakan bahwa modal perseroan yang ditempatkan dan disetor pada saat pendiriannya berasal dari kekayaan negara yang tertanam dalam perusahaan. Modal Perusahaan Perseroan Kereta Api (PT Kereta Api Persero) adalah sejumlah Asset baik yang bergerak maupun yang tidak bergerak yang dipisahkan dari kekayaan negara yang sebelumnya adalah merupakan aset Perum Kereta Api.

Nilai kekayaan Negara Persero ditetapkan oleh Departemen Keuangan (Pasal 3 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998). Artinya kekayaan Negara tersebut dikuasakan oleh negara kepada Menteri Keuangan untuk melakukan pengawasan dalam pengelolaan Aset Negara tersebut.

Neraca Pembukaan Persero ditetapkan oleh Menteri Keuangan (Pasal 3 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998). Neraca yang dimaksud adalah Neraca Awal PT Kereta Api (Persero) yang merupakan Gabungan Neraca dari seluruh Daerah Operasi (Daop) di Jawa (Daop I Jakarta, Daop II Bandung, Daop III Cirebon, Daop IV Semarang, Daop V Purwokerto, Daop VI Yogyakarta, Daop VII Madiun, Daop VIII Surabaya, Daop IX Jember; Divisi Regional (Divreg) di Sumatera (Divreg I Medan, Divreg II Padang dan Divreg III Palembang) serta Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Neraca PT Kereta Api (Persero) tersebut adalah hasil penetapan Menteri Keuangan terhadap Neraca Akhir Perum Kereta Api.

Berdasarkan Laporan Kinerja Keuangan dan Realisasi Rencana Kerja dan Anggaran Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek, maka kinerja Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek mengalami perkembangan kinerja keuangan yang sangat baik. Data yang diperoleh dalam penelitian di PT Kerta Api (Persero) Jabotabek dapat kami laporkan dalam bentuk data Laporan Pelaksanaan (Rencana Kerja

Anggaran (RKA) Dan Realisasi Rencana Kerja Anggaran Dan Pelaksanaan (KAP) Daerah dari Divisi Angkutan Perkotaan dalam bentuk Rekapitulasi Data sebagai berikut:

- Sumber Daya manusia (SDM)³³
 - Tahun 2000 : 811
 - Tahun 2001 : 681
 - Tahun 2002 : 671
 - Tahun 2003 : 669
 - Tahun 2004 : 656
 - Tahun 2005 : 639
 - Tahun 2006 : 615
- Kekuatan Alat Produksi ³⁴:
 - Tahun 2000: KRL AC 36 KRL NON AC 170 KR D 30
 - Tahun 2001: KRL AC 36 KRL NON AC 172 KR D 28
 - Tahun 2002: KRL AC 79 KRL NON 155 KR D 30
 - Tahun 2003: KRL AC 80 KRL NON AC 170 KR D 18
 - Tahun 2004: KRL AC 92; KRL NON AC 171 KR D 18
 - Tahun 2005: KRL AC 92; KRL NON AC 171
 - Tahun 2006: KRL AC 128; KRL NON AC 166

(Akhir Tahun 2004 KR D dialihkan ke Daerah Operasi Lain, tahun 2005 terjadi investasi pembelian KRL dari Jepang sebanyak)
- Produksi :Volume Penumpang³⁵
 - Tahun 2000 : 114.249.229 orang
 - Tahun 2001 : 121.434.302 orang
 - Tahun 2002 : 117.863.061 orang
 - Tahun 2003 : 101.640.886 orang
 - Tahun 2004 : 100.398.875 orang

³³ Divisi Jabotabek, Pelaksanaan RKA dan Kinerja Daerah, Divisi Jabotabek; 2000 - hal 1, 2001 - hal 8-2002; hal 34 – 2003 - hal 8; 2004 – hal 34; 2005 – 50; 2006 - 50

³⁴ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 4, 2001 - hal 12; 2002 - hal 4; 2003 - hal 5; 2004 – hal 4; 2005 – hal 7; 2006 - hal 7

³⁵ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 6, 2001 - hal 14; 2002 - hal 57; 2003 - hal 61; 2004 – hal 43; 2005 – hal 76; 2006 - hal 79.

Tahun 2005 : 100.969.751 orang

Tahun 2006 : 100.398.875 orang

o Keuangan:

- Pendapatan Operasi³⁶

Tahun 2000 : Rp 68.599.081.000,00

Tahun 2001 : Rp. 92.096.043.000,00

Tahun 2002 : Rp. 119.256.389.000,00

Tahun 2003 : Rp. 156.413.088.000,00

Tahun 2004 : Rp. 171.022.108.000,00

Tahun 2005 : Rp. 188.857.675.000,00

Tahun 2006 : Rp. 209.553.684.000,00

- Usaha Tambahan³⁷

Tahun 2000 : Rp. 133.662.000,00

Tahun 2001 : Rp. 294.428.000,00

Tahun 2002 : Rp. 1.154.643.000,00

Tahun 2003 : Rp. 1.929.209.000,00

Tahun 2004 : Rp. 268.409.000,00

Tahun 2005 : Rp. 314.122.000,00

Tahun 2006 : Rp. 615.346.000,00

- Biaya³⁸

Tahun 2000 : Rp. 44.420.183.000,00

Tahun 2001 : Rp. 57.150.888.000,00

Tahun 2002 : Rp. 98.613.097.000,00

Tahun 2003 : Rp. 137.071.811.000,00

Tahun 2004 : Rp. 141.944.420.000,00

Tahun 2005 : Rp. 148.313.437.000,00

Tahun 2006 : Rp. 166.911.492.000,00

- Rugi Laba³⁹

³⁶ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 14, 2001 - hal 24; 2002 - hal 21; 2003 - hal 22; 2004 - hal 20; 2005 - hal 20; 2006 - hal 20.

³⁷ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 16, 2001 - hal 27; 2002 - hal 20; 2003 - hal 27; 2004 - hal 25; 2005 - hal 27; 2006 - hal 27

³⁸ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 15, 2001 - hal 26; 2002 - hal 19; 2003 - hal 26; 2004 - hal 24; 2005 - hal 26; 2006 - hal 26

Tahun 2000 : Rp. 24.703.724.000,00

Tahun 2001 : Rp. 35.619.557.000,00

Tahun 2002 : Rp. 50.076.506.000,00

Tahun 2003 : Rp. 21.270.485.000,00

Tahun 2004 : Rp. 29.345.097.000,00

Tahun 2005 : Rp. 40.452.200.000,00

Tahun 2006 : Rp. 53.590.140.000,00

- Rasio Kerja (Working Ratio) ⁴⁰:

Tahun 2000 : 64,41 %

Tahun 2001 : 61,43 %

Tahun 2002 : 58,41 %

Tahun 2003 : 62,51 %

Tahun 2004 : 62,20 %

Tahun 2005 : 62,46 %

Tahun 2006 : 63,37 %

- Aktiva ⁴¹:

Tahun 2000 : Rp. 677.546.958.000,00

Tahun 2001 : Rp. 677.546.958.000,00

Tahun 2002 : Rp. 677.546.958.000,00

Tahun 2003 : Rp. 677.546.958.000,00

Tahun 2004 : Rp. 677.546.958.000,00

Tahun 2005 : Rp. 650.059.438.000,00

Tahun 2006 : Rp. 656.575.400.000,00

- Hutang ⁴²:

Tahun 2000 : Rp. 5.968.157.512,00

Tahun 2001 : Rp. 4.820.338.626,00

Tahun 2002 : Rp. 5.388.397.529,00

³⁹ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 16, 2001 - hal 27; 2002 - hal 20; 2003 - hal 27; 2004 - hal 25; 2005 - hal 27; 2006 - hal 27

⁴⁰ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 16, 2001 - hal 27; 2002 - hal 20; 2003 - hal 27; 2004 - hal 25; 2005 - hal 27; 2006 - hal 27

⁴¹ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 5, 2001 - hal 5; 2002 - hal 5; 2003 - hal 6; 2004 - hal 5; 2005 - hal 5; 2006 - hal 5

⁴² Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 5, 2001 - hal 5; 2002 - hal 5; 2003 - hal 6; 2004 - hal 5; 2005 - hal 5; 2006 - hal 5

- Tahun 2003 : Rp. 5.282.182.313,00
 Tahun 2004 : Rp. 3.907.095.274,00
 Tahun 2005 : Rp. 2.797.588.000,00
 Tahun 2006 : Rp. 7.513.173.000,00
- Modal ⁴³:
 - Tahun 2000 : Rp. 505.473.330.096,00
 - Tahun 2001 : Rp. 814.365.804.609,00
 - Tahun 2002 : Rp. 778.230.437.137.,00
 - Tahun 2003 : Rp. 741.038.229.571,00
 - Tahun 2004 : Rp. 676.107.179.782,00
 - Tahun 2005 : Rp. 647.261.850.000,00
 - Tahun 2006 : Rp. 649.062.227.000,00
 - Nilai Persediaan ⁴⁴:
 - Tahun 2000 : Rp. 2.036.816.808,00
 - Tahun 2001 : Rp. 2.833.659.818,00
 - Tahun 2002 : Rp. 2.085.272.226,00
 - Tahun 2003 : Rp. 11.912.720.289,00
 - Tahun 2004 : Rp.11.641.387.000,00
 - Tahun 2005 : Rp.11.889.503.000,00
 - Tahun 2006 : Rp. 8.740.954.000,00
 - o Kinerja Operasi
 - Kelambatan KA ⁴⁵:
 - Tahun 2000 : ekspres 6 menit, ekomoni 7 menit
 - Tahun 2001 : ekspres 5,5 menit, ekonomi 6 menit
 - Tahun 2002 : ekspres 5,5 menit, ekonomi 6 menit
 - Tahun 2003 : kekspres 6 menit, ekonomi 7 menit
 - Tahun 2004 : komersiil 9 menit, ekonomi 15 menit
 - Tahun 2005 : komersiil 12 menit, ekonomi 16 menit

⁴³ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 5, 2001 - hal 5; 2002 - hal 5; 2003 - hal 6; 2004 – hal 5; 2005 – hal 5; 2006 - hal 5

⁴⁴ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 5, 2001 - hal 5; 2002 - hal 5; 2003 - hal 6; 2004 – hal 5; 2005 – hal 5; 2006 - hal 5.

⁴⁵ Divisi Jabotabek, Ibid, 2000 - hal 26, 2001 - hal 4; 2002 - hal 5; 2003 - hal 5; 2004 – hal 4; 2005 – hal 4; 2006 - hal 4.

Tahun 2006 : komersial 10,2 menit ekonomi 9,5 menit.

Setelah Anggaran Dasar perseroan distetujui maka perusahaan harus menyusun Neraca Awal Perusahaan. Neraca Awal perseroan merupakan break down dari kinerja suatu perseroan. Dengan menyusun Neraca Awal maka diharapkan akuntabilitas perusahaan dapat diukur kinerjanya dengan baik. Neraca Awal Perusahaan yang merupakan Neraca Pembukaan dari Perusahaan Perseroan yang telah direstrukturisasi. Selanjutnya Neraca akan disahkan dalam Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Neraca ini akan disahkan oleh Menteri Keuangan sebagai pemegang saham perusahaan, yang dalam hal ini dikuasakan kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara.

Neraca Perusahaan Perseroan antara lain memuat tentang hal-hal yang sangat penting diantaranya adalah sebagai berikut :

a. Neraca Awal Perusahaan memuat tentang :

(1) Aktiva terdiri dari :

- Aktiva Lancar terdiri atas : Kas/Bank, Deposito, Piutang, Cadangan Piutang Ragu-Ragu, Persediaan Biaya yang dibayar di muka;
- Aktiva Tetap terdiri atas : Prasarana, Sarana dan Fasilitas;
- Aktiva Lainnya.

(2) Pasiva terdiri atas :

- Hutang (Jangka Panjang dan Utang jangka Pendek);
- Modal (Modal Dasar Persero, Modal yang ditempatkan atau disetor, cadangan Modal, Cadangan Investasi, Laba ditahan, Laba Tahun Berjalan).

b. Membersihkan Neraca Perusahaan (*Balance Sheet Clean- Up*)

Pada saat didirikan Persero Kereta Api menjadi perusahaan perseroan diharapkan PT Kereta Api (Persero) telah sehat. Oleh karena itu Neraca PT Kereta Api (Persero) dilakukan pembersihan (Clean-Up) atau dilakukan restrukturisasi terhadap neraca perusahaan. Aset-aset perusahaan yang sudah tidak berguna bagi

perusahaan dikeluarkan dari neraca (*write-off*), sedangkan yang masih berguna tetapi kurang produktif atau kurang menguntungkan diturunkan nilainya (*write-down*). Hutang luar negeri yang selama ini dicatat didalam neraca sebagai hutang jangka panjang, dirubah menjadi Penyertaan Modal Pemerintah (PMP).

Dengan membersihkan neraca, maka perusahaan akan memulai babak baru tanpa dibebani asset-aset yang tidak berguna, aset terselubung maupun aset yang tidak produktif. Hal ini bertujuan agar perusahaan perseroan yang direstrukturisasi mendapat peluang yang lebih besar untuk melakukan kegiatan usaha secara profesional. Perusahaan dapat meningkatkan kegiatan operasional secara lebih efektif, efisien dan akuntabel dalam menyediakan barang dan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di pasar.

3.f. Pengalihan Status Pegawai Perusahaan Perseroan

Sehubungan dengan status Pegawai perusahaan perseroan. Setelah berubah status menjadi Persero, status kepegawaian adalah Pegawai Persero yang pengangkatan dan pemberhentian kedudukan, hak serta kewajiban sama dengan pekerja Perum. Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 status Pegawai Perum Kereta Api dialihkan menjadi Pegawai PT Kereta Api (Persero)

Berdasarkan ketentuan Pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 dinyatakan bahwa: "Pegawai PERSERO merupakan pekerja PERSERO yang pengangkatan dan pemberhentian, kedudukan, hak serta kewajibannya ditetapkan berdasarkan perjanjian kerja sesuai dengan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan". Ketentuan peraturan kepegawaian Pegawai PT Kereta Api (Persero) tunduk kepada peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan .

Berdasarkan ketentuan Pasal 53 Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998 dinyatakan bahwa: "Pegawai PERUM merupakan pekerja PERUM yang pengangkatan dan pemberhentian, kedudukan, hak serta

kewajibannya ditetapkan berdasarkan perjanjian kerja sesuai dengan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan". Hal ini menunjukkan bahwa seluruh hak dan kewajiban di bidang kepegawai berubah menjadi hak dan kewajiban di bidang ketenagakerjaan. Selanjutnya peraturan kepegawaian tunduk pada ketentuan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara Direksi PT Kereta Api dengan Serikat Pekerja PT Kereta Api (Persero). Dalam hal ini terjadi perubahan status hukum dari Pegawai PERUM yang semula tunduk pada Hukum Administrasi Negara menjadi Karyawan yang tunduk pada ketentuan Hukum Perdata yaitu Hukum Ketenagakerjaan.

PEMBAHASAN

Setelah melakukan berbagai studi kepustakaan dalam menyusun kerangka pembahasan dalam thesis ini maka kami sampaikan tata urutan pembahasan sebagai berikut :

1. Faktor-Faktor Pendorong Untuk Pengembangan Restrukturisasi PT KERETA API (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek

1.a. Bahasan Aspek Yuridis

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan.

Dengan keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut, peran perkeretaapian perlu lebih ditingkatkan dalam upaya mengembangkan sistem transportasi nasional secara terpadu. Untuk itu, penyelenggaraan perkeretaapian dimulai dari pengadaan, pengoperasian, perawatan, perusahaan, perlu diatur dengan sebaik-baiknya sehingga dapat

terselenggara angkutan kereta api yang menjamin keselamatan, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib, efisien serta terpadu dengan moda transportasi lain. Dengan demikian, terdapat keserasian dan keseimbangan beban antar moda transportasi yang mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas angkutan orang dan barang.

Penyelenggara perkeretaapian telah menunjukkan peningkatan peran yang penting dalam menunjang dan mendorong kegiatan perekonomian, memantapkan pertahanan dan keamanan, memperlancar kegiatan pemerintahan, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta meningkatkan hubungan antar bangsa.

Dengan adanya perkembangan teknologi perkeretaapian dan perubahan lingkungan strategis yang semakin kompetitif dan tidak terpisahkan dari sistem perekonomian internasional yang menitikberatkan pada asas keadilan, keterbukaan, dan tidak diskriminatif, dipandang perlu melibatkan peran pemerintah daerah dan swasta guna mendorong kemajuan penyelenggaraan perkeretaapian nasional.

Kondisi perkeretaapian nasional yang masih bersifat monopoli dihadapkan pada berbagai masalah, antara lain kontribusi perkeretaapian transportasi nasional masih rendah, prasarana belum memadai, sarana yang belum memadai, jaringan masih terbatas, kemampuan pembiayaan terbatas, tingkat kecelakaan masih tinggi, tingkat pelayanan masih jauh dari harapan dan pencurian terhadap aset kereta api sangat tinggi.

Dengan memperhatikan hal-hal tersebut peran pemerintah dalam menyelenggarakan perkeretaapian menitik beratkan pada pembinaan yang meliputi penentuan kebijakan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dengan mengikutsertakan peran masyarakat sehingga penyelenggaraan perkeretaapian dapat terlaksanakan secara efisien, efektif, transparan, dan dapat dipertanggungjawabkan. Dalam hal ini sistem pelaksanaan pengembangan perkeretaapian harus dibangun dalam kerangka sistem meliputi perencanaan, pengembangan, pengadaan, peoperasian, pengusahaan, pemeliharaan, pengaturan, pengendalian, pengawasan, penelitian dan pengembangan serta pendidikan dan pelatihan.

Peraturan perundang-undangan di Indonesia yang merupakan faktor pendorong untuk pengembangan restrukturisasi di bidang perkeretaapian secara normatif diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan di Indonesia. Peraturan perundang-undangan tersebut adalah : Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara, Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api, Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan, Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998 tentang Perusahaan Umum, Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 Tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api, sebagaimana fungsi hukum dalam pengendalian dan rekayasa hukum di bidang ekonomi.

Pertumbuhan dan perkembangan ekonomi pada umumnya tidak dapat dipisahkan dari pertumbuhan dan perkembangan pelaku-pelaku ekonomi yang melakukan kegiatan ekonomi secara simultan dari waktu ke waktu yang didukung oleh kebijakan politik ekonomi yang makin konduktif.⁴⁶

PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan JABOTABEK adalah merupakan pelaku ekonomi yang melakukan kegiatan ekonomi di bidang sektor angkutan kereta api Perkotaan di Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang dan Bekasi. PT Kereta Api (Persero) disamping melakukan kegiatan usaha yang “Public Service” melayani jasa moda transportasi masyarakat ekonomi lemah dengan moda kereta Api Rel Listrik (KRL) Ekonomi tetapi juga berfungsi sebagai Badan Usaha yang “*Provit Oriented*” yaitu melakukan kegiatan usaha di pangsa pasar untuk golongan menengah ke atas dengan mengoperasikan Kereta Rel Listrik (KRL) AC dengan tarif eksekutif. Dengan demikian terjadi keseimbangan kegiatan usaha antara tugas sosial dengan tugas sebagai badan usaha yang harus memperoleh keuntungan.

⁴⁶ Sri Redjeki Hartono, Kapita Selektta Hukum Perusahaan, Bandung, 2000, Hal 1

Peraturan perundang-undangan tersebut di atas sejak dulu sudah ada, baik sejak jaman Penjajahan Kolonial Belanda sampai dengan sekarang. Di dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia sebagaimana kelanjutan dari ketentuan-ketentuan dahulu yang berdasarkan Aturan Peralihan Undang-Undang Dasar 1945 yang memberlakukan semua peraturan hukum sebelum adanya peraturan hukum yang baru termasuk dalam hal ini ketentuan:

1.a.1. Peraturan Perundang-Undangn Tentang Badan Hukum :

(a) Aturan Undang-Undang yang mengatur tentang Badan Hukum yang tunduk pada Hukum Perdata maupun Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, antara lain :

a. Titel ke IX dari KUHPerdata Indonesia tentang Badan-Badan Sosial (Stbl 1847 Nomor 23)

b. Stbl 1870 Nomor 64 tentang Rechtspersoonlijkheid dari Perhimpunan.

c. Stbl 1927 Nomor 156 tentang Gereja dan Gnootschap Gereja;

d. Titel III Bagian III dari KUHDagang (Stb 1938-276);

e. Pasal 286 KUH Dagang yaitu mengenai Perusahaan Asuransi;

f. Stbl 1926-337 mengenai Dana Buruh.

(b). Aturan Undang-Undang yang mengatur tentang Badan Hukum yang tunduk pada Hukum Adat dan juga pada Hukum Perdata Indonesia, yaitu :

(1) Ordonantie Indonesische Maatschappy On Aandelen (Stb 1939 Nomor 569);

(2) Ordonantie Indonesische Verenegingen (Stb 1939 Nomor 570);

(3) Ordonantie Gerecht, Verrff, Indonesische Rechtspersonen (Stb 1939 Nomor 571)

Peraturan-Peraturan ini pada dewasa ini sudah tidak dapat lagi memenuhi kebutuhan lagi, karena itu perlu dibuat bentuk baru yang sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan⁴⁷

⁴⁷ Moch. Faisal Salam, Pemberdayaan BUMN di Indonesia, Pustaka, Bandung, 2003, Hal 14

Begitu pula dengan peraturan perundang-undangan di bidang Perkereta-apian di Indonesia setelah meredeka Kereta api di ambil alih oleh bangsa Indonesia dari Penjajah Jepang melalui proses dinasionalisasi menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Perkembangan Perusahaan perkeretaapain sejalan dengan perkembangan pemerintahan Negara. Perusahaan Kereta api berubah status dari Djawatan Kerta Api (DKA) diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 16 tahun 1969 tentang Bentuk Bentuk Badan Usaha Negara. Selanjutnya pada tahun 1990 Perusahaan Jawatan Kereta Api diubah statusnya menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api berdasarkan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990. Sejalan dengan kebijakan tersebut Pemerintah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkereta apian. Pada tahun 1995 Pemerintah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas yang mengilhami perubahan bentuk badan usaha perkeretaapian. Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api diubah menjadi Perusahaan Reseroan Kereta Api atau PT Kereta Api (Persero). Bahkan pemerintah telah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian sebagai penyempurna dari Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian. Dalam Konsideran huruf c dinyatakan bahwa Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 3479)

Dalam perkembangannya Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 dirasakan tidak sesuai lagi dengan kebutuhan perkembangan hukum dalam masyarakat, perkembangan jaman, serta ilmu pengetahuan dan teknologi. Maka Undang-Undang

tersebut kemudian diganti dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 ditandatangani oleh Presiden Republik Indonesia pada tanggal 25 April 2007. Dalam Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dinyatakan bahwa dengan adanya perkembangan teknologi perkeretaapian dan perubahan lingkungan strategis yang semakin kompetitif dan tidak terpisahkan dari sistem perekonomian internasional yang menitikberatkan pada rasa keadilan, keterbukaan, dan tidak diskriminatif, dipandang perlu melibatkan peran pemerintah daerah dan swasta guna mendorong kemajuan penyelenggaraan perkeretaapian nasional. Sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, kondisi perekonomian 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, tingkat pelayanan masih jauh dari harapan. Peran Pemerintah dalam menyelenggarakan perkeretaapian perlu dititikberatkan pada pembinaan yang meliputi penentuan kebijakan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dengan mengikutsertakan peran masyarakat sehingga penyelenggara perkeretaapian dapat terlaksana secara efisien, efektif, transparan, dan dapat dipertanggungjawabkan.

1.a.2 Peraturan Perundang-Undangan Tentang Badan Usaha

(a) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Hal-hal penting dalam peraturan perundang-undangan tersebut adalah :

- (1) Pasal 5 ayat (1) perkeretaapian menurut fungsinya terdiri dari perkeretaapian umum, dan perkeretaapian khusus.

(2) Pasal 6 ayat (1) Tatanan perkeretaapian umum sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 5 Ayat (1) huruf a meliputi : perkeretaapian nasional, perkeretaapian provinsi; dan perkeretaapian kabupaten/kota.

(3) Pasal 13

ayat (1) Perkeretaapian dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

ayat (2) Pembinaan perkeretaapian sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) meliputi : pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.

(4) Pasal 17 ayat (1) penyelenggara perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a berupa : prasarana perkeretaapian, dan/atau sarana perkeretaapian.

(5) Pasal 18 Penyelenggara prasarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan pembangunan prasarana, pengoperasian prasarana, perawatan prasarana dan pengusahaan prasarana.

(6) Pasal 23

ayat (1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 18 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.

(2) Dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, pemerintah atau pemerintah daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

(7) Pasal 24 (1) Badan Usaha Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 23 ayat (1) wajib memiliki izin usaha, izin pembangunan, dan izin operasi.

- (8) Pasal 25 Penyelenggaraan Sarana perkeretaapian umum sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) huruf b meliputi kegiatan : pengadaan sarana, pengoerasian, perawatan sarana dan pengusahaan sarana.
- (9) Pasal 32 (1) Badan Usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud Pasal 25 wajib memiliki : izin usaha dan izin operasi
- (10) Pasal Prasarana perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus meliputi : jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api
- (11) Pasal 54 Stasiun kereta api untuk keperluan naik turun penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf a sekurang-kurangnya dilengkapi dengan fasilitas : keselamatan, keamanan, kenyamanan, naik turun penumpang, penyandang cacat, kesehatan, dan fasilitas umum.
- (12) Pasal 59 Fasilitas pengoperasian kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) huruf c meliputi : peralatan persinyalan, peralatan telekomunikasi, dan instalasi listrik.
- (13) Pasal 78
- ayat (1) Penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggungjawab kepada penyelenggara sarana perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.
- ayat (2) Penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggungjawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian.
- Ayat (3) Penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggungjawab terhadap petugas prasarana

perkeretaapian yang mengalami luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian.

(14) Pasal 90 Penyelenggara Perkeretaapian berhak dan berwenang : Mengatur dan mengendalikan, dan mengawasi perjalanan kereta api; menghentikan peoperasian sarana perkeretaapian apabila dapat membahayakan perjalanan kereta api; melakukan penertiban terhadap pengguna jasa kereta api yang tidak memenuhi persyaratan sebagai penggunan jasa kereta api di stasiun; mendahulukan perjalanan kereta api di perpotongan sebidang dengan jalan; menerima pembayaran dari penggunaan prasarana perkeretaapian, dan menerima ganti kerugian atas kerusakan prasarana perkeretaapian yang disebabkan oleh kesalahan penyelenggara sarana perkeretaapian atau pihak ketiga.

(15) Pasal 96

ayat (1) Sarana perkeretaapian meliputi : lokomotif, kereta, gerbong dan peralatan khusus.

Ayat (2) setiap sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan teknis dan kelaikan operasi yang berlaku bagi setiap jenis sarana perkeretaapian.

(16) Pasal 120 Pengoperasian kereta api menggunakan prinsip berlalu lintas satu arah pada jalur tunggal dan jalur ganda atau lebih dengan ketentuan : setiap jalur pada suatu petak blok hanya diijinkan dilewati oleh satu kereta api, dan jalur kanan digunakan oleh kereta api untuk jalur ganda atau lebih,

(17) Pasal 121

Ayat (1) Pengoperasian kereta api dimulai dari stasiun keberangkatan, bersilang, bersusulan, dan berhenti di

stasiun tujuan diatur berdasarkan grafik perjalanan kereta api.

Ayat (2) Grafik perjalanan kereta api sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dibuat oleh pemilik prasarana perkeretaapian sekurang-kurangnya berdasarkan jumlah kereta api, kecepatan yang diizinkan, relasi asal tujuan dan rencana persilangan dan penyusulan.

Ayat (3) Grafik perjalanan kereta api sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) dapat diubah apabila terjadi perubahan pada prasarana perkeretaapian, jumlah sarana perkeretaapian, kecepatan kereta api, kebutuhan angkutan, dan keadaan memaksa.

Ayat (4) Pengaturan perjalanan kereta api sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api yang memiliki kualifikasi ditetapkan oleh Menteri.

(18) Pasal 130

Ayat (1) Pengangkutan orang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan kereta.

Ayat (2) Dalam keadaan tertentu penyelenggara sarana perkeretaapian dapat melakukan pengangkutan orang sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dengan menggunakan gerbong atas persetujuan Pemerintah atau Pemerintah daerah.

Ayat (3) Pengangkutan orang dengan menggunakan gerbong sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib memperhatikan keselamatan dan fasilitas minimal.

(19) Pasal 133

Ayat (1) Dalam menyelenggarakan pengangkutan orang dengan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib : mengutamakan keselamatan dan keamanan orang, mengutamakan pelayanan kepentingan umum, menjaga

kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan. Mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat, mematuhi jadwal kereta api.

Ayat (2) Penyelenggara sarana perkereta apian wajib mengumumkan kepada pengguna jasa apabila terjadi pembatalan dan penundaan keberangkatan, keterlambatan kedatangan, atau pengalihan pelayanan lalu lintas kereta api disertai dengan alasan yang jelas.

(20) Pasal 139

Ayat (1) Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong.

Ayat (2) Angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas : barang umum, barang khusus, barang berbahaya dan beracun, limbah bahan berbahaya dan beracun.

(21) Pasal 214 ayat (1) dinyatakan bahwa pada saat Undang-Undang ini berlaku, Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian tetap menyelenggarakan prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian berdasarkan Undang-Undang ini;

(22) Pasal 214 Ayat (2) dinyatakan bahwa dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku penyelenggara prasarana perkeretaapian yang dilaksanakan oleh Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) serta penyelenggara prasarana perkeretaapian milik Pemerintah wajib disesuaikan dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam undang-undang ini;

(23) Pasal 215 dinyatakan bahwa pada saat Undang-Undang ini berlaku, semua peraturan pelaksanaan dari Undang-

Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 3479) dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau diganti berdasarkan Undang-Undang ini.

Hal ini terkandung maksud bahwa dengan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian maka perusahaan perkeretaapian tidak lagi menjadi monopoli PT Kereta Api (Persero). Oleh karena itu PT Kereta Api (Persero) harus mempersiapkan diri di era persaingan bisnis perusahaan perkeretaapian di Indonesia dengan segala konsekuensinya. PT Kereta Api (Persero) diberikan kesempatan selama 3 (tiga) tahun untuk berbenah diri menjadi perusahaan yang harus bersaing dengan perusahaan perkeretaapian yang sejenis lainnya yang akan dibentuk baik oleh pemerintah (Pemerintah Pusat, Pemerintah Propinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota) sendiri, maupun pihak swasta yang akan membangun perusahaan Kereta Api yang baru.

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam masa transisi berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 adalah :

- 1) Pemerintah mempunyai tanggung jawab untuk membangun PT Kereta Api (Persero) agar menjadi perusahaan perseroan yang sehat, akuntabel.
- 2) PT Kereta Api (Persero) harus mempersiapkan diri menjadi perusahaan perkeretaapian yang sehat, sehingga mampu bersaing dengan perusahaan perkeretaapian yang sejenis, baik yang akan dibentuk oleh pemerintah maupun perusahaan swasta (perusahaan perkeretaapian dalam negeri maupun perusahaan perkeretaapian asing).

- 3). Pemerintah, mengandung pengertian, Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah (Propinsi) dan Pemerintah Kabupaten/Kota dimana mereka berhak untuk memberikan ijin pengoperasian perusahaan prasarana perkeretaapian dan perusahaan sarana perkeretaapian.

1.b. Bahasan Aspek Non Yuridis

PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek merupakan perusahaan perkeretaapian yang melakukan kegiatan usaha di bidang kegiatan Angkutan Perkotaan Jabotabek, namun juga mempunyai interaksi di bidang antara lain, yaitu bidang ekonomi, sosial, dan politik. Tugas tersebut dilaksanakan dengan melakukan kegiatan usaha di bidang jasa transportasi dengan moda Kereta Api Rel Listrik (KRL). Kegiatan usaha di bidang ekonomi dilakukan dengan melakukan proses produksi dengan menyediakan jasa angkutan perkotaan dengan KRL, antara lain menyediakan Prasarana Perkeretaapian, Sarana Perkeretaapian, Traffic dan Pola Operasi Angkutan Perkotaan, Sumber Daya Manusia (SDM), Manajemen Pengelola Angkutan dan Sub Divisi Finansial yang mengelola Keuangan PT Kereta Api Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Di Bidang Sosial PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek melakukan misi sosial dengan memberlakukan tari kereta Api Kelas Ekonomi dengan tarif yang sangat murah sehingga sangat membantu masyarakat ekonomi lemah. Di samping itu Kereta Api melakukan fungsi kontrol sosial terhadap para pelaku kegiatan usaha transportasi lainnya sehingga menjadi penyeimbang bagi perilaku badan usaha transportasi darat yang sejenis.

Untuk melihat prospek pemanfaatan dan pengembangan jasa transportasi dengan kereta api termasuk dengan Kereta Api Jabotabek dipertimbangkan keunggulan maupun kelemahannya. Kereta api mempunyai "*intangible benefit*" keunggulan antara lain ruang yang dipakai untuk kegiatan usaha relatif lebih sempit namun dapat

mengangkut dalam volume yang sangat besar, dapat dilewati kereta api dengan *head way* yang tinggi, kereta api dinilai lebih murah, tingkat keselamatan tinggi atau lebih *full control*, tingkat kehandalan tinggi, juga tidak macet, hemat energi, tarif KRL sangat murah (Rp 54 per kilometer penumpang) dan tarif untuk kereta api jarak jauh (Rp 41,61 per kilometer penumpang), serta ramah lingkungan. Namun penyelenggaraan perkereta-apian mempunyai kelemahan seperti: kurang flexible dan terikat jaringan yang ada (tidak efisien untuk jarak pendek dan tidak bisa door to door), perlu pelayanan intermoda, dan rolling stock disesuaikan dengan komoditi angkutan. memerlukan investasi yang sangat besar, untuk *break even point* diperlukan waktu yang sangat lama (jangka panjang) waktu pengembalian panjang lebih dari 30 tahun juga merupakan masalah pengembangan dari aspek ekonomi, sulit mengkonversi keuntungan dari berkembangnya wilayah akibat adanya kereta api, prospek keuntungan tidak jelas. Risiko besar bagi penanam modal, jarang sektor swasta mau membangun infrastruktur. Bentuk keterlibatan pemerintah bisa dengan sharing investasi infrastruktur (sampai 84%), atau dengan subsidi pada saat operasinya.⁴⁸

Disamping itu Kereta Api banyak memberikan kontribusi sosial, antara lain dengan menggunakan manfaat oleh sebagian masyarakat di sekitar Jalan Rel (Track). Masyarakat saling berinteraksi dengan perusahaan perkeretaapian, kedua belah pihak secara bersama-sama melakukan interaksi sosial. Masyarakat mempergunakan fasilitas yang dimiliki oleh perusahaan perkeretaapian dengan menggunakan akses di tempat persilangan antara jalan rel dengan jalan raya yaitu melalui pintu perlintasan kereta api yang seharusnya tidak boleh dilakukan. Berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan perpotongan antara jalan raya dengan jalan kereta api harus mempergunakan akses fly over dan/atau via dug.

⁴⁸ Rachmadi, Opcit, 2005, Hal 2

Interaksi sosial lain antara masyarakat dengan perusahaan perkeretaapian dilakukan pula dengan pemanfaatan jalur kereta api, misalnya pemanfaatan jalur kereta api (lahan kereta api) untuk kegiatan masyarakat. Pemabangunan pemukiman penduduk, membangun rumah tinggal, menggunakan tempat usaha yang dilakukan tanpa seijin PT Kereta Api (persero).

Jalur Kereta Api meliputi :

- 1). Ruang Manfaat Jalur Kereta Api (Rumaja), terdiri atas jalan rel dan bidang tanah di kiri dan kanan jalan rel beserta ruang kiri, kanan, atas, dan bawah yang digunakan untuk konstruksi jalan rel dan penempatan fasilitas operasi kereta api serta bangunan pelengkap lainnya. Ruang Manfaat Jalur Kereta Api meliputi jalur rel kereta api pada permukaan tanah, jalur rel kereta api di bawah permukaan tanah dan, jalur kereta api di atas permukaan tanah. Ruang manfaat jalur kereta api diperuntukkan bagi pengoperasian kereta api dan merupakan daerah yang tertutup untuk umum.
- 2). Ruang Milik Jalur Kereta Api (Rumija) adalah bidang tanah di kiri dan di kanan ruang manfaat jalur kereta api yang digunakan untuk pengamanan jalan rel. Ruang milik jalur kereta api di luar ruang manfaat jalur kereta api dapat digunakan untuk keperluan lain atas ijin dari pemilik jalur dengan ketentuan tidak membahayakan konstruksi jalan rel dan fasilitas operasi kereta api.
- 3). Ruang Pengawasan Jalur Kereta Api (Rupeja), adalah bidang tanah atau bidang lain di kiri dan kanan milik jalur kereta api untuk pengamanan dan kelancaran operasi kereta api. Batas ruang pengawasan jalur kereta api yang terletak pada permukaan tanah diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan daerah milik jalan kereta api.

Di Bidang Politik pemerintahan PT Kereta Api (persero) Divisi Jabotabek mempunyai andil yang sangat besar dalam rangka menjaga kestabilan dan ketertiban umum dalam bidang transportasi

sehingga kegiatan perpindahan penduduk di Jakarta dalam beraktivitas sehari-hari terlayani dengan moda transportasi Kereta Rel Listrik (KRL). Dalam hal ini faktor pendukung pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Penumpang Jabotabek dari aspek Non Yuridis sangat efektif dan efisien.

Sejalan dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian maka Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek sebagai Divisi yang mengelola Angkutan Perkotaan dengan jalur Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Serpong-Bekasi telah berusaha untuk mengantisipasi restrukturisasi di bidang perkeretaapian. Langkah-langkah ini antara lain dengan mengembangkan bisnis-bisnis baru dengan line baru dan traffic baru, diantaranya adalah Angkutan KRL Blue Line yang beroperasi di jalur lingkaran Manggarai-Sudirman-Tanah Abang-Jakartakota -Pasar Senen-Jatinegara-Manggarai PP. Blue Line merupakan salah satu langkah dalam rangka mengembangkan bisnis KRL pada jalur padat di lingkungan pusat bisnis megapolitan Jakarta. Jalur ini diharapkan mampu mengakses transportasi megapolitan Jakarta yang memberikan akses kemudahan bagi pengguna jasa transportasi yang murah tarif jauh dekat Rp. 5.000, cepat karena kecepatan maksimum 120 km/jam dengan akselerasi yang sangat cepat dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya, tidak macet karena melewati jalan rel yang tidak tergantung dengan moda transportasi darat lainnya, comfortable karena menggunakan KRL AC yang nyaman dan aman.

Langkah awal restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) adalah dengan membentuk Statejik Bisnis Unit (SBU). Langkah ini direalisasikan dengan memisahkan kegiatan bisnis angkutan perkotaan di Jabotabek menjadi Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Melalui langkah-langkah selanjutnya dalam rangka restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) maka Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dimungkinkan akan dikembangkan menjadi Anak Perusahaan.

Rencana pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dilakukan studi oleh berbagai konsultan, diantaranya adalah studi yang dilakukan oleh LPPM Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia Jakarta, studi yang telah dilakukan oleh perusahaan perkeretaapian dari Jerman yaitu “Hamburg Contultant “, studi dari perusahaan Perkeretaapian Jepang yaitu Japan Association Railway Transportation (JART), Perusahaan Perkereta Apian dari Korea yaitu Saman Consultant dll.

Bentuk badan usaha yang sesuai dengan pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek tentu saja harus sesuai dengan yang diamanatkan oleh bentuk perusahaan perseroan sebagaimana yang diamanatkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Ditinjau dari aspek sosial ekonomi maka dalam Penjelasan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian terkandung asas-asas sebagai berikut:

- a. Asas Manfaat , adalah bahwa perkeretaapian harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kemakmuran rakyat, kesejahteraan rakyat, dan pengembangan kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.
- b. Asas Keadilan, adalah bahwa perkeretaapian harus dapat memberikan pelayanan kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau serta memberi kesempatan berusaha dan perlindungan yang sama kepada semua pihak yang terlibat dalam perkeretaapian.
- c. Asas Keseimbangan, adalah bahwa perkeretaapian harus diselenggarakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana, kepentingan pengguna jasa dan penyelenggara, kebutuhan dan ketersediaan, kepentingan individu dan masyarakat,

antar daerah dan antar wilayah, serta kepentingan nasional dan internasional.

- d. Asas Kepentingan Umum, adalah bahwa perkeretaapian harus lebih mengutamakan kepentingan masyarakat luas daripada kepentingan perseorangan atau kelompok dengan memperhatikan memperhatikan keselamatan, keamanan, kenyamanan dan ketertiban.
- e. Asas Keterpaduan adalah bahwa perkeretaapian harus merupakan satu kesatuan sistem dan perencanaan yang utuh, terpadu, dan terintegrasi serta saling menunjang, baik antar hierarki tatanan perkeretaapian, inter moda atau antar moda transportasi.
- f. Asas Kemandirian, adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus dapat berlandaskan kepercayaan diri, kemampuan dan potensi produksi dalam negeri serta sumber daya manusia dengan daya inovasi dan kreativitas yang bersendi pada kedaulatan, martabat, dan kepribadian bangsa.
- g. Asas Transparansi, adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus memberi ruang kepada masyarakat luas untuk memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi kemajuan perkeretaapian.
- h. Asas Akuntabilitas, adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus didasarkan pada kinerja yang terukur, dapat dievaluasi, dan dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat.
- i. Asas Berkelanjutan, adalah bahwa penyelenggara perkeretaapian harus dilakukan secara berkesinambungan, berkembang dan meningkat dengan mengikuti kemajuan dan menjaga kelestarian lingkungan untuk menjamin terpenuhinya kebutuhan masyarakat.

Pada masa yang akan datang sistem pengelolaan perusahaan perkeretaapian harus dilaksanakan sesuai dengan asas-asas pengelolaan perusahaan perkeretaapian. Pembinaan perusahaan perkeretaapian harus meliputi penentuan kebijakan, pengaturan, pengendalian, dan

pengawasan dengan mengikutsertakan peran masyarakat sehingga penyelenggaraan perkeretaapaaian dapat terlaksana secara efisien, efektif, transparan, dan dapat dipertanggungjawabkan.

2. Persyaratan untuk Melakukan Restrukturisasi PT KERETA API (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan JABOTABEK menjadi PT (Persero Jabotabek

2. a. Bahasan Aspek Yuridis

Ditinjau dari aspek yuridis persyaratan untuk melakukan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas, pendirian PT Kereta Api (Persero) sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-undang tersebut. Pelaksanaannya pendiriannya diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Dalam hal ini Pelaksanaan Pendirian PT Kereta Api sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998.

Perbedaan antara Perusahaan Perseroan biasa dengan PT Kereta Api (Persero) adalah : Perusahaan Perseroan biasa didirikan oleh 2 (dua) orang atau lebih, sedangkan PT Kereta Api (Persero) didirikan oleh Negara yang dalam hal ini diwakili oleh Menteri Keuangan sebagai pemegang saham yang selanjutnya di kuasakan kepada Menteri BUMN dalam hal pembinaan manajerial, dan oleh Menteri Perhubungan selaku pembina teknis operasional.

Karena bentuk PT Kereta Api adalah PT (Persero), maka PT Kereta Api (Persero) termasuk Badan Usaha Milik Negara (Pasal 9 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003). Mengenai masalah

pendirian Persero berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2007 Pasal 10 Ayat :

- (1) Pendirian Persero diusulkan oleh Menteri kepada Presiden disertai dengan dasar pertimbangan setelah dikaji bersama dengan Menteri teknis dan Menteri Keuangan.
- (2) Pelaksanaan pendirian Persero dilakukan Menteri dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Hal ini sesuai dengan ketentuan pasal 11 yang menyatakan bahwa Persero berlaku ketentuan dan prinsip-prinsip yang berkaku bagi perseroan terbatas sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.

Dalam pendirian perseroan dikenal prinsip-prinsip yang berlaku dalam hukum perjanjian sebagaimana yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdata) Pasal 1320 mengenai asas kebebasan berkontrak. Sedangkan dalam PT kebebasan berkontrak diimplementasikan dalam akte pendirian yang dilakukan oleh para pihak yang mewakili atas nama perusahaan perseroan.

Pendaftaran dan Pengumuman perseroan dimaksudkan agar masyarakat mengetahui tentang keberadaan PT tersebut sehingga dapat melakukan penilaian tentang keberadaan, maksud dan tujuan, kegiatan usaha, produktivitas, kinerja, terutama yang menyangkut tugas dan fungsi sebagai perusahaan public service. Hal ini sesuai dengan prinsip-prinsip Good Corporate Governence (GCG) sebagaimana yang diatur dalam Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Nomor Kep-117/M-MBU/2002 Tentang Penerapan Praktek Good Corporate Governence (GCG)

Dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas dinyatakan bahwa dalam Akta Pendirian harus memuat Anggaran Dasar. Dalam rangka restrukturisasi telah disiapkan Draft Anggaran dasar Pendirian Persero (Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek). Dalam Anggaran Dasar ditentukan mengenai maksud dan tujuan persero (Pasal 3), yaitu turut melaksanakan dan

menunjang kebijaksanaan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di bidang transportasi dengan menyediakan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di pasar dalam wilayah Jabotabek di bidang perkeretaapian yang meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan kereta, kegiatan perawatan prasarana perkeretaapian, pengusahaan sarana perkeretaapian, pengusahaan usaha penunjang prasarana dan sarana kereta api dan kemanfaatan umum dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas.

Substansi dalam Anggaran Dasar tersebut mengatur mengenai nama dan tempat kedudukan, jangka waktu berdirinya perseroan, maksud dan tujuan, modal, saham, surat saham, surat saham pengganti, daftar pemegang saham dan daftar khusus, pemindahan hak atas saham, direksi, tugas dan wewenang direksi, hak dan kewajiban direksi, rapat direksi, benturan kepentingan, komisaris tugas dan wewenang komisaris, kewajiban komisaris, rapat komisaris, pembukuan dan tanggung jawab, rapat umum pemegang saham (RUPS), rapat umum pemegang saham tahunan, rapat umum pemegang saham luar biasa, tempat dan pemanggilan rapat umum pemegang saham, pimpinan dan berita acara rapat umum pemegang saham, kourum hak suara dan keputusan, pembagian laba, penggunaan dana cadangan, perubahan anggaran dasar, penggabungan peleburan dan penmgambil alihan, pembubaran dan likuidasi, tempat tinggal (domisili), ketentuan penutup.

2.b. Bahasan Aspek Non Yuridis

Restrukturisasi harus dilaksanakan secara sistimatis sesuai dengan kerangka sistem hukum, artinya sistem tersebut tersusun dalam kaidah norma norma mempunyai maksud dan tujuan sebagaimana yang telah diatur dalam kerangka peraturan perundang-undangan di bidang hukum ekonomi. Hal ini mengandung maksud bahwa

restrukturisasi harus dilaksanakan melalui tata cara, sistem, prosedur sebagaimana yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan di bidang hukum ekonomi. Disamping itu badan usaha yang dibentuk berdasarkan restrukturisasi harus mempunyai maksud dan tujuan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Namun hal yang tak kalah penting yang menjadi pertimbangan dalam restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek adalah Aspek Non Yuridis. Karena perusahaan perkeretaapian didirikan adalah dengan maksud untuk melaksanakan misi dan visi sebagai perusahaan yang melakukan tugas dan tanggung jawab melayani kepentingan umum dan sekaligus sebagai perusahaan perkeretaapian yang dituntut untuk melakukan kegiatan usaha agar memperoleh keuntungan yang sebanyak-banyaknya sesuai dengan prinsip ekonomi, yaitu dengan pengorbanan sekecil-kecilnya untuk memperoleh hasil yang sebanyak-banyaknya.

Tujuan restrukturisasi perusahaan perkeretaapian antara lain adalah sebagai berikut :

- a. Meningkatkan efektivitas dan efisiensi, dengan restrukturisasi diharapkan pengelolaan perkeretaapian menjadi lebih efektif dan efisien baik ditinjau dari aspek kegiatan operasional kereta api maupun dari aspek kegiatan usaha perkereta apian.
- b. Mengurangi defisit dan beban pemerintah, dengan restrukturisasi diharapkan beban pemerintahan yang terkait dengan Pos Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) menjadi lebih efisien, karena beban biaya pengeleolaan perusahaan sebagaian besar akan dibiayai dari hasil kegiatan usaha perusahaan perkereta apian itu sendiri.
- c. Meningkatkan kreasi dan agresivitas manajemen, dengan restrukturisasi maka disamping manajemen akan melakukan langkah-langkah untuk berkreasi dalam mengelola perusahaan, di sisi lain manajemen akan berupaya untuk meningkatkan kinerja perusahaan, karena hal ini merupakan salah satu kriteria dalam

mengukur keberhasilan manajemen dalam mengelola kegiatan usaha perusahaan perkereta apian.

- d. Meningkatkan kepekaan terhadap kebutuhan pasar serta peluang komersial, dengan restrukturisasi maka perusahaan akan peka terhadap kebutuhan pasar, perusahaan harus melakukan upaya untuk menjaring pasar seluas-luasnya, perusahaan harus memanfaatkan peluang sebagai perusahaan yang berorientasi *public services* dan sekaligus *profit oriented*.
- e. Antisipasi terhadap kompetisi antar moda, dengan restrukturisasi maka perusahaan perkereta apian harus melakukan strategi untuk berkompetisi dengan pesaing antar moda lain, sehingga kegiatan usaha menjadi lebih efektif, dan efisien.
- f. Pemisahan finansial untuk mengevaluasi kinerja, dengan restrukturisasi diharapkan terjadi akuntabilitas di bidang keuangan sehingga kinerja keuangan dapat didiskripsikan dalam bentuk Analisa Keuangan yang akuntable.
- g. Kesamaan kondisi antar moda transportasi, dengan restrukturisasi maka dapat dilakukan sinergi antar moda transportasi yang sejenis, sehingga jaringan transportasi menjadi terintegrasi dalam satu kesatuan sistem transportasi lokal, nasional, dan regional.
- h. Meningkatkan peran swasta, dengan restrukturisasi diharapkan swasta dapat berperan serta dalam mengelola moda transportasi, sehingga terjadi persaingan yang sehat dalam memberikan jasa transportasi perkereta apian kepada masyarakat.
- i. Meningkatkan pembangunan nasional, dengan restrukturisasi diharapkan perusahaan perkeretaapian dapat berperan serta dalam pembangunan nasional khususnya dapat berperan serta dalam kegiatan pembangunan transportasi nasional.

Restrukturisasi perusahaan bertujuan untuk memperbaiki dan memaksimalkan kinerja perusahaan. Banyak perusahaan melakukan pembenahan supaya segera lepas dari krisis melalui berbagai aspek.

Secara klasik, manajemen dan penasehat perusahaan sering melakukannya melalui tahap-tahap: perbaikan cash flow, peningkatan efisiensi, peningkatan produktivitas, peningkatan profitabilitas, dan diakhiri dengan peningkatan nilai ekonomis perusahaan. Perbaikan-perbaikan tersebut menyangkut berbagai aspek, bahkan seluruh aspek perusahaan, mulai dari perbaikan Portofolio perusahaan, perbaikan permodalan, perampingan manajemen, perbaikan sistem pengelolaan perusahaan, sampai perbaikan Sumber Daya Manusia (SDM)⁴⁹.

Pada tahun 1999 Restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) telah berhasil memisahkan Daerah Operasi I Jakarta yang mempunyai Daerah Operasi dari Lintas Timur Cikampek-Bekasi Lintas Selatan Bogor-Sukabumi; Lintas Jakarta-Merak dan Lintas Jabotabek. Pemisahan tersebut kemudian membagi Daerah Operasi I Jakarta (Lama) menjadi Daerah Operasi I Jakarta (Baru) dan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Pada awal mula kegiatan usaha PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek sarana yang digunakan untuk mengangkut penumpang adalah Kereta Rel Listrik (KRL) dan Kereta Rel Diesel (KRD). Selanjutnya agar pengelolaan sarana gerak PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek lebih fokus maka sarana ditetapkan dengan menggunakan Kereta Rel Listrik (KRL) saja. Sehingga pada akhir tahun 2004 dilakukan pengalihan armada Kereta Rel Diesel (KRD) kepada Corporate PT Kereta Api (Persero). Dengan Armada KRL pada PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek menjadi lebih fokus untuk melakukan maintenance sehingga kesiapan operasional/Siap Operasi (SO) KRL lebih terjamin.

Keberadaan dan sumbangan perusahaan dalam tata kehidupan masyarakat adalah sama besarnya dengan keberadaan masyarakat itu sendiri terhadap perusahaan. Disamping itu kajian terhadap perusahaan dan hukum perusahaan juga menjadi makin penting dalam rangka melakukan telaah terhadap perilaku perusahaan dalam berbagai kondisi

⁴⁹ Bramantyo Djohanputro, RESTRUKTURISASI PERUSAHAAN BERBASIS NILAI Strategi Menjuju Keunggulan Bersaing, PPM, 2004, Hal 2

untuk prediksi masa depan perusahaan serta akibat-akibatnya yang timbul. Dan yang penting adalah mengadakan telaah tentang tanggung jawab Yuridis yang harus dipersiapkan oleh perusahaan yang bersangkutan, serta bagaimana menghadapinya. Dengan demikian dapat dikemukakan bahwa kajian terhadap perusahaan mempunyai arti yang penting dalam berbagai hal antara lain :

Pertama, berhungan dengan keberadaan atau eksistensi perusahaan di dalam masyarakat merupakan suatu hal yang mutlak karena sifat ketergantungan antara keduanya sangat besar. Masyarakat merupakan pemasok semua sumber daya perusahaan dan sekaligus merupakan pengguna/konsumen semua hasil perusahaan. Sedangkan perusahaan hanya memproduksi barang dan jasa yang dibutuhkan oleh masyarakat.

Kedua, posisi perusahaan di dalam kegiatan ekonomi makro, baik lokal, nasional maupun internasional/global akan mempunyai posisi sentral.

Ketiga, posisi perusahaan di dalam masa transisi dari pelaku ekonomi lokal/nasional menuju sebagai pelaku ekonomi global. Posisi transisi ini merupakan titik sentral mengenai berbagai masalah yang timbul atau berkembang yang sifatnya sangat kompleks, yang selalu akan timbul sampai dua dekade mendatang antara lain mengenai hal milik intelektual, alih teknologi, investasi dan perdagangan bebas.

Keempat, setiap kegiatan dan perilaku perusahaan apapun bentuknya, selalu mempunyai pengaruh dan mempengaruhi masyarakat dan pihak-pihak ketiga⁵⁰

Dari berbagai hal tersebut, dapat dipahami bahwa harapan terhadap peran hukum ekonomi cukup bahkan sangat besar. Hukum ekonomi diharapkan mampu memberi solusi atas berbagai masalah yang timbul sejalan dengan laju perkembangan dan pertumbuhan kegiatan ekonomi lokal, nasional, maupun internasional.

⁵⁰ Sri Redjeki Hartono, Opcit, Hal. 37-38

Pada dasarnya, setiap kegiatan ekonomi pasti menimbulkan berbagai persoalan yang sifatnya kompleks, antara lain yang menyangkut :

1. Formalitas, termasuk syarat dan prosedur pendirian perusahaan;
2. Formalitas dan prosedur awal kegiatan operasional perusahaan termasuk perizinan dan persyaratan lain;
3. Analisis mengenai dampak lingkungan tentang syarat dan prosedur pelaksanaan operasi perusahaan, realitas kredit.
4. Lokasi, tanah dan pembebasan tanah dan sebagainya
5. Pemanfaatan tenaga kerja lokal dan asing⁵¹

3. Pelaksanaan Pengembangan Pengembangan Restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek

3.a. Bahasan Aspek Yuridis

Pentingnya membentuk Tim Pelaksana Restrukturisasi adalah berkaitan dengan kepentingan yang muncul dengan adanya restrukturisasi Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Kepentingan tersebut adalah berupa kepentingan perseroan, masyarakat, pemerintah dan para pelaku bisnis lainnya, Hal ini didasarkan pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Pasal 104 :

Ayat (1) “Perbuatan hukum penggabungan peleburan dan pengambilalihan perseroan harus memperhatikan:

- a) kepentingan perseorangan, pemegang saham minoritas dan karyawan perseroan;
- b) Kepentingan masyarakat dan persaingan sehat dalam melakukan usaha,

Ayat (2) Penggabungan, peleburan, dan pengambil alihan perseroan tidak mengurangi hak pemegang saham minoritas untuk menjual sahamnya dengan harga yang wajar.

Demikian pula dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara Pasal 72

⁵¹ Sri Redjeki Hartono, Hukum Ekonomi Indonesia, Bayumedia, Malang, 2007, Hal. 69

ayat (1) Restrukturisasi dilakukan dengan maksud untuk menyetatkan BUMN agar dapat beroperasi secara efisien transparan, dan profesional.

Ayat (2) Tujuan restrukturisasi adalah untuk :

- a). Meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan;
- b) Memberikan manfaat berupa deviden dan pajak kepada negara.
- c) Menghasilkan produk dan layanan dengan harga yang kompetitif kepada konsumen;
- d). Memudahkan pelaksanaan privatisasi.

3.b. *Bahasan Aspek Non Yuridis*

Kemajuan suatu kegiatan usaha pada umumnya, dalam hal ini perusahaan yang berbentuk Perseroan Terbatas (bentuk Perseroan Terbatas merupakan bentuk yang diakui ideal di kalangan dunia usaha karena beberapa sifat yang positif); dipengaruhi atau ditentukan oleh beberapa faktor antara lain faktor-faktor :

- Modal
- Manajemen
- Teknologi

Tanpa didukung modal yang cukup, tentu saja kegiatan perusahaan akan menjadi terganggu jalannya, paling sedikit tidak dapat berkembang, dan akhirnya tidak mustahil akan berhenti sama sekali. Hal ini terutama sekali sangat terasa pada saat-saat perusahaan dalam keadaan menuju proses perkembangan. Pada saat-saat inilah maka pemikiran taktis ekonomislah yang akan berbicara lebih dulu, maksudnya ialah apakah penambahan modal diperlukan atau tidak, darimana diperoleh, apakah syarat-syaratnya cukup aman atau tidak dst., benar-benar dipertimbangkan atas dasar kepentingan-kepentingan ekonomis. Kemajuan suatu usaha sebenarnya tidak hanya cukup didukung oleh modal yang memadai saja, tetapi harus

dikelola atas dasar sistem manajemen yang baik dan sehat serta mampu mempergunakan kemajuan teknologi yang paling baru.

Penggunaan manajemen yang baik dan sehat sangat bermanfaat demi pencapaian tujuan perusahaan itu sendiri, seperti kita sadari bersama, bahwa sebenarnya manajemen itu selain merupakan suatu seni yang dapat dipergunakan sebagai salah satu barometer berhasil atau tidaknya suatu perusahaan.

Banyak fakta menunjukkan bahwa perusahaan-perusahaan yang maju dengan sehat itu selalu dikelola oleh “profesional manajemen” dengan sistem manajemen yang obyektif. Penggunaan teknologi maju, dalam perusahaan sekarang ini adalah bermanfaat guna mengejar kemanfaatan waktu dan kecepatan usaha. Tanpa itu sangat sulit kiranya apabila dalam bidang yang sama terjadi persaingan yang tajam diantara para pengusaha yang sejenis. Hal ini tidak dapat dipungkiri karena konsumen pada dasarnya juga menuntut terjaminnya pemenuhan mutu dan ketepatan serta kecepatan waktu. Jadi bila segi ini tidak diperhatikan secara seksama, pasti akan menyebabkan adanya hambatan kemajuan perusahaan yang dapat berlarut, berhubung ditinggalkan konsumen sedikit demi sedikit⁵².

Perusahaan perkeretaapain harus dikelola oleh “profesional manajemen” yang menjalankan kegiatan usaha dari perusahaan itu sendiri. Pengelolaan kegiatan usaha tersebut harus dilaksanakan dengan prinsip *Good Corporate Governance* (GCG), sesuai dengan surat keputusan Menteri BUMN Nomor Kep-117/M-MBU/2002 tentang Penerapan Praktek *Good Corporate Governance* pada BUMN.

Good Corporate Governance adalah suatu proses dan struktur yang digunakan oleh organ BUMN untuk meningkatkan keberhasilan usaha dan akuntabilitas perusahaan guna mewujudkan nilai pemegang saham dalam jangka panjang dengan tetap

⁵² Sri Redjeki Hartono, Opcit, Hal 79-80

memperhatikan kepentingan stake holder lainnya, berlandaskan peraturan perundang-undang dan nilai etika. BUMN wajib menerapkan GCG secara konsisten dan/atau menjadikan GCG sebagai landasan operasionalnya. Prinsip-prinsip GCG terdiri dari transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggung jawaban, dan kewajaran. Transparansi adalah keterbukaan dalam pelaksanaan proses pengambilan keputusan dan keterbukaan dalam mengemukakan informasi materiil dan relevan mengenai perusahaan. Kemandirian adalah merupakan keadaan dimana perusahaan dikelola secara profesional tanpa benturan kepentingan dan pengaruh/tekanan dari pihak manapun. Akuntabilitas adalah kejelasan fungsi, pelaksanaan dan pertanggung jawaban organisasi sehingga pengelolaan perusahaan terlaksana secara efektif. Pertanggung jawaban merupakan kesesuaian di dalam pengelolaan perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dan prinsip-prinsip korporasi yang sehat. Kewajaran adalah merupakan adil dan setara dalam memenuhi hak-hak stake holder .

Peranan pemerintah sebagai “*frame mover*” penggerak utama di dalam kehidupan ekonomi, dalam masyarakat tampak dengan nyata sebagai akibat dari tekad pemerintah mengusahakan ekonomi dalam rangka mencapai masyarakat yang adil dan makmur. Peranan tadi tidak dapat dibatasi pada vacuum-vacuum dalam usaha yang tidak diselenggarakan oleh pihak swasta saja tetapi lebih luas dari itu. Memang di dalam usaha-usaha yang swasta tidak mampu menjalankan maka pemerintah mempunyai kewajiban untuk mengusahakannya. Kebijakan pemerintah ini tidak dapat dilakukan oleh pihak swasta . Penggalan dana yang didapat dari tabungan masyarakat dapat digunakan untuk :

1. Menaikkan produksi yang berarti jumlah penghasilan yang nyata dari masyarakat naik.
2. Menaikkan taraf hidup masyarakat
3. Memberikan kemakmuran dan kesejahteraan kepada masyarakat.

Untuk merealisasi kebijaksanaan pemerintah itu, di bidang ekonomi harus dilakukan antara lain :

1. Membuat perencanaan yang terarah sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku
2. Mengadakan aturan-aturan yang jelas untuk mengendalikan sektor perekonomian.
3. Pemerintah turut serta dengan aktif dalam dunia usaha/perusahaan (Business Interprice)

Sejalan dengan kebijakan pemerintah di bidang perkeretaapian, maka saat ini pemerintah membuka akses peran swasta dalam mengelola bisnis perkeretaapian misalnya dengan mengembangkan kegiatan bisnis perkeretaapian dengan masuk ke salah satu kegiatan Strategik Bisnis Unit (SBU), yaitu suatu kegiatan usaha yang dikelola dengan melalui Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) dalam suatu kegiatan badan usaha yang berisi tentang mekanisme kerja SBU dalam mengelola salah satu Bisnis Unit di perusahaan perkeretaapian. Untuk mengembangkan SBU saat ini telah ditempuh langkah-langkah sebagai berikut, antara lain :

- (1) Membentuk Strategik Bisnis Unit (SBU) melalui embrio dengan membentuk Organisasi Divisi misalnya, Divisi Regional terdiri atas Divisi Regional I Sumatera Utara di Medan, Devisi Regional II Sumatera Barat di Padang ; Divisi Regional III Sumatera Selatan di Palembang terdisi dari Sub Divisi Regional 3.1 Tanjungkarang dan Sub Divisi Reional 3.2 Kertapati, Divisi Pelatihan; Divisi Sarana; Divisi isi Angkutan Penumpang, Divisi Angkutan Barang dan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek.
- (2) Ke depan SBU dalam bentuk Divisi ini akan dikembangkan menjadi Anak Perusahaan dengan tujuan agar SBU tersebut dapat dikelola sesuai dengan prinsip-prinsip hukum ekonomi, dengan demikian diharapkan SBU dapat diukur kinerjanya dengan ratio kerja keuangan yaitu : rasio likuditas, rasio solvabilitas dan rasio rentabilitas;

- (3) Bagi Perusahaan Induk yaitu PT KERETA API (Persero) adalah merupakan Corporate Company atau Holding Company yang bertugas menyusun grand strategy, yaitu kerangka bisnis perusahaan yang integralistik. Tugas Corporate adalah merumuskan strategi perusahaan yang disusun dalam Corporate Planning. Corporate Planning merupakan garis-garis besar haluan perusahaan perkeretaapian yang merupakan penjabaran strategi perusahaan jangka panjang (5 tahunan) dan strategi perusahaan jangka pendek (1 tahunan);
- (4) Pengembangan perkereta apian ke depan telah merambah ke pengembangan wilayah selain di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, saat ini akan merambah ke Pulau Kalimantan dengan membangun Jaringan Kereta Api Barang yaitu berupa Angkutan Batu Bara di Kalimantan. Saat ini studi mengenai pembangunan perkereta apian sedang dilakukan dan telah dilaksanakan penandatanganan MoU antara PT Kereta Api dengan Perusahaan Swasta dari Cina dan Pemda Kalimantan Selatan untuk membangun jaringan kereta api baru.
- (5) Pengembangan restrukturisasi di PT Kereta Api (Persero) telah dilakukan dengan melihat peluang pasar bisnis. Hal ini ditandai dengan dibentuknya perusahaan perkeretaapian yang menangani bisnis Angkutan Kereta Api Bandara, yaitu PT Raillink. PT Raillink merupakan salah satu anak perusahaan PT kereta Api (Persero) yang dibentuk dengan konsorsium antara PT kereta Api (Persero) dengan PT Angkasa Pura yang mengelola Bandara di berbagai wilayah Indonesia. Langkah awal adalah melakukan kegiatan usaha bisnis kereta bandara yaitu melakukan kegiatan usaha angkutan kereta api dengan jalur dari stasiun yang ada sekarang menuju Bandara PP.
- (6) Khusus mengenai pengembangan SBU Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek saat ini studi telah dilakukan antara lain dilakukan oleh Jepang, Jerman dan Korea Selatan. Hasil yang

telah dicapai diantaranya saat ini akan dioperasikan jalur Biru (Blue Line) yaitu pengoperasian KRL di jalur lingkaran yaitu Gambir-Manggarai-Tanah Abang-Jakarta Kota-Pasar Senen-Manggarai-Gambir PP.

Berbagai studi telah dilaksanakan, persiapan untuk melakukan restrukturisasi telah dipersiapkan baik dari Aspek Yuridis maupun Aspek Non Yuridis. Bahkan persyaratan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian.

Sejalan dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, maka perusahaan akan tumbuh di berbagai wilayah dengan peran serta Pemerintah (Pusat, Propinsi, Kabupaten/Kota). Saat ini studi pengembangan perkeretaapian telah dilakukan untuk mengembangkan angkutan kereta api Trans Sumatera yang akan menggabungkan jalur kereta api yang telah ada di Divisi Regional Sumatera Selatan, Divisi Regional Sumatera Utara dan Divisi Regional Sumatera Barat yang akan disambungkan dengan lintas propinsi Nangroe Aceh Darussalam. Bahkan saat ini akan dibangun angkutan kereta api di Kalimantan yang akan mengangkut hasil tambang batubara. Saat ini telah dibentuk pula Anak Perusahaan PT Kereta Api (Persero) yaitu PT Raillink yang ditugaskan untuk mengelola bisnis Kereta Api Bandara (Sukarno Hatta di Jakarta, Bandara Adisucipto Yogyakarta-Adi Sumarmo Solo, dan Juanda Surabaya).

Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 memberikan kesempatan kepada perusahaan perkeretaapian tumbuh berkembang sesuai dengan perilaku bisnis yang membuka akses seluas-luasnya kepada Pemerintah (Pusat, Propinsi dan Kabupaten/Kota) untuk ikut serta melakukan kegiatan usaha pada bisnis perkeretaapian.

Dengan memandang maksud yang terkandung dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tersebut, maka ditinjau dari Aspek Yuridis pengembangan restrukturisasi PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek sangat memungkinkan.

A. KESIMPULAN

Dari penguraian dan pembahasan bab - bab terdahulu dapat ditarik kesimpulan sebagai-berikut :

1. Pengembangan restrukturisasi PT KERETA API (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan JABOTABEK didorong oleh faktor yuridis maupun faktor non yuridis, yang terdiri dari faktor ekonomi, faktor sosial-budaya, dan faktor-politik pemerintahan. Kedua faktor tersebut dapat menjadi pendorong sehingga memperlancar tahapan-tahapan upaya restrukturisasi.
2. Persyaratan untuk melakukan restrukturisasi PT KERETA API (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek menjadi PT (Persero) telah berlangsung sesuai dengan prinsip-prinsip dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, dan UU No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara.
3. Pelaksanaan pengembangan restrukturisasi PT KERETA API (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan JABOTABEK dilakukan oleh suatu Tim Koordinasi Interdepartemen (Inter Agency Coordinating Committee) selaku Tim pengarah. Kemudian Menteri Perhubungan membentuk Tim Pelaksana Kebijakan Pengembangan Perkereta-apian, bekerjasama dengan Bank Dunia. Pada tingkat pelaksana lebih riil dibentuk Tim Pelaksana Restrukturisasi Perkereta-apian, yang terdiri dari 6 kelompok kerja: Restrukturisasi Perusahaan, Aset Tetap, Sumber Daya Manusia, Sistem Informasi Manajemen, Partisipasi Sektor Swasta, dan Optimalisasi Operasi Kereta Api.

B. SARAN-SARAN

Saran-saran yang diajukan dari hasil penelitian ini sebagai – berikut :

1. Peningkatan profesionalisme dalam pengelolaan PT Kereta Api agar dilaksanakan dengan tegas agar terbebas dari campur tangan politik kekuasaan.
2. Transparansi dan selalu membuka diri dari pengawasan masyarakat harus tercermin dalam manajemen perkereta-apian agar tercipta *good corporate governance*.
3. Pelayanan selalu ditingkatkan untuk memperhatikan kepentingan konsumen untuk menciptakan keseimbangan hak dan kewajiban antara masyarakat selaku konsumen dan pihak jasa kereta api selaku pelaku usaha.
4. PT Kereta Api (Persero) diharapkan segera menyusun langkah-langkah untuk menyusun restrukturisasi Divisi Angutan Perkotaan Jabotabek baik dari aspek Yuridis maupun Aspek Non Yuridis.
5. PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek sudah saatnya melakukan restrukturisasi agar menjadi anak perusahaan PT Kereta Api (Persero), sehingga kinerjanya menjadi lebih baik dan akuntabilitas kinerja di bidang keuangan menjadi realibel.

10. DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, **Manajemen Transportasi**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993.
- Agus Subayo, **Restrukturisasi Ekonomi dan Birokrasi**, Kreasi Wacana, Yogyakarta, 2003.
- Arni Muhammad, **Komunikasi Organisasi**, Bumi Aksara, Jakarta, 2002.
- Bramantyo Djohanputra, **Restrukturisasi Perusahaan Berbasis Nilai**, Penerbit PPM, Jakarta, 2004.
- Dirdjosisworo Soedjono, **Hukum Perusahaan Mengenai Bentuk-Bentuk Perusahaan (Badan Usaha) di Indonesia**, CV Mandar Maju, Bandung, 1979.
- Gugup Kismono, **Bisnis Pengantar**, BPFE Yogyakarta, 2001
- Hilman Hadikusuma, **Antropologi Hukum Indonesia**, Alumni, Bandung 1986.
- John Naisbitt, **Global Paradox**, Bina Rupa Aksara, Jakarta, 1994.
- John Naisbitt and Patricia Aburdene, **Megatrend 2000 Sepuluh Arah Baru Untuk Tahun 1990-an**, Binarupa Aksara, Jakarta, 1999
- Koentjaraningrat, **Metode Penelitian Masyarakat**, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1997
- Kansil, C.S.T – Christine Kansil, **Kitab Undang-Undang Hukum Perusahaan Jilid 1**, PT Pradnya Paraminta, Jakarta, 1999
-, **Kitab Undang-Undang Hukum Perusahaan Jilid 2**, PT Pradnya Paraminta, Jakarta, 1999
-, **Kitab Undang-Undang Hukum Perusahaan Jilid 1**, PT Pradnya Paraminta, Jakarta, 1999
- Lexy J. Maleong, **Metode Penelitian Kualitatif**, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2000
- Lili Rasidi dan B Arief Sidharta, **Filsafat Hukum, Madzab dan Refleksinya**, Remaja Rosdakarya, Bandung, 1994

- Lili Rasjidi-LB.Wyasa Putra, **Hukum Sebagai Suatu Sistem**, Remaja Rosdakarya, Bandung, 1993.
- Linda Pinson, **Anatomy of a Business Plan**, Canary, Jakarta, 2003.
- Mahmud M Hanafi – Abdul Halim, **Analisis Laporan Keuangan**, UPP AMP YKPN, Yogyakarta, 1995.
- Marcel Go, **Akuisisi Bisnis**, Rineka Cipta, Jakarta 1992
- Maria SW Sumardjono, **Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian**, Yogyakarta, 1998.
- Masyhut Ali , **Restrukturisasi Perbankan dan Dunia Usaha**, PT. Gramedia, Jakarta, 2002.
- Munir Fuady, **Hukum Bisnis Dalam Teori dan Praktek**, Buku Ketiga, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996.
- Muchtar Kusumaatmaja, **Fungsi dan Perkembangan Hukum Dalam Pembangunan Nasional**, Lembaga Penelitian Hukum dan Kriminologi Fakultas Hukum UNPAD, Tanpa Tahun.
- Prasodo Ratnawati, **Pokok-Pokok Pembaharuan Undang-Undang Perseroan Terbatas dan Pelaksanaannya** , Makalah Seminar Nasional, FH Untag Semarang, Tgl 29-7-1995.
- Rai Widjaya, **Hukum Perusahaan**, Megapoin, Jakarta, 2000.
- Rochmat Sumitro, **Hukum Perseroan Terbatas, Yayasan, dan Wakaf**, PT. Eresco, Bandung, 1993.
- Ronny Hanitijo Soemitro, **Metode Penelitian Hukum**, Ghalia Indonesia, 1982
-, **Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri**, Ghalia Indonesia, 1990.
-, **Makalah Pelatihan Metodologi Ilmu Sosial**, UNDIP, Semarang 2000/2001
- Satjipto Rahardjo, **Hukum dan Masyarakat**, Angkasa, Bandung, 1980
-, **Aneka Persoalan Hukum dan Masyarakat**, Angkasa, Bandung 1983.
-, **Ilmu Hukum**, Citra Aditya Bhakti, Bandung, 2003. 1999

- Satjipto Rahardjo (at all), **Problema Globalisasi Perspektif Sosiologi Hukum dan Agama**, Muhammadiyah University Press, Yogyakarta, 2000.
- Soekardono R, **Hukum Dagang Indonesia Jilid 1 Bagian Kedua**, Rajawali Pers, Jakarta, 1991.
- Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, Universitas Indonesia, UI Press, Jakarta, 1984.
- Soerjono Soekanto-Purnadi Purbacaraka, **Sendi-Sendi Ilmu Hukum dan Tata Hukum**, Alumni, Bandung, 1982
- Sri Redjeki Hartono, *Aspek Hukum Restrukturisasi Perusahaan*, Makalah Seminar Nasional, Fakultas Hukum UNDIP Semarang, 1998.
-, **Kapita Selekt Hukum Ekonomi**, Mandar Maju, Bandung, 2000.
-, **Kapita selekt Hukum Perusahaan**, Mandar Maju, Bandung, 2000.
-, **Hukum Ekonomi Indonesia**, Bayu Media Publishing, Malang, 2007.
- Subekti R, **Aneka Perjanjian**, PT Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1995
- Sudargo Gautama, *Komentar Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995.
- Sunaryati Hartono, **Peranan Kesadaran Hukum dalam Masyarakat dalam Pembaharuan Hukum**, Binacipta, Bandung, 1988.
-, **Politik Hukum Menuju Satu Sistem Hukum Nasional**, Alumni, Bandung 1991.
- Syahrani Ridwan, **Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata**, Alumni, Bandung, 1992.
- Tony Prasetiantono, **Keluar Dari Krisis**, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2000.
-, **Perlakuan Perpajakan Atas Restrukturisasi Perusahaan**, PB Bina Jaya, Jakarta, 2001
- Tim Restrukturisasi Perkeretaapian, **Restrukturisasi Perumka Buku I**, PT Kereta Api (Persero), Bandung 1999.
- Tim Restrukturisasi Perkeretaapian, **Restrukturisasi Perumka Buku II**, PT Kereta Api (Persero), Bandung 1999.

Yusuf Shofie, **Perlindungan Konsumen dan Instrumen-instrumen Hukumnya**, Bandung: PT Citra Aditya Bakti.

Divisi Jabotabek, **Laporan Kinerja Daerah Tahun 2000**, Divisi Jabotabek, Jakarta, 2000.

....., **Laporan Kinerja Daerah Tahun 2001**, Divisi Jabotabek, Jakarta, 2001.

....., **Laporan Kinerja Daerah Tahun 2002**, Divisi Jabotabek, Jakarta, 2002.

....., **Laporan Kinerja Daerah Tahun 2003**, Divisi Jabotabek, Jakarta, 2003.

....., **Laporan Kinerja Daerah Tahun 2004**, Divisi Jabotabek, Jakarta, 2004.

....., **Laporan Kinerja Daerah Tahun 2005**, Divisi Jabotabek, Jakarta, 2005.

....., **Laporan Kinerja Daerah Tahun 2006**, Divisi Jabotabek, Jakarta, 2006.