

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Pada dasarnya pembangunan nasional merupakan suatu upaya dalam rangka mewujudkan masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya ditulis UUD 1945). Setiap upaya perwujudan pembangunan nasional adalah merupakan pencapaian tujuan dalam meningkatkan aspek perekonomian negara. Pembangunan nasional tidak dapat terlepas dari kegiatan pembangunan yang dapat mempermudah dan mempercepat terlaksananya kegiatan perekonomian masyarakat demi tercapainya nilai ekonomi yang lebih tinggi. Salah satu dari kegiatan yang dapat menumbuhkan perekonomian masyarakat saat ini yaitu kegiatan jasa transportasi darat, yang salah satunya adalah transportasi kereta api (selanjutnya ditulis KA).

Pemerintah di berbagai belahan dunia memberikan perhatian yang sangat besar untuk merestrukturisasi perkeretaapian milik negara. Alasan yang mendasarinya adalah kebijakan transportasi global, sehingga jaringan transportasi harus dioptimalkan disertai dengan pengefektifan biaya dan efisien. Suatu kelemahan pada sistem transportasi nasional dapat membahayakan posisi

ekonomi suatu negara.<sup>1</sup>Perkeretaapian harus mampu memberikan kontribusi secara berkesinambungan kepada masyarakat dengan kualitas pelayanan dan keandalan operasi yang tinggi. Berdasarkan Pasal 34 ayat 3 UUD 1945 Amandemen ke IV yang mengatur bahwa “ Negara bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak”. Dalam hal ini tentu Pemerintah memiliki tanggung jawab atas fasilitas pelayanan umum kepada masyarakat sebagaimana yang dimaksud dalam peraturan tersebut. Tanggungjawab tersebut dapat dilakukan Pemerintah melalui penugasan khusus kepada Badan Usaha Nasional (Badang Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Swasta, dan Badan Usaha Milik Daerah).

Di Indonesia, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (selanjutnya ditulis PT. KAI) sebagai Badan Usaha Milik Negara (selanjutnya ditulis BUMN) yang bergerak di bidang penyelenggaraan sarana yang ditugaskan oleh Pemerintah untuk menyelenggarakan tanggungjawab dalam memberikan fasilitas pelayanan umum yang layak tersebut. Pemerintah memberikan pelayanan umum berupa Kereta Api Kelas Ekonomi yang merupakan subsidi untuk masyarakat ekonomi menengah kebawah melalui PT. KAI sebagai BUMN yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian. Penugasan khusus dari pemerintah kepada PT.KAI adalah penyediaan angkutan KA non-komersial atau KA kelas ekonomi yang skema ini dikenal sebagai Public Service Obligation (PSO) atau kewajiban

---

<sup>1</sup> Taufik Hidayat, 2012, Jalan Panjang Menuju Kebangkitan Perkeretaapian Indonesia, Indonesian Railway Watch,Bandung, Hal 38.

elayanan publik.<sup>2</sup>Pengertian PSO menurut Pasal 1 angka 2 Peraturan Presiden Nomor 53 tahun 2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara serta Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (selanjutnya ditulis PerPres no. 53/2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik Perkeretaapian dan lainnya) yaitu kewajiban Pemerintah untuk memberikan pelayanan angkutan kereta api kepada masyarakat dengan tarif yang terjangkau.

Dasar hukum PSO adalah Undang-Undang RI No 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (selanjutnya ditulis UU BUMN) Pasal 66 ayat 1. Menurut UU No. 19 Tahun 2003 tersebut, pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan kegiatan BUMN. Apabila penugasan tersebut menurut kajian secara finansial tidak visibel, pemerintah harus memberikan kompensasi atas semua biaya yang telah dikeluarkan oleh BUMN tersebut termasuk margin yang diharapkan.<sup>3</sup>

Perkeretaapian Indonesia memiliki sasaran utama kebijakan transportasi nasional yaitu menciptakan pasar kompetitif bagi setiap bentuk moda transportasi.<sup>4</sup> Mengacu pada UU nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian,

---

<sup>2</sup>*Ibid* 97.

<sup>3</sup><http://www.anggaran.depkeu.go.id/web-content-list.asp?ContentId=193> ,Public Service Obligation,2015, diakses pada tanggal 7 Agustus 2015.

<sup>4</sup> Taufik Hidayat, *Op. Cit, Ihlm.* 97.

Pemerintah Indonesia sebagai pemilik dan pemegang saham atas PT.KAI, juga regulator, telah menetapkan kebijakan pengembangan perkeretaapian dengan sasaran utama berupa peningkatan efisiensi serta peningkatan kualitas pelayanan. Sehubungan dengan adanya PSO tersebut yang bertujuan memberikan subsidi kepada pengguna KA kelas ekonomi, menjaga kelangsungan angkutan KA Kelas Ekonomi yang sangat diperlukan oleh masyarakat dengan tingkat pendapatan yang rendah, serta mengurangi beban angkutan jalan raya, sehingga tercipta efisiensi penggunaan bahan bakar dan lahan / tanah (Ditjen Perkeretaapian Dephub, Agustus 2009)<sup>5</sup>, jika dikaitkan dengan perihal operasi perkeretaapian kelas ekonomi ini, terdapat kontrak PSO antara Pemerintah dengan PT. KAI yang ditugaskan untuk menyelenggarakan pengoperasian KA kelas ekonomi ini.

Sebagai BUMN, PT.KAI memiliki salah satu tujuan yaitu mengejar keuntungan. Adanya kontrak PSO terhadap penyelenggaraan kereta api kelas ekonomi tentu menjadi kegiatan bisnis oleh PT. KAI dengan menyelenggarakan fungsi non - komersial untuk memberikan manfaat kepada masyarakat ekonomi menengah ke bawah. Sesuai yang dijelaskan dalam Pasal 2 UU BUMN yaitu selain mengejar keuntungan, BUMN juga menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang

---

<sup>5</sup> Taufik Hidayat, 2011, Regulasi, Keselamatan, dan Pelayanan Perkeretaapian Indonesia, Indonesian Railway Watch, Bandung, Hal.62.

banyak. Pelaksanaan PSO oleh Pemerintah dan PT. KAI tentu harus sesuai dengan tujuan BUMN tersebut

Kereta api kelas ekonomi merupakan kereta api yang fasilitasnya dibawah kereta api kelas bisnis namun tetap memiliki standar yang memadai yang bertujuan untuk membantu masyarakat ekonomi menengah ke bawah. Sedangkan kereta api kelas bisnis dan eksekutif merupakan salah satu tujuan dari PT. KAI sebagai badan usaha yaitu untuk mendapatkan laba secara komersial dan pengadaan sarana ditanggung oleh PT.KAI. KA kelas ekonomi yang ada di Indonesia dibagi menjadi dua yaitu kereta kelas ekonomi AC PSO dan Non-PSO. KA kelas ekonomi non-PSO merupakan KA kelas ekonomi yang dimiliki PT. KAI sebagai bentuk kewajiban yang harus disediakan oleh PT. KAI untuk masyarakat ekonomi menengah ke bawah sesuai dengan tujuan PT. KAI dalam menyelenggarakan kemanfaatan umum untuk masyarakat yang layak, namun KA tersebut memiliki tarif KA yang relatif lebih rendah dibandingkan KA bisnis yang dimiliki oleh PT. KAI. KA non-PSO ini masih ada seperti pada Daerah Operasi seperti di pulau Jawa. Berbeda dengan KA PSO, KA non-PSO tidak disubsidi oleh Pemerintah.<sup>6</sup>

Sebagai bentuk kewajiban Pemerintah dalam memberikan pelayanan publik yang layak, Pemerintah menetapkan tarif yang relatif rendah untuk pelayanan KA PSO dengan maksud untuk menyediakan jasa pelayanan kepada

---

<sup>6</sup>[https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta\\_api\\_ekonomi](https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_ekonomi), diakses pada tanggal 5 Oktober 2015.

masyarakat tanpa membebani dengan biaya yang tinggi. Apabila tarif tersebut harus tetap diberlakukan, maka Badan Penyelenggara akan mengalami kerugian, sehingga Pemerintah harus membayarkan kompensasi atas kerugian tersebut kepada Badan Penyelenggara agar tidak mengalami kerugian dan tarif tetap terjangkau oleh masyarakat. Nilai kompensasi yang dibayarkan Pemerintah kepada Badan Penyelenggara merupakan subsidi Pemerintah kepada penumpang KA PSO.<sup>7</sup>

Pedoman tarif angkutan orang dan tarif angkutan barang ditetapkan oleh Pemerintah. Tarif angkutan orang ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian dengan memperhatikan pedoman tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah tersebut. Pedoman penetapan tarif angkutan tersebut berdasarkan perhitungan modal, biaya operasi, biaya perawatan, dan keuntungan. Tarif angkutan orang tersebut dapat ditetapkan oleh Pemerintah/ Pemerintah Daerah (Pemda) untuk pelayanan KA kelas ekonomi. Untuk pelayanan kelas ekonomi, dalam hal tarif angkutan yang ditetapkan Pemerintah / Pemerintah Daerah lebih rendah daripada tarif yang dihitung oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dengan memperhatikan pedoman tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah, selisihnya menjadi tanggung jawab Pemerintah / Pemerintah Daerah dalam bentuk kewajiban pelayanan publik (lihat pasal 151 sampai 156 UU Perkeretaapian tentang tarif angkutan KA).

---

<sup>7</sup> Taufik Hidayat, *Loc.Cit.*

Dalam hal masyarakat dinilai belum mampu membayar tarif yang ditetapkan oleh PT. KAI sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian, Menteri setelah berkoordinasi dengan Menteri Keuangan menetapkan tarif KA angkutan penumpang kelas ekonomi. Anggaran yang telah ditetapkan telah disesuaikan dengan hitungan berdasarkan selisih antara tarif yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dengan tarif yang ditetapkan oleh Direksi PT. KAI berdasarkan pedoman tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah dan selisih tersebut menjadi tanggungjawab Pemerintah dalam bentuk kewajiban pelayanan publik.

Sesuai dengan ketentuan pasal 2 huruf a UU Perkeretaapian yaitu perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, yaitu perkeretaapian harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkeimbangan bagi Warga Negara. Pada pasal 3 UU Perkeretaapian yaitu perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional. Hal ini juga sangat mempengaruhi perkembangan pembangunan dan ekonomi suatu negara dan kemajuan suatu negara di dunia pun juga dapat dilihat dari kemajuan transportasi perkeretaapiannya sehingga asas dan tujuan

perkeretaapian tersebut tentu harus dapat dicapai oleh Pemerintah dan Badan Usaha yang melaksanakan penyelenggaraan perkeretaapian tersebut.

Seperti wilayah lainnya, PT. KAI memiliki wilayah kerja salah satunya adalah Divisi Regional II Sumatera Barat (selanjutnya ditulis DivRe II). Dalam menyelenggarakan sarana KA Sibinuang yang merupakan KA kelas ekonomi sebagai salah satu bentuk penugasan PSO dari Pemerintah kepada PT. KAI, memiliki anggaran pengoperasian yang sesuai dengan kebutuhan sarana perkeretaapian. Anggaran ini disatukan dalam perhitungan anggaran masing - masing wilayah kerja PT. KAI yang menyelenggarakan KA PSO. Anggaran tersebut dihitung sesuai dengan ketentuan tarif dalam UU Perkeretaapian hingga menuju kesepakatan dengan dicantumkan dalam kontrak PSO antara pemerintah yang bertanggungjawab yaitu oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian sebagai Pihak Pertama dengan Direktur Utama PT. KAI yang bertindak untuk dan atas nama PT. KAI sebagai Pihak Kedua.

PT. KAI DivRe II memiliki KA Sibinuang yang merupakan KA penumpang satu-satunya yang menjadi transportasi kereta api regional yang masih ada di Sumatera Barat. KA Sibinuang merupakan KA subsidi Pemerintah untuk menyelenggarakan perkeretaapian DivRe II. KA Sibinuang merupakan KA kelas ekonomi yang juga disubsidi PSO oleh Pemerintah untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat ekonomi menengah kebawah. Semakin baik subsidi dari pemerintah melalui PSO maka dapat meningkatkan citra pemerintah dan PT.KAI dari masyarakat, meningkatkan pendapatan



PT.KAI dan dapat mengembangkan perekonomian daerah khususnya, serta dapat terpenuhi fungsi kemanfaatan umum yang lebih baik.

Penerapan PSO pada BUMN ini sebetulnya dapat menimbulkan beban, mengingat dana PSO berasal dari APBN, yang pertanggungjawabannya tunduk pada pengelolaan keuangan Negara berdasarkan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2004 tentang Pemeriksaan Pengelolaan dan Pertanggungjawaban Keuangan Negara beserta peraturan – peraturan yang terkait lainnya (selanjutnya ditulis UU Pemeriksaan Pengelolaan Keuangan Negara). Pemberlakuan Undang – Undang yang mengatur tentang Keuangan Negara seringkali menyebabkan implementasi PSO terhambat baik secara teknis maupun besarannya. Pemberian subsidi tersebut sebenarnya menimbulkan dilema bagi pemerintah, dimana pada satu sisi pemberian subsidi dan pelaksanaan kewajiban pelayanan publik merupakan konsekuensi dan tugas serta tanggung jawab pemerintah namun disisi lain hal tersebut terkendala oleh terbatasnya anggaran yang tersedia. Dari uraian latar belakang masalah di atas, penulis melakukan penelitian terutama dalam bentuk karya ilmiah, dengan judul **“PELAKSANAAN KONTRAK PUBLIC SERVICE OBLIGATION (PSO) TERHADAP OPERASI KERETA API SIBINUANG RELASI PADANG – PARIAMAN”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Dari uraian latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan penelitiannya, antara lain :

1. Bagaimana pelaksanaan kontrak Public Service Obligation (Kewajiban Pelayanan Publik) antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) ?
2. Bagaimana bentuk tanggungjawab PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat pada operasi KA Sibinuang dalam melaksanakan kontrak Public Service Obligation (Kewajiban Pelayanan Publik) antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini diharapkan dari hasil penelitian adalah :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan kontrak Public Service Obligation (Kewajiban Pelayanan Publik) antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
2. Untuk mengetahui tanggungjawab PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat pada Operasi KA Sibinuang dalam melaksanakan kontrak Public Service Obligation (PSO) antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

### **D. Manfaat Penelitian**

Dari penelitian ini penulis mengharapkan adanya manfaat yang dapat diambil yaitu:

1. Manfaat Teoritis

- a. Penulis mengharapkan hasil penelitian ini bermanfaat memberikan sumbangan pemikiran untuk memperkaya konsep – konsep, teori – teori, dan pembangunan hukum pada umumnya dan perdata khususnya.
- b. Untuk menambah pembendaharaan literatur di bidang hukum, khususnya literatur di bidang hukum perdata.
- c. Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi bahan referensi atau rujukan oleh peneliti yang ingin mendalami masalah ini lebih lanjut tentang hal-hal yang berkaitan dengan Public Service Obligation (PSO) dan pelaksanaan kontrak PSO terhadap operasi perkeretaapian khususnya KA Sibinuang.

## **2. Manfaat Praktis**

- a. Hasil penelitian diharapkan bermanfaat memberikan sumbangan pemikiran bagi masyarakat dalam bidang hukum, terutama pada tema yang menjadi objek penelitian.
- b. Hasil Penelitian ini diharapkan bermanfaat dalam usaha kemajuan perkeretaapian Sumatera Barat, membantu perkembangan pelaksanaan Public Service Obligation khususnya terhadap perkeretaapian Sibinuang, dan menjadi ilmu yang berguna bagi masyarakat dalam perkeretaapian, sehingga tercipta dorongan untuk kebangkitan dan kemajuan transportasi Indonesia khususnya perkeretaapian.

## **E. Metode Penelitian**

Sutrisno Hadi menyatakan, bahwa penelitian adalah usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan, usaha mana dilakukan dengan menggunakan metode-metode ilmiah.<sup>8</sup> Dengan demikian penelitian yang dilaksanakan tidak lain untuk memperoleh data yang telah teruji kebenaran ilmiahnya. Metode itu sendiri menurut Soerjono Soekanto,<sup>9</sup> adalah proses, prinsip-prinsip dan tata cara memecahkan suatu masalah, sedangkan penelitian adalah pemeriksaan secara hati-hati, tekun dan tuntas terhadap suatu gejala untuk menambah pengetahuan manusia, maka metode penelitian dapat diartikan sebagai proses prinsip-prinsip dan tata cara untuk memecahkan masalah yang dihadapi dalam melakukan penelitian. Hal di atas dapat diartikan, bahwa dalam usaha memecahkan masalah penelitian, diperlukan metode atau tata caranya yang dibuat secara sistematis dalam usaha memecahkan permasalahan yang telah dirumuskan. Tata cara sebagaimana dimaksudkan, telah ditentukan dengan menyusun langkah-langkah atau tahap-tahap sebagai berikut :

### 1. Pendekatan Masalah

Penelitian diperlukan dalam usaha menentukan arah dan cara bagaimana permasalahan yang telah dirumuskan tersebut dapat dipecahkan dan gambaran yang bagaimana diinformasikan kepada pembaca. Berkaitan dengan itu, dalam penelitian dan pemecahan permasalahan diperlukan pendekatan masalah, di mana pendekatan

<sup>8</sup>Sutrisno Hadi, 2000, *Metodologi Research Jilid I*, ANDI, Yogyakarta, hlm. 4.

<sup>9</sup>Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, hlm. 6.

masalah yang digunakan adalah *yuridis empiris*. Berkaitan dengan itu, menurut Abdul Kadir Muhammad,<sup>10</sup> bahwa pendekatan yuridis empiris adalah :

“penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif (kodifikasi, undang-undang, atau kontrak) secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Implementasi secara *in action* tersebut merupakan fakta empiris dan berguna untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan oleh Negara atau oleh pihak-pihak dalam kontrak. Implementasi secara *in action* diharapkan akan berlangsung secara sempurna apabila rumusan ketentuan hukum normatifnya jelas dan tegas serta lengkap”.

Selanjutnya menurut Bambang Sunggono<sup>11</sup> bahwa “pendekatan *yuridis* digunakan untuk menganalisis berbagai peraturan perundang-undangan terkait dengan pembatalan akta pengikatan jual beli tanah. Sedangkan pendekatan *empiris* digunakan untuk menganalisis hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang berpola dalam kehidupan masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek kemasyarakatan.

## 2. Sifat Penelitian

Sifat penelitiannya adalah penelitian deskriptif, artinya hasil penelitian yang telah dilakukan dan permasalahan yang telah dipecahkan melalui penelitian selanjutnya diinformasikan apa adanya yang sesuai dengan fakta

<sup>10</sup>Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 134.

<sup>11</sup>Bambang Sunggono, 2003, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm.. 43.

sebenarnya. Hasil penelitian dan pembahasannya memberikan gambaran tentang fakta yang ditemui dilapangan terutama tentang hubungan pelaksanaan kontrak PSO terhadap operasi KA Sibinuang dalam mengangkut perpindahan penumpang relasi antar Kota Padang dengan Kota Pariaman.

### 3. Jenis dan Sumber Data

#### a. Jenis data

Sesuai dengan pendekatan masalah yang telah ditentukan di atas, maka jenis data yang diperlukan, antara lain :

##### 1) Data Sekunder

Data sekunder tersebut merupakan data yang telah ada atau telah jadi yang berbentuk bahan-bahan hukum. Bahan hukum tersebut terdiri dari:

##### a) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer ini berupa berbagai ketentuan yang berkaitan dengan judul dan permasalahan yang telah dirumuskan, seperti:

##### 1) KUHPerdata

##### 2) Undang –Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara

##### 3) Undang – Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN

##### 4) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2004 tentang Pemeriksaan Pengelolaan dan Pertanggungjawaban Keuangan Negara beserta peraturan – peraturan yang terkait lainnya

- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan, dan Pembubaran BUMN
- 6) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
- 7) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian
- 8) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian
- 9) Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis Bidang perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana, Perkeretaapian Milik Negara, Serta Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara
- 10) Kontrak Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik ( Public service Obligation / PSO ) Bidang Angkutan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2015
- 11) Peraturan Lainnya yang Terkait Dalam Dasar Kontrak

b) Bahan Hukum Sekunder

Merupakan bahan hukum yang berisikan berbagai pendapat atau teori, hasil penelitian atau karya ilmiah, seperti buku-buku, jurnal, dan muatan tulisan yang terdapat dalam internet dan perjanjian antara para pihak.

c) Bahan Hukum Tertier

Bahan hukum tertier merupakan bahan yang membantu menterjemahkan istilah yang digunakan dalam penulisan yang berupa kamus-kamus, seperti kamus bahasa Inggris dan kamus bahasa Belanda.

## 2) Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dilapangan terutama dengan melakukan wawancara dan observasi.

### b. Sumber Data

Sumber data dapat diperoleh melalui penelitian, sebagai berikut :

#### 1) Penelitian Kepustakaan

Penelitian kepustakaan diperlukan untuk memperoleh data sekunder yang tidak dapat dipisahkan dari objek atau permasalahan yang akan dipecahkan atau perumusan masalah yang telah dirumuskan sebelumnya. Dengan bantuan dari literatur yang diperlukan diharapkan dapat memecahkan permasalahannya secara teoritisnya. Data ini dapat diperoleh dari perpustakaan – perpustakaan seperti perpustakaan Fak.Hukum Universitas Andalas, Perpustakaan Pusat Universitas Andalas, Perpustakaan PT.KAI Divisi Regional II Provinsi Sumatera Barat.

#### 2) Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan diperlukan untuk memperoleh data primer, artinya penelitian lapangan dapat menjadi sumber data dengan melihat pelaksanaan ketentuan yang ada serta dokumen dari perjanjian kerjasama



penyelenggaraan program PSO dari pemerintah kepada PT. KAI dan untuk memperoleh data seperti yang telah dirumuskan dalam rumusan masalah dan tujuan penelitian. Untuk melengkapi dan memperoleh data diperlukan tempat penelitian yaitu PT. KAI Divisi Regional II Provinsi Sumatera Barat.

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

##### 1) Studi Dokumen

Studi Dokumen merupakan metode pengumpulan data untuk memperoleh data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi dan peraturan perundang-undangan. Studi dokumen tersebut dilakukan dengan cara penelusuran kepastakaan untuk mendapatkan bahan-bahan hukum, seperti bahan hukum primer yang berbentuk peraturan-peraturan, bahan hukum sekunder yang berbentuk berbagai tulisan ilmiah dan tertier berupa kamus sebagaimana dikemukakan di atas.

##### 2) Wawancara

Wawancara merupakan salah satu metode untuk mendapatkan data primer. Perolehan hasil wawancara dapat dilakukan kepada responden, seperti pihak Hubungan Masyarakat PT.KAI Divisi Regional II Sumatera Barat dan Manajer Angkutan Barang dan Penumpang.

#### 5. Pengolahan dan Analisis Data

##### a. Pengolahan Data

Data yang diperoleh, selanjutnya dilakukan pengolahan data melalui proses editing atau pengeditan,gunanya adalah untuk menentukan terhadap mana data yang diperlukan dan data yang tidak, seperti melalukan pemilihan, *mengdelete* atau menghapus secara keseluruhan atau sebagian kalimat-kalimat tertentu.

#### **b.Analisis Data**

Data yang telah diolah selanjutnya dianalisis dengan menggunakan analisis kualitatif. Analisis kualitatif merupakan analisis yang menghasilkan data berbentuk kalimat dan dari hasil analisis tersebut diperoleh data deskriptif yang menggambarkan hasil penelitian yang sebenarnya dan dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah serta dapat diuji kebenarannya.

#### **F. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari empat bab yakni :

1. Bab I, merupakan bab pendahuluan yang terdiri dari beberapa sub bab pembahasan, antara lain; latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian.
2. Bab II, merupakan bab yang membahas tentang kerangka teori yang melandasi penulisan skripsi. Dalam bab ini dibahas tentang pengertian PSO, Hubungan PSO dengan PT.Kereta Api Indonesia.
3. Bab III, merupakan bab hasil penelitian, pembahasannya sesuai dengan permasalahan yang telah dirumuskan, antara lain tentang pelaksanaan Kontrak Public Service Obligation (PSO) antara Dirjen Perkeretaapian

dengan Dirut PT.KAI, pelaksanaan PSO terhadap Tarif Kereta Api Sibinuang Relasi Padang – Pariaman, kendala yang terjadi dalam pelaksanaan Kontrak PSO terhadap tarif kereta api Sibinuang Relasi Padang-Pariaman.

4. Bab IV, merupakan bab penutup yang membahas hal-hal yang berkaitan dengan kesimpulan dan saran.

