

PENGELOLAAN KEKAYAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN) DALAM PEMANFAATAN TANAH ASET (STUDI KASUS PADA PT. KAI SUMATERA BARAT)

Sherly Ardhanian Widyasari¹, Siti Muyah Saro², Rumaisha Wida Kinasih³

^{1,2,3}Universitas Tidar; Jl. Kapten Suparman No. 39, Tuguran, Potrobangsari, Kec. Magelang Utara, Kota Magelang,
Jawa Tengah, Telp. (0293) 364113; Fax. (0293) 362438

e-mail: sherly3.ardhanian@gmail.com, sitimuya207@gmail.com, rumaishawd14@gmail.com

ABSTRACT

Barang Milik Negara (BMN) merupakan salah satu bentuk kekayaan negara Indonesia yang menjadi salah satu unsur penting dalam penyelenggaraan pemerintahan. Salah satu badan yang menjadi pengelola BMN yaitu PT. Kereta Api Indonesia yang memiliki peran untuk terlibat dalam pemanfaatan tanah negara. Di PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat, penyewaan tanah ini harus dilakukan dengan izin Menteri Keuangan.. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui pemanfaatan kekayaan negara berupa tanah aset PT. KAI di Divisi Regional Sumatera Barat. Metode penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan studi literatur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aset negara dapat disewakan melalui perjanjian berdasarkan peraturan yang berlaku. Pemanfaatan dapat dilakukan apabila aset tersebut sedang tidak digunakan untuk menunjang kegiatan yang dilakukan oleh badan yang berkaitan. PT. KAI melakukan upaya sewa melalui unit aset railway dan nonrailway dengan berlandaskan pada asas-asas yang berlaku. Untuk mendapatkan pemasukan tambahan, PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat memanfaatkan tanahnya di luar dan di dalam prasarana pokok. Namun dalam praktiknya masih terdapat oknum yang memanfaatkan tanah secara sembarangan dan perizinan yang tidak jelas. Maka dari itu untuk mengoptimalkan pemanfaatan tanah aset tersebut PT. KAI dapat membuat SOP yang jelas untuk mencegah kepemilikan yang ilegal oleh pihak lain.

Keywords : BMN, tanah aset, PT. KAI

1. PENDAHULUAN

Negara Indonesia memiliki kekayaan di dalamnya yang begitu besar. Tak dapat dipungkiri bahwa dengan kekayaan yang begitu besar, maka pengelolaannya harus dilakukan dengan baik. Dalam UUD 1945 pasal 33 ayat 3 yang mana menyebutkan bahwa bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat berarti negara memiliki peran penting dalam melakukan pengelolaan kekayaan negara yang mana dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyatnya. Secara umum ruang lingkup kekayaan negara meliputi benda atau harta yang dimiliki negara diantaranya kekayaan yang berupa investasi pemerintah pada BUMN atau lainnya dan benda atau harta yang dikuasai negara diantaranya kekayaan bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dan dalam penggunaannya dapat diarahkan untuk kemakmuran rakyat.

Salah satu kekayaan negara Indonesia adalah Barang Milik Negara (BMN). Dalam pasal 1 butir

10 Undang-Undang No. 1 tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, memberikan makna bahwa Barang Milik Negara adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban APBN atau berasal dari perolehan lainnya secara sah. Barang milik Negara ini meliputi: (a) Persediaan; (b) Tanah; (c) Gedung dan Bangunan; Jalan, Irigasi dan Jaringan; (d) Aset Tetap lainnya; (e) Konstruksi dalam Pengerjaan (f) Aset Tak berwujud, Aset Kemitraan dengan pihak ketiga serta aset lain-lain. [2] Barang Milik Negara ini menjadi salah satu unsur penting dalam penyelenggaraan pemerintahan, karena menjadi sarana dan prasarana dalam membantu menunjang tugas pokok dan fungsi pemerintahan. Oleh karena itu, BMN harus dikelola dengan baik agar dapat digunakan sesuai tugas dan fungsi pemerintah. Pengelolaan ini dapat dilakukan dengan melakukan pengamanan terhadap Barang Milik Negara dengan pengamanan fisik, pengamanan administratif, dan pengamanan hukum. Hal ini dibutuhkan karena dalam pengelolaan kekayaan negara membutuhkan sistem pengendalian atas

Barang Milik Negara. Direktorat Jenderal Kekayaan Negara (DJKN) Kementerian Keuangan (Kemenkeu) mencatat hingga akhir tahun 2020 nilai aset negara mencapai Rp 11.098,67 triliun. Angka tersebut naik Rp 631,14 triliun dari nilai aset tahun 2019 yang sebesar Rp 10.467,53 triliun. [6] Dengan jumlah aset yang mencapai triliunan ini pemerintah harus mengoptimalkan pengelolaannya secara maksimal. Untuk pengelolaan kekayaan negara BMN ini, untuk itu pemerintah mengeluarkan beberapa peraturan seperti Peraturan Pemerintah Nomer 6 tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara yang meliputi perencanaan kebutuhan dan penganggaran, pengadaan, penggunaan, pemanfaatan, pengamanan dan pemeliharaan, penilaian, penghapusan, pemindahtanganan, penatausahaan, pembinaan, pengawasan, dan pengendalian. Selanjutnya, Peraturan Menteri Keuangan No. 120 tahun 2007 tentang Penatausahaan BMN mengatur mengenai tata cara penatausahaan BMN meliputi pembukaan, inventarisasi, dan pelaporan. Kemudian peraturan Menteri Keuangan No. 29 tahun 2010 tentang Penggolongan dan Kodifikasi BMN meliputi hal-hal yang berkenaan dengan pemberian kode barang, kode lokasi, kode registrasi, simbol/logo organisasi. Ketiga peraturan ini menjadi salah satu pedoman bagi negara dalam mengelola kekayaan BMN.[2] Oleh karena itu, pengelolaan kekayaan BMN ini harus dilakukan secara bersama-sama dengan melibatkan masyarakat, negara, maupun badan yang terlibat dalam negara itu sendiri. Salah satu badan yang terlibat dalam pengelolaan BMN ini adalah PT. Kereta Api Indonesia.

PT Kereta Api Indonesia yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan bentuk dari Perusahaan umum Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan yang menjadi salah satu bentuk perusahaan milik negara. PT Kereta Api Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Negara yang mempunyai hak mengelola perkeretaapian di Indonesia tentunya ditunjang dengan berbagai sarana dan prasarana untuk menjalankan perkeretaapian. Salah satu penunjang perkeretaapian adalah tanah. Menurut Rubaie, 2017 tanah merupakan faktor modal dalam pembangunan yang mana tanah harus dipergunakan dan dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan rakyat secara adil dan merata, juga harus dijaga kelestariannya. [7]

Sesuai dengan lampiran surat Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 500-1255 tanggal 4 Mei 1992 PT. Kereta Api menjadi salah satu badan yang terlibat dalam mengelola tanah negara, karena PT. Kereta Api menjadi salah satu bentuk dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sehingga memiliki peran untuk ikut terlibat dalam melakukan pemanfaatan tanah negara.[9] Namun, saat ini masih terdapat pemanfaatan tanah PT. Kereta Api yang tidak difungsikan sesuai dengan peruntukannya dan juga tidak dipergunakan untuk penunjang pelaksanaan kegiatan perkeretaapian.

Berdasarkan data yang diperoleh pada tahun 2016, bagian Aset PT. Kereta Api Indonesia, Divisi Regional II Sumatera Barat (PT. KAI Divre II Sumbar) mempunyai aset tetap berupa tanah seluas 9.760.793 M², dari keseluruhan lahan yang dikuasai tersebut baru 957.206 atau sekitar 9,81% yang sudah

didaftarkan atau telah memiliki status hak menurut hukum pertanahan Nasional, sedangkan sisanya masih dalam bentuk *grondkaart*. [13] *Grondkaart* berupa dokumen sebagai bukti dari kepemilikan yang menjadi aset kekayaan bagi suatu lembaga atau perusahaan yang harus dijaga. Untuk itu kami ingin mengetahui pemanfaatan kekayaan negara berupa tanah aset PT. KAI oleh pihak ketiga yang mana pada dasarnya tanah aset PT. KAI harus dikelola sebaik mungkin.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang kami gunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan metode studi literatur. Sumber data yang digunakan adalah sumber data sekunder yang diperoleh dari artikel, jurnal-jurnal, maupun buku-buku yang berkaitan dengan penelitian ini.

Penelitian kualitatif merupakan penelitian dengan menganalisis secara lebih mendalam terhadap permasalahan yang diangkat yang mana data yang diperoleh melalui artikel, jurnal, maupun buku yang terkait dengan permasalahan yang diangkat. Sedangkan teknik analisis data yang digunakan dengan menggunakan tiga tahapan yaitu menurut Sugiyono :

1. Mereduksi Data (*Data Reduction*), merupakan teknik analisis data yang dilakukan dengan cara merangkum, mengambil hal-hal yang pokok, dan memfokuskan kepada berbagai hal yang penting yang kemudian dicari tema dan pola penelitiannya.
2. Menyajikan Data (*Data Display*), merupakan teknik analisis data yang dapat dilakukan dalam bentuk deskripsi secara singkat, melalui bagan, hubungan antar kategori, dan lain-lain.
3. Membuat Kesimpulan (*Conclusion Drawing/ Verification*), merupakan teknik analisis data di mana kesimpulan pada penelitian merupakan hasil temuan-temuan terbaru yang dihasilkan melalui keterkaitan antara teori dan praktis.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Peran Pemerintah Pusat Dalam Pemeliharaan Aset PT KAI

Langkah - langkah strategis mewujudkan tata kelola aset negara yang tertib dan akuntabel bukannya tidak dilakukan, bulan Agustus 2007 Pemerintah telah menerbitkan Keppres No. 17/2007 tentang Tim Penertiban Barang Milik Negara sebagai payung hukum langkah-langkah penertiban aset negara pada kementerian / lembaga negara. Tim Penertiban berisikan lintas departemen dengan Menteri Keuangan sebagai ketua dan beranggotakan Menteri Sekretaris Negara, Sekretaris Kabinet, Jaksa Agung, Menteri Hukum dan HAM, Menteri Negara BUMN, Kepala BPKP, dan Kepala BPN, dengan sekretariat tim berada di Direktorat Jenderal Kekayaan Negara (DJKN). Koordinasi pelaksanaan kegiatan inventarisasi dan penilaian BMN serta penetapan langkah-langkah penyelesaian permasalahan pengamanan aset negara menjadi tugas pokok dan tanggung jawab Tim Penertiban BMN. Salah satu peran vital dari kegiatan penertiban BMN adalah diharapkan mampu memberikan gambaran kondisi sekarang berapa besar nilai seluruh aset negara, baik itu yang bersumber dari APBN maupun dari sumber perolehan lainnya yang sah, serta disamping itu ketersediaan adanya *database* BMN yang komprehensif dan akurat dapat segera terwujud karena *database* BMN memainkan peran yang strategis dalam setiap pengambilan keputusan perencanaan kebutuhan barang nasional oleh Pengelola Barang dan usulan alokasi penganggarnya dalam APBN.

Selain daripada pengelolaan/ pemeliharaan aset Barang Milik Negara (BMN) diatas, khususnya di

PT. KAI sejak tahun 2000, pemerintah melaksanakan program *Public Service Obligation* (PSO), *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO) dan *Track 3 Acces Charge* (TAC) yang terkait dengan kegiatan PT. KAI. IMO adalah biaya yang ditanggung oleh pemerintah untuk perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian yang dimiliki pemerintah dan dilimpahkan kepada PT KAI sebagai penyelenggara. Biaya tersebut meliputi perawatan dan pengoperasian jalan kereta api, jembatan, terowongan, wessel, sistem persinyalan dan telekomunikasi. Dalam program tersebut peran pemerintah pusat untuk pemeliharaan aset dalam PT KAI melalui program IMO sebagai salah satu bentuk perawatan dan pengoperasian sarana dan prasarana PT KAI.

B. Pemanfaatan Tanah Oleh PT KAI

Pada zaman Hindia Belanda usaha kereta api telah berkembang dan terus maju hingga saat ini. Kereta api sudah menjadi alat yang dapat digunakan oleh masyarakat sebagai transportasi umum untuk berpindah dari satu daerah ke daerah yang lain. Hingga saat ini perusahaan kereta api dikelola secara gencar oleh pemerintah. PT. KAI merupakan sebuah perusahaan milik negara atau badan usaha milik negara (BUMN) yang memberikan pelayanan mengenai jasa angkutan kereta api terbesar di Indonesia dengan memiliki beberapa anak perusahaan. Jasa transportasi kereta api dari waktu ke waktu penggunaannya telah meningkat di kalangan masyarakat dan penggunaannya telah tersebar hampir di seluruh bagian Indonesia. Tujuan PT. KAI yaitu melaksanakan dan mendukung kebijaksanaan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional, khususnya di bidang transportasi, dengan menyediakan barang-jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk dapat melakukan ekspansi baik di pasar domestik maupun internasional di bidang perkeretaapian. [12]

PT KAI yang statusnya sebagai BUMN memiliki aset yang dapat dikatakan cukup banyak terutama mengenai tanah. Semua tanah aset PT. Kereta Api (persero) berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan dan tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW), Instruksi Presiden RI No. 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden RI No. 16 Tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan

negara. Ditandai dengan adanya kenaikan pendapatan dalam kinerja perusahaan aset produktif pada tahun 2013, yang dilihat melalui ekspansi bisnis kontrak kerja sama, maka memberikan peluang kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk mengupayakan peningkatan program pendapatan, melalui upaya sewa, yang terbagi kedalam dua unit kerja, yaitu :

1. Aset *Railway* : Perusahaan aset *railway* mencakup pemilahan dan pengelompokan perusahaan aset di stasiun-stasiun, di sepanjang jalur kereta api yang masih aktif atau *Right of Way* (ROW) dan sarana untuk persewaan, kerja sama operasi (KSO), periklanan dan website serta melakukan perencanaan penataan, dan pengembangan kawasan stasiun.
2. Aset *Non-Railway* : perusahaan aset *non-railway* mencakup perusahaan aset rumah dinas, lahan di luar stasiun dan di luar ROW, serta di sepanjang jalur kereta api non aktif untuk persewaan, iklan dan kerjasama operasi, dan pengembangan bisnis aset *non railway*. [4]

Menurut ketentuan hukum perbendaharaan negara, tanah aset PT. Kereta Api (Persero) baik yang sudah bersertifikat maupun yang belum, tidak boleh dilepaskan kepada pihak ketiga jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan terlebih dahulu. Walaupun tanah aset PT. KAI belum bersertifikat atau masih berstatus tanah negara, namun tidak boleh diberikan dengan suatu hak atas tanah tersebut kepada pihak ketiga, jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan.

Agar pemanfaatan dari tanah yang dimiliki oleh PT KAI dapat berjalan maksimal maka persertifikatan tanah perlu dilakukan secara menyeluruh dikarenakan dengan persertifikatan ini aset yang dimiliki oleh PT KAI maka akan terjamin oleh hukum dan tidak digunakan secara illegal oleh pihak lain, selain sertifikasi PT. KAI juga melakukan penjagaan aset. Penjagaan tersebut meliputi pendataan atau *mapping* aset, pemasangan patok tanda batas, pemasangan plang penanda aset, pemagaran (pasca penertiban), penertiban, dan penyelamatan aset melalui jalur hukum atau litigasi. Terhitung sejak September 2020 telah dilaksanakan 40% sertifikasi tanah oleh PT KAI terhadap aset tanah yang dimilikinya (Martinus Joni, 2020). [6]

Pemilihan cara pemanfaatan aset tetap BUMN dilakukan berdasarkan karakteristik penggunaan/ pemanfaatan aset tetap oleh mitra. Dalam hal karakteristik penggunaan/ pemanfaatan aset tetap membutuhkan waktu yang panjang (jangka panjang), pemanfaatan aset tetap dilakukan dengan cara Bangun Guna serah (BGS), Bangun Serah Guna (BSG), Kerjasama Operasi (KSO), atau Kerjasama Usaha (KSU). [4]

C. Pemanfaatan Tanah Aset PT. KAI di Devisi Regional II Sumatera Barat

Dalam pengelolaan kekayaan negara tentu harus berlandaskan asas-asas pemanfaatan pengelolaan kekayaan negara agar dalam pengelolaannya dapat dilakukan secara optimal. Menurut Madiarsmo asas-asas pemanfaatan tanah aset PT. KAI berdasarkan pada,

1. Asas fungsional

Asas fungsional berarti pengambilan keputusan dalam pemecahan masalah-masalah terkait pengelolaan barang milik negara yang dilaksanakan sesuai fungsi, wewenang, dan tanggung jawab masing-masing. Berkaitan dengan asas fungsional ini, pengelolaan BMN terdapat penguasaan tanah oleh PT. KAI Penguasaan tersebut mempunyai tujuan untuk dipergunakan dalam rangka pengembangan potensi dan peningkatan peranan perkeretaapian yang berkait dengan sarana prasarana dan fasilitas penunjang. Berdasarkan fungsionalnya pengelolaan penyelenggaraan BMN tanah aset oleh PT.KAI dimanfaatkan menjadi dua kategori, yaitu: pengelolaan perkeretaapian aktif dan pengelolaan perkeretaapian non aktif. Pengelolaan perkeretaapian aktif bila segala sarana dan prasarana serta fasilitas penunjang kereta api digunakan dan dimanfaatkan dalam pencapaian tujuan penyelenggaraan perkeretaapian. Sedangkan pengelolaan perkeretaapian non aktif apabila sudah tidak dipergunakan lagi seperti semula maka dapat dimanfaatkan untuk kepentingan lain, misalnya sewa.

2. Asas kepastian hukum

Asas kepastian hukum berarti pengelolaan Barang Milik Negara harus dilaksanakan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomer 27 tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara. Berdasarkan pengelolaan tanah aset BMN oleh PT

KAI berlandaskan asas kepastian hukum, menurut arahan peraturan menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 itu mengacu pada PP Nomor 10 Tahun 1961 tentang Pendaftaran Tanah. Hal ini berimplikasi pada kepastian hukum dan perlindungan hukum dengan diterbitkannya sertifikat hak atas tanah. Asas kepastian hukum itu ada sebagai manifestasi hasil pendaftaran tanah yang menghasilkan data fisik dan data yuridis yang memastikan tentang subjek dan objek hukumnya secara legal. Untuk pengelolannya diatur berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara. Sehingga penggunaan, pengelolaan, pemanfaatan, pemindahtanganan, penyerahan dan penghapusannya dari daftar kekayaan negara berada dibawah koordinasi Menteri Keuangan sebagai Bendahara Umum Negara sehingga dengan adanya asas kepastian hukum ini diharapkan tidak ada tindakan ilegal.

3. Asas transparansi

Asas transparansi berarti dalam penyelenggaraan pengelolaan barang milik negara harus transparan terhadap hak masyarakat dalam memperoleh informasi yang benar. Dalam pengelolaan atas aset tanah PT KAI berbagai cara dilakukan oleh PT KAI dalam mendayagunakan asetnya, antara lain Persewaan aset di luar dan di dalam stasiun, persewaan aset di luar dan sepanjang jalur kereta api, persewaan periklanan dan kerjasama jangka panjang (Build Operate Transfer , Build Transfer Operate. Kerjasama Operasi). Dalam memberikan informasi-informasi terkait tanah aset, PT.Kai mendigitalisasi aset melalui dokumentasi data aset tanah dan bangunan PT KAI berbasis teknologi informasi, sebagaimana yang dapat dilihat pada <http://portal.kereta-api.co.id>.

Dengan memberikan informasi secara terbuka dan dapat diakses oleh masyarakat menjadi bentuk usaha yang dilakukan PT.KAI dalam pengelolannya sebagai bentuk usaha sungguh-sungguh untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat.[19]

4. Asas efisiensi

Asas efisiensi berarti pengelolaan barang milik negara diarahkan agar barang milik negara digunakan sesuai batasan-batasan standar kebutuhan yang diperlukan dalam rangka

menunjang penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi pemerintahan secara optimal.

Pengelolaan pemanfaatan tanah aset yang dilakukan PT. KAI dalam pelaksanaan kegiatan usahanya memiliki aset tetap berupa stasiun, pekarangan, gudang, bengkel, perumahan karyawan dan lain-lain. [9] Sewa tanah aset PT. KAI dalam pelaksanaan sewa aset ini bertujuan untuk mengoptimalkan pemanfaatan aset yang belum/tidak digunakan untuk pelaksanaan tugas dan fungsi penyelenggaraan kegiatan usaha PT. KAI. Sehingga dalam hal ini aset yang belum dimanfaatkan menjadi prioritas untuk disewakan kepada pihak lain yang memperoleh nilai manfaat yang maksimal, karena cara ini merupakan salah satu bentuk efisiensi aset, dan tentunya dalam hal ini juga untuk memberikan manfaat bagi PT.KAI secara berkelanjutan.

5. Asas akuntabilitas

Asas akuntabilitas berarti setiap kegiatan pengelolaan barang milik negara harus dapat dipertanggungjawabkan.

Dalam pengelolannya, PT.KAI berkomitmen untuk menerapkan Good Corporate Governance secara konsisten sehingga mampu meningkatkan kepercayaan pelanggan dan stakeholders lainnya, sebagaimana diamanatkan pada Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor: PER-01/MBU/2011 Tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (Good Corporate Governance) pada pengelolaan Badan Milik Negara.[20] Tata kelola perusahaan yang baik (Good Corporate Governance) sebagai prinsip-prinsip yang mendasari suatu proses dan mekanisme pengelolaan yang berlandaskan peraturan perundang-undangan yang akuntabel atau dapat dipertanggungjawabkan sehingga dengan penerapan Good Corporate Governance PT.KAI akan perbedoman asas akuntabel sehingga apapun keputusannya yang diambil dapat dipertanggungjawabkan.

Terkait pemanfaatan dan pengelolaan PT.KAI yang dilakukan melalui kerjasama sewa dengan pihak lain yang mengacu kepada Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016, dan aturan inilah yang menjadi pijakan PT. KAI Devisi Regional II Sumatera Barat untuk pelaksanaan kerjasama pemanfaatan aset tanah dengan pihak lain. [9] Kerjasama program PT. KAI yaitu melakukan kerjasama operasi (KSO) dalam

menunjang fungsi pokok dari perkeretaapian yang diharapkan dapat memberikan manfaat yang menguntungkan bagi perusahaan. Apabila ada pihak ketiga hendak melakukan kerjasama operasi (KSO) maka dapat melakukan permohonan kepada PT. KAI Devisi Regional II Sumatera Barat, dan tentunya memenuhi syarat dan melaksanakannya sesuai prosedur. Selain melakukan kerjasama operasi, PT. KAI Devisi Regional II Sumatera Barat memanfaatkan tanahnya baik berupa tanah yang ada diluar prasarana pokok ataupun tanah yang ada dalam prasarana pokok dengan pemanfaatan tanah-tanah bekas rel kereta api yang tidak aktif dan yang belum digunakan untuk penunjang kegiatan usaha. Hal ini bertujuan agar PT. KAI mendapat manfaat dan pemasukan dari tanah-tanah tersebut. Disamping itu, jika aset tanah yang ada belum digunakan untuk penunjang kegiatan usaha tidak dimanfaatkan, tentunya PT. KAI harus tetap menanggung beban biaya pajak, dan juga biaya pemeliharaan dan pengamanan serta biaya-biaya lainnya. Sedangkan hasil yang diterima perusahaan dari aset tetap tersebut tidak dapat menutupi biaya yang dikeluarkan. Maka untuk itu, perlu dilakukan optimalisasi pemanfaatan dari seluruh aset yang ada, dalam rangka meningkatkan nilai perusahaan sesuai prinsip tata kelola perusahaan yang baik.

D. Kendala dalam Pemanfaatan Tanah Aset PT. KAI di Devisi Regional II Sumatera Barat

Tidak selamanya pemanfaatan tanah aset PT. KAI semuanya berjalan baik, tentu terdapat kendala dalam pengelolaan dan pemeliharannya. Perkembangan PT. KAI tidak lepas dari berbagai permasalahan khususnya di bidang pertanahan. Masalah yang sering terjadi biasanya melibatkan PT. KAI dengan masyarakat. Di PT. KAI Devisi Regional II Sumatera Barat terjadi kendala yang melibatkan masyarakatnya yang mana tanah aset PT. KAI Devisi Regional II Sumatera Barat yang belum termanfaatkan oleh pihak lain, namun digunakan masyarakatnya tanpa ada perizinan oleh pihak yang terkait. Masyarakat menggunakan lahan kosong ini untuk kegiatan mereka sehari-hari tanpa adanya perizinan terlebih dahulu. Ketika tanah aset PT. KAI akan direlokasi atau melakukan pembangunan, masyarakat malah menolak dan enggak untuk digusur, karena masyarakat merasa tanah yang digunakan sudah hak miliknya. Kondisi ini menjadi kendala bagi pihak PT. KAI

Devisi Regional II Sumatera Barat dalam pemanfaatan dan pengelolaan tanah asetnya. Belum dipahaminya peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pemanfaatan dan status tanah PT. KAI sebagai tanah aset negara menjadi persoalan dalam hal ini. Berkaitan dengan hal ini Undang-Undang Penjelasan Umum Angka I Undang-Undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960 menyatakan bahwa pada pokoknya tujuan Undang-Undang Pokok Agraria dalam persoalan hak atas tanah ialah antara lain meletakkan dasar-dasar untuk memberikan kepastian hukum mengenai hak-hak atas tanah [2]. Dalam hal ini pihak PT. KAI Devisi Regional II Sumatera Barat harus membuat dokumen penting bagi lahan yang belum termanfaatkan sebagai bukti kepemilikan agar tidak digunakan oleh pihak lain tanpa adanya izin dimana dokumen ini biasanya disebut *Grondkaart*.

Tanah dan bangunan PT. KAI harus dipelihara baik secara fisik maupun segi yuridisnya. Dalam artian dipelihara fisiknya yaitu tentang pengelolaan atas tanah aset PT. KAI berkaitan dengan pemeliharannya sebagai wujud bahwa tanah tersebut berada dalam penguasaan PT. KAI. Sedangkan pemeliharaan dari segi yuridis yaitu terjamin kepastian hukumnya, baik subjek maupun objeknya. Berdasarkan hal tersebut di atas, dari kendala yang dihadapi PT. KAI dalam pemanfaatan dan pengelolaan tanah asetnya banyak terdapat kendala pemanfaatan tanah aset PT. KAI khususnya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat (PT. KAI Divre II Sumbar) yang belum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, sehingga memicu timbulnya permasalahan. Hendaknya dalam persoalan ini PT. KAI, BPN, dan Pemerintahan Daerah maupun masyarakat dapat mewujudkan ketertiban dalam pemanfaatan tata kelola tanah dengan baik [9].

E. Respon Stakeholder dalam Pengelolaan Aset PT. KAI

Respon positif diberikan oleh para *stakeholder* dalam kaitannya pengelolaan aset milik PT. KAI. Respon ini terlhan dari adanya pertemuan dalam rangka pembahasan percepatan pembangunan di wilayah Sumatera Barat yang nantinya akan berkolaborasi dengan PT. KAI [1]. Pertemuan ini dihadiri oleh 6 kepala daerah Sumatera Barat diantaranya walikota Bukittinggi, Padang Panjang, Sawahlunto, wakil walikota Solok, bupati

Sijunjung dan wakil bupati Tanah Datar. Dalam pertemuan antara kepala daerah dengan direktur utama PT. KAI ini berhasil membahas tiga isu utama, antara lain pemanfaatan aset PT. KAI untuk fasilitas publik, rencana pengembangan kereta pariwisata dan pengembangan potensi angkutan logistik di Sumatera Barat.

Berkaitan dengan pemanfaatan tanah aset PT. KAI, telah direncanakan untuk dimanfaatkan sebagai gedung parkir, gedung serbaguna, pengembangan pusat ekonomi baru, pembangunan Masjid Raya Bukittinggi, pengembangan pariwisata di Tanah Datar serta menghidupkan kembali *Mak Itam* sebagai kereta wisata. Selain itu, terdapat usulan bahwa lahan PT. KAI akan dimanfaatkan untuk pengembangan Museum Kereta Api Kota Padang Panjang.

Dari pembahasan pemanfaatan aset PT. KAI tersebut, dari pihak PT. KAI sepakat terhadap usulan-usulan yang telah diberikan. Sebagai tindak lanjut dari pertemuan tersebut, pihak PT. KAI akan mengkaji potensi di setiap daerah untuk dapat merealisasikan rencana yang telah dibahas.

Respon positif dari stakeholder juga terlihat dari Pemerintah Kabupaten Tanah Datar Sumatera Barat yang menyambut baik rencana pengaktifan kembali kereta api oleh PT. KAI Divisi Regional (Divre) II Sumatera Barat yang mana jika kereta api kembali beroperasi nantinya dapat menggeliatkan lagi perekonomian masyarakat [12]. Harapannya dengan Pemkab Tanah Datar membuka pintu selebar-lebarnya dan menyambut baik rencana pengaktifan kembali jalur kereta api yang melewati wilayah Tanah Datar Sumatera Barat yang diharapkan dapat menggeliatkan perekonomian bagi masyarakatnya.

4. SIMPULAN

Barang milik negara yang merupakan aset dari negara dapat disewakan melalui perjanjian berdasarkan peraturan yang berlaku. Pemanfaatan tanah milik negara dapat dilakukan apabila aset tersebut sedang tidak digunakan atau dalam keadaan sedang tidak menunjang kegiatan yang dilakukan oleh negara/badan yang berkaitan. Dalam meningkatkan pendapatannya, PT. KAI melakukan upaya sewa yang terbagi dalam dua unit aset *railway* dan *nonrailway*.

Sementara dalam pengelolaan kekayaan negara, pemanfaatan tanah aset PT. KAI harus berlandaskan asas fungsional, kepastian hukum, transparansi, efisiensi, dan akuntabilitas. PT. KAI

Divisi Regional II Sumatera Barat memanfaatkan tanahnya baik yang berupa tanah di luar maupun di dalam prasarana pokok untuk mendapatkan manfaat dan pemasukan dari tanah-tanah tersebut.

Berdasarkan uraian di atas, maka untuk mengoptimalkan pemanfaatan aset yang belum/tidak digunakan untuk pelaksanaan tugas maupun fungsi penyelenggaraan kegiatan yang berkaitan dengan usaha PT. KAI, aset tersebut dapat dimanfaatkan dengan optimal melalui sewa aset tanah PT. KAI mengingatkan dari keseluruhan lahan, baru 9,81% yang telah memiliki status hak menurut hukum pertahanan nasional. Berkaitan dengan sewa tanah, PT. KAI harus memiliki SOP yang jelas untuk mencegah terjadinya pemanfaatan secara ilegal oleh pihak lain.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]Angga, Laraspati. 2021. *Kolaborasi Bangun Sumbar, Andre Rosiade & 6 Kepala Daerah Temui Dirut KAI*. detikNews. <https://news.detik.com/berita/d-5581143/kolaborasi-bangun-sumbar-andre-rosiade-6-kepala-daerah-temui-dirut-kai>. diakses pada 16 Juni 2021.
- [2]Dept. Keuangan Negara. 2009. *Modul MP Pokok 02/08 Diklat Teknis Substantif Spesialisasi Pengelolaan Kekayaan Negara mengenai Pengelolaan BMN*. Jakarta : Badan Pendidikan Dan Pelatihan Keuangan (BPPK).
- [3]Dhudy Hario Wintoko (2019). *Peralihan Hak Atas Tanah Milik Negara PT. Kereta Api Indonesia Ditinjau Dari Perspektif Hukum Perdata*.
- [4]DJKN 17 Feb 2009, Penataan Pengelolaan Barang Milik Negara (BMN) www.djkn.kemenkeu.go.id. diakses 12 Juni 2021.
- [5]Hendra Kusuma 02 Nov 2017 , Sri Mulyani: Total Aset Negara Rp 5.456 Triliun <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3710666/sri-mulyani-total-aset-negara-indonesia-rp-5456-triliun> diakses 09 Mei 2021.
- [6]Irdasari, N. 2019. *Penguasaan Hak Pemanfaatan Tanah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Oleh Anak Perusahaan Dalam Melaksanakan Fungsi Pelayanan Publik Studi Kasus: Pt Kereta Api Indonesia (PERSERO) Dengan Pt Indonesia Comnets Plus (ICON+) (Doctoral dissertation, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta)*.

- [7] Laoli, N. 2021. *Kemenkeu mencatat total nilai aset negara mencapai Rp 11.000 triliun pada 2020*. <https://nasional.kontan.co.id/>
- [8] Martha Warta Silaban 1 Nov 2020, *Hingga Kini, Baru 40 Persen Aset Tanah PT KAI yang Disertifikasi*.
<https://bisnis.tempo.co/amp/1401218/hingga-kini-baru-40-persen-aset-tanah-pt-kai-yang-disertifikasi> diakses 10 Mei 2021.
- [9] Neymas Hasfi, Martoyo, Dwi Haryono. 2013. *Pengelolaan Barang Milik Daerah (studi kasus Dinas pendapatan, pengelolaan keuangan, dan aset Kabupaten Sintang)*.
- [10] Oky, Nasrul. 2018. *Pemanfaatan Aset Tanah PT. Kereta Api Oleh Pihak Ketiga*, Vol. 20, No.3.
- [11] Oky, Nasrul. 2019. *Pemanfaatan aset PT. Kereta Api Indonesia (persero) Divisi Regional II Sumatera Barat oleh Pihak Ketiga*, Volume 2, Nomor 1.
- [12] Padangkita. 2021. *Wacana Pengaktifan Kembali Kereta Api di Tanah Datar, Wabup Richi: Bisa Geliatkan Ekonomi Warga*. Padangkita.com.
<https://www.google.com/amp/s/padangkita.com/wacana-pengaktifan-kembali-kereta-api-di-tanah-datar-wabup-richi-bisa-geliatkan-ekonomi-warga/%3famp>. diakses 16 Juni 2021.
- [13] PMK No. 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penggunaan, Pemanfaatan, Penghapusan, dan Pemindah Tanganan Barang Milik Negara [JDIH BPK RI]. 2007. Retrieved Mei 10, 2021, from Bpk.go.id website :
<https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/150743/pmk-no-96pmk062007>
- [14] PT KAI. Analisis Hasil Pemeriksaan BPK Terhadap PT. Kereta Api Indonesia.
<https://www.dpr.go.id>. diakses 12 Juni 2021.
- [15] PP No. 16 Tahun 2004 tentang Penatagunaan Tanah [JDIH BPK RI]. (2004). Retrieved Mei, 10, 2021, from Bpk.go.id website :
<https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/51840/pp-no-16-tahun-2004>
- [16] PT KAI 30 Agus 2016, Tujuan, Sasaran, Strategi Perusahaan <https://ppid.kai.id/diakses> 10 Mei 2021
- [17] Rizky Yulia Chandra, I.G.A Gangga Santi, Agung Basuki Prasetyo. 2017. *Kekuatan Hukum Grondkaart Milik PT. Kereta Api Indonesia*, Volume 6, Nomor 2.
- [18] Samino Nugroho 10 April 2019 Sekilas Tentang PT.KAI Persero Wilayah Sumatera <https://lampung.antaranews.com/berita/321233/sekilas-tentang-aset-pt-kai-persero-wilayah-sumatera> diakses 10 Mei 2021.
- [19] Kementrian Keuangan Republik Indonesia, 8 Desember 2016 PT.KAI Bagikan Strategi Pengelolaan Asetnya
<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kanwil-jabar/baca-berita/11758/PT-KAI-Bagikan-Strategi-Pengelolaan-Asetnya.html>
- [20] Good Corporate Governance
<https://www.kai.id/corporate/gcg>