

**PEMANFAATAN TANAH ASET PT KERETA API OLEH PIHAK KETIGA**  
***LAND ASSETS UTILIZATION OF INDONESIAN RAILWAY COMPANY (PT KAI) BY  
THIRD PARTY***

**Oky Nasrul**

Fakultas Hukum Universitas Andalas  
Jalan Universitas Andalas  
Kampus Limau Manis, Padang 25163  
E-mail: okynasrul30@gmail.com

Diterima: 29/07/2018; Revisi: 26/11/2018; Disetujui: 26/11/2018

DOI: <https://doi.org/10.24815/kanun.v20i3.11438>

**ABSTRAK**

Penelitian ini ingin menjawab bagaimana pemanfaatan tanah aset PT. Kereta Api Indonesia oleh pihak ketiga. Pemanfaatan tanah aset bertujuan untuk pengembangan potensi dan penunjang kegiatan usaha PT. KAI. Namun terdapat pemanfaatan tanah aset untuk kegiatan diluar perkeretaapian. Penelitian ini merupakan penelitian hukum dengan metode yuridis empiris, dengan spesifikasi deskriptif analisis. Penelitian menemukan bahwa bentuk pemanfaatan tanah aset oleh pihak ketiga antara lain bangun guna serah, bangun serah guna, kerjasama operasi, kerjasama usaha, sewa, dan pinjam pakai. Pemanfaatan tanah aset yang dilaksanakan PT. KAI adalah dengan cara sewa dan pemberian hak guna bangunan di atas HPL. Alasan pemberian pemanfaatan tanah aset diluar penunjang kegiatan usaha untuk mengoptimalkan seluruh aset yang ada, agar PT. KAI mendapat manfaat dan pemasukan dari tanah-tanah tersebut. Hal ini bertentangan dengan Undang-Undang Pokok Agraria dan tidak sejalan dengan Peraturan Direksi PT. KAI. Implikasinya perbuatan tersebut bisa dianggap batal demi hukum atau dianggap tidak pernah ada.

Kata Kunci: Pemanfaatan aset; tanah aset; pihak ketiga.

**ABSTRACT**

*This study aims to answer how the use of land assets of Indonesian Railway Company (PT. KAI) by third party. The purpose use of land assets is to develop potential and to support business activities of PT. KAI. However, the use of land assets also for other activities outside the railway. This is legal research by applying empiric juridical method, with descriptive analysis specifications. The study found that the form of land assets utilization by third party included build operate and transfer (BOT), build transfer and operate (BTO), joint operations, business cooperation, leasing, and lend-use. Land assets utilization carried out by PT. KAI is by leasing and granting building rights title over management rights (HPL). Other reasons for granting land assets utilization are to support business activities and to optimize all existing assets so that PT. KAI gets benefits and income from these lands. This is contrary to the Agrarian Principle Law and not in line with the Directors' Regulations of PT. KAI. The implication of this action can be considered null and void or considered never existed.*

*Key Words: Assets utilization; land assets; third party.*

## PENDAHULUAN

Hubungan manusia dengan tanah diperlukan penataan dan pengaturan, khususnya yang berkenaan dengan penguasaan, peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharannya.<sup>1</sup> Menurut Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA), tanah merupakan elemen penting bagi bangsa Indonesia dalam rangka melaksanakan pembangunan nasional untuk mewujudkan kemakmuran rakyat.

UUPA sebagai landasan pengelolaan pertanahan merupakan penjabaran Pasal 33 ayat (3) UUD Tahun 1945. Pasal ini menggunakan istilah “dikuasai oleh negara”.<sup>2</sup> Arti dikuasai atau dalam penguasaan dapat dipakai dalam arti fisik maupun dalam arti yuridis serta beraspek privat dan beraspek publik.<sup>3</sup> Penguasaan dalam arti yuridis adalah penguasaan yang dilandasi hak, yang dilindungi hukum dan pada umumnya memberi kewenangan kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang menjadi haknya.

UUPA disusun berdasarkan Pancasila sebagai dasar kerokhaniaan dan merupakan azas hukum agraria yang bersifat khusus dan telah diterjemahkan dalam pasal-pasalannya.<sup>4</sup> Pada era baru terdapat kecenderungan tanah dianggap sebagai komoditas dan lebih banyak dimanfaatkan untuk mendukung investasi skala besar, sedangkan fungsi sosial tanah dan peranannya sebagai instrumen untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat jauh dilupakan, sehingga mengakibatkan rakyat golongan ekonomi lemah merasa diperlakukan kurang adil dalam penguasaan, dan penggunaan dan pemanfaatan tanah.

Dalam memanfaatkan dan penguasaan tanah saat ini dapat diartikan menjadi dua bagian yakni, penguasaan dalam artian fisik dan dalam artian yuridis. Penguasaan secara yuridis dilandasi

---

<sup>1</sup> Ramli Zein, *Hak Pengelolaan dalam Undang-Undang Pokok Agraria*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 2.

<sup>2</sup> Jimly Asshiddiqie, *Komentar Atas Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hlm. 142.

<sup>3</sup> Antara lain, lihat Urip Santoso, *Penggunaan Tanah Hak Pengelolaan oleh Pihak Ketiga*, Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 13 No. 2 Mei 2013, hlm. 283.

<sup>4</sup> Imam Sutiknjo, *Politik Hukum Agraria*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2000, hlm. 35. Lihat juga Urip Santoso, *Eksistensi Hak Pengelolaan dalam Hukum Tanah Nasional*, Jurnal Mimbar Hukum, Vol. 24 No. 2 Juni 2012.

hak yang dilindungi oleh hukum dan umumnya memberikan kewenangan kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang dikehendaki.<sup>5</sup> Sehubungan dengan pemanfaatan dan penguasaan tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (PT. KAI), pemanfaatan tersebut memiliki tujuan untuk dipergunakan dalam rangka pengembangan potensi dan peningkatan peranan perkeretaapian dengan sarana prasara dan fasilitas penunjang.

Dewasa ini banyak terdapat permasalahan pemanfaatan tanah negara termasuk tanah aset PT. KAI yang dimanfaatkan pihak ketiga, baik dengan cara legal maupun ilegal. Pemanfaatan tanah aset PT. KAI tidak difungsikan sesuai dengan peruntukan dan tidak dipergunakan untuk penunjang kegiatan perkeretaapian. Berdasarkan data yang diperoleh dari Bagian Aset PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat (PT. KAI Divre II Sumbar) mempunyai aset tetap berupa tanah seluas 9.760.793 m<sup>2</sup>, dari keseluruhan lahan yang dikuasai tersebut baru 957.206 atau sekitar 9,81% yang sudah didaftarkan atau telah memiliki satatus hak menurut hukum pertanahan nasional, sedangkan sisanya masih dalam bentuk *grondkaart*.<sup>6</sup>

Ditinjau dari segi pemanfaatan aset tanah PT. KAI di seluruh Indonesia dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu pemanfaatan dalam rangka penunjang kegiatan perkeretaapian dan pemanfaatan diluar penunjang kegiatan perkeretaapian. Artinya, pemanfaatan dalam rangka penunjang kegiatan perkeretaapian bila aset tanah digunakan dan dimanfaatkan dalam mencapai tujuan penyelenggaraan kegiatan perkeretaapian, dan pemanfaatan diluar kegiatan perkeretaapian berarti aset tanah

---

<sup>5</sup> Boedi Harsono, *Hukum Agraria di Indonesia Sejarah Pembentukannya Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*, Djambatan, Jakarta, 2003, hlm. 23.

<sup>6</sup> Dasrin Zen, *Tanah Kereta Api*, (Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara), Bandung, 2016, hlm. 38. Bandingkan Sulasi Rongiyati, *Pemanfaatan Hak Pengelolaan Atas Tanah oleh Pihak Ketiga*, Negara Hukum, Vol. 5 No. 1, 2014, hlm. 77-89. Ada sejumlah penelitian terkait tanah PT. KAI dalam fokus yang berbeda. Achmad Hilmani, *Penyelesaian Penanganan Masalah Tanah Aset PT. Kereta Api Indonesia Yang Dikuasai Masyarakat Di Kecamatan Tegal Timur Kota Tegal*, Tesis, Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 2016. Noviliana Ratna Kusumawati, *Upaya Penentuan Status Hak Penguasaan dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api oleh Masyarakat (Studi Kasus di Kabupaten Demak)*, Tesis, Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 2010. Kisna Witono Seto, *Pemanfaatan Tanah Milik PT. Kereta Api Indonesia Oleh Masyarakat Desa Baturetno Kecamatan Baturetno Kabupaten Wonogiri*. Tesis, Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2009.

tersebut sudah tidak digunakan lagi sebagaimana peruntukan semula. Saat ini masih terdapat tanah aset dari PT. KAI yang tidak difungsikan atau nonaktif.<sup>7</sup>

Mengacu pada Pasal 2 Peraturan Menteri Keuangan No. 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penggunaan, Pemanfaatan, Penghapusan, dan Pemindahtanganan Barang Milik Negara, penggunaan barang milik negara oleh pengguna barang dan kuasa pengguna barang dibatasi hanya untuk penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi kementerian negara/lembaga. Tanah dan/atau bangunan yang tidak digunakan lagi wajib diserahkan kembali kepada pengelola barang (dalam hal ini adalah Menteri Keuangan, sebagai Bendahara Umum Negara).

Tanah negara yang tidak diperuntukkan sebagaimana mestinya, secara hukum haruslah jatuh ke negara dan berstatus sebagai tanah negara. Sepanjang aset tanah PT. KAI dimanfaatkan dan untuk kepentingan serta penunjang kegiatan perkeretaapian, PT. KAI wajib mengelola aset tanah tersebut dengan sebaik-baiknya.

Terkait dengan konversi hak penguasaan tanah negara dilakukan menurut ketentuan dalam Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1965 *jo* Peraturan Menteri Agraria No. 1 Tahun 1966, yang mana dalam hak penguasaan tanah PT. KAI apabila dikuasai oleh badan/instansi pemerintah, dikonversi menjadi hak pakai, apabila digunakan untuk kepentingan sendiri dikonversi menjadi hak pengelolaan, apabila di samping digunakan untuk kepentingan sendiri, dimaksudkan juga untuk diberikan kepada masyarakat.<sup>8</sup>

Dalam pemberian hak atas tanah kepada pihak ketiga menurut Peraturan Menteri Negara Agraria No. 9 Tahun 1999 tentang Ketentuan-Ketentuan Tata Cara Pemberian dan Pembatalan Hak atas Tanah Negara dan Pengelolaannya, tetap harus mendapatkan persetujuan dari Menteri Keuangan sebagai pengelolaan kekayaan negara. Dapat pula ditegaskan bahwa pengurusan tanah-tanah negara, yang merupakan kekayaan negara secara yuridis administratif penguasaannya berada

---

<sup>7</sup> *Ibid*, hlm. 3.

<sup>8</sup> Mhd Afandi, *Penataan Tanah Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regiona II Sumatera Barat*, Unand, Padang, 2014, hlm. 5.

bawah wewenang Kepala Badan Pertanahan Nasional, sedangkan secara fisik penggunaannya berada di bawah pengurusan suatu departemen/ lembaga yang memerlukan koordinasi dalam penanganannya.<sup>9</sup>

Pada dasarnya tanah dan bangunan PT. KAI harus dipelihara baik secara fisik maupun segi yuridisnya. Banyak pemanfaatan tanah aset PT. KAI Divre II Sumbar yang belum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, memicu timbulnya permasalahan. Hendaknya dalam persoalan ini PT. KAI, BPN, dan Pemerintahan Daerah maupun masyarakat dapat mewujudkan ketertiban dan pemanfaatan tata kelola tanah dengan baik.

Berdasarkan uraian diatas, permasalahan yang dikaji adalah bagaimanakah bentuk dan pelaksanaan pemanfaatan tanah aset PT. KAI oleh pihak ketiga? Mengapa PT. KAI memberikan pemanfaatan tanah aset PT. KAI untuk kegiatan diluar perkeretaapian? Bagaimana keabsahan perbuatan hukum dalam pemanfaatan tanah aset PT. KAI untuk kegiatan diluar perkeretaapian.

Permasalahan tersebut dengan fokus yang berbeda sudah pernah dilakukan, yakni Achmad Hilmani dengan judul “Penyelesaian Penanganan Masalah Tanah Aset PT. Kereta Api Indonesia Yang dikuasai Masyarakat Di Kecamatan Tegal Timur Kota Tegal”. Noviliana Ratna Kusumawati, “Upaya Penentuan Status Hak Penguasaan dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api oleh Masyarakat (Studi Kasus di Kab. Demak)”, dan Kisna Witono Seto, “Pemanfaatan Tanah Milik PT. Kereta Api Indonesia Oleh Masyarakat Desa Baturetno Kecamatan Baturetno Kabupaten Wonogiri”. Penelitian yang dilakukan penulis pada pihak ketiga yang lebih terarah ke badan usaha atau perorangan.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode *yuridis empiris*, pendekatan yang mengacu kepada peraturan tertulis atau bahan hukum lainnya yang bersifat sekunder, untuk melihat bagaimana penerapan/pelaksanaannya melalui suatu penelitian lapangan yang dilakukan dengan cara sosiologis

---

<sup>9</sup> Maria SW Sumardjono, *Kebijakan Pertanahan: Antara Regulasi dan Implementasi*, Kompas, Jakarta, 2016,

dan wawancara, sehingga diperoleh kejelasan tentang hal yang diteliti. Spesifikasi penelitian ini adalah penelitian yang bersifat *deskriptif* dan *analitis*. Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer, yang diperoleh secara langsung dari sampel dan informan melalui wawancara atau *interview*, dan data sekunder yang diperoleh dengan cara studi kepustakaan melalui studi dokumen yang dipergunakan adalah bahan-bahan hukum primer dan sekunder. Pengolahan data secara sistematis melalui proses *editing*, yaitu merapikan kembali data yang telah diproses dengan memilih data yang sesuai dengan keperluan dan tujuan penelitian sehingga didapatkan kesimpulan akhir secara umum yang nantinya dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan kenyataan yang ada.<sup>10</sup> Data yang diperoleh baik studi lapangan ataupun studi dokumen pada dasarnya merupakan data tatanan yang dianalisis secara deskriptif kualitatif yaitu setelah data terkumpul kemudian diuraikan dalam bentuk uraian logis dan sistematis, selanjutnya di analisis untuk memperoleh kejelasan penyelesaian masalah, kemudian ditarik kesimpulan secara deduktif, yaitu dari hal bersifat umum menuju hal yang bersifat khusus.<sup>11</sup>

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### 1) PT. KAI sebagai BUMN Pengelola Aset Negara

Pada zaman Hindia Belanda, di Indonesia terdapat dua macam perusahaan kereta api yang beroperasi, yaitu: (1) Perusahaan kereta api negara (*staats spoorwegen*, SS); (2) Perusahaan kereta api swasta (*verenigde spoorwegbedrijf*, VS). SS mulai beroperasi tahun 1878 dari Surabaya ke Lamongan, selanjutnya meluas ke Jawa Timur, Jawa Tengah, Yogyakarta, Jakarta, Jawa Barat, Aceh, Sumatera Barat, Sumatera Selatan, dan Lampung. Kantor pusat SS berada di Bandung (sekarang Kantor Pusat PT. KAI).<sup>12</sup> Perusahaan kereta api swasta mulai beroperasi tahun 1867 dari

---

hlm. 6.

<sup>10</sup> Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Cet 5, Rajawali Pers, Jakarta, 2013, hlm. 25.

<sup>11</sup> P. Joko Subagyo, *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*, Cet. 5, Rineka Cipta, Jakarta, 2016, hlm. 10.

<sup>12</sup> Dasrin Zen, *Tanah Kereta Api*, hlm. 14.

Semarang ke Temanggung oleh *N.V. Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS), meluas ke Jawa Tengah. Kantor pusat NIS di Gedung Lawangsewu, Semarang. Keberhasilan NIS, diikuti munculnya perusahaan kereta api swasta lainnya yang beroperasi di Jawa Tengah, Jawa Timur, Yogyakarta, Jawa Barat, Madura, dan Sumatera Utara.<sup>13</sup>

Pada masa Jepang, perusahaan kereta api SS dan VS pengelolaannya disatukan dan kereta api di Jawa diberi nama *Rikuyu Sokoku*, didalamnya ada tiga daerah: (1) *Seibu Kyoku* di Jawa Barat; (2) *Chubu Kyoku* di Jawa Tengah; (3) *Tobu Kyoku* di Jawa Timur. Sedangkan kereta api wilayah Sumatera dibagi dalam tiga daerah eksploitasi, yaitu: (1) *Nanbu Sumatora Tetsudo* di Sumatera Selatan termasuk Lampung; (2) *Seibu Sumatora Tetsudo* di Sumatera Barat; (3) *Kita Sumatora Tetsudo* di Aceh dan Sumatera Utara.

Setelah proklamasi kemerdekaan, Pemerintah Indonesia segera mengambil alih kekuasaan kereta api dari Jepang, pada: (a) Jawa Tengah dan DIY tanggal 20 Agustus 1945; (b) Jakarta dan Jawa Barat 4 September 1945; (c) Balai besar kereta api 28 September 1945, kemudian dikukuhkan dan diperingati sebagai hari kereta api Indonesia; (d) Jawa Timur 30 September 1945; (e) Aceh 30 September 1945; (f) Sumatera Selatan dan Lampung 1 Oktober 1945; (g) Sumatera Barat 1 Oktober 1945; dan (h) Sumatera Utara tanggal 3 Oktober 1945.

Berdasarkan Maklumat Kementerian Perhubungan No. 1/KA tanggal 23 Oktober 1946, perusahaan kereta api SS dan VS dikelola oleh Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Setelah pengakuan kedaulatan, DKARI, SS dan VS digabung menjadi satu jawatan dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA). Semua kekayaan, hak-hak dan kewajiban DKARI, SS dan VS mulai 1 Januari 1950 dioperasikan oleh DKA.<sup>14</sup>

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, DKA diubah menjadi Perusahaan Perusahaan Negara Kereta Api Indonesia (PNKA). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61

---

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> *Ibid*, hlm. 16.

Tahun 1971, PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 1990, PJKA diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PJKA) diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA), berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1998 PERUMKA diubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Khusus Divisi Regional II Sumatera Barat. Pembangunan jalan rel kereta api di Sumatera Barat berawal dari pembangunan jalur menuju tambang batu bara di daerah Ombilin Sawah Lunto, karena di daerah ini ditemukan kandungan batu bara yang memiliki kualitas tinggi dengan jumlah yang banyak. Maka oleh karena itu Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan Surat Keputusan No. 24 Tanggal 19 Mei tahun 1887 untuk melakukan penyelidikan rencana pembangunan jalur kereta api guna distribusi batubara.

Pada saat itu perkeretaapian di Sumatera Barat dikelola oleh *Staat Spoorwegen Sumatera's West Kust*, dan tahun 1917 bergabung SS. Pada masa pemerintahan Jepang pengelolaan perkeretaapian di Sumatera Barat berganti nama menjadi *Seibu Sumatora Tetsudo*. Setelah kemerdekaan perkeretaapian berhasil diambil alih pemerintah pada tanggal 28 September 1945 dan diganti nama menjadi Djawatan Kereta Api Republik Indonesia. (DEKARI).

Pada tahun 1963 dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 22 tanggal 1 Mei 1963 DKARI diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada masa ini perkeretaapian Sumatera barat mengalami kejayaan, dimana pada saat itu dari pariaman dapat membawa kopra sekitar 100 ton perhari dan ditambah banyaknya penumpang yang menggunakan moda angkutan kereta api sebagai alat transportasi utama dalam melakukan mobilitas. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor. 61 Tahun 1971 dan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1969, tepatnya pada tanggal 15 September 1971, PNKA berubah nama menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), dan sekitaran tahun 1974 dibangun jaringan kereta api baru dari pelabuhan teluk bayur ke pabrik



Semen Padang di Indarung, dan pada saat ini juga dibangun jalan kereta api dari indarung ke teluk bayur sepanjang 14 kilometer dan diresmikan pada tanggal 16 November 1979.<sup>15</sup>

Pada tanggal 30 Oktober 1990 PJKA berganti nama menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 tahun 1990 dan Undang-Undang No. 1 tahun 1989. Pada tanggal 1 Juni 1999 PERUMKA beralih menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 tanggal 3 februari tahun 1998.

Dengan dialihkannya status hukum perusahaan tersebut, maka awalnya perkeretaapian hanya bergerak dalam pelayanan transportasi darat juga ditargetkan untuk mendapatkan laba/keuntungan. Perubahan status dari eksploitasi Sumatera Barat menjadi Divisi Regional II berdasarkan Keputusan Direksi PT. KAI No.: Kep U/O/T.003/I/4/KA 2001 tanggal 2 Januari 2001.<sup>16</sup>

Setelah perubahan status perusahaan menjadi PT. KAI Divre II Sumbar, maka dilihat dari segi penguasaan asetnya, PT. KAI Divre II Sumbar mempunyai aset tetap berupa tanah yang dikuasai dan dikelola oleh PT. KAI Divre II Sumbar seluas 9.760.793 M<sup>2</sup>, dari keseluruhan lahan yang dikuasai tersebut baru 957.206 M<sup>2</sup> atau sekitar 9,81% yang didaftarkan atau telah memiliki status hak menurut hukum pertanahan Nasional, sedangkan sisanya masih dalam bentuk *Grondkaart*.

Berdasarkan data yang diperoleh dari bagian penjagaan dan pensertifikatan aset PT. KAI Divre II Sumbar, terdapat beberapa jenis hak yang diperoleh oleh PT. KAI Divre II Sumbar dalam pensertifikatan asetnya, yaitu sebagai berikut: (1) HP seluas 840.493 m<sup>2</sup> (8,61 %); (2) HGB seluas 97.405 m<sup>2</sup> (1 %); (3) HPL seluas 19.308 m<sup>2</sup> (0,20 %).

Berdasarkan informasi Bagian Aset PT. KAI Divre II Sumbar, bahwa *Grondkaart* merupakan dasar yang dijadikan oleh PT. KAI untuk mengakui dan menguasai suatu bidang tanah sebagai aset perusahaan, yang dicatat sebagai aset tetap. Aset tersebut dimanfaatkan untuk mendapatkan keuntungan secara ekonomis.

---

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> *Ibid.*

## 2) Lahirnya Hak Atas Tanah PT. KAI

PT. KAI merupakan badan usaha milik negara hal ini dapat dilihat dari bentuk badan hukum persero. Sebagai badan usaha milik negara, aset yang dimiliki atau dikuasai oleh PT. KAI ini merupakan aset dari negara. Tanah aset PT. KAI sendiri juga merupakan tanah aset Instansi Pemerintah, dalam hal ini Departemen Perhubungan Darat cq. Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Departemen Perhubungan Darat adalah penguasa dan pemilik tanah yang digunakan oleh PT. KAI.

Berkaitan dengan aset tanah PT. KAI yang merupakan sebuah badan usaha milik negara, sangat jelas bahwa PT. KAI. Tidak dapat memiliki tanahnya sendiri, tetapi mengusahakan tanah instansi pemerintah dalam hal ini adalah Departemen Perhubungan Darat cq. Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Ada sejarah panjang tentang penguasaan tanah kereta api, yaitu sejak dari masa Kolonial Belanda sampai pada kemerdekaan, tanah milik Instansi Pemerintah itu bisa muncul atau terbit karena dua hal, yaitu: Pertama, penguasaan tanah negara. Berdasarkan *Istaatsblad* 1911 No. 110 jo *Staatsblad* 1940 No. 430 tentang “Penguasaan benda-benda tidak bergerak, gedung-gedung dan lain-lain bangunan milik negara”.<sup>17</sup> Kedua, nasionalisasi perusahaan swasta Belanda. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-perusahaan Milik Belanda yang Berada didalam Wilayah Republik Indonesia, dinyatakan bahwa semua perusahaan swasta Belanda yang ada di Indonesia dinasionalisasi dengan membayar ganti kerugian kepada kerajaan Belanda. Pelaksanaannya diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1959 tentang Pokok-pokok Pelaksanaan Undang-Undang Nasionalisasi Perusahaan Belanda. Setelah dilakukan pembayaran ganti kerugian kepada Kerajaan Belanda, maka semua aset perusahaan swasta Belanda menjadi kekayaan negara yang harus tunduk kepada ketentuan-ketentuan hukum pembendaharaan Negara.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> *Ibid*, hlm. 23.

<sup>18</sup> *Ibid*, hlm. 33.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959 aset dari dua belas perusahaan kereta api swasta Belanda yang tergabung dalam VS tersebut diserahkan pengelolaannya kepada DKA, sehingga sejak berlakunya Peraturan Pemerintah ini, maka secara yuridis semua aset VS sudah menjadi aset DKA yang saat ini sudah menjadi PT. KAI. Tanah aset PT. KAI baik yang berasal dari aset SS maupun yang berasal dari nasionalisasi aset VS serta tanah yang perolehannya dilakukan oleh DKA, PNKA, PJKA, PERUMKA, yang sekarang sudah berubah menjadi PT. KAI, merupakan kekayaan Negara yang dipisahkan menjadi aset PT. KAI. Dalam Pasal 2 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api, dijelaskan bahwa prasarana kereta api meliputi: (1) jalur kereta api; (2) stasiun kereta api; (3) fasilitas operasional kereta api.

Jalur kereta api diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api yang meliputi tanah daerah manfaat jalan kereta api, tanah daerah milik jalur kereta api dan tanah daerah pengawasan jalan kereta api termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya. Batas daerah manfaat jalan kereta api untuk rel di permukaan tanah adalah sisi terluar jalan rel beserta bidang tanah di kiri dan kanannya yang diperlukan untuk konstruksi jalan rel termasuk bidang tanah untuk penempatan fasilitas operasional sarana kereta api dan/atau saluran air dan/atau bangunan pelengkap lainnya.

Tanah daerah pemanfaatan jalan kereta api dan tanah daerah milik jalan rel kereta api dinyatakan dikuasai oleh pemerintah adalah sebagai aset Departemen Perhubungan cq. Direktorat Jendral Perhubungan Darat, sesuai dengan perundang-undangan agraria/pertanahan yang berlaku diberikan dengan hak pakai atas nama Departemen Perhubungan cq. Direktorat Jendral Perhubungan Darat berlaku selama tanah tersebut dipergunakan untuk jalan kereta api.

Tanah daerah pengawasan jalan kereta api dinyatakan sebagai aset PT. KAI sesuai dengan peraturan perundang-undangan agraria/pertanahan yang berlaku diberikan dengan hak guna bangunan atau hak pengelolaan atas nama PT. KAI.

### 3) Penguasaan Tanah Negara oleh PT. KAI

Penguasaan tanah aset PT. KAI telah berlangsung sebelum lahirnya UUPA, bahkan telah ada sebelum Indonesia merdeka, jadi tanah-tanah yang dikuasai oleh PT. KAI saat ini telah memiliki status tanah sesuai dengan hukum pertanahan yang berlaku pada saat itu, yaitu hukum tanah barat, hal ini berlangsung sampai lahirnya UUPA.

Berdasarkan keterangan Manager Aset PT. KAI Divre II Sumbar, bahwa untuk seluruh wilayah sumatera barat aset yang dikuasai oleh PT. KAI Divre II Sumbar adalah aset peninggalan SS. Untuk tanda bukti yang diperuntukan bagi SS adalah berupa *Grondkaart* guna menyatakan bahwa sebidang tanah merupakan aset dari yang bersangkutan adalah penyerahan penguasaan tanah (*bestamming*) berdasarkan ordonasi yang dimuat dalam *Staatblad Nederlands Indie*, contohnya adalah berdasarkan *Staatsblad* 1895 No. 141 oleh pemerintah diserahkan tanah kepada SS untuk pembangunan jalan kereta api, tanah yang telah diserahkan penguasaannya otomatis menjadi aset instansi pemerintah yang bersangkutan. Berdasarkan azas *domein* yang termuat dalam *Agrarische Wet* (*Staatsblad* 1870 No. 55) dan *Agrarisch Besluit* (*Staatsblad* 1870 No. 118), negara sebagai pemilik (*domein*) tanah menyatakan jika tanah tersebut tidak ada hak *eigendomnya*, maka negara bisa menyerahkan tanah tersebut kepada suatu instansi untuk keperluan instansi tersebut, dan tanahnya menjadi tanah milik dari instansi tersebut.<sup>19</sup> Berdasarkan azas *Domein Verklaring*, apabila negara (Pemerintah) ingin memiliki tanah, maka langkah pemberiaannya berdasarkan hukum privat, yang disebut dengan *gouvernement ground* (tanah milik pemerintah). Secara umum pengurusan atas tanah negara diserahkan kepada *Departemen van Binnenlands Bestuur* (BB), pada saat ini dapat disamakan dengan Departemen dalam Negeri.

Kewenangan mengurus tanah negara oleh BB dapat diberikan atau dilimpahkan kepada departemen atau instansi pemerintah. Dengan demikian bukti adanya penyerahan sudah cukup

---

<sup>19</sup> *Ibid*, hlm. 29.

untuk bukti penguasaan oleh SS. Pihak PT. KAI menyatakan bahwa bukti yang menyatakan sebidang tanah adalah milik SS yang berupa peta yang disebut *Grondkaart*, yaitu sejenis peta tanah hasil pengukuran dan penetapan yang yang dibuat untuk keperluan SS. Tanah yang sudah di *bestamming* kemudian ditindak lanjuti dengan dibuatnya *Grondkaart*.

Pembuatan *Grondkaart* dilakukan dengan teknik geodesi oleh *Landmester* (petugas pengukuran kadaster) untuk memenuhi legalitasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku saat itu, maka setiap *Grondkaart* disahkan oleh Kepala Kantor Kadaster dan Residen setempat. *Grondkaart* merupakan hasil akhir yang tidak ditindaklanjuti dengan diberikannya suatu hak oleh pemerintah.

Fungsi *Grondkaart* sama dengan surat tanda bukti kepemilikan hak bagi perorangan atau badan hukum swasta. *Grondkaart* juga berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *Grondkaart* merupakan aset dari SS. Dalam *Grondkaart* diuraikan tanah-tanah sebelumnya yang dibebaskan dari pihak lain dan juga tercantum dari siapa asal tanah tersebut, luasnya, dan statusnya. Setelah penguasaan tanah diserahkan kepada SS dan diuraikan dalam *Grondkaart*, maka tanah tersebut menjadi aset SS dan tanah tersebut berlaku ketentuan komtable. Sedangkan tanda bukti VS berbeda dengan tanda bukti yang dimiliki oleh SS. VS merupakan gabungan dari 12 Perusahaan kereta api swasta memiliki berbagai hak atas tanah yang diberikan pemerintah pada saat itu. Jadi, untuk tanah SS tidak ada bukti hak selain dari pada *Grondkaart*, sedangkan untuk VS dapat ditemukan adanya hak eigendom, opstal dan konsensi atas nama masing-masing perusahaan kereta api swasta tersebut.

Setelah kemerdekaan Indonesia, aset SS dan VS menjadi aset Negara sekarang aset PT. KAI sebagaimana yang telah diuraikan diatas dan tanah tersebut menjadi tanah yang dikuasai oleh negara. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara, tanah-tanah tersebut menjadi tanah negara yang penguasaannya berada pada DKA. Jadi, DKA mempunyai hak penguasaan atas tanah negara pada waktu itu.

Setelah lahirnya UUPA, semua bentuk penguasaan atas tanah yang sebelumnya tunduk pada hukum tanah barat harus dikonversi menjadi hak atas tanah yang sesuai dengan ketentuan UUPA. Konversi sendiri diatur dalam UUPA pada bagian kedua mengenai ketentuan-ketentuan konversi. Termasuk tanah-tanah yang dikuasai oleh PT. KAI sebelum berlakunya UUPA juga harus dilakukan konversi. Meskipun didalam UUPA tidak diatur mengenai konversi tanah-tanah yang dikuasai oleh Instansi Pemerintah. Namun aturan lebih lanjut diatur melalui Peraturan Menteri Agraria No 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan tentang Kebijaksanaan Selanjutnya.

Berdasarkan ketentuan tersebut, tanah PT. KAI dikonversi menjadi hak pakai atau hak pengelolaan. Selama hak pakai tanah tersebut dipergunakan sendiri untuk kepentingan instansi yang bersangkutan dan diberikan hak pengelolaan bila selain dipergunakan sendiri juga diperuntukan orang lain atau pihak ketiga.

Jadi, secara *de jure* tanah-tanah tersebut telah menjadi hak pakai dan hak pengelolaan tetapi masih ada kewajiban lain yang harus dipenuhi oleh setiap instansi yang menggunakan tanah Negara, yaitu keharusan untuk mendaftarkan hak atas tanah tersebut di Kantor Pertanahan.

Dalam penguasaan dan pengelolaan tanah Negara oleh PT. KAI dengan kewajiban untuk melakukan pendaftaran tanah tersebut, diberikan perlakuan dan kesempatan yang sama, baik perusahaan kereta api bekas SS maupun bekas VS. Sejak berdirinya DKARI aset bekas SS secara otomatis menjadi asetnya, akan tetapi tidak memiliki hak atas tanah pada waktu sebelum UUPA. Kemudian dengan adanya peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953, tanahnya menjadi tanah negara yang berada dalam penguasaan DKA.

Berbeda dengan tanah bekas VS, diatas tanah ini mempunyai hak konsesi, eigendom atau opstal, tetapi setelah adanya nasionalisasi secara otomatis tanahnya menjadi tanah yang dikuasai langsung oleh negara. Selanjutnya karena penguasaannya berada pada DKA, maka tanah tersebut

menjadi tanah yang berada dalam penguasaan (*in beheer*) dari DKA. Dengan demikian ketentuan PMA No. 9 Tahun 1965 berlaku baik bagi bekas SS ataupun bekas VS.

Faktanya tanah-tanah tersebut masih banyak yang belum didaftarkan. Hal ini juga diungkapkan oleh Manager aset PT. KAI Divre II Sumbar bahwa sampai saat ini masih banyak tanah-tanah tersebut yang belum dikonversi kedalam bentuk hak menurut UUPA.

#### **4) Bentuk dan Pelaksanaan Pemanfaatan Tanah Aset PT. KAI oleh Pihak Ketiga**

##### **a. Peraturan pemanfaatan aset PT. KAI sebagai BUMN**

Peraturan perundang-undangan yang menjadi payung hukum pemanfaatan barang milik BUMN adalah Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara. Dengan berlakunya undang-undang tersebut maka ketentuan *Indische Bedrijvenwet* (Staatsblaad Tahun 1927 Nomor 149) sebagaimana telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1955, Undang-Undang Nomor 19 Prp Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1969 tentang Bentuk-Bentuk Usaha Negara menjadi undang-undang menjadi tidak berlaku.<sup>20</sup>

Memperhatikan sifat dasar usaha BUMN yang memperoleh keuntungan dan melaksanakan kemanfaatan umum, maka dalam undang-undang tersebut, BUMN disederhanakan kedalam dua bentuk, yaitu Perusahaan Perseroan (Persero) yang bertujuan memperoleh keuntungan dan sepenuhnya tunduk kepada ketentuan Undang-undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbaras, dan Perusahaan Umum (Perum) yang dibentuk oleh Pemerintah untuk melaksanakan usaha sebagai implementasi kewajiban pemerintah guna menyediakan barang dan jasa tertentu untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

---

<sup>20</sup> Alfin Sulaiman, *Keuangan Negara Pada Badan Usaha Milik Negara dalam Perspektif Ilmu Hukum*, PT. Alumni, Bandung, 2011, hlm. 47.

Dalam ketentuan Pasal 9 UU BUMN dipertegas bahwa BUMN terdiri atas Persero dan Perum. Alasan lahirnya UU BUMN disebabkan berbagai peraturan perundang-undangan yang ada sebelumnya masih belum memberikan landasan yang kuat didalam pengembangan badan usaha negara sejalan dengan perkembangan dunia korporasi. Selanjutnya, didalam penjelasan umum UU BUMN tersebut dikatakan lahirnya UU tersebut diharapkan dapat mengoptimalkan peran BUMN dan mempertahankan keberadaannya dalam perkembangan ekonomi dunia yang semakin terbuka dan kompetitif. Terhadap BUMN perlu ditumbuhkan budaya korporasi dan profesionalisme yang antara lain melalui pembenahan pengurusan dan pengawasan yang didasarkan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik (*good corporate governance*).

Peraturan perundang-undangan lain yang mengatur tentang pengamanan dan pemanfaatan aset BUMN dalam hal ini tanah aset PT. KAI adalah Undang-undang Pembendaharaan Negara yang termuat dalam *Staatsblad* 1925 Nomor 448 sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Pembendaharaan Negara, dan Peraturan Perundang-undangan lainnya mengenai kekayaan Negara sebagaimana yang telah disebutkan di atas, bahwa tanah-tanah PT. KAI yang diuraikan dalam *grondkaart* adalah kekayaan Negara.

Berdasarkan surat Menteri Keuangan Nomor S-11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995, menegaskan bahwa tanah-tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* pada dasarnya adalah merupakan kekayaan Negara yang dipisahkan, dan melalui surat tersebut Menteri Keuangan juga meminta kepada Menteri Agraria/Badan Pertanahan Nasional agar: (a) Terhadap tanah PT. KAI yang dimanfaatkan melalui kerjasama dengan pihak ketiga supaya diterbitkan sertifikat atas nama PT. KAI. (b) Terhadap tanah PT. KAI yang diduduki oleh pihak lain yang tidak berdasarkan kerjasama dengan PT. KAI, supaya tidak diterbitkan sertifikat tanah atas nama pihak lain tersebut, sebelum terlebih dahulu memperoleh izin/ persetujuan Menteri Keuangan. (c) Apabila pemanfaatan tanah PT. KAI dilakukan dengan kerjasama dengan pihak ketiga maka terhadap tanah aset PT. KAI



diterbitkan sertifikat hak pengelolaan lahan atas nama PT. KAI sedangkan pada pihak ketiga diterbitkan sertifikat Hak Guna Bangunan atau Hak Pakai di atas Hak Pengelolaan tersebut.

Dengan diterbitkan Hak Pengelolaan atas nama PT. KAI walaupun di atasnya diterbitkan Hak Guna Bangunan atas nama pihak ketiga, namun Hak Pengelolaan tetap ada/berlaku, sehingga tanah aset PT KAI akan selalu terjaga.

Peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang Pengelolaan kekayaan negara yang dipisahkan oleh BUMN dalam hal pemanfaatan aset dengan bekerja sama dengan pihak ketiga diatur dalam Peraturan Menteri BUMN Nomor. PER-13/MBU/2014 tentang Pedoman Pendayagunaan Aset Tetap BUMN yang kemudian diganti dengan Peraturan Menteri BUMN Nomor. PER-03/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama Badan Usaha Milik Negara sebagai mana diubah terakhir kali dengan Peraturan Menteri BUMN Nomor. PER-04/MBU/08/2017.

#### **b. Bentuk pemanfaatan tanah aset PT. KAI oleh pihak ketiga**

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (PT. KAI) sesuai dengan Lampiran Surat Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 500-1255 tanggal 4 Mei 1992 termasuk dalam pengertian instansi Pemerintah yang menguasai dan mengelola tanah negara, dikarenakan PT. KAI adalah BUMN yang diperbolehkan melaksanakan usaha menyewakan lahan aset sesuai kesepakatan dimana telah diatur dalam Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama BUMN dalam rangka pemanfaatan aset bila mana memenuhi ketentuan kerja sama. Selain itu juga, untuk melakukan pelaksanaan kerjasama pemanfaatan aset PT. KAI merujuk kepada Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KL.104/V/1/KA-2017 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pendayagunaan aset Tetap Jangka Panjang dan Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016 tentang Petunjuk Pelaksana Aset Tetap Perusahaan Untuk Jangka Waktu Sampai Dengan 5 (lima) Tahun, tentunya Peraturan tersebut disusun sedemikian rupa dengan mengacu kepada Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017.

Prinsip-prinsip yang harus diperhatikan dalam pelaksanaan kerjasama pemanfaatan aset tetap sesuai dengan Peraturan Menteri BUMN No.PER-13/MBU/08/2017 adalah sebagai berikut: (1) Kerja sama dilakukan dengan memperhatikan asas transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, serta kewajaran. (2) Kerja sama dilakukan dengan memperhatikan asas kemanfaatan. (3) Kerja sama harus sesuai dengan peruntukannya berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. (4) Kerja sama tidak mengganggu kegiatan usaha utama BUMN. (5) Kerja sama dilakukan untuk jangka waktu tertentu yang dicantumkan dalam perjanjian dan tidak diperkenankan melakukan pendayagunaan aset tetap tanpa batas waktu. (6) Kerja sama mengutamakan sinergi antara BUMN dan/atau anak perusahaan BUMN dan/atau perusahaan terafiliasi BUMN dan peningkatan peran serta usaha nasional. (7) Aset tetap yang dikerjasamakan dilarang untuk digunakan oleh Mitra, kecuali diatur lain dalam Peraturan Menteri BUMN No.PER-13/MBU/08/2017 tanggal 21 Agustus 2017. (8) Selain organ persero atau organ perum, pihak manapun dilarang ikut campur dalam proses dan pengambil keputusan mengenai pendayagunaan aset tetap dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan. (9) Direksi bertanggung jawab atas pelaksanaan pendayagunaan aset tetap untuk kepentingan perusahaan, serta menjamin bebas dari tekanan, paksaan, dan campur tangan dari pihak lain. (10) Direksi wajib mengevaluasi perjanjian pendayagunaan aset tetap yang belum dilaksanakan, apabila Direksi berpendapat bahwa perjanjian yang sudah ditandatangani BUMN atau belum memberikan keuntungan yang optimal, dengan tetap memperhatikan peraturan perundang-undangan.

Adapun bentuk kerjasama pemanfaatan aset tetap antara BUMN dengan pihak swasta atau pihak lainnya diatur dalam Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor. PER-13/MBU/09/2014 tentang Pedoman Pendayagunaan Aset Tetap Badan Usaha Milik Negara. Pemanfaatan Aset BUMN dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut: Pertama, Bangun Guna Serah (*Buil Operate an Transfer*), adalah kerjasama BUMN dengan pihak lain untuk melakukan pendayagunaan aset tetap berupa tanah dan/atau bangunan milik atau dikuasai BUMN, dengan cara

mendirikan bangunan, sarana beserta fasilitasnya, kemudian digunakan oleh pihak lain dalam jangka waktu tertentu yang disepakati. Selanjutnya tanah beserta bangunan dan/atau sarana beserta fasilitasnya diserahkan kepada BUMN setelah berakhirnya jangka waktu. Kedua, Bangun Serah Guna (*Buid Transfer and Operate*), adalah kerjasama BUMN dengan pihak lain untuk melakukan pendayagunaan aset tetap berupa tanah dan /atau bangunan milik atau dikuasai BUMN, dengan cara mendirikan atau meningkatkan kualitas dan/atau kuantitas bangunan, sarana beserta fasilitasnya. Kemudian setelah selesai pembangunan, bangunan dan/atau sarana beserta fasilitasnya menjadi milik BUMN untuk kemudian didayagunakan oleh pihak lain dengan jangka waktu yang disepakati. Ketiga, Kerjasama Operasi (KSO), adalah kerjasama dengan prinsip bagi hasil yang saling menguntungkan antara BUMN dengan mitra kerjasama yang melibatkan BUMN dalam manajemen pengelolaan. Keempat, Kerjasama Usaha (KSU), adalah kerjasama dengan prinsip bagi hasil yang saling menguntungkan antara BUMN dengan mitra kerjasama, dimana BUMN tidak ikut dalam manajemen pengelolaan. Kelima, sewa adalah pemanfaatan aset tetap oleh mitra dalam jangka waktu tertentu dan menerima imbalan uang tunai. Pemanfaatan aset tetap dengan cara sewa dilakukan dengan tetap mengutamakan penggunaan dengan cara BGS, BSG, KSO dan KSU terlebih dahulu, kecuali dimungkinkan sesuai ketentuan internal perusahaan atau berdasarkan kajian bisnis cara Sewa lebih menguntungkan. Keenam, Pinjam Pakai adalah pemanfaatan aset tetap BUMN oleh mitra kerjasama untuk jangka waktu tertentu dengan memberikan kompensasi. Pemanfaatan aset tetap dengan cara Pinjam Pakai dilakukan dengan tetap mengutamakan penggunaan dengan cara BGS, BSG, KSO, KSU dan Sewa terlebih dahulu, kecuali dimungkinkan sesuai ketentuan internal perusahaan atau berdasarkan kajian bisnis cara Pinjam Pakai lebih menguntungkan dan dilakukan dalam rangka kepentingan BUMN yang lebih besar.

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), kecuali memenuhi syarat-syarat tertentu yang diatur dalam Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama BUMN, dapat dilakukan dengan cara sewa jangka panjang. Kerjasama pemanfaatan aset tetap dengan cara selain diatas, prosedur, tata cara, persetujuannya tetap mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017 sesuai dengan karakteristik kerjasama yang dimaksud.

Bahwa selain dari karakteristik pemanfaatan aset BUMN seperti yang telah diuraikan di atas, PT. KAI sebagai salah satu BUMN dalam pelaksanaan kegiatan usahanya memiliki aset tetap berupa stasiun, pekarangan, gudang, bengkel, perumahan karyawan dan lain-lain. Khusus PT. KAI Divre II Sumbar, dalam pelaksanaan kegiatan usahanya memiliki aset tetap yang kurang produktif dan belum termanfaatkan atau kurang optimal pemanfaatannya, bahkan terdapat beberapa aset tetap PT. KAI Divre II Sumbar yang sama sekali tidak termanfaatkan atau tidak produktif.

### **c. Pelaksanaan pemanfaatan tanah aset PT. KAI Divre II Sumbar oleh pihak ketiga**

Dalam melaksanakan pemanfaatan tanah aset milik BUMN bukanlah suatu permasalahan yang sederhana, karena proses penataan pemanfaatan tanah aset yang dilakukan oleh BUMN terhadap aset tanahnya mulai dari proses penerbitan hingga aset tanah tersebut dapat digunakan dan dimanfaatkan, hal ini dilakukan berdasarkan peraturan yang berlaku baik peraturan perundang-undangan yang berlaku umum maupun peraturan internal yang dibuat khusus oleh masing-masing BUMN untuk mengakomodir penataan dan pemanfaatan aset tersebut.

Dalam hal, PT. KAI dalam melakukan optimalisasi melalui sistem pendayagunaan aset sebagaimana yang diatur dalam Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KL.104/V/1/KA-2017 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pendayagunaan aset Tetap Jangka Panjang dan Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016 tentang Petunjuk Pelaksana Pendayagunaan Aset Tetap Perusahaan Untuk Jangka Waktu Sampai Dengan 5 (lima) Tahun.

Peraturan Direksi tersebutlah yang menjadi dasar petunjuk pelaksana pemanfaatan aset bagi PT. KAI Divre II Sumbar, dan tentunya Peraturan tersebut disusun sedemikian rupa dengan mengacu kepada Peraturan Menteri BUMN No.PER-04/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama BUMN, dimana dalam peraturan tersebut diatur secara rinci terkait bentuk-bentuk kerjasama yang akan diterapkan pada aset tanah BUMN, tata cara pemilihan mitra, hingga standarisasi komponen minimum yang harus diatur dalam perjanjian kerjasama pemanfaatan aset.

## **SIMPULAN**

Bentuk dan pelaksanaan pemanfaatan tanah aset PT. KAI oleh pihak ketiga terdapat enam bentuk kerjasama pemanfaatan aset BUMN, yakni Bangun Guna Serah, Bangun Serah Guna, Kerjasama Operasi, Kerjasama Usaha, Sewa, dan Pinjam Pakai. Pelaksanaan kerjasama pemanfaatan tanah aset dengan pihak ketiga, yang dilaksanakan oleh PT. KAI Divre II Sumbar terdapat dua bentuk atau cara kerjasama pemanfaatan antara lain yaitu, pertama, dengan cara sewa tanah dengan pihak ketiga dan yang kedua dengan cara pemberian HGB.

Disarankan supaya PT. KAI harus segera melakukan penyertifikatan tanah aset yang belum memiliki status hak atas tanah, agar seluruh tanah aset PT KAI yang dikuasai saat ini memiliki status hak yang jelas sebagaimana yang diatur dalam hukum pertanahan yang berlaku, dan perlu adanya SOP untuk pemberian pemanfaatan aset-aset PT. KAI dengan pihak ketiga, agar dapat mewujudkan pengambilan keputusan bisnis yang tepat dan dapat dipertanggungjawabkan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Achmad Hilmani, 2016, *Penyelesaian Penanganan Masalah Tanah Aset PT. Kereta Api Indonesia Yang Dikuasai Masyarakat Di Kecamatan Tegal Timur Kota Tegal*, Tesis, Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang.

- Alfin Sulaiman, 2011, *Keuangan Negara Pada Badan Usaha Milik Negara dalam Perspektif Ilmu Hukum*, PT. Alumni, Bandung.
- Bambang Sunggono, 2013, *Metodologi Penelitian Hukum*, Cet 5, Rajawali Pers, Jakarta.
- Boedi Harsono, 2003, *Hukum Agraria di Indonesia Sejarah Pembentukannya Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*, Djambatan, Jakarta.
- Dasrin Zen, 2016, *Tanah Kereta Api*, (Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara), Bandung.
- Imam Sutiknjo, 2000, *Politik Hukum Agraria*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Jimly Asshiddiqie, 2013, *Komentar Atas Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Kisna Witono Seto, 2009, *Pemanfaatan Tanah Milik PT. Kereta Api Indonesia Oleh Masyarakat Desa Baturetno Kecamatan Baturetno Kabupaten Wonogiri*. Tesis, Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Maria SW Sumardjono, 2016, *Kebijakan Pertanahan: Antara Regulasi dan Implementasi*, Kompas, Jakarta.
- Mhd Afandi, 2014, *Penataan Tanah Asset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regiona II Sumatera Barat*, Unand, Padang.
- Noviliana Ratna Kusumawati, 2010, *Upaya Penentuan Status Hak Penguasaan dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api oleh Masyarakat (Studi Kasus di Kabupaten Demak)*, Tesis, Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang.
- P. Joko Subagyo, 2016, *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*, Cet. 5, Rineka Cipta, Jakarta.
- Ramli Zein, 1995, *Hak Pengelolaan dalam Undang-Undang Pokok Agraria*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Sulasi Rongiyati, 2014, *Pemanfaatan Hak Pengelolaan Atas Tanah oleh Pihak Ketiga*, Negara Hukum, Vol. 5 No. 1.
- Urip Santoso, 2012, *Eksistensi Hak Pengelolaan dalam Hukum Tanah Nasional*, Jurnal Mimbar Hukum, Vol. 24 No. 2.
- Urip Santoso, 2013, *Penggunaan Tanah Hak Pengelolaan oleh Pihak Ketiga*, Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 13 No. 2.