

Analisis Yuridis Pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN) pada Tanah Perkeretaapian dalam Mewujudkan Kepastian Hukum

^{1*}Gunawan Hartanto, ²Hedwig Adianto Mau, ³Mardi Candra

¹Universitas Jayabaya, Jakarta, Indonesia

^{1*}cumplung@gmail.com, ²hedwigadiantomau@pascajayabaya.ac.id,

³mardichandra@gmail.com

ABSTRACT

The research adopted a normative legal method, employing both statutory and conceptual approaches. Primary sources consisted of key legal instruments, including the 1945 Constitution, Law No. 23 of 2007, and Government Regulation No. 28 of 2020, while secondary sources were drawn from academic literature, scholarly journals, and expert opinions. A deductive analytical framework was applied to assess the consistency between existing legal norms and their implementation in practice. The findings revealed that RUMIJA and RUMAJA railway lands were formally designated as State-Owned Assets, with management authority vested in the Directorate General of Railways of the Ministry of Transportation. However, several parcels remained registered under PT Kereta Api Indonesia, posing potential legal disputes and risks of state loss. The study recommended annulment of such certificates and their reissuance under the name of the Government of the Republic of Indonesia. These findings provided practical implications for policymakers and relevant authorities in developing transparent, accountable, and public-interest-oriented asset management strategies.

Keyword: Asset optimization, legal certainty, railway land, state property.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaturan dan kepastian hukum pemanfaatan BMN berupa tanah perkeretaapian dalam rangka optimalisasi aset negara. Metode yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Data primer diperoleh dari peraturan perundang-undangan, seperti UUD 1945, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, dan Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020, sedangkan data sekunder berasal dari literatur, jurnal, dan pendapat ahli. Analisis dilakukan secara deduktif untuk menilai kesesuaian norma dengan praktik di lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanah RUMIJA dan RUMAJA telah diatur sebagai BMN dan kewenangan pengelolannya berada pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) Kementerian Perhubungan. Namun, masih terdapat aset yang bersertifikat atas nama PT Kereta Api Indonesia, sehingga berpotensi menimbulkan masalah hukum dan kerugian negara. Penelitian merekomendasikan pembatalan sertifikat tersebut dan penggantian dengan sertifikat atas nama Pemerintah Republik Indonesia. Temuan ini memberikan implikasi praktis bagi pembuat kebijakan dan instansi terkait dalam merumuskan strategi pengelolaan aset negara yang lebih transparan, akuntabel, dan berorientasi pada kepentingan publik.

Kata Kunci: Barang milik negara, kepastian hukum, optimalisasi aset, tanah perkeretaapian.

Pendahuluan

Tanah memiliki peran penting dalam kehidupan bangsa Indonesia dan pelaksanaan pembangunan nasional yang dilakukan secara berkesinambungan. Tujuannya adalah untuk mencapai perwujudan masyarakat yang adil dan makmur, sesuai dengan nilai-nilai Pancasila dan amanat Undang-Undang Dasar 1945 (UUD 1945). Hubungan hukum antara negara dan tanah di seluruh wilayah Republik Indonesia didasarkan pada ketentuan Pasal 33 ayat (3)

UUD 1945. Negara yang memiliki wewenang untuk mengatur penggunaan tanah memberikan kewenangan tersebut kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN), instansi, departemen, atau pemerintah dalam bentuk hak pengelolaan lahan yang didasarkan pada landasan konstitusional Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 (Kolopaking, 2013). Berangkat dari pemikiran tersebut, negara memiliki kewenangan untuk memberikan otoritas kepada individu atau badan hukum yang memiliki dan/atau menjalankan haknya (Sembiring, 2018).

Salah satu bentuk aset tanah yang dikuasai oleh negara adalah Barang Milik Negara (BMN) berupa tanah perkeretaapian. Aset ini memiliki posisi strategis dalam pengembangan infrastruktur kereta api yang menjadi bagian penting dari sistem transportasi nasional. Namun, pemanfaatan tanah perkeretaapian menghadapi berbagai persoalan, baik dari aspek hukum, administrasi, maupun teknis, yang dapat menghambat optimalisasi pengelolaannya. Tanah perkeretaapian menjadi aset BMN dari Kementerian Perhubungan yang dikelola melalui Direktorat Jenderal (Dirjen) Perkeretaapian Indonesia (Rumondang et al., 2024). Penggunaan tanah aset ini ditujukan untuk pembangunan dan pengoperasian jaringan rel kereta api, stasiun, serta fasilitas pendukung lainnya.

Seiring meningkatnya permintaan lahan di perkotaan dan berkembangnya investasi di sektor transportasi, tanah perkeretaapian mulai dimanfaatkan untuk kepentingan lain, seperti pembangunan fasilitas komersial. Pemanfaatan ini sering kali menimbulkan persoalan hukum berupa sengketa, terutama terkait status kepemilikan dan penggunaan. Hal ini menunjukkan adanya kelemahan dalam sistem pengelolaan BMN berupa tanah perkeretaapian. Kondisi tersebut menegaskan pentingnya adanya regulasi yang tegas dan mekanisme pengawasan yang efektif untuk mencegah penyalahgunaan aset negara.

Dari sudut pandang hukum, pengelolaan BMN telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah (Wibowo et al., 2021). Peraturan ini memberikan kerangka hukum bagi pengelolaan tanah perkeretaapian melalui berbagai mekanisme, seperti sewa, kerjasama pemanfaatan, bangun guna serah (*build-operate-transfer*), atau bangun serah guna (*build-transfer-operate*) (Monaya, 2018). Tanah perkeretaapian memiliki potensi ekonomi yang besar, terutama di kawasan perkotaan dan wilayah strategis (Nasrul, 2019). Pemanfaatannya dapat berkontribusi pada pendapatan negara melalui Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) dan mendukung pembangunan infrastruktur transportasi yang berkelanjutan.

Akan tetapi, tanpa regulasi yang jelas dan pengawasan yang efektif, potensi tersebut tidak dapat dimaksimalkan dan berisiko menimbulkan kerugian negara akibat penyalahgunaan aset. Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 menghadapi sejumlah tantangan, terutama dalam hal transparansi, akuntabilitas, dan efektivitas pengawasan. Salah satu masalah utamanya adalah status hukum tanah perkeretaapian yang sering kali tidak jelas.

Permasalahan serupa terlihat pada penggunaan kawasan sempadan rel kereta api di Kota Surabaya (Hairindika & Indrawati, 2018). Peningkatan urbanisasi dan lemahnya pengawasan tata ruang menyebabkan menjamurnya permukiman kumuh dan bangunan liar di sepanjang rel kereta api. Meskipun Peraturan Daerah (Perda) Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Surabaya melarang pemanfaatan lahan sempadan rel tanpa izin, aturan teknis terkait sanksi administratif belum tersedia, sehingga penegakan hukum tidak berjalan efektif. Penanganan yang dilakukan selama ini bersifat represif, tetapi karena tidak ada dasar hukum yang kuat, pelanggaran terus berulang.

Persoalan lain terjadi di sepanjang rel kereta api di Malang (Pratama et al., 2024). Banyak pihak swasta mendirikan usaha tanpa mematuhi batas aman yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yaitu jalur manfaat (± 6 meter) dan zona pengawasan (± 9 meter). Pelanggaran ini tidak hanya melanggar ketentuan

hukum, tetapi juga membahayakan keselamatan warga dan operasional kereta api. Meski terdapat sanksi pidana dan administratif, penegakan aturan di daerah terkendala oleh lemahnya koordinasi antara PT Kereta Api Indonesia, pemerintah daerah, dan Badan Pertanahan Nasional/Kementerian Agraria dan Tata Ruang (BPN/ATR).

Masalah utama lainnya adalah kurangnya koordinasi antarinstansi dalam pengelolaan BMN berupa tanah perkeretaapian (Kurniawan et al., 2017). Keterlibatan banyak pihak, seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, PT Kereta Api Indonesia, dan pemerintah daerah yang sering kali menyebabkan tumpang tindih kewenangan (Kemenhub, 2017). Kondisi ini diperburuk oleh lemahnya sistem administrasi pertanahan, sehingga menyulitkan penelusuran status dan riwayat kepemilikan tanah.

Analisis permasalahan hukum tanah perkeretaapian dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teori negara kesejahteraan (*welfare state*) dan teori kepastian hukum. Teori negara kesejahteraan menjelaskan bagaimana hukum dan kebijakan publik disusun untuk mencapai kesejahteraan sosial yang optimal bagi seluruh warga (Nachrawi, 2021). Sementara itu, teori kepastian hukum lahir dari pendekatan yuridis-dogmatik yang berlandaskan positivisme, di mana hukum dipahami sebagai sekumpulan aturan yang mandiri dan otonom (Ali, 2017).

Sejumlah penelitian terdahulu telah mengkaji isu terkait pengelolaan aset negara. Hardi et al. (2023) menemukan bahwa pengelolaan tanah sebagai Barang Milik Daerah di Kota Padang sudah sesuai peraturan, tetapi terkendala pensertifikatan aset akibat pemahaman keliru di masa lalu. Penelitian Aisyah (2018) di Kota Payakumbuh menunjukkan bahwa tanah aset PT KAI yang merupakan jalur kereta api nonaktif justru dimanfaatkan untuk bisnis dan disewakan kepada pihak ketiga, bukan untuk fungsi perkeretaapian, melalui mekanisme Hak Pengelolaan.

Berbeda dengan penelitian tersebut, penelitian ini memiliki fokus yang lebih spesifik, yakni mengkaji secara mendalam aturan hukum yang berlaku mengenai pemanfaatan BMN berupa tanah perkeretaapian di Indonesia. Lebih dari itu, penelitian ini juga menganalisis aspek kepastian hukum dalam pemanfaatan tersebut, dengan tujuan mendukung optimalisasi pengelolaan aset negara. Urgensi penelitian ini terletak pada kebutuhan untuk memperkuat regulasi dan mekanisme pengawasan agar tanah perkeretaapian dapat dimanfaatkan secara produktif, transparan, dan berkelanjutan, sekaligus meminimalkan potensi kerugian negara.

Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam kajian ini adalah penelitian hukum normatif yang mengedepankan interpretasi norma dan teori hukum (Ediwarman, 2011). Metode ini dipilih karena permasalahan yang dikaji berkaitan erat dengan analisis terhadap aturan hukum tertulis maupun tidak tertulis yang mengatur pengelolaan Barang Milik Negara (BMN) berupa tanah perkeretaapian. Tujuan dari metode hukum normatif adalah untuk memahami, menganalisis, dan menjelaskan norma hukum yang tertulis maupun tidak tertulis (Marune, 2023). Sehingga relevan untuk mengidentifikasi celah hukum, ketidaksesuaian, dan kekosongan pengaturan yang menjadi sumber permasalahan faktual.

Pendekatan dalam penelitian menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) (Ochtriani & Efendi, 2018). Pemilihan pendekatan perundang-undangan didasarkan pada kebutuhan untuk menelaah secara komprehensif peraturan perundang-undangan yang berlaku, mulai dari UUD 1945, Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri, hingga Peraturan Menteri, yang secara langsung maupun tidak langsung mengatur pengelolaan tanah perkeretaapian. Sementara itu, pendekatan konseptual digunakan karena isu penelitian ini tidak hanya

menuntut telaah normatif terhadap teks hukum, tetapi juga memerlukan pemahaman terhadap prinsip, pandangan, dan doktrin hukum yang berkembang, guna memberikan interpretasi yang tepat terhadap norma yang ada.

Data primer dikumpulkan dari perundang-undangan yang ada seperti UUD 1945, Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri, dan Peraturan Menteri yang terkait isu penelitian (Soekanto, 2005). Sementara itu, data sekunder diperoleh dari pandangan para ahli hukum, jurnal penelitian, ensiklopedia, atau sumber bacaan lain yang relevan. Pengumpulan data dilakukan dengan kajian pustaka melalui sumber-sumber data yang terpercaya. Data yang terkumpul dianalisis melalui logika deduktif, dimulai dari konsep atau prinsip yang bersifat umum untuk diterapkan pada kasus yang lebih spesifik. Analisis ini menghasilkan kaidah, prinsip, atau doktrin hukum sebagai premis mayor, serta fakta atau peristiwa hukum sebagai premis minor (Dewata & Achmad, 2010). Metode ini dinilai efektif untuk menjawab permasalahan penelitian karena mampu menguraikan kesesuaian antara norma hukum yang berlaku dengan praktik pengelolaan tanah perkeretaapian di lapangan, sekaligus memberikan landasan argumentatif bagi rekomendasi perbaikan regulasi dan tata kelola aset negara.

Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pemanfaatan Barang Milik Negara Berupa Tanah Perkeretaapian

Pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN) adalah upaya untuk mengoptimalkan fungsi aset-aset pemerintah yang tidak sedang digunakan untuk tugas utama (Setiabudhi, 2019). Pemanfaatan ini bertujuan memberikan nilai tambah, baik secara ekonomi maupun sosial, tanpa mengubah status kepemilikan aset yang tetap berada di tangan negara (Faizal et al., 2024). Praktiknya dapat berupa sewa, pinjam pakai, atau kerja sama dengan pihak ketiga, misalnya untuk ruang perkantoran atau fasilitas wirausaha (Lestari, 2021). Aturan pemanfaatan BMN diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115/PMK.06/2020, yang menekankan pentingnya transparansi, akuntabilitas, dan tata kelola yang baik. Pengguna BMN bertanggung jawab penuh untuk mengawasi dan memastikan aset dikembalikan dalam kondisi layak setelah masa pemanfaatan berakhir, sehingga BMN tidak hanya mendukung pelayanan publik, tetapi juga menjadi sumber pendapatan negara.

Penelitian ini membahas BMN berupa tanah perkeretaapian yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero). Sejarah perolehan tanah ini berasal dari *Staats Spoorwegen* (SS) dan *Vereenigde Spoorwegmaatschappij* (VS), sehingga status administrasinya beragam, sebagian sudah bersertifikat, sebagian lainnya masih dalam proses. Secara hukum, seluruh tanah perkeretaapian ini dikategorikan sebagai kekayaan negara yang dipisahkan, dan pengelolaannya tunduk pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara serta peraturan terkait lainnya.

Sesuai dengan Surat Menteri Keuangan Nomor S-11/MK.16/1994, pemanfaatan tanah PT KAI memiliki tiga prinsip utama. Pertama, sertifikat tanah disarankan tetap atas nama PT KAI, bahkan saat ada kerja sama dengan pihak ketiga. Kedua, tanah yang dikuasai pihak lain tanpa dasar hukum resmi tidak dapat disertifikasi tanpa izin Menteri Keuangan. Ketiga, dalam skema kerja sama, PT KAI wajib memiliki Sertifikat Hak Pengelolaan (SHP), sedangkan pihak ketiga diberikan Hak Guna Bangunan (HGB) atau Hak Pakai di atas SHP tersebut. Tata kelola ini bertujuan untuk menjamin kepastian hukum, melindungi aset negara, dan menyediakan kerangka kerja yang jelas untuk mendukung infrastruktur perkeretaapian.

Pengaturan Hukum Mengenai Barang Milik Negara Berupa Tanah Perkeretaapian

Secara konseptual, pengaturan hukum terbentuk dari kumpulan norma yang disusun dalam hirarki tertentu mulai dari konstitusi sebagai sumber tertinggi, undang-undang, peraturan pemerintah, hingga peraturan daerah dan keputusan administrasi. Seiring dinamika globalisasi, tantangan pengaturan hukum semakin kompleks, begitu juga halnya pengaturan hukum mengenai pemanfaatan BMN berupa tanah perkeretaapian di Indonesia. Pengelolaan dan pemanfaatan tanah perkeretaapian di Indonesia diatur secara komprehensif melalui beberapa regulasi kunci. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menjadi dasar utama yang mendefinisikan prasarana perkeretaapian sebagai satu kesatuan sistem, termasuk tanah, stasiun, dan fasilitas pendukung lainnya (Undang-Undang (UU) Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, 2007). Undang-undang ini mengategorikan tanah perkeretaapian sebagai Barang Milik Negara (BMN) yang dikuasai pemerintah. Pemanfaatannya harus selaras dengan fungsi utama perkeretaapian dan tetap memperhatikan asas-asas seperti manfaat, keadilan, dan kepentingan umum. Tanah yang tidak digunakan secara langsung untuk operasional dapat disewakan, dipinjamkan, atau dikerjasamakan dengan pihak ketiga, asalkan tidak mengganggu keselamatan dan kelancaran operasi.

Rangkaian peraturan pelaksana, khususnya Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115/PMK.06/2020, mengatur secara rinci mekanisme pengelolaan BMN, termasuk tanah perkeretaapian. Aturan ini memperkenalkan peran penting Pengelola Barang (Menteri Keuangan), Pengguna Barang (Kementerian Perhubungan), dan Kuasa Pengguna Barang (Direktorat Jenderal Perkeretaapian). Pemanfaatan BMN dapat dilakukan melalui berbagai skema seperti sewa, pinjam pakai, dan kerja sama pemanfaatan. Bentuk-bentuk pemanfaatan ini bertujuan untuk mengoptimalkan aset, meningkatkan pendapatan negara, serta mendukung pembangunan infrastruktur nasional (Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara / Daerah, 2014). Prosesnya harus dilakukan secara transparan, akuntabel, dan efisien, dengan memperhatikan kelayakan bisnis dan kondisi keuangan mitra.

Prosedur operasional teknis pemanfaatan BMN dijabarkan lebih lanjut dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 213/KM.6/2021. Dokumen ini menjadi pedoman bagi instansi terkait dalam melaksanakan pemanfaatan BMN, mulai dari pemilihan mitra hingga pengawasan (Peraturan Menteri Keuangan Nomor 213/PMK.010/2021 Tahun 2021, 2021). Pemilihan mitra, yang umumnya melalui tender, memastikan nilai aset negara optimal. Dalam proses ini, Pengelola Barang bertugas memfasilitasi administrasi, sementara Pengguna Barang mengajukan usulan pemanfaatan. Seluruh kegiatan pemanfaatan, termasuk pencatatan aset dan pendapatan, diaudit dan dilaporkan sesuai Standar Akuntansi Pemerintahan untuk menjamin akuntabilitas. Dengan demikian, regulasi ini memastikan pemanfaatan tanah perkeretaapian berjalan tertib, aman, dan memberikan manfaat maksimal bagi negara dan publik.

Kepastian Hukum Pemanfaatan Barang Milik Negara Berupa Tanah Perkeretaapian

Meskipun kerangka hukum yang mengatur pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN) berupa tanah perkeretaapian di Indonesia telah tertuang dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020, serta Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115/PMK.06/2020, masih terdapat kelemahan signifikan dalam aspek implementasi. Tumpang tindih kewenangan antara Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) menimbulkan ketidakpastian hukum yang berimplikasi pada potensi pencatatan ganda aset. Regulasi yang berlaku cenderung menitikberatkan pada aspek administratif tanpa dilengkapi mekanisme teknis penyelesaian

sengketa yang efektif, seperti kewajiban mediasi pra-litigasi atau penetapan batas lahan berbasis sistem informasi geospasial. Pengawasan lapangan pun masih lemah, sebagaimana tercermin dari maraknya okupasi ilegal dan alih fungsi lahan tanpa izin yang kerap tidak disertai penerapan sanksi. Selain itu, skema penerimaan negara bukan pajak (PNBP) belum didasarkan pada penilaian potensi ekonomi secara komprehensif, sehingga kontribusi finansial dari pemanfaatan aset belum optimal.

Dalam upaya mewujudkan optimalisasi aset negara, khususnya BMN berupa tanah perkeretaapian, kepastian hukum menjadi pijakan utama yang menjamin bahwa setiap langkah pemanfaatan tidak hanya efektif dan efisien, tetapi juga akuntabel, transparan, dan berkeadilan. Kepastian hukum itu sendiri mensyaratkan adanya kerangka normatif yang jelas dari undang-undang, peraturan pemerintah, hingga keputusan menteri serta mekanisme pelaksanaan yang tegas dan dapat dipertanggungjawabkan. Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 dan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 213/KM.6/2021 mendorong koordinasi lintas instansi antara Direktorat Jenderal Kekayaan Negara (DJKN), Kementerian Perhubungan, pemerintah provinsi/kabupaten, hingga pemerintahan desa dengan menetapkan mekanisme kolaboratif. Dengan demikian, meski tanah rel berada di bawah otoritas pusat, pemanfaatan operasionalnya selaras dengan perencanaan tata ruang dan prioritas pembangunan daerah, sehingga meminimalisir potensi sengketa kewenangan.

DJKN sebagai unsur pelaksana Kementerian Keuangan yang memiliki mandat konstitusional dan fungsional untuk mengelola kekayaan negara, termasuk barang milik negara. Dasar hukum utama pengelolaan ini adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, serta Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah. DJKN tidak hanya bertanggung jawab atas pencatatan dan inventarisasi aset, tetapi juga atas pemanfaatan, pemeliharaan, pengamanan, hingga penatausahaan dan pelaporan kepada publik serta lembaga pengawas. Dalam pemanfaatan tanah perkeretaapian, DJKN bertanggung jawab atas penetapan status kepemilikan, izin pemanfaatan, serta penetapan tarif sewa atau kewajiban lain yang timbul. Tanah perkeretaapian, yang umumnya masuk dalam kategori BMN tak bergerak, hanya dapat dimanfaatkan oleh pihak ketiga termasuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) setelah melalui mekanisme pengelolaan BMN sesuai Peraturan Menteri Keuangan. Dengan demikian, DJKN menyediakan landasan hukum dan administrasi untuk setiap pemanfaatan, menjamin kepastian hak atas tanah, sekaligus membuka sumber penerimaan negara berupa Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Tanah perkeretaapian, seperti RUMIJA (Ruang Milik Jalan), RUMAJA (Ruang Manfaat Jalan), dan RUWASJA (Ruang Pengawasan Jalan), ditetapkan sebagai Barang Milik Negara (BMN) (Raharjo, 2022). Dasar hukumnya tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998, yang secara eksplisit mengecualikan tanah tersebut dari modal perusahaan PT Kereta Api Indonesia (KAI). Meskipun PT KAI mencatat aset tersebut dalam neracanya berdasarkan dokumen historis, secara yuridis, tanah di sepanjang jalur kereta api merupakan aset negara. Oleh karena itu, pencatatannya disarankan berada di bawah Kementerian Keuangan. Status hukum ini bertujuan untuk memastikan tanah dimanfaatkan demi kepentingan publik dan keselamatan operasional kereta api, sejalan dengan prinsip-prinsip negara kesejahteraan.

Adanya pencatatan ganda atas tanah perkeretaapian, baik di sistem BMN oleh Direktorat Jenderal Kereta Api (DJKA) maupun di neraca PT KAI, menjadi sumber utama konflik. Hal ini menyebabkan ketidakjelasan status kepemilikan, menghambat proses sertifikasi aset atas nama Pemerintah RI, dan berpotensi menimbulkan kerugian negara. Konflik ini tidak hanya mencakup masalah administratif, tetapi juga memicu persoalan di

lapangan, seperti pembangunan liar di sekitar rel di Surabaya dan sertifikasi ilegal tanah PT KAI atas nama pihak ketiga. Penyebab utamanya adalah lemahnya koordinasi antarinstansi dan ketidakjelasan batas lahan.

Untuk menyelesaikan permasalahan ini, diperlukan langkah normatif dan operasional yang terintegrasi. Secara normatif, perlu diterbitkan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Keuangan, Menteri BUMN, dan Menteri Perhubungan yang menegaskan RUMIJA dan RUMAJA sebagai BMN. Secara operasional, PT KAI disarankan menyerahkan dokumen asli kepemilikan tanah kepada DJKA agar proses pembatalan sertifikat lama dan penerbitan sertifikat baru atas nama Pemerintah RI dapat berjalan. Mediasi juga direkomendasikan sebagai metode penyelesaian konflik non-litigasi untuk menemukan solusi yang adil bagi masyarakat dan negara, sambil tetap mengedepankan keamanan dan kelancaran operasional kereta api.

Untuk mengatasi berbagai masalah terkait tanah perkeretaapian, diperlukan peraturan pelaksana khusus yang lebih detail. Regulasi baru ini disarankan mencakup mekanisme identifikasi dan penetapan batas lahan menggunakan teknologi geospasial, serta mewajibkan pra-mediasi sebagai langkah awal penyelesaian sengketa sebelum masuk ke ranah pengadilan. Selain itu, regulasi ini perlu membangun Sistem Informasi Geografis (SIG) terintegrasi yang memuat data teknis dan historis aset secara transparan. Tujuannya adalah untuk memperjelas batas antara RUMAJA, RUMIJA, dan RUWASJA, sehingga semua pihak, termasuk publik, dapat mengakses informasi yang akurat dan mengurangi potensi konflik.

Peraturan baru tersebut juga direkomendasikan mengatur skema Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang spesifik untuk pemanfaatan lahan perkeretaapian oleh pihak ketiga, dengan tarif yang disesuaikan berdasarkan lokasi dan jenis pemanfaatan. Selain itu, penting untuk mengatur tata kelola kompensasi sosial bagi masyarakat terdampak, seperti pelatihan kewirausahaan atau program pemberdayaan lainnya, untuk menciptakan nilai tambah sosial. Penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran, melalui sanksi administratif dan denda, juga disarankan diatur dengan jelas. Implementasi regulasi ini perlu dukungan oleh sosialisasi dan fasilitasi di tingkat daerah serta melibatkan pemangku kepentingan lokal, sehingga tercipta kepastian hukum yang kuat, perlindungan aset negara, dan kesejahteraan masyarakat.

Dengan kerangka regulasi yang jelas dan proses mediasi yang terstruktur, diharapkan konflik pemanfaatan BMN lahan perkeretaapian dapat ditekan signifikan. Efisiensi penyelesaian sengketa melalui mediasi akan mengurangi beban pengadilan, mempercepat proyek perkeretaapian, serta meningkatkan penerimaan PNBP. Ketentuan tersebut akan memperkuat akuntabilitas pengelolaan BMN dan menumbuhkan kepercayaan masyarakat terhadap upaya negara dalam memenuhi hak kelola lahan mereka. Penyusunan dan penetapan peraturan khusus tentang pemanfaatan BMN tanah perkeretaapian dengan mengintegrasikan mediasi ADR sebagai tahapan wajib merupakan langkah strategis untuk menciptakan kepastian hukum, melindungi kepentingan negara, dan menjaga kesejahteraan masyarakat. Sinergi antarlembaga, yakni DJKN, DJKA, Kementerian ATR/BPN, hingga pemerintah daerah serta komitmen kuat dalam penegakan regulasi menjadi kunci keberhasilan implementasi, sehingga konflik penguasaan lahan dapat diminimalkan dan perkeretaapian nasional dapat berkembang tanpa hambatan administratif.

Penutup

Pengelolaan tanah perkeretaapian sebagai Barang Milik Negara (BMN) di Indonesia telah diatur secara menyeluruh oleh berbagai peraturan. Menteri Keuangan selaku Pengelola Barang Milik Negara mendelegasikan kewenangan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) Kementerian Perhubungan untuk melakukan pembinaan,

pengawasan, dan pengendalian atas penggunaan BMN berupa tanah perkeretaapian yang berada dalam penguasaannya. Untuk menjamin kepastian hukum, disarankan agar sertifikat tanah RUMIJA dan RUMAJA yang saat ini atas nama PT KAI dibatalkan dan diganti dengan sertifikat atas nama Pemerintah RI. Hal ini penting untuk menghindari adanya potensi kerugian negara dan mengoptimalkan pemanfaatan aset. Selain itu, diperlukan sinergi antarinstansi, harmonisasi kebijakan, dan pembentukan unit audit independen untuk memastikan transparansi, akuntabilitas, serta efektivitas pengelolaan dan pengawasan.

Daftar Pustaka

- Aisyah. (2018). *Pengelolaan Tanah Aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai Barang Milik Negara di Kota Payakumbuh* [Universitas Andalas].
<https://scholar.unand.ac.id/42816/>
- Ali, A. (2017). *Menguak Tabir Hukum* (2nd ed.). Kencana.
- Dewata, M. F. N., & Achmad, Y. (2010). *Dualisme Penelitian hukum Normatif dan Hukum Empiris*. Pustaka Pelajar.
- Ediwarman. (2011). *Metode Penelitian Hukum (Panduan Penulisan Tesis dan Disertasi)*. Monograf.
- Faizal, T., Idayanti, S., & Widyastuti, T. V. (2024). *Hukum Pembukaan Lahan Perumahan di Kawasan Zona Hijau*. Penerbit NEM.
- Hairindika, E., & Indrawati, A. A. S. (2018). Kajian Yuridis Peraturan Daerah Tentang Penggunaan Kawasan Sempadan Rel Kereta Api di Kota Surabaya. *Kertha Negara: Journal Ilmu Hukum*, 6(3), 1–15.
<https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthanegara/article/view/39716>
- Hardi, I., Warman, K., & Andora, H. (2023). Penguasaan Tanah Sebagai Barang Milik Daerah oleh Pemerintah Kota Padang Article Sidebar. *UNES Law Review*, 6(1), 1419–1432.
<https://doi.org/https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i1.941>
- Kemenhub. (2017). *Laporan Tahunan 2017*. https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasi-berkala/LAPTAH_KEMENHUB_2017_FIX.Cetak.FULL.pdf
- Kolopaking, A. D. A. (2013). *Penyelundupan Hukum Kepemilikan Hak Milik atas Tanah di Indonesia*. PT Alumni Penerbit Akademik.
- Kurniawan, F., Salman, R., Agustin, E., & Pratidina, I. G. (2017). Penguatan Model Regulasi di Bidang Pembiayaan Penyediaan Infrastruktur Di Indonesia. *Simposium II UNIID 2017*, 2(1), 175–182.
<https://conference.unsri.ac.id/index.php/uniid/article/view/597>
- Lestari, F. (2021). *Pemikiran Isu Dan Strategi Pengembangan Wilayah dan Kota di Indonesia*. Wawasan Ilmu.
- Marune, A. E. M. S. (2023). Metamorfosis Metode Penelitian Hukum: Mengarungi Eksplorasi yang Dinamis. *Civilia: Jurnal Kajian Hukum Dan Pendidikan Kewarganegaraan*, 2(4), 73–81. <https://doi.org/https://doi.org/10.572349/civilia.v2i4.896>
- Monaya, N. (2018). Development Model of Built Operate and Transfer (BOT) Over Waqf Land Productivity. *JURNAL ILMIAH LIVING LAW*, 9(1).
<https://doi.org/10.30997/jill.v9i1.1023>
- Nachrawi, G. (2021). *BUMN Sebagai Usaha Pemerintah Menuju Kesejahteraan Rakyat: Tinjauan Filosofis, Sosiologis, Politis dan Yuridis*. CV Cendekia Press.
- Nasrul, O. (2019). Pemanfaatan Tanah Aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat oleh Pihak Ketiga. *Soumatara Law Review*, 2(1), 150.
<https://doi.org/10.22216/soumlaw.v2i1.3554>
- Ochtariani, D., & Efeni, A. (2018). *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Sinar Grafika.

- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 213/PMK.010/2021 Tahun 2021 , Pub. L. No. 213/PMK.010/2021, JDIH BPK (2021).
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara / Daerah, JDIH BPK (2014).
- Pratama, A. E., Zamzani, A., & Ayu, I. K. (2024). Perizinan Usaha Disepanjang Rel Kereta Api (Studi di Kecamatan Blimbing, Kota Malang). *DINAMIKA: Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, 30(2), 10171–10177. <https://jim.unisma.ac.id/index.php/jdh/article/view/24963>
- Raharjo, N. D. (2022). *Dasar Perencanaan Geometrik Jalan Raya*. Cerdas Ulet Kreatif.
- Rumondang, R., Lubis, M. Y., Sembiring, R., & Lubis, A. R. (2024). Kajian Yuridis Pengelolaan Barang Milik Negara (BMN) terhadap Pemanfaatan Aset Tanah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Lintas Jalur Rel Kereta Api Perbaungan - Tebing Tinggi. *Jurnal Media Akademik (JMA)*, 2(8), 1–30. <https://jurnal.mediaakademik.com/index.php/jma/article/view/726/684>
- Sembiring, J. (2018). *Pengertian, Pengaturan, dan Permasalahan Tanah Negara* (2nd ed.). Prenada Media Group.
- Setiabudhi, D. O. (2019). Pengelolaan Aset Pemerintah Daerah dalam Perspektif Good Governance. *The Studies of Social Sciences*, 1(1), 7. <https://doi.org/10.35801/tsss.2019.1.1.25014>
- Soekanto, S. (2005). *Penelitian Hukum*. Kencana Prenada Media Group.
- Undang-Undang (UU) Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, JDIH BPK (2007).
- Wibowo, R. A., Azzuhri, A. A., Setiawan, A., Haryati, D., Kurniawan, F., Putri, K. D. N., Suparjo, N., Perdana, R., Amalia, R., Aisyah, S., Doloksaribu, S. T., Anisah, S., Nugraha, X., & Simamora, Y. S. (2021). *Kontrak Pemerintah: Konsep, Ragam, Perkembangan Regulasi, dan Kajian Putusan*. Edisi Pertama. Jakarta: Kencana.