



**Pengelolaan Aset Negara oleh PT Kereta Api di Kota Sawahlunto dalam
Padangan *Fiqh Siyasah***

SKRIPSI

*Ditulis sebagai Syarat untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah)*

Oleh :

AQIL ELMAN MAULANA

Nim. 2030203010

PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH)

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAHMUD YUNUS

BATUSANGKAR

2023M/1444H

DAFTAR ISI

COVER	
DAFTAR ISI.....	i
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian.....	5
F. Definisi Operasional.....	6
BAB II KERANGKA TEORI	8
A. Landasan Teori.....	8
1. Teori Negara Hukum.....	8
2. Teori Kepatuhan Hukum Masyarakat.....	12
3. Teori Hukum Islam.....	14
B. Penelitian yang Relevan.....	38
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	40
A. Jenis Penelitian.....	40
B. Latar dan Waktu Penelitian.....	40
C. Instrumen Penelitian.....	41
D. Sumber Data Penelitian.....	41
E. Teknik Pengumpulan Data.....	41
F. Teknik Analisis Data.....	42
G. Teknik Menjamin Keabsahan Data.....	43
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	42
A. Hasil Penelitian.....	42
B. Pembahasan.....	51

BAB V PENUTUP	66
A. Simpulan.....	66
B. Implikasi	70
C. Saran.....	71

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam kehidupan, antara manusia dengan tanah tidak akan bisa terpisahkan dan akan selalu berhubungan erat, karena tanah merupakan salah satu dari sekian banyak aspek-aspek penting dalam kehidupan manusia, bahkan mulai dari manusia lahir sampai ia meninggal. Ketika manusia hidup, tanah diperlukan untuk menjadi tempat sandaran kehidupan, seperti halnya mendirikan rumah, mendirikan tempat usaha, dan di saat manusia meninggal, tanah dibutuhkan untuk menjadi kuburan atau rumah terakhir bagi manusia.

Dalam penciptaannya, tanah berfungsi sebagai tempat penghidupan, bisa menjadi tempat bertani, berkebun, menambang, dan lain sebagainya. Selain itu, tanah juga menjadi komoditas yang mempunyai nilai jual yang terus meningkat dari waktu ke waktu, sehingga banyak orang yang menggunakannya sebagai barang investasi karena memberikan penawaran yang sangat menggiurkan (Liya Widiyastuti, 2020:2).

Tanah mempunyai arti yang sangat penting bagi kehidupan manusia, karena tanah merupakan landasan utama dari semua kegiatan yang dilakukan. Baik perseorangan, sekelompok orang, suatu badan hukum, maupun pemerintah pasti menggunakan tanah. Selain itu, tanah juga berfungsi sebagai sumber kekayaan karena tanah dan kandungannya bisa memberikan berbagai sumber pendapatan bagi pemiliknya maupun mereka yang menguasai. Oleh sebab itu, sebagian besar dari kehidupan manusia tergantung pada tanah.

Kebutuhan manusia terhadap tanah merupakan kebutuhan yang sangat mendasar dan mutlak. Faktanya, sejarah menunjukkan bahwa kelangsungan hidup manusia, baik sebagai individu maupun sebagai makhluk sosial, senantiasa memerlukan tanah untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dengan cara melakukan hubungan dan memanfaatkan sumber daya tanah.

Tanah bagi kehidupan manusia dapat dinilai sebagai suatu harta yang bersifat permanen, karena memberikan kemantapan untuk dicadangkan bagi kehidupan manusia di masa yang akan datang. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi telah memberikan konsekuensi bahwa hubungan antara manusia dengan tanah mutlak memerlukan adanya penataan dan pengaturan yang lebih seksama, khususnya yang berkenaan dengan penguasaan, peruntukan, penggunaan, persediaan, dan pemeliharannya (Zein, 1995:3).

Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA), tanah merupakan permukaan bumi dan tubuh bumi, yang sangat vital bagi bangsa Indonesia dalam rangka melaksanakan pembangunan nasional untuk mewujudkan kemakmuran rakyat. Kemajuan pembangunan, perkembangan penduduk, dan semakin deras arus globalisasi menjadikan masalah pertanahan semakin penting. Dengan demikian, masalah pertanahan akan menyangkut berbagai macam aspek, di antaranya aspek politik, ekonomi, sosial, dan pertahanan keamanan, yang harus ditangani dengan penuh kehati-hatian dan kearifan.

Landasan pengelolaan pertanahan secara yuridis diatur dalam UUPA sebagai penjabaran Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 (UUD 1945), yang berbunyi: “Bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.” Dengan demikian, istilah “dikuasai oleh negara” dalam Pasal 33 ayat (3) ini juga mencakup pengertian “dimiliki oleh negara,” seperti pengertian tersebut ketika pertama kali ketentuan ini dirumuskan pada tahun 1945 (Asshiddiqie, 2007:20).

Adapun arti dikuasai atau dalam penguasaan dapat dipakai dalam arti fisik maupun dalam arti yuridis, serta beraspek privat dan beraspek publik. 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.

Pada era baru yang dikatakan sebagai zaman reformasi, seperti saat ini, terdapat kecenderungan bahwa 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, penggunaan, dan pemanfaatan tanah.

Memanfaatkan dan penguasaan tanah saat ini dapat diartikan menjadi dua bagian, yakni penguasaan dalam arti fisik dan dalam arti yuridis. Penguasaan secara yuridis dilandasi hak yang dilindungi oleh hukum dan umumnya memberikan kewenangan kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang dikehendaki (Harsono, 2003:15).

Kepemimpinan adalah cara seorang pemimpin mempengaruhi perilaku bawahan agar mau bekerja sama dan bekerja secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan organisasi (Hasibuan, Malayu S.P., 2003:22). Kepemimpinan adalah amanah dan bertanggung jawab, bukan hanya di dunia ini, tetapi juga di akhirat.

Berdasarkan kajian dan perspektif Islam, kekuasaan adalah suatu karunia atau nikmat Allah yang merupakan amanah kepada manusia untuk dipelihara dan dilaksanakan dengan sebaik-baiknya sesuai dengan prinsip-prinsip dasar yang telah ditetapkan dalam Al-Qur'an dan dicontohkan oleh Sunnah Rasulullah. Oleh karenanya, penerima amanah tersebut harus mempertanggungjawabkan amanah tersebut kepada Allah dan kepada mereka yang memberi amanah yang berada di bawah kekuasaannya (Yuniar Riza Hakiki, 2022:19). Tentang tugas kepemimpinan ini, di antaranya Allah SWT isyaratkan dalam Al-Qur'an surat Shad ayat 26. Allah SWT berfirman:

يٰۤاٰوْدُ اِنَّا جَعَلْنَاكَ خَلِيْفَةً فِى الْاَرْضِ فَاٰخِمْ بَيْنَ النَّاسِ بِالْحَقِّ وَلَا تَتَّبِعِ
 الْهَوٰى فَيُضِلَّكَ عَنْ سَبِيْلِ اللّٰهِ اِنَّ الَّذِيْنَ يَضِلُّوْنَ عَنْ سَبِيْلِ اللّٰهِ لَهُمْ عَذَابٌ
 شَدِيْدٌۢ بِمَا نَسُوْا يَوْمَ الْحِسَابِ

Hai Daud, Sesungguhnya Kami menjadikan kamu khalifah (penguasa) di muka bumi. Maka berilah keputusan (perkara) di antara manusia dengan adil dan janganlah kamu mengikuti hawa nafsu, karena ia akan menyesatkan kamu dari jalan Allah. Sesungguhnya orang-orang yang sesat dari jalan Allah akan mendapat azab yang berat, karena mereka melupakan hari perhitungan (Q.S. Shad [38] 26).

Al-Qur'an surat Shad ayat 26 di atas mengisyaratkan bahwa salah satu tugas dan kewajiban utama khalifah (pemimpin) adalah adil (al-haqq), artinya tidak membedakan golongan, dan juga seorang pemimpin tidak boleh menjalankan kepemimpinannya dengan mengikuti hawa nafsu. Tugas kepemimpinan adalah tugas fisabilillah (jalan Allah) dan karenanya mulia (Soni, 2023:20).

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 prasarana dan fasilitas penunjang.

Banyak terdapat permasalahan pemanfaatan tanah negara, termasuk tanah aset PT. KAI, yang dimanfaatkan oleh badan/perorangan (pihak ketiga), baik dengan cara legal maupun ilegal. Kondisi ini terjadi karena belum dipahaminya peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pemanfaatan dan status tanah PT. KAI sebagai tanah negara. Saat ini masih banyak terdapat pemanfaatan tanah aset PT. KAI yang tidak difungsikan sesuai dengan peruntukannya dan juga tidak dipergunakan untuk penunjang pelaksanaan kegiatan perkeretaapian.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Bagian Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat (PT. KAI Divre II Sumbar), PT. KAI memiliki aset tetap berupa tanah seluas 9.760.793 m². Dari keseluruhan lahan yang dikuasai tersebut, baru 957.206 m² atau sekitar 9,81% yang sudah didaftarkan atau telah memiliki status hak menurut hukum pertanahan nasional, sedangkan sisanya masih dalam bentuk grondkaart (Dasrin Zen, 2016:53).

Ditinjau dari segi pemanfaatan aset tanah PT. KAI di seluruh Indonesia, dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu pemanfaatan dalam rangka penunjang kegiatan perkeretaapian dan pemanfaatan di luar penunjang kegiatan perkeretaapian. Artinya, pemanfaatan dalam rangka penunjang kegiatan perkeretaapian bila aset tanah digunakan dan dimanfaatkan untuk mencapai tujuan penyelenggaraan kegiatan perkeretaapian, dan pemanfaatan di luar kegiatan perkeretaapian berarti aset tanah tersebut sudah tidak digunakan lagi sebagaimana peruntukan semula.

Saat ini masih terdapat tanah aset dari PT. KAI yang tidak difungsikan atau nonaktif. Apabila mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penggunaan, Pemanfaatan, Penghapusan, dan Pemindahtanganan Barang Milik Negara, Pasal 2 ayat (1) dan (2) menyatakan bahwa: "Penggunaan Barang Milik Negara oleh Pengguna Barang dan Kuasa Pengguna Barang dibatasi hanya untuk penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi kementerian negara/lembaga." Selanjutnya, ayat (2) menyatakan: "Tanah dan/atau bangunan yang tidak digunakan lagi sesuai tugas pokok dan fungsi Pengguna Barang atau Kuasa Pengguna Barang wajib diserahkan kembali kepada Pengelola Barang." Pengelola Barang dalam hal ini adalah Menteri Keuangan, sebagai Bendahara Umum Negara. Jika dilihat tanah-tanah negara yang saat ini tidak diperuntukkan sebagaimana mestinya, maka secara hukum haruslah jatuh ke negara dan berstatus sebagai tanah negara. Sepanjang aset tanah PT. KAI dimanfaatkan untuk kepentingan serta penunjang kegiatan perkeretaapian, PT. KAI wajib mengelola aset tanah tersebut dengan sebaik-baiknya.

Terkait dengan konversi hak penguasaan tanah negara, hal ini 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 (Kalo, 1966:31).

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 pengelola kekayaan negara. Dapat pula ditegaskan bahwa pengurusan tanah-tanah negara, yang merupakan kekayaan negara secara yuridis administratif, penguasaannya berada di bawah wewenang Kepala Badan Pertanahan Nasional, sedangkan secara fisik penggunaannya berada di bawah pengurusan suatu departemen/lembaga yang memerlukan koordinasi dalam penanganannya (S.W. Sumardjono, 2005:90).

Pada dasarnya, 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. Pemeliharaan dari segi yuridis, yaitu terjamin kepastian hukumnya, baik subjek maupun objeknya. Berdasarkan hal tersebut di atas, banyak terdapat 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, Pemerintah Daerah, maupun masyarakat dapat mewujudkan ketertiban dan pemanfaatan tata kelola tanah dengan baik, termasuk di Kota Sawahlunto.

Dalam pandangan Islam, mengambil manfaat dari harta yang bukan milik sendiri merupakan sebuah perkara yang dilarang, hal itu tercantum dalam Al-Qur'an:

وَلَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبُطْلِ وَتُدْءُوا بِهَا إِلَى الْحُكَّامِ لِتَأْكُلُوا فَرِيقًا
مِّنْ أَمْوَالِ النَّاسِ بِالْإِثْمِ وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ

“Dan janganlah kamu makan harta orang lain di antara kamu dengan cara yang bathil dan (janganlah) kamu membawa (urusan)harta itu kepada hakim untuk (diputuskan) oleh mereka, supaya kamu dapat (memakan) sebagian harta orang lain itu dengan berbuat dosa”.(Q.S Al-Baqarah, 2:188)

Pada penelitian kali ini, penulis menggunakan pendekatan *Fiqh Siyasah* karena *Fiqh Siyasah* berhubungan dengan pengelolaan urusan publik, termasuk di dalamnya penerapan Undang-Undang dan penegakan hukum.

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pendirian bangunan di sekitar jalur kereta api. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan tentang bagaimana aturan dalam mendirikan bangunan di sekitar jalur kereta api, khususnya di Kota Sawahlunto. Penelitian ini juga dapat menjadi dasar kajian untuk menyadarkan dan meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap Undang-Undang Perkeretaapian.

Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan ini dalam bentuk tugas akhir dengan judul “**Pengelolaan Aset Negara oleh PT Kereta Api di Kota Sawahlunto dalam Pandangan *Fiqh Siyasah***”.

B. Fokus Kajian

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka fokus penelitian ini adalah bentuk pengelolaan aset negara oleh PT Kereta Api di Kota Sawahlunto dalam pandangan *Fiqh Siyasah*.

C. Rumusan Masalah

1. Bagaimana praktik pengelolaan aset negara oleh PT Kereta Api di Kota Sawahlunto?
2. Apa saja kendala yang dihadapi dalam pengelolaan aset negara oleh PT Kereta Api di Kota Sawahlunto?

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menjelaskan seperti apa praktik pengelolaan aset negara oleh PT Kereta Api di Kota Sawahlunto.
2. Untuk mengetahui dan menjelaskan kendala-kendala yang dihadapi oleh PT Kereta Api di Kota Sawahlunto dalam mengelola aset negara.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Secara Teoritis

Dari hasil penelitian ini, diharapkan dapat memberikan wawasan keilmuan bagi para akademisi maupun bagi seluruh masyarakat luas dan juga dapat dipergunakan sebagai sarana sumber keilmuan di bidang ketatanegaraan.

2. Manfaat Secara Praktis

Kesimpulan dari penelitian ini dapat memberikan wawasan baru bagi peneliti maupun masyarakat umum khususnya masyarakat di wilayah kota Sawahlunto.

3. Luaran Penelitian

Luara penelitian ini adalah penulis dapat mempresentasikan hasil penelitian ini dalam seminar dan mempublikasikannya dalam jurnal ilmiah.

F. Definisi Operasional

"Untuk mempermudah pemahaman judul, penulis akan menguraikan secara singkat gambaran awal serta menghindari adanya pemahaman yang berbeda dengan maksud penulis. Oleh karena itu, perlu kiranya dijelaskan beberapa istilah penting dalam judul ini, antara lain:

Aset: Aset (dengan satu 's') yang telah diindonesiakan secara umum adalah barang (thing) atau sesuatu barang (anything) yang mempunyai nilai atau manfaat tertentu bagi pemiliknya (As'ad, 2001: 58). "Nilai ekonomi (economic value),

1. Nilai komersial (commercial value) atau
2. Nilai tukar (exchange value); yang dimiliki oleh instansi, organisasi, badan usaha ataupun individu (perorangan).

Aset (Asset) adalah barang, yang dalam pengertian hukum disebut benda, yang terdiri dari benda tidak bergerak dan benda bergerak, baik yang berwujud (tangible) maupun yang tidak berwujud (intangible), yang tercakup dalam aktiva/kekayaan atau harta kekayaan dari suatu instansi, organisasi, badan usaha, atau individu perorangan. Berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 2004, yang dimaksud dengan Barang Milik Daerah adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban APBD atau berasal dari perolehan lainnya yang sah.

Untuk melakukan operasional pemerintahan, baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah, mutlak memerlukan aset. Pengertian aset ini mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2005 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan. Dalam peraturan tersebut, barang yang diberi nama aset lebih tepatnya disebut aset tetap. Sedangkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2008 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah, yang diberi nama aset adalah barang.

Menurut Pasal 1 Ayat (1) dan Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006, yang dimaksud dengan:

1. Barang milik negara adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban APBN atau berasal dari perolehan lainnya yang sah.
2. Barang milik daerah adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban APBD atau berasal dari perolehan lainnya yang sah.

Berdasarkan Pasal 1 Ayat (1) dan Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006, dijelaskan bahwa Barang Milik Negara/Daerah meliputi barang yang dibeli atau diperoleh atas beban APBN/APBD; barang yang berasal dari perolehan lainnya yang sah, yaitu dari hibah/sumbangan, perjanjian/kontrak, diperoleh berdasarkan ketentuan undang-undang, atau barang yang diperoleh berdasarkan putusan

pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap (Mhd. Habibi Arifin, 2011: 12-13).

Kereta api dijelaskan dalam Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan, 'Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

Fiqh Siyasah adalah ilmu yang mempelajari tentang seluk-beluk pengaturan umat dan negara dengan segala bentuk hukum, peraturan, dan kebijakan pemerintah yang sejalan dengan dasar ajaran untuk mewujudkan kemaslahatan umat (Nurhayati, 2018:8).

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Landasan Teori

1. Teori Pengelolaan Aset

a. Pengertian Pengelolaan

Pengelolaan diambil dari kata dasar 'kelola', yang merupakan kegiatan pemanfaatan dan pengendalian atas semua sumber daya yang diperlukan untuk mencapai atau menyelesaikan tujuan tertentu. Pengelolaan memiliki arti dalam kelas kata benda sehingga pengelola dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan (Doli D. Siregar, 2004:157).

Menurut Andrew F. Sikul, pengelolaan adalah soft skill untuk mencapai suatu hasil tertentu dengan menggunakan tenaga atau bantuan orang lain. Menurut Harold Koontz, pengelolaan adalah usaha untuk mencapai suatu tujuan tertentu dengan menggunakan tenaga orang lain. Menurut George R. Terry, pengelolaan adalah pemanfaatan sumber daya manusia ataupun sumber daya lainnya yang dapat diwujudkan dalam kegiatan perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengawasan untuk mencapai suatu tujuan (A. Gima Sugiama, 2013:78).

Peneliti menyimpulkan bahwa pengelolaan adalah serangkaian aktivitas koordinasi yang mencakup perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, pengendalian, penempatan, serta pengambilan keputusan untuk menghasilkan suatu produk dan jasa yang efektif dan efisien.

b. Teori Aset

1) Pengertian Aset

Aset adalah produk bernilai yang dikuasai atau dimiliki oleh suatu perusahaan, baik berupa harta benda (properti), hak, atau suatu tuntutan terhadap aset maupun jasa yang dimiliki. Aset dalam bisnis dan akuntansi merupakan sumber ekonomi yang

dimiliki oleh individu, bisnis, atau perusahaan. Apapun properti atau barang berharga yang dimiliki, yang biasanya dianggap dapat digunakan sebagai pembayaran utang seseorang, biasanya dianggap sebagai aset. Aset merupakan benda yang mudah diubah menjadi tunai. Aset adalah segala kekayaan yang dimiliki oleh suatu perusahaan. Kekayaan ini mencakup sumber daya yang dapat berupa benda atau hak yang dikuasai dan yang sebelumnya diperoleh oleh perusahaan melalui transaksi atau kejadian/kegiatan masa lalu.

Untuk dapat diakui sebagai aset, kekayaan atau sumber daya tersebut harus bisa diukur menggunakan satuan mata uang, bisa rupiah, dolar, atau mata uang lainnya tergantung dengan situasi dan kondisi yang menyertai. FASB (Financial Accounting Standards Board) juga menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan aset adalah suatu manfaat ekonomi masa depan yang cukup pasti, yang diperoleh atau dikuasai/dikendalikan oleh suatu perusahaan sebagai akibat transaksi atau kejadian masa lalu. Disebut sebagai manfaat ekonomi masa depan yang cukup pasti karena aset ini merupakan sumber daya perusahaan yang nantinya akan digunakan untuk menjalankan kegiatan-kegiatannya, seperti operasi usaha, pembiayaan, atau investasi. Kemudian, disebut akibat dari transaksi atau kejadian masa lalu karena perusahaan memperoleh dan menguasai aset melalui transaksi-transaksi dan kejadian yang sebelumnya telah dilakukan, seperti transaksi pinjam meminjam dengan bank, pembelian, kontrak piutang, penerbitan saham, investasi, dan transaksi lainnya (Soemarso S.R., 2005:20).

2) Macam-Macam Aset

a) Aset Lancar

Aset lancar adalah aset yang dapat diubah menjadi uang, dijual, atau dipakai dalam jangka waktu satu periode akuntansi. Aset lancar merupakan aset yang paling likuid,

artinya paling cepat untuk diubah menjadi uang tunai atau kas. Aset lancar ini memiliki perputaran dan masa manfaat yang relatif singkat, yaitu satu tahun. Aset ini bukan berarti hanya bermanfaat dalam satu tahun saja, tetapi karena perputaran yang sangat cepat, maka aset yang sebelumnya mudah habis akan tergantikan dengan aset lainnya. Begitu seterusnya hingga pada akhir tahun harus ada tutup buku (Suwardjono, 2010: 258). Contoh yang termasuk dalam aset lancar di antaranya adalah sebagai berikut :

- Kas: uang tunai yang berada di perusahaan dan uang kas yang berada di bank serta uang tunai yang dialokasikan untuk cadangan.
- surat-surat berharga : seperti saham dan obligasi yang setiap saat dapat dijual kembali.
- piutang usaha (account receivable) : yaitu tagihan perusahaan kepada pihak lain yang jangka waktu pelunasannya kurang dari satu tahun.
- wesel tagih (note receivable) : yaitu tagihan pihak perusahaan kepada pihak lain.
- Perlengkapan (supplies) : yaitu aset perusahaan yang digunakan untuk menyelenggarakan kegiatan usaha suatu perusahaan.
- pendapatan yang masih harus diterima (accrued income) : yaitu pendapatan yang sudah menjadi hak perusahaan ,tetapi pembayarannya belum diterima.
- Beban dibayar dimuka : yaitu beban yang dikeluarkan untuk beberapa periode ke depan,dan belum dimanfaatkan . misalnya: sewa dibayar dimuka, asuransi dibayar dimuka.

- persediaan barang dagangan : yaitu barang -barang yang pada akhir periode penyusunan neraca masih tersimpan digudang (Hidayati, 2017: 39)

b) Aset tidak lancar

Aset tidak lancar merupakan aset dengan siklus dan masa manfaat yang cukup lama, yang pasti lebih dari satu tahun. Aset ini terbagi menjadi tiga, yaitu aset tetap, aset tidak berwujud, dan investasi jangka panjang.

(1) Aset tetap adalah aset yang berwujud secara fisik, dapat dirasakan oleh indera manusia dapat digunakan serta dimanfaatkan untuk kegiatan produksi barang dan atau jasa oleh perusahaan secara terus menerus. Perusahaan memiliki aset ini bukan bertujuan untuk dijual kembali, namun hanya untuk produksi saja, dan aset ini hanya akan dijual ketika aset tersebut dinilai kurang bermanfaat, habis manfaatnya, perlu diganti, rusak, dan sebagainya (Soemarso.S.R, 1999: 23). Contoh aset yang termasuk dalam aset tetap adalah sebagai berikut :

- Lahan adalah sebidang tanah terhampar baik merupakan tempat bangunan, maupun yang masih kosong. Dalam
- akuntansi apabila lahan yang didirikan bangunan di atasnya harus dipisahkan pencatatannya dari lahan itu sendiri.
- Bangunan Gedung adalah bangunan yang berdiri diatas bumi ini baik diatas lahan atau air. Pencatatannya harus terpisah dari lahan yang menjadi lokasi gedung itu.
- Mesin termasuk peralatan-peralatan yang menjadi bagian dari mesin yang bersangkutan.
- Kendaraan, Semua jenis kendaraan seperti alat pengangkut, truck, traktor, mobil, kendaraan roda dua, dan sebagainya.

- Peralatan atau inventaris, Peralatan yang dianggap merupakan alat-alat besar yang digunakan dalam perusahaan seperti inventaris kantor, inventaris pabrik, inventaris gedung, dan lainnya (Hidayati, 2017: 40)
- (2) Aset tidak berwujud adalah hak istimewa yang dimiliki perusahaan dan mempunyai nilai namun tidak mempunyai bentuk fisik. Yang termasuk aset tetap tidak berwujud antara lain :
- Goodwill, yaitu nilai lebih yang dimiliki suatu perusahaan yang timbul karena adanya keistimewaan-keistimewaan tertentu. Seperti, letak yang sangat strategis dan nama yang sudah sangat terkenal.
 - Hak Patent, yaitu hak yang diberikan pemerintah kepada perseorangan atau badan usaha untuk menggunakan penemuan baru.
 - Hak Cipta, yaitu hak yang diberikan pemerintah kepada perseorangan atau badan usaha untuk memperbanyak atau menjual barang-barang hasil karya seni atau tulisan.
 - Merek dagang, yaitu hak yang diberi pemerintah kepada badan usaha untuk menggunakan nama, cap atau lambing bagi usahanya.
 - Hak Sewa (Leasing), yaitu hak untuk menggunakan aset tetap pihak lain dalam jangka waktu panjang.
 - Franchise, yaitu hak Istimewa yang diberikan perusahaan atau perseorangan dari pihak lain untuk mengkomersilkan produk, tehnik, atau formula tertentu (Soemarso, 2005: 528).
- (3) Investasi jangka panjang, aset ini meliputi semua investasi jangka panjang yang sebelumnya atau sekarang telah dilakukan oleh perusahaan. Misalnya perusahaan A berinvestasi di perusahaan B, maka

nantinya perusahaan A harus mencatat asetnya yang berupa investasi di dalam neraca B (Hidayati, 2017: 41)

c. Pengertian Pengelolaan Aset

Pengelolaan Aset adalah suatu perencanaan, pengorganisasian, dan pengendalian kegiatan keuangan seperti pengadaan dan pemanfaatan dana dari perusahaan yang menerapkan prinsip-prinsip manajemen umum untuk sumber daya keuangan dengan teknik mengimbangi gaya hidup manusia, seperti gaya konsumtif dengan gaya hidup produktif seperti investasi, menabung, ataupun bisnis (Sinungan Muchdarsyah, 1993: 93).

Pengelolaan aset fisik, secara definitif, manajemen aset adalah ilmu dan seni untuk memandu pengelolaan kekayaan yang mencakup proses merencanakan kebutuhan aset, mendapatkan, menginventarisasi, melakukan legal audit, menilai, mengoperasikan, memelihara, memperbarui atau menghapuskan hingga mengalihkan aset secara efektif dan efisien (Harmono, 2009: 58).

Pengelolaan aset adalah segala bentuk administratif yang akan dilakukan dalam beberapa tahap, seperti perencanaan, penyimpanan, penggunaan, pencatatan, serta pengawasan yang diakhiri dengan pelaporan terhadap siklus keluar masuknya dana atau uang dalam sebuah instansi pada jangka waktu tertentu.

Fungsi dasar atau tujuan dari pelaksanaan pengelolaan aset adalah :

- Mengoptimalkan segala perencanaan kegiatan yang akan dilakukan dalam jangka waktu tertentu.
- Meminimalisasi terjadinya pembengkakan pengeluaran dana yang tidak diinginkan.
- Mencapai target perencanaan dengan lebih efisien karena adanya ketersediaan dana yang cukup serta telah direncanakan dan dapat dialokasikan dengan maksimal.
- Menghindari terjadinya penyimpangan alokasi dana (Yadi Purwanto, 2001:147).

2. Teori Negara Hukum

a. Pengertian Negara Hukum

Negara hukum adalah negara yang berdasarkan pada kedaulatan hukum, hukumlah yang berdaulat. Negara merupakan subjek hukum dalam arti Rechtsstaat. Karena negara itu dipandang sebagai subjek hukum, maka jika dia bersalah, dapat dituntut di depan pengadilan karena perbuatan melanggar hukum. (Eko, 2016: 80)

Pemikiran negara hukum dimulai sejak Plato dengan konsepnya, 'bahwa penyelenggaraan negara hukum yang baik adalah didasarkan pada pengaturan (hukum) yang baik' yang disebut dengan istilah nomoi. Kemudian, ide tentang negara hukum populer pada abad ke-17 sebagai akibat dari situasi politik di era yang didominasi oleh absolutisme (Zurnetti, Aria, R. Efendi, 2018: 4).

Sebagaimana diutarakan oleh Satjibto Rahardjo yang dikutip oleh Otong Syahada, yang menyatakan bahwa 'Negara hukum adalah konsep modern yang tidak tumbuh dari dalam masyarakat Indonesia sendiri, tetapi barang impor. Proses menjadi negara hukum bukanlah merupakan bagian dari sejarah sosial politik bangsa Indonesia di masa lalu, seperti yang terjadi di Eropa. Negara hukum merupakan bangunan yang dipaksakan dari luar (imposed from outside).' Dengan demikian, membangun negara hukum adalah membangun perilaku bernegara hukum, membangun suatu peradaban baru (Syahada, 2021: 4).

Rahardjo (2009) dalam bukunya yang dikutip oleh Otong Syahada berpendapat bahwa negara hukum yang membahagiakan rakyatnya bukan hanya merupakan bangunan hukum, politik, dan sosial, melainkan juga kultural. Oleh karena itu, kita boleh mengamati watak-watak kultural suatu negara. Di sisi lain, suatu negara hukum juga dituntut untuk menampilkan wajah kulturalnya.

Indonesia memiliki sebuah pandangan sebagai negara hukum Pancasila (Syahada, 2021: 4).

Menurut pendapat Arif Hidayat (2011), yang dikutip oleh Aswandi dan Roisah pada pembukaan dan Pasal-pasal dalam UUD NRI/1945, konsep yang dianut negara hukum Indonesia sejak diproklamasikan kemerdekaan hingga sekarang bukanlah konsep *rechtsstaat* dan bukan pula konsep *the rule of law*. Akan tetapi, membentuk suatu konsep negara hukum baru yang bersumber pada pandangan dan falsafah hidup luhur bangsa Indonesia, yaitu negara hukum Pancasila, yang merupakan negara hukum yang berdasarkan kepada nilai-nilai Pancasila (Aswandi dan Roisah, 2019: 134).

Permasalahan negara hukum pada hakikatnya tidak lain daripada persoalan tentang kekuasaan. Ada dua sentra kekuasaan; di satu pihak terdapat negara dengan kekuasaan yang menjadi syarat mutlak untuk dapat memerintah. Di pihak lain, rakyat diperintah, sehingga melepaskan segala kekuasaannya. Kita melihat bahwa apabila penguasa di suatu negara hanya bertujuan untuk memperoleh kekuasaan sebesar-besarnya tanpa menghiraukan kebebasan rakyatnya, maka lenyaplah negara hukum. Dengan demikian, nyatalah betapa penting tujuan suatu negara dalam kaitannya dengan persoalan kita (Eko, 2016: 85).

Van Apeldoorn mengungkapkan bahwa tujuan hukum adalah mengatur tata tertib masyarakat secara damai dan adil. Perdamaian di antara manusia dipertahankan oleh hukum dengan melindungi segala kepentingan manusia tertentu, seperti kemerdekaan, jiwa, harta, dan sebagainya terhadap yang merugikannya. Kepentingan individu dan kepentingan golongan manusia selalu bertentangan satu sama lain. Perseteruan kepentingan selalu menjadi sebab adanya pertikaian, bahkan peperangan antara semua orang melawan semua orang, jika hukum bertindak sebagai perantara untuk mempertahankan perdamaian.

Hukum memihak perdamaian dengan menimbang kepentingan yang bertentangan secara teliti dan mengadakan keseimbangan di antaranya, karena hukum hanya dapat mencapai tujuan (mengatur pergaulan hidup secara damai) jika ia mengarah kepada peraturan yang adil. Artinya, peraturan yang mengandung keseimbangan antara kepentingan-kepentingan yang dilindungi, sehingga setiap orang memperoleh sebanyak mungkin yang menjadi bagiannya (Eko, 2016: 85-86).

b. Pinsip Negara Hukum

Penerapan prinsip negara hukum Indonesia didasarkan pada unsur-unsur negara hukum secara umum, yaitu adanya upaya perlindungan terhadap Hak Asasi Manusia (HAM), adanya pemisahan atau pembagian kekuasaan, adanya pelaksanaan kedaulatan rakyat, adanya penyelenggaraan pemerintahan yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, dan adanya peradilan administrasi negara. Agar tercapai tujuan negara hukum Indonesia sebagaimana dicita-citakan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, maka seluruh unsur dimaksud harus diterapkan secara konsisten.

Penerapan prinsip negara hukum di Indonesia dapat dikatakan dijalankan tanpa berpatokan secara langsung pada prinsip *rechtsstaat* atau *rule of law*. Terwujudnya negara hukum sebagaimana yang dicita-citakan dalam Undang-Undang Dasar 1945 akan dapat direalisasikan bila seluruh proses penyelenggaraan pemerintahan atau negara benar-benar didasarkan pada kaidah-kaidah yang tertuang dalam konstitusi itu sendiri.

Negara hukum Indonesia memiliki ciri-ciri tersendiri yang barangkali berbeda dengan negara hukum yang diterapkan di berbagai negara. Hanya saja, untuk prinsip umumnya, seperti adanya upaya perlindungan terhadap hak asasi manusia, adanya pemisahan atau pembagian kekuasaan, adanya pelaksanaan kedaulatan rakyat, adanya penyelenggaraan pemerintahan yang

didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, dan adanya peradilan administrasi negara, masih tetap digunakan sebagai dasar dalam mewujudkan negara hukum di Indonesia (Siallagan, 2016: 136, 236).

Salah satunya, penyebab prinsip negara hukum cenderung memperkecil peranan negara dalam mengurus masalah sosial ekonomi warga negara, yang dianut dalam konsep negara hukum formil, bergeser ke arah sebuah gagasan baru. Gagasan tersebut adalah pemerintah harus bertanggung jawab atas kesejahteraan rakyat (Hamzah, 2014: 9).

c. Tipe-Tipe Negara Hukum

Tipe negara hukum yang ditinjau dari sisi hukum adalah penggolongan negara-negara dengan melihat hubungan antara penguasa dan rakyat. Negara hukum timbul sebagai reaksi terhadap kekuasaan raja-raja yang absolut. Ada tiga tipe negara hukum sebagaimana berikut :

1) Tipe Negara Hukum Liberal

Tipe negara hukum liberal ini menghendaki supaya negara berstatus pasif, artinya bahwa warga negara harus tunduk pada peraturan-peraturan negara. Penguasa dalam bertindak sesuai dengan hukum. Di sini kamu liberal menghendaki agar penguasa dan yang dikuasai pada suatu persetujuan dalam bentuk hukum serta persetujuan yang menjadi penguasa.

2) Tipe Negara Hukum Formil

Negara hukum formil yaitu negara hukum yang mendapatkan pengesahan dari rakyat, segala tindakan penguasa memerlukan bentuk hukum tertentu, harus berdasarkan undang-undang. Negara hukum formal ini disebut juga dengan negara demokratis yang berlandaskan negara hukum.

3). Tipe Negara Materil

Negara hukum materil sebenarnya merupakan perkembangan lanjut dari negara hukum formil, di mana tindakan penguasa harus berdasarkan undang-undang atau berlaku asas legalitas maka dalam negara hukum materil tindakan dari penguasa dalam hal mendesak kepentingan warga negara dibenarkan bertindak menyimpang dari undang-undang atau berlaku asas oportunitas (Yamin, 2022:11,12)

3. Teori Kepatuhan Hukum Masyarakat

Kepatuhan merupakan suatu sikap masyarakat yang sadar akan manfaat dari suatu hukum yang kemudian terwujud dalam bentuk kesetiaan terhadap nilai hukum tersebut. Sikap setia tersebut kemudian diterapkan dalam kehidupan, dengan memegang teguh sikap dan perilaku patuh agar dapat menjalani hidup yang baik dan teratur yang manfaatnya juga dapat dirasakan oleh sesama (Elya, Rosana, 2014: 10).

Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah berpendapat bahwa kepatuhan didasari oleh suatu kecenderungan masyarakat yang kuat, dikarenakan rasa takut akan suatu sanksi negatif apabila hukum itu dilanggar (Soerjono Soekanto, 1982: 23). Dalam bukunya, Soerjono Soekanto menuliskan bahwa kepatuhan itu sendiri menyangkut sebuah proses internalisasi kaedah hukum dalam diri seseorang. Proses internalisasi itu sendiri dimulai ketika seseorang diposisikan pada perilaku hukum yang dikehendaki oleh hukum itu sendiri pada situasi tertentu. Awal proses ini disebut sebagai proses belajar, di mana seseorang mulai merubah pendirian yang selama ini dipegang.

Hal penting dalam proses internalisasi adalah penguatan respon positif seseorang berupa kepatuhan yang dikehendaki oleh hukum. Soerjono Soekanto juga mengatakan bahwa untuk melakukan penguatan tersebut dapat dilakukan dengan memberikan imbalan serta sanksi bagi pelanggar atau seseorang yang memberikan respon negatif. Penerapan sanksi saja tidak cukup untuk membuat seseorang mematuhi suatu peraturan, di sisi lain diperlukan pula adanya rasa

timbang balik atas suatu keadilan dari hukum itu sendiri (Soerjono Soekanto, 1982: 227-228).

Soerjono Soekanto menuliskan dalam bukunya bahwa dasar kepatuhan adalah *introduction*, *habituation*, *utility* dan *group identification*. (Soerjono Soekanto, 1982:225-226)

a. *Introduction* (Sosialisasi)

Penyebab awal masyarakat dapat mematuhi suatu peraturan adalah karena doktrin yang telah diberikan kepadanya dalam waktu yang lama. Sosialisasi yang dilakukan sejak masih kecil atau remaja, membuat seseorang mempunyai keyakinan kuat bahwa suatu peraturan memang tidak boleh dilanggar. Seperti halnya suatu kebudayaan, peraturan juga telah ada sejak individu dilahirkan, bahkan tanpa sadar akan menerima dan mematuhi aturan tersebut. hal ini tidak lain terjadi karena proses sosialisasi melalui pendidikan, keluarga dan lain-lain.

b. *Habituation* (Pembiasaan)

Penyebab selanjutnya seseorang dapat mematuhi suatu peraturan adalah karena sudah terbiasa. Proses sosialisasi dan doktrinasi yang dilakukan terus-menerus dan dalam waktu yang sangat lama, akan membuat seseorang merasa terbiasa dengan adanya suatu peraturan. Apabila seseorang sudah merasa terbiasa, maka peraturan tidak lagi dirasa sebagai sesuatu yang mengekang kebebasan.

c. *Utility* (Kegunaan)

Pada hakikatnya, manusia hidup membutuhkan suatu aturan agar dapat hidup secara pantas dan teratur. Aturan dalam hidup di suatu kelompok harus disepakati agar bisa berlaku bagi orang banyak. Dari sini lah dapat muncul suatu kepatuhan hukum dikarenakan adanya manfaat yang dirasakan dari adanya kaidah hukum tersebut.

d. *Group identification* (Identifikasi kelompok)

Seseorang ada kalanya patuh terhadap suatu peraturan bukan karena benar-benar mengerti manfaat dari peraturan tersebut. Seseorang yang ingin melakukan identifikasi dengan suatu kelompok juga akan mematuhi peraturan yang dipatuhi oleh kelompok tersebut.

4. Teori Penegakan Hukum dan Faktor-faktor yang Mempengaruhinya

Penegakan hukum adalah suatu perilaku yang dilakukan oleh para penegak hukum. Penegak hukum ditujukan untuk menciptakan ketertiban dan penerapan hukum di lingkungan masyarakat (Sanyoto, 2008: 199). Penegakan hukum dilakukan sebelum atau sesudah terjadinya sikap/perilaku yang dilakukan oleh masyarakat yang melanggar hukum. Penegakan hukum merupakan sebuah sistem yang di dalamnya terdapat anggota-anggota pemerintahan yang bertindak sebagai aparat yang terorganisir untuk melakukan penegakan dengan cara memulihkan, menghalangi, maupun menghukum orang-orang yang melakukan pelanggaran terhadap peraturan. Urutan norma hukum terjadi di masyarakat, meskipun sering disebut sebagai bagian dari kepolisian atau pengadilan, tetapi istilah ini biasanya digunakan untuk orang-orang yang bukan anggota kepolisian resmi, yang secara langsung terlibat dalam penindakan dan pengamatan untuk pencegahan serta menanggulangi aktivitas yang berbau kriminal dan untuk orang-orang yang menginvestigasi kejahatan. Menangkap pelaku kejahatan sering kali dilakukan dengan penjagaan dan penghukuman atas suatu tindak pidana.

Penegakan hukum merupakan proses dilakukannya upaya penegakan atau berfungsinya norma-norma sebagai dasar perilaku hukum yang ada di masyarakat dan negara. Sistem penegakan hukum terkait dengan adanya keserasian antara nilai-nilai dan kaidah hukum dengan perilaku nyata manusia (John Kenedi, 2014: 78).

Selain itu, ada beberapa faktor yang mempengaruhi penegakan hukum secara negatif. Faktor pertama adalah yang ada di dalam sistem hukum itu sendiri, mulai dari hukumnya, penegak hukumnya, serta sarana prasarana untuk penegakan hukum. Kedua, faktor yang ada di luar sistem hukum, yang meliputi kesadaran hukum masyarakat itu sendiri, perkembangan hukum di masyarakat, sosial, politik, dan budaya yang mempengaruhi hal tersebut.

Ada beberapa faktor permasalahan dalam penegakan hukum. Yang pertama adalah faktor kualitas penegak hukum secara profesional, kedua adalah lemahnya wawasan pemikiran bagi penegak hukum dalam memahami hukum itu sendiri, ketiga adalah minimnya keterampilan untuk bekerja memenuhi kebutuhan hukum, keempat rendahnya motivasi kerja, kelima adalah rusaknya moralitas personil aparat penegak hukum yang membuat hukum tidak dapat ditegakkan, keenam adalah tingkat pendidikan hukum yang rendah, yang memerlukan perbaikan pendidikan hukum sejak dini, dan ketujuh adalah sangat sedikitnya program-program pengembangan sumber daya manusia di kalangan organisasi-organisasi penegak hukum untuk meningkatkan kemampuan dalam ilmu hukum.

Tidak hanya aparat penegak hukum saja yang dapat menegakkan hukum, masyarakat juga memiliki hak untuk turut serta dalam penegakan hukum agar hukum dipatuhi oleh masyarakat. Hal ini membutuhkan sikap kerjasama antara pihak penegak hukum dan masyarakat dalam penegakan hukum yang ada di masyarakat, sehingga hukum dapat dipatuhi dan ditaati serta kedaulatan hukum tetap dijaga. Masyarakat memberikan sumbangsih pemikirannya dalam penegakan hukum, dan selain aparat penegak hukum, masyarakat dihimbau untuk turut serta dalam menjaga hukum agar tetap tertib serta dipatuhi oleh masyarakat lainnya. Ini diharapkan agar dalam penegakan hukum

antara penegak hukum dan masyarakat saling membantu dan bahu-membahu dalam penegakan hukum yang ada, sehingga hukum dapat ditegakkan demi keadilan, kepastian, dan manfaat yang tentunya akan memberikan kesejahteraan bagi masyarakat itu sendiri.

Seperti kita ketahui, semua negara pasti memiliki peraturan perundang-undangan ataupun hukum yang berlaku. Negara kita, Indonesia, merupakan negara hukum yang memiliki peraturan-peraturan hukum yang bersifat memaksa kepada seluruh masyarakat yang ada di wilayah teritorial Indonesia untuk patuh dan tunduk terhadap peraturan-peraturan hukum yang dibuat oleh bangsa Indonesia, bahkan Indonesia mengatur orang asing yang berada di wilayah Indonesia untuk patuh terhadap hukum yang berlaku di Indonesia.

Penegakan hukum dianggap sangat penting. Pemerintah di sini bertanggung jawab untuk mengelola suatu wilayah dan rakyatnya. Untuk mencapai tujuan dalam kehidupan bernegara, pemerintah wajib menjaga hak asasi warga negaranya. Tidak hanya tanggung jawab, pemerintah memiliki kepentingan yang lebih luas lagi untuk menciptakan kondisi-kondisi yang kondusif sehingga terciptanya kesejahteraan dalam masyarakat. Di Indonesia, ada visi dalam penegakan hukum, di mana beberapa inisiatif dilakukan. Salah satu contoh perbaikan di tubuh kepolisian adalah mendorong kepolisian untuk lebih profesional dalam melakukan penegakan hukum.

Penegakan hukum merupakan usaha yang dilakukan untuk mewujudkan keadilan, kepastian, dan manfaat menjadi kenyataan dalam kehidupan bermasyarakat. Penegakan hukum pada hakikatnya adalah perwujudan proses ide-ide untuk mewujudkan hukum yang berkeadilan yang dilakukan oleh pemerintah sebagai pemangku kekuasaan yang berhak untuk membuat hukum dan melakukan penegakan hukum agar terciptanya keadilan, kepastian,

dan manfaat bagi masyarakat. Fungsi penegakan hukum adalah agar masyarakat terpenuhi haknya sebagai warga negara serta terjamin kemerdekaannya sebagai masyarakat yang dilindungi oleh negaranya (Enam Sulaiman, 2016: 63-68).

5. Teori *Fiqh Siyasah*

a. Pengertian *Fiqh Siyasah*

Hukum Islam adalah sistem kaidah-kaidah yang didasarkan pada wahyu Allah SWT dan Sunnah Rasul mengenai tingkah laku mukallaf (orang yang sudah dapat dibebani kewajiban) yang diakui dan diyakini, yang mengikat bagi semua pemeluknya (Abdul Karim, 2008: 45).

Menurut pengertian lain, Hukum Islam adalah sekumpulan aturan keagamaan, perintah-perintah Allah yang mengatur perilaku kehidupan orang Islam dalam seluruh aspeknya. Hukum Islam adalah representasi pemikiran Islam, dan intisari dari Islam itu sendiri (Fajri M Kasim, Abidin Nurdin, 2010: 21).

Jadi, dapat disimpulkan bahwa hukum Islam adalah segala macam ketentuan atau ketetapan mengenai suatu hal yang berkaitan dengan hubungan manusia dengan Tuhannya, hubungan sesama manusia, dan hubungan manusia dengan alam semesta, dimana ketentuan itu telah diatur dalam Al-Qur'an dan Hadist.

Sedangkan, hukum Islam yang membicarakan pengaturan dan pengurusan kehidupan manusia dalam bernegara demi mencapai kemaslahatan bagi manusia disebut dengan *Fiqh Siyasah* (Muhammad Iqbal, 2014: 4).

Menurut pengertian lain, *Fiqh Siyasah* adalah ilmu yang mempelajari tentang seluk-beluk pengaturan umat dan negara dengan segala bentuk hukum, peraturan, dan kebijakan pemerintah yang sejalan dengan dasar ajaran untuk mewujudkan kemaslahatan umat (Nurhayati, 2018: 8).

Menurut J. Suyuthi Pulungan, *Fiqh Siyasah* merupakan ilmu tata negara Islam yang membahas tentang peraturan

kepentingan umat dan negara dengan bentuk hukum, peraturan, dan kebijakan yang dibuat oleh pemegang kekuasaan dengan dasar-dasar ajaran yang berupa syariat Islam untuk mewujudkan kemaslahatan umat (Pulungan, 1994: 21). Kata *Siyasah* menurut pendapat para ulama juga dapat diartikan berbeda-beda. Ibn ‘Aqil, sebagaimana dikutip oleh Ibn Qayyim, menafsirkan...

“Siyasah adalah segala perbuatan yang membawa manusia lebih dekat kepada kemaslahatannya dan lebih jauh dari kemafsadatan, sekalipun Rasulullah tidak menetapkannya dan (bahkan) Allah SWT. Tidak menentukannya.”

Berdasarkan ayat berikut ini juga dibahas mengenai pengertian tentang fiqh siyasah :

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ ۗ إِنَّ اللَّهَ نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيعًا بَصِيرًا

“Sungguh, Allah menyuruh kamu menyampaikan amanat kepada yang berhak menerimanya, dan (menyuruh kamu) apabila menetapkan hukum di antara manusia supaya kamu menetapkan dengan adil. Sesungguhnya Allah memberi pengajaran yang sebaik-baiknya kepadamu. Sesungguhnya Allah adalah Maha Mendengar lagi Maha Melihat.” (Qs. An-Nisaa ; 58)

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ ۗ فَإِنْ تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ۗ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا

“Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada

Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya.” (Qs. An-Nisaa ; 59)

Berdasarkan ayat diatas Ibnu Taymiyah membahas mengenai ayat 58 dan 59 surat an-Nisaa, bahwa mengisyaratkan unsur-unsur yang terlibat dalam proses siyasah yaitu ulama menyatakan, bahwa ayat pertama an-Nisa : 58 berkaitan dengan pemegang kekuasaan, yang berkewajiban menyampaikan amanat kepada yang berhak dan menghukumi dengan cara yang adil, menjalankan kewajibannya, sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Ayat kedua An-Nisa : 59 berhubungan dengan rakyat, baik militer maupun nonmiliter (Djuzuli, 2009:27) Artinya memerintahkan umat muslim agar menaati putusan hukum secara hirarki agar terciptanya kemaslahatan umat.

b. Objek Kajian *Fiqh Siyasah*

Kajian fiqh siyasah adalah hal yang berkaitan dengan peraturan hubungan warga Negara dengan lembaga Negara baik bersifat didalam negara maupun luar Negara. Berkenaan dengan ruang lingkup kajian fiqh siyasah terdapat perbedaan pendapat di kalangan ulama, berikut dibawah ini :

Imam al-Mawardhi, membagi lima bidang kajian fiqh siyasah yaitu:

- Siyasah Dusturiyah
- Siyasah Maliyyah
- Siyasah Qadha’iyyah
- Siyasah Harbiyyah
- Siyasah Idariyyah

Adapun Imam Ibnu Taimiyyah, membagi objek kajian fiqh siyasah menjadi empat bidang yaitu :

- Siyasah Qadha’iyya
- Siyasah Idariyyah

- Siyasah Maliyyah
- Siyasah Kharijiyyah

Sementara itu Abdul Al-Wahhab Khallaf membagi menjadi tiga bidang lingkup fiqh siyasah diantaranya Siyasah Qadha'iyah, Siyasah Kharijiyyah, Siyasah Idariyyah. Namun berbeda dengan Ulama di Indonesia Hasbi Ash-Shiddieqy membagi objek kajian fiqh siyasah menjadi delapan bidang, yaitu :

- Siyasah Dusturiyyah syar'iyah (Membahas Tentang Politik Pembuatan Perundang-undangan).
- Siyasah Tasyri'iyah Syar'iyah (Membahas Tentang Politik Hukum).
- Siyasah Qadha'iyah Syar'iyah (Tentang Politik Peradilan).
- Siyasah Maliyyah Syar'iyah (Tentang Politik Ekonomi dan Moneter).
- Siyasah Idariyyah Syar'iyah (Politik Administrasi Negara).
- Siyasah Dauliyyah/Siyasah Kharijiyyah Syar'iyah (Politik Hubungan Internasional).
- Siyasah Tanfidziyyah Syar'iyah (Politik Pelaksanaan Undangundang).
- Siyasah Harbiyyah Syar'iyah (Politik Peperangan) (Muhammad Iqbal, 2014:15).

Berdasarkan perbedaan pendapat diatas, pembagian fiqh siyasah disederhanakan lagi menjadi tiga objek hal ini berkenaan dengan hubungan antar manusia yang menuntut peraturan siyasah diantaranya Siyasah Dusturiyyah, Siyasah Dauliyyah, dan Siyasah Maliyyah.

Mengenai objek pembahasan fiqh siyasah diatas Pengelolaan Aset Negara oleh PT Kereta Api termasuklah di Kota

Sawahlunto termaksud pada kajian fiqh siyasah Idariyyah pada hakikatnya al-Ahkam al-Idariyyah membahas tentang masalah politik administrasi Negara. Siyasah Idariyyah merupakan satu bagian yang penting dalam sistem pemerintahan islam. Kajian dari Siyasah Idariyyah adalah terkait dengan pemerintahan mencakup kewenangan, organ-organ, badan-badan publik pemerintahan dan sebagainya.

c. *Siyasah Idariyyah*

Fiqh menurut bahasa, berarti paham atau tahu, atau pemahaman yang mendalam yang menumbuhkan pengarahan potensi akal. Menurut istilah, sebagaimana dikemukakan oleh Sayyid Al Jurjany, bahwa fiqh adalah ilmu tentang hukum-hukum syara' mengenai perbuatan-perbuatan dari dalil-dalil yang terperinci (Totok Jumanto, 2009: 307).

Abu Hanifah mendefinisikannya sebagai pengetahuan diri seseorang tentang apa yang menjadi haknya dan apa yang menjadi kewajibannya atau dengan kata lain pengetahuan seseorang tentang apa yang menguntungkan dan apa yang merugikannya (Satria Efendi, 2005: 3). Dengan demikian, secara ringkas dapat dikatakan, fiqh adalah dugaan kuat yang dicapai seseorang mujtahid dalam usahanya menemukan hukum Allah SWT (Amir Syarifuddin, 2014: 1).

Kata *idarah* atau *idariyyah* adalah bidang yang mengurus tentang administrasi negara. Penyempurnaan sistem administrasi yang dilakukan oleh para khalifah setelah wafatnya Rasulullah SAW diharapkan menjadi acuan bagi generasi berikutnya. Mereka sadar, periode mereka merupakan penjabaran dari penerapan tata pemerintahan Islam atas dasar pertimbangan bahwa tujuan utama sistem tersebut adalah untuk merealisasikan kepentingan publik dengan tetap berpegang teguh pada aturan hukum Islam.

Siyasah idariyyah merupakan bagian dari *siyasah sari'yyah* yang mana pembahasannya tentang ketatanegaraan. Dalam

mengelola tata pemerintahan, dibutuhkan adanya administrasi negara yang baik. Untuk mencapai tata pemerintahan yang baik (good governance), dibutuhkan prinsip-prinsip yang harus diimplementasikan.

Salah satu sifat penting dari administrasi yang dilakukan oleh Rasul adalah kesederhanaan dan juga kemudahan dalam menangani masalah-masalah administrasi. Dalam *siyasah idariyah*, untuk mengukur suatu kualitas pelayanan dapat diambil dari realitas kepentingan pelayanan itu sendiri.

Dalam *fiqh siyasah*, sumber-sumber siyasah idariyah dalam Islam ada dua kategori, yaitu sumber hukum vertikal dan sumber hukum horizontal. Sumber hukum vertikal adalah Al-Quran dan Hadis pada umumnya, dan sumber hukum horizontal yaitu berasal dari manusia dan lingkungannya, antara lain pendapat para ahli, cendekiawan, ulama, zu'ama, sumber berupa sejarah kehidupan manusia, peraturan yang dibuat penguasa, serta pengalaman dan hukum adat (Ahmad Sukardja, 2021: 240).

Adapun salah satu sifat penting dari administrasi yang dilakukan Rasulullah adalah kesederhanaan dan kemudahan menangani masalah-masalah administrasi. Dalam *siyasah idariyah*, untuk mengukur kualitas pelayanan dapat diambil dari realitas kepentingan pelayanan itu sendiri. Masyarakat yang memiliki kepentingan menginginkan kecepatan dan kesempurnaan dalam melaksanakan pekerjaan yang jelas diperintahkan oleh *syara'*.

Untuk merealisasikan ihsan (kebaikan/kesempurnaan) dalam menjalankan urusan tersebut, dalam *siyasah idariyah*, untuk mengukur suatu kualitas pelayanan dapat diambil dari kualitas kepentingan pelayanan yang memiliki tiga indikator, yaitu “sederhana dalam peraturan, cepat dalam pelayanan, profesional dalam penanganan” (Ahmad Fajar Rifa'i, 2017: 27) yang penulis jabarkan seperti di bawah ini:

:

1) Sederhana dalam peraturan

Sederhana dalam peraturan yaitu memberikan kemudahan kesederhanaan itu dilakukan dengan tidak memerlukan banyak meja atau berbelit-belit sebaliknya aturan yang rumit akan menimbulkan kesulitan (Anita Tri Rahayu, 2019:32).

2) Cepat dalam pelayanan

Cepat dalam pelayanan merupakan hal yang paling penting.pentingnya sebuah pelayanan adalah kemampuan dari diri kita dalam memberikan kepuasan terhadap pelanggan. Menurut Islam memberikan kebaikan kepada orang lain sejatinya kita juga telah memberi kebaikan kepada diri kita sendiri

3) Profesional dalam pelayanan

Profesional merupakan sifat dari suatu profesi artinya suatu kumpulan pekerjaan yang dilaksanakan berdasarkan ketentuan atau standar operasional pekerjaan sesuai dengan bidangnya masing-masing. Profesional juga bisa diartikan sebagai kompetensi dalam suatu pekerjaan tertentu dan berkaitan dengan kepandaian khusus untuk menjalankannya. Menurut Islam profesionalisme itu sangat di perlukan.

B. Penelitian Relevan

Penelitian yang relevan merupakan suatu penelitian yang telah dibuat dan dianggap cukup relevan atau mempunyai keterkaitan dengan judul dan topik yang akan diteliti yang berguna untuk menghindari terjadinya pengulangan pokok penelitian yang sama.

Berdasarkan hasil tinjauan penulis dari beberapa penelitian yang sebelumnya khususnya yang berhubungan dengan aspek yang akan penulis teliti adapun penelitian yang sebelumnya adalah :

1. Skripsi dengan judul Pengelolaan Tanah Aset Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Barang Milik Negara Di Kota

Payakumbuh oleh Aisyah, Sh. Program Kekhususan : Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Andalas Padang 2018.

Persamaan penelitian saya dengan penelitian relevan ini adalah keduanya membahas pengelolaan aset tanah yang terkait dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero), khususnya tanah di jalur kereta api nonaktif. Penelitian kami sama-sama menggunakan perspektif hukum dan merujuk pada sumber hukum seperti UUPA serta Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian untuk mengkaji status tanah tersebut.

Namun, terdapat beberapa perbedaan antara penelitian saya dengan penelitian relevan ini. Penelitian saya berlokasi di Kota Sawahlunto, sementara penelitian relevan berfokus di Kota Payakumbuh. Selain itu, penelitian saya menggunakan pendekatan hukum Islam, khususnya melalui teori *Siyasah Idariyah* dalam kerangka *Fiqh Siyasah*, sedangkan penelitian relevan tidak menggunakan pendekatan Islam dan lebih menyoroti aspek hukum agraria serta pengelolaan tanah nasional. Fokus masalah penelitian saya adalah pada pengelolaan aset tanah PT KAI sesuai prinsip hukum Islam dan tata kelola negara, sedangkan penelitian relevan lebih menitikberatkan pada status hukum tanah sebagai barang milik negara serta implikasinya terhadap penggunaan dan pemanfaatan tanah nonaktif. Tujuan penelitian saya adalah memberikan rekomendasi berbasis *Siyasah Idariyah*, sementara penelitian relevan bertujuan memberikan kepastian hukum dan perlindungan terhadap status tanah PT KAI.

2. Jurnal dengan judul Pembuatan Aplikasi Web dan Mobile Untuk Sistem Informasi Pengelolaan Aset dengan QR Code (Studi Kasus: PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat) oleh Ricky Akbar Arif Jurusan

Sistem Informasi Fakultas Teknologi Informasi Universitas Andalas 2020.

Persamaan antara penelitian saya dengan penelitian ini terletak pada fokus keduanya terhadap pengelolaan aset sebagai upaya optimalisasi sumber daya perusahaan. Kedua penelitian juga menyadari adanya kendala dalam pengelolaan aset secara manual yang berpotensi menyebabkan kesalahan, kehilangan data, atau memakan waktu lama, sehingga sama-sama menawarkan solusi berbasis teknologi. Penelitian saya maupun penelitian ini bertujuan menciptakan sistem pengelolaan yang lebih cepat, akurat, dan minim kesalahan, guna menunjang pengambilan keputusan yang lebih baik oleh pihak manajemen.

Namun, terdapat beberapa perbedaan mendasar. Penelitian saya lebih menitikberatkan pada pengelolaan aset berupa tanah milik PT Kereta Api Indonesia di jalur kereta api Kota Sawahlunto dengan menggunakan pendekatan hukum Islam, khususnya teori *Siyasah Idariyah*. Sementara itu, penelitian ini berfokus pada pengelolaan aset perusahaan secara umum dengan menggunakan teknologi QR Code untuk meningkatkan efisiensi operasional di Divisi Regional II Sumatera Barat. Penelitian saya bertujuan untuk mengatasi masalah legalitas dan kebijakan hukum terkait pengelolaan aset negara, sedangkan penelitian ini lebih menekankan solusi teknis melalui pengembangan sistem berbasis web dan mobile untuk pencatatan serta pendataan aset. Hasil yang diharapkan juga berbeda, di mana penelitian saya berupaya memberikan pemahaman hukum terkait pengelolaan aset, sementara penelitian ini menawarkan inovasi teknologi dalam proses pengelolaan aset.

3. Jurnal dengan judul Konflik Perebutan Lahan Kereta Api: Dilema Penguasaan Aset Negara Pasca Nasionalisasi oleh Waskito Widi Wardoyo.

Persamaan penelitian saya dengan penelitian yang ada pada latar belakang tersebut terletak pada fokus keduanya yang melibatkan sengketa hukum terkait pengelolaan tanah milik PT. KAI. Keduanya juga sama-sama mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya sengketa kepemilikan lahan, baik itu faktor sejarah maupun faktor lain yang memengaruhi status hukum tanah tersebut. Baik penelitian saya maupun penelitian yang dibahas di latar belakang ini juga mengedepankan peran hukum sebagai dasar penyelesaian sengketa dan menekankan pentingnya bukti-bukti historis sebagai alat pembuktian kepemilikan tanah.

Namun, perbedaannya terletak pada pendekatan teori yang digunakan. Penelitian saya lebih fokus pada penerapan teori *Siyasah Idariyah* dalam mengelola aset negara, khususnya yang terkait dengan regulasi dan kebijakan negara mengenai penggunaan tanah untuk jalur rel kereta api. Sementara itu, penelitian pada latar belakang ini lebih banyak menggunakan pendekatan historis sebagai dasar dalam gugatan PT. KAI terhadap klaim kepemilikan tanah oleh pihak lain. Fokus pada teori negara hukum dalam penelitian saya lebih menekankan pada administrasi negara dan kebijakan publik dalam mengelola aset, sedangkan penelitian ini menggarisbawahi pentingnya bukti historis seperti *grondkaart* dalam pengakuan hak atas tanah.

4. Jurnal dengan judul Dampak Monitoring dan Audit Internal Unit Pengelola Dokumen Aset terhadap Kualitas Pengelolaan Dokumen Aset: Studi Kasus Kantor Pusat PT Kereta Api Indonesia (Persero) oleh Elya Riska Dwi Wahyuni, Rina Rakhmawati, S. Hum., MPA Sekolah Vokasi Universitas Gadjah Mada

Persamaan penelitian saya dengan penelitian ini adalah keduanya sama-sama mengkaji aspek pengelolaan dokumen,

khususnya yang berkaitan dengan kepemilikan aset, dalam konteks PT Kereta Api Indonesia (Persero). Penelitian ini, seperti skripsi saya, menyoroti pentingnya pengelolaan dokumen yang baik untuk mendukung kelangsungan dan pengembangan perusahaan. Keduanya juga menekankan pada pengelolaan dokumen sebagai alat untuk pengambilan keputusan strategis dan menjaga keamanan serta integritas informasi yang terkandung dalam dokumen tersebut. Persamaan lainnya adalah penggunaan pendekatan manajerial dalam pengelolaan dokumen, dengan mempertimbangkan fungsi manajemen yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengawasan, sebagaimana diterangkan oleh Terry (2016).

Namun, perbedaan utama antara penelitian saya dengan penelitian ini terletak pada fokus kajiannya. Penelitian saya berfokus pada pengelolaan aset tanah oleh PT KAI di Kota Sawahlunto dengan pendekatan *Siyasah Idariyah*, khususnya mengenai pengaturan hukum dan kebijakan yang berlaku untuk mendirikan bangunan di jalur kereta api. Sementara itu, penelitian ini lebih berfokus pada pengelolaan dokumen aset dari sisi nilai guna kebuktian dan informasional yang berkaitan dengan pengembangan perusahaan. Selain itu, meskipun keduanya membahas pentingnya dokumentasi dan manajemen, penelitian saya lebih mengarah pada analisis kebijakan dan peraturan terkait perkeretaapian, sedangkan penelitian ini lebih menekankan pada pengelolaan fisik dokumen dan penerapan standar manajemen dokumen dalam konteks internal PT KAI.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum yuridis empiris (*Field Research*). Penelitian hukum yuridis empiris adalah penelitian yang dimanfaatkan untuk mengetahui aspek-aspek hukum dalam kehidupan sosial dalam masyarakat. Jenis penelitian hukum yuridis empiris ini menggunakan data primer sebagai acuan penelitian dalam hal menjawab topik-topik permasalahan dalam penelitian ini. Penelitian hukum yuridis empiris yaitu melakukan penelitian lapangan, karena data atau informasi yang diperoleh dari penelitian ini berupa wawancara (Nadira Sakinah, 2021:12) langsung ke kantor PT kereta api Kota Sawahlunto dan juga warga masyarakat yang terkait dalam permasalahan yang ada dalam penelitian ini sehingga dapat memberikan jawaban terkait pendirian bangunan pada jalur kereta api di Kota Sawahlunto.

B. Latar dan Waktu Penelitian

1. Latar

Penelitian ini dilakukan di daerah kota Sawahlunto, lebih tepatnya di Jalan lintas Sumatera, Silungkang, Kota Sawahlunto dengan melibatkan petugas-petugas PT Kereta Api Kota Sawahlunto.

2. Waktu Penelitian

No	Kegiatan	Bulan Penelitian						
		Feb 2024	Mar 2024	Apr 2024	Mei 2024	Jun 2024	Jan 2025	Feb 2025
1	Konsultasi Masalah Penelitian	✓	✓					
2	Menyusun Proposal Skripsi			✓	✓			
3	Bimbingan					✓		

	Proposal Skripsi Pra Seminar							
4	Seminar Proposal						✓	
5	Melakukan Penelitian ke Lapangan						✓	
6	Membuat Laporan Penelitian						✓	
7	Bimbingan Skripsi dan Penyempurnaan Laporan						✓	
8	Ujian Skripsi							✓

C. Instrumen Penelitian

Instrumen Penelitian adalah alat atau metode yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan, mengolah, dan menganalisis data dalam suatu penelitian. Dalam penulisan skripsi ini instrumen penelitian yang digunakan :

1. Instrumen inti : observasi lapangan, wawancara, Undang-Undang, jurnal, skripsi, dan artikel-artikel terkait.
2. Instrumen pendukung : handphone, laptop, dan alat-alat tulis.

D. Sumber Data Penelitian

Sumber data yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah sumber data primer dan data sekunder. Data primer terdiri dari informasi-informasi valid tentang bagaimana sistem pendirian bangunan di jalur kereta api di Kota Sawahlunto. Kemudian data sekunder terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Untuk

lebih jelasnya, berikut peneliti jelaskan mengenai sumber data tersebut, yaitu :

- 1) Bahan hukum primer yaitu sumber utama yang mengandung norma-norma hukum yang berlaku dan juga disebut sebagai bahan-bahan hukum yang mengikat yang terdiri dari Undang-Undang Dasar 1945, UU Perkeretaapian.
- 2) Bahan hukum sekunder yaitu bahan yang memberikan penjelasan, komentar, atau analisis tentang bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder tidak mengikat, tetapi membantu dalam memahami dan menginterpretasikan hukum.
- 3) Bahan hukum tersier dari penelitian ini berupa bahan yang dapat memberikan penjelasan dan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), jurnal, artikel ilmiah terkait melalui internet.

Sumber data yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah sumber data primer (primari Data). Sumber data primer dalam penelitian ini adalah pihak-pihak PT Kereta Api Kota Sawahlunto.

Akan tetapi tentunya penulis juga merujuk kepada *al-Qur'an* sebagai sumber hukum dalam agama Islam dan juga Undang-Undang sebagai sumber hukum positif di Indonesia.

E. Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi

Observasi adalah pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap gejala-gejala yang diteliti, penulis melakukan pengamatan dengan datang langsung ke lokasi tempat pendirian bangunan tersebut.

2. Wawancara

Wawancara adalah salah satu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan berhadapan langsung antara penulis dengan yang diwawancarai atau dengan informan. Wawancara juga merupakan alat rechecking atau pembuktian terhadap informasi atau keterangan yang diperoleh sebelumnya. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan jenis

wawancara auto anamnesis (wawancara langsung penulis dengan para informan yang telah dipilih dan berbagai unsur yang menjadi objek penelitian yang dilakukan terhadap para pejabat berkompoten yang berkaitan dengan kasus ini ((Nadira Sakinah, 2021:14). Tujuan dari wawancara ini adalah untuk mendapatkan data/informasi dimana Dalam hal ini peneliti melakukan wawancara dengan petugas-petugas PT Kereta Api Kota Sawahlunto. Peneliti menggunakan panduan bentuk wawancara yang semi terstruktur di mana hanya pokok-pokok masalah yang dipersiapkan sementara pertanyaan diungkapkan pada saat terjadinya wawancara.

F. Teknik Analisis Data

Setelah pengumpulan data langkah selanjutnya yang dilakukan adalah mengolah data-data yang ada. Analisis data adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data menemukan pola, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari dan memutuskan apa yang dapat diceritakan orang lain.

Penelitian ini menggunakan data kualitatif melalui teknik analisis data yang dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus dalam setiap tahap penelitian sampai selesai. Analisis data kualitatif dilakukan secara induktif, yaitu suatu analisis yang berdasarkan data yang diperoleh, seperti fakta-fakta yang khusus dan konkrit selanjutnya dikembangkan sebagai hipotesis. Berdasarkan keterangan diatas maka dalam menganalisis data peneliti menggunakan sumber data primer. Data-data yang didapat disandingkan dengan peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar dalam menganalisis Pendirian Bangunan Pada Jalur Kereta Api di Kota Sawahlunto Berdasarkan Undang-Undang Perkeretaapian dalam Padangan *Fiqh Siyasah*.

G. Teknik Menjamin Keabsahan Data

Untuk menjamin keabsahan data yang diperoleh penulis menggunakan metode triangulasi. Yakni melalui triangulasi sumber data

dan triangulasi sumber teknik demi terjaminnya keakuratan data misalnya hasil wawancara dengan informan dikaitkan dengan dokumen yang telah didapatkan yaitu dokumen berkaitan atau berkas dari Kantor PT Kereta Api Sawahlunto.

BAB IV

TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Temuan Penelitian

Kota Sawahlunto merupakan salah satu kota yang memiliki jalur kereta api bersejarah di Indonesia. Jalur ini tidak hanya berfungsi sebagai infrastruktur transportasi, tetapi juga menjadi bagian dari aset negara yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI). Pengelolaan aset tanah di jalur kereta api ini menjadi tanggung jawab PT KAI, sesuai dengan peraturan yang berlaku dalam sistem pemerintahan Indonesia. Sebagai badan usaha milik negara, PT KAI memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa aset yang dikelolanya digunakan secara optimal dan dilindungi dari berbagai bentuk pelanggaran, termasuk pendirian bangunan tanpa izin di atas jalur kereta api. Namun, dalam pelaksanaannya, pengelolaan aset tanah di Kota Sawahlunto menghadapi sejumlah tantangan, terutama terkait dengan kesadaran hukum masyarakat dan koordinasi dengan pemerintah daerah.

Untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam mengenai pengelolaan aset tanah PT KAI di Kota Sawahlunto, penelitian ini melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang terlibat langsung dalam pengelolaan aset tersebut. Wawancara dilakukan untuk menggali informasi mengenai kondisi aset tanah, kebijakan yang diterapkan oleh PT KAI, serta kendala yang dihadapi dalam menjaga dan memanfaatkan aset negara ini. Informasi yang diperoleh dari wawancara ini memberikan gambaran mengenai upaya yang telah dilakukan PT KAI dalam mengelola aset tanah, serta bagaimana tantangan tersebut dapat dianalisis menggunakan teori yang relevan, seperti teori negara hukum, teori kepatuhan hukum masyarakat, dan teori hukum Islam dalam konteks *Siyasah Idariyah*. Temuan penelitian ini akan dipaparkan lebih lanjut pada bagian berikutnya, dengan fokus pada faktor-faktor yang mempengaruhi pengelolaan aset tanah PT KAI

dan solusi yang dapat diusulkan untuk memperbaiki pengelolaan aset negara di Kota Sawahlunto.

Dari hasil wawancara yang penulis lakukan pada tanggal 01 Januari 2025 di rumah salah seorang pegawai di PT Kereta Api kota Sawahlunto, penulis bertemu dengan bapak Idlis yang bertugas di bidang Operasional kereta api dan juga rekannya yang bernama (bapak iwan), beliau menjelaskan terkait mekanisme pengelolaan aset tanah milik PT KAI di Kota Sawahlunto.

“Pengelolaan aset tanah yang dimiliki PT Kereta Api Kota Sawahlunto dilakukan sesuai dengan aturan yang berlaku. Walau lahan kereta api sedang di non-aktifkan, kami tetap melakukan pendataan secara berkala. Tapi, ada beberapa kendala yang kami hadapi, terutama terkait pembangunan tanpa izin, kemudian jalur kereta api yang jauh dari pusat keramaian sehingga jalur tersebut terbengkalai karna tidak ada support dari pemerintahan daerah”.

Terkait dengan prosedur pengelolaan aset tanah milik PT Kereta Api Kota Sawahlunto, beliau menjelaskan :

“Prosedur pengelolaan aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) di Kota Sawahlunto dilakukan dengan beberapa tahapan utama :

- Dilakukan mengontrol aset tanah secara berkala untuk memastikan bahwa data kepemilikan tanah selalu diperbarui. pengontrolan ini mencakup pengecekan dokumen legal seperti sertifikat tanah, peta lokasi, dan pemanfaatannya.
- PT Kereta Api memiliki sistem manajemen aset yang mendokumentasikan semua aset tanah, baik yang masih digunakan untuk operasional kereta api maupun yang tidak lagi digunakan. Data ini terintegrasi secara nasional untuk mempermudah pengawasan dan pengelolaan.
- Kami memastikan adanya pengawasan terhadap kondisi fisik aset tanah di lapangan. Tim dari PT KAI turun untuk

melakukan inspeksi untuk mendeteksi jika ada pelanggaran, seperti pendirian bangunan ilegal di atas jalur rel kereta api.

- Apabila ditemukan pelanggaran, PT KAI mengambil langkah hukum sesuai peraturan yang berlaku. Langkah ini melibatkan koordinasi dengan pemerintah daerah dan, jika diperlukan, tindakan sosialisasi kepada masyarakat terkait pentingnya menjaga aset negara.

Namun, dalam pelaksanaannya, terdapat tantangan seperti kurangnya pemahaman masyarakat mengenai status tanah sebagai aset negara dan kebutuhan koordinasi yang lebih efektif dengan pihak-pihak terkait”.

Dan bapak (iwan) juga memperkuat dengan menjelaskan :

“Benar, yang penting itu pendataan dan pengawasan rutin. Kita juga pakai teknologi, seperti GPS, untuk mengukur dan memastikan lokasi aset kita tercatat dengan benar. Kemudian, soal masalah di lapangan, biasanya tantangannya itu ada bangunan yang tiba-tiba muncul di jalur rel. Solusinya, kita coba pendekatan dulu ke masyarakat, kasih tahu soal aturan. Kalau masih sulit, baru kita bawa ke jalur hukum”.

Lanjutan dari itu, penulis lanjut bertanya “Berarti ada inventaris atau pendataan aset secara berkala?”, bapak Idlis menjawab :

“Betul, di PT Kereta Api, kami melakukan inventarisasi aset tanah secara berkala untuk memastikan data yang kami miliki tetap terjaga dengan baik dan akurat. Pendataan ini dilakukan minimal sekali setahun, di mana tim kami turun langsung ke lapangan untuk memeriksa dan memastikan kondisi fisik tanah yang tercatat dalam sistem. Selain itu, kami juga memverifikasi apakah status hukum tanah tersebut sudah sesuai dengan dokumen yang ada, seperti sertifikat dan izin pemanfaatan. Pendataan secara berkala ini sangat penting, karena dengan cara ini kami dapat mengetahui apakah ada perubahan yang terjadi di lapangan,

misalnya pemanfaatan tanah yang sebelumnya tidak terdaftar atau adanya bangunan yang berdiri tanpa izin di atas tanah milik PT KAI.

Pendataan ini juga melibatkan pengecekan terhadap aset tanah yang sudah tidak terpakai, misalnya jika ada lahan yang sebelumnya digunakan untuk operasional kereta api tapi sekarang sudah tidak aktif’.

Penulis lanjutkan dengan bertanya “Kalau memang ada pemantauan terhadap jalur yang sudah tidak aktif, kenapa ada jalur yang terbengkalai bahkan sampai ditutupi tanah dan tidak terawat, bahkan ada besi-besi rel kereta yang dicuri?”

Bapak Idlis kembali menjawab : “Memang benar bahwa kami melakukan pemantauan terhadap jalur-jalur yang tidak aktif, namun terkadang ada beberapa faktor yang menyebabkan jalur tersebut terbengkalai dan tidak terawat dengan baik. Salah satu faktor utamanya adalah keterbatasan anggaran, prioritas pengelolaan dan tidak ada support dari Pemerintahan Daerah. PT Kereta Api sebagai perusahaan negara memiliki berbagai macam prioritas dalam pengelolaan aset, dan tidak semua jalur yang tidak aktif bisa segera dipelihara atau diperbaiki.

Selain itu, jalur yang sudah tidak digunakan lagi memang sering menjadi sasaran tindak kejahatan, seperti pencurian besi rel atau pemanfaatan tanah secara ilegal. Kami menyadari hal itu, terutama pada jalur yang tidak aktif atau terlupakan. Tanah di sekitar jalur tersebut juga sering kali digunakan oleh masyarakat tanpa izin, yang menyebabkan tanah tersebut tertutup oleh tumpukan tanah atau material lainnya”.

Masih dalam konteks yang sama penulis lanjut bertanya : “Apa tindakan yang dilakukan atas kejadian tersebut?”.

Bapak Idlis menjawab : “Sebagai pihak yang menanggungjawab aset negara ini, jika ada kasus pencurian, kami langsung melaporkan ke pihak kepolisian sekitar karna dalam

pengamanan mereka juga bertanggungjawab, dan dalam perawatan jalur kereta api yang dapat kami lakukan hanyalah menjaga status legalitas dan administrasi tanah tersebut, serta melakukan pemeliharaan minimal untuk mencegah kerusakan lebih lanjut, karna memang kurang dukungan dari pihak lain dan kurangnya anggaran untuk ini.”

Penulis juga menanyakan terkait apa saja kendala yang dihadapi dalam pengelolaan aset tanah, khususnya yang berada di jalur kereta api. Beliau menjelaskan : kalau kendala yang kami hadapi dalam pengelolaan aset tanah, khususnya yang berada di jalur rel kereta api, memang cukup banyak. Salah satu kendala utama adalah masalah legalitas dan status lahan. Di beberapa lokasi seperti di Silokek kabupaten Sijunjung, ada tanah yang statusnya belum sepenuhnya bersertifikat atau tercatat dengan jelas di database kami, sehingga proses pengelolaan dan pemeliharannya menjadi lebih sulit.

Selain itu, terkait dengan pemanfaatan lahan, kami sering menghadapi masalah dengan pendirian bangunan ilegal di sepanjang jalur kereta api. Ini menjadi salah satu hambatan besar, karena meskipun jalur tersebut milik PT KAI, masyarakat kadang tidak mengetahui bahwa mereka mendirikan bangunan di atas tanah negara. Hal ini sering kali menimbulkan konflik dan memerlukan penertiban yang tidak mudah, terutama jika ada masyarakat yang sudah lama tinggal di area tersebut.

Kendala lain yang kami hadapi adalah keterbatasan anggaran untuk melakukan pemeliharaan jalur kereta api yang tidak aktif atau yang jarang digunakan. Dengan keterbatasan anggaran, kami harus lebih selektif dalam menentukan jalur mana yang harus diprioritaskan untuk perawatan. Terkadang, jalur yang tidak digunakan dalam operasional kereta api menjadi kurang terawat, padahal seharusnya tetap dijaga agar tidak mengalami kerusakan lebih lanjut.

Satu lagi tantangan besar adalah karna kurangnya anggaran, sumber daya manusia untuk melakukan pengawasan dan pemeliharaan di seluruh wilayah juga terbatas. Banyak jalur kereta api yang luas dan membutuhkan banyak tenaga untuk melakukan pemeriksaan rutin, namun dengan jumlah petugas yang terbatas, kami tidak dapat menjangkau seluruh jalur secara optimal”.

Terkait dengan pembangunan bangunan di jalur rel Kereta Api, penulis bertanya apa yang menyebabkan adanya bangunan yang didirikan di jalur kereta api?. Beliau menjelaskan :

“Secara umum, kami memang rutin melakukan pemantauan terhadap aset tanah, termasuk jalur kereta api. Tapi, dalam praktiknya, ada beberapa tantangan yang menyebabkan tetap saja muncul bangunan di jalur rel. Salah satu penyebabnya adalah masyarakat yang kurang paham soal status hukum tanah di jalur kereta api. Kadang mereka pikir jalur yang tidak aktif itu sudah tidak ada yang punya, jadi bisa dipakai begitu saja.

Faktor lain, soal ekonomi. Banyak yang melihat jalur rel itu lokasinya strategis, terus tidak ada biaya sewa atau beli lahan. Nah, ini jadi daya tarik tersendiri buat mereka. Apalagi kalau lahan disitu kelihatannya tidak dijaga terus-menerus, meskipun kami sebenarnya rutin memantau.

Masalahnya, pemantauan itu kan tidak bisa setiap hari di semua lokasi. Ada saja jeda waktu yang dimanfaatkan oleh masyarakat untuk mendirikan bangunan, kadang bahkan sebelum kami tahu atau bisa bertindak. Selain itu, ada juga kendala dalam sosialisasi. Belum semua masyarakat, terutama yang di daerah lebih terpencil, benar-benar tahu soal aturan yang berlaku untuk jalur kereta api”.

Penulis lanjut bertanya terkait upaya yang dilakukan oleh PT Kereta Api untuk menertibkan bangunan-bangunan tersebut. Beliau menjelaskan :

“Tentu saja ada. Kami di PT Kereta Api selalu berupaya menertibkan bangunan yang berdiri di jalur kereta api, karena itu bagian dari tanggung jawab kami sebagai pengelola aset negara. Biasanya, langkah pertama yang kami lakukan adalah pendekatan persuasif. Kami sosialisasikan kepada masyarakat bahwa jalur rel itu adalah aset negara yang memiliki aturan penggunaannya.

Selain itu, untuk masyarakat yang membutuhkan lahan tersebut dan memenuhi syarat tertentu, kami menawarkan opsi sistem sewa. Jadi, mereka bisa menggunakan lahan tersebut dengan status yang legal, tentunya sesuai dengan perjanjian sewa yang telah diatur. Ini juga bagian dari upaya kami untuk menjaga agar lahan tetap produktif dan terpantau.

Namun, jika pendekatan ini tidak berhasil atau ada yang tetap mendirikan bangunan tanpa izin, langkah hukum menjadi pilihan terakhir. Penertiban biasanya dilakukan dengan melibatkan pemerintah daerah atau pihak berwenang untuk memastikan proses berjalan sesuai aturan. Meski begitu, kami sebisa mungkin menghindari konflik dengan masyarakat, terutama yang sudah lama tinggal di lokasi tersebut”.

Penulis lanjutkan pertanyaan terkait bagaimana respon masyarakat terhadap penertiban tersebut?. Beliau menjelaskan :

“Respon masyarakat itu beragam, tergantung dari kondisi dan pemahaman mereka. Ada yang bisa menerima dengan baik setelah kami lakukan sosialisasi, terutama kalau mereka paham bahwa jalur rel itu adalah aset negara yang penggunaannya sudah diatur. Biasanya, masyarakat yang punya kesadaran hukum lebih tinggi cenderung kooperatif dan bahkan bersedia mencari solusi bersama, misalnya dengan pindah atau mengurus sistem sewa kalau memungkinkan.

Tapi, nggak bisa dipungkiri ada juga masyarakat yang menolak. Penolakan ini biasanya datang dari mereka yang merasa sudah lama menempati lahan tersebut dan menganggapnya sebagai

hak mereka. Mereka sering kali berargumen bahwa lahan itu tidak aktif, sehingga seharusnya tidak menjadi masalah kalau dimanfaatkan.

Dalam beberapa kasus, penolakan ini bisa berujung pada perdebatan, bahkan memerlukan mediasi dengan pihak pemerintah daerah atau tokoh masyarakat setempat. Kami berusaha menghadapi situasi seperti ini dengan pendekatan persuasif dan dialog, supaya masyarakat bisa memahami alasan di balik upaya penertiban tersebut.

Kalau penolakan masih terjadi meskipun semua pendekatan persuasif sudah dilakukan, dan bangunan itu berdiri di jalur rel aktif atau mengganggu operasi kereta api, maka kami terpaksa harus menempuh jalur hukum. Tapi, ini adalah pilihan terakhir. Prinsipnya, kami ingin semua proses berjalan seadil mungkin, dan sebisa mungkin tanpa konflik besar”.

Selanjutnya penulis bertanya terkait kebijakan dan hukum yang berlaku. Apakah PT Kereta Api mengacu pada UUPer dalam mengelola aset tanah?. Beliau menjelaskan :

Tentu iya, PT Kereta Api tentu mengacu pada Undang-Undang Perkeretaapian, yang menjadi dasar hukum utama dalam pengelolaan jalur rel dan aset terkait. Dalam pengelolaannya, kami mengikuti ketentuan yang ada dalam UU tersebut, yang mengatur kewenangan kami atas jalur rel dan tanah yang digunakan untuk perkeretaapian. Kami juga berkoordinasi dengan pemerintah daerah untuk memastikan bahwa tanah yang digunakan untuk jalur rel dan aset lainnya sesuai dengan tata ruang dan perencanaan wilayah yang berlaku.

Namun, meskipun kami sudah mematuhi UU Perkeretaapian dan berbagai regulasi terkait, di lapangan masih terdapat beberapa celah yang perlu diatasi. Salah satu tantangan besar adalah kurangnya sertifikasi atas sebagian besar tanah yang digunakan untuk jalur rel, terutama pada jalur yang tidak aktif atau

terlantar. Ini menyebabkan ketidakjelasan status hukum tanah tersebut, yang seringkali menimbulkan masalah terkait kepemilikan dan pengelolaannya.

Selain itu, dalam implementasi regulasi, terkadang ada ketimpangan antara kebijakan yang ada dan kondisi lapangan, terutama pada wilayah-wilayah yang belum sepenuhnya dikuasai atau dikelola dengan baik. Misalnya, banyaknya bangunan liar yang berdiri di jalur rel tanpa izin, yang jelas bertentangan dengan UU Perkeretaapian, namun proses penertiban atau penghapusan bangunan tersebut kerap terhambat oleh berbagai faktor, seperti kurangnya anggaran atau dukungan dari pemerintah daerah.

Jadi, meskipun kami mengacu pada UU yang ada, dalam prakteknya, kami menghadapi beberapa tantangan terkait status hukum lahan dan pelaksanaan kebijakan di lapangan yang seringkali tidak mudah untuk diterapkan dengan konsisten.”

Penulis lanjut bertanya terkait apakah ada regulasi atau kebijakan internal terkait penggunaan lahan di jalur rel Kereta Api. Beliau menjawab :

"PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) tentu memiliki regulasi internal yang mengatur penggunaan lahan di jalur rel kereta api. Kebijakan ini berfokus pada pengelolaan tanah yang digunakan untuk jalur kereta api, baik yang aktif maupun yang tidak terpakai. Salah satu regulasi penting adalah aturan mengenai pemanfaatan tanah yang tidak hanya untuk jalur rel, tetapi juga untuk keperluan lain yang sesuai dengan tujuan operasional perusahaan, seperti untuk fasilitas operasional atau pengembangan aset.

Dalam kebijakan internal kami, terdapat prosedur yang jelas mengenai penggunaan tanah milik PT KAI, termasuk pengaturan mengenai penggunaan atau sewa tanah di sepanjang jalur rel. Namun, meskipun kebijakan internal telah ada, dalam prakteknya ada beberapa kelemahan dalam pengawasan dan implementasi kebijakan ini di lapangan. Misalnya, masih ada tanah

yang digunakan tanpa izin yang sah, serta adanya bangunan liar yang berdiri di jalur rel yang seharusnya tidak boleh dimanfaatkan untuk kepentingan lain tanpa persetujuan dari PT KAI.

Lebih lanjut, PT KAI berusaha untuk bekerja sama dengan pemerintah daerah dalam rangka penataan dan penertiban lahan. Namun, keterbatasan anggaran dan kurangnya dukungan dari pihak terkait kerap menjadi kendala dalam mengoptimalkan kebijakan yang ada. Untuk itu, meskipun ada regulasi internal, tetap ada tantangan besar dalam penegakan dan pemantauan kebijakan tersebut di lapangan."

B. Pembahasan

Berdasarkan hal diatas, terdapat beberapa kesenjangan yang dapat penulis simpulkan :

1. Kesenjangan Pendataan dan Legalitas Aset Tanah

- Tidak semua tanah yang dikelola PT KAI memiliki sertifikat atau tercatat dengan baik dalam database resmi.
- Pendataan dilakukan secara berkala, tetapi terdapat tanah yang status hukumnya belum jelas, terutama di jalur tidak aktif.
- Ada jalur yang terbengkalai dan digunakan secara ilegal karena kurangnya pengawasan

Sebagaimana yang diatur dalam UU No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, dalam Pasal 35 Ayat (1) :

"Prasarana perkeretaapian yang dimiliki oleh badan usaha milik negara sebagaimana dimaksud pada Pasal 32 ayat (2) huruf b merupakan kekayaan negara yang dipisahkan dan dikelola sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan."

Jadi, aset tanah jalur kereta api yang dikelola PT KAI termasuk dalam prasarana perkeretaapian sebagai kekayaan negara.

Oleh karena itu, statur tanah tersebut harus dikelola sesuai aturan yang berlaku, termasuk legalitas dan pendataannya.

Selanjutnya dalam Pasal 42 Ayat (2) menyebutkan :

"Tanah untuk prasarana perkeretaapian harus memiliki bukti kepemilikan yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan."

Yang berarti setiap tanah yang digunakan untuk jalur kereta api harus memiliki bukti kepemilikan, seperti sertifikat, yang diterbitkan oleh Badan Pertanahan Nasional (BPN). Jika tidak, legalitas tanah tersebut menjadi lemah, dan rentan terhadap konflik penggunaan.

Hal yang berkaitan juga diatur dalam UU No 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA), dalam Pasal 19 Ayat (1) :

"Untuk menjamin kepastian hukum oleh Pemerintah diadakan pendaftaran tanah di seluruh wilayah Republik Indonesia menurut ketentuan-ketentuan yang diatur dengan Peraturan Pemerintah."

Berarti pendaftaran tanah wajib dilakukan untuk memastikan kepastian hukum atas tanah yang dikelola oleh negara atau badan usaha milik negara seperti PT KAI. Sertifikat tanah menjadi bukti utama kepemilikan dan keabsahan hukum.

Disambung dalam Pasal 19 Ayat (2) yang menyebutkan :

"Pendaftaran tanah meliputi :
a. Pengukuran, perpetaan, dan pembukuan tanah;
b. Pendaftaran hak-hak atas tanah dan peralihan hak-hak tersebut;
c. Pemberian surat-surat tanda bukti hak, yang berlaku sebagai alat pembuktian yang kuat."

Yang menyebabkan setiap pengelola tanah negara, termasuk PT KAI, harus melakukan pengukuran, peta lokasi,

pembukuan tanah, dan sertifikasi tanah secara berkala untuk memastikan validitas data kepemilikan.

Didalam peraturan pemerintah nomor 24 tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah Pasal 3 Ayat (1) disebutkan :

"Pendaftaran tanah bertujuan untuk memberikan kepastian hukum dan perlindungan hukum kepada pemegang hak atas suatu bidang tanah, unit rumah susun, dan hak-hak lain yang terdaftar, agar dengan mudah dapat membuktikan dirinya sebagai pemegang hak yang bersangkutan."

Dilanjutkan dalam Pasal 3 Ayat (2) :

"Pendaftaran tanah juga bertujuan untuk menyediakan informasi kepada pihak-pihak yang berkepentingan, termasuk Pemerintah, mengenai data fisik dan yuridis, guna melaksanakan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan."

Jadi, Sertifikasi tanah memberikan kepastian hukum kepada PT KAI atas penguasaan aset tanahnya, baik yang digunakan untuk operasional maupun tidak aktif dan juga Informasi aset tanah yang dikelola PT KAI harus tersedia secara transparan dan terintegrasi, agar setiap aset yang digunakan sesuai dengan peraturan.

Dalam peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 1 Tahun 2021 tentang Sertifikat Elektronik dalam Pasal 6 Ayat (1) :

"Data yang terintegrasi dalam pendaftaran tanah berbasis elektronik meliputi data tekstual dan data spasial, yang mendokumentasikan bidang tanah secara akurat."

Dalam era digital, pendataan tanah oleh PT KAI perlu berbasis teknologi modern, seperti GPS dan sistem GIS (Geographic Information System), untuk memastikan akurasi data aset tanah.

Terakhir dalam UU Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara dalam Pasal 2 Ayat (1) :

"Keuangan negara meliputi hak negara untuk memungut pajak, mengelola kekayaan negara yang dipisahkan, termasuk kekayaan badan usaha milik negara."

Tanah yang dikelola PT KAI termasuk bagian dari kekayaan negara. Dengan demikian, pendataan tanah adalah kewajiban untuk memastikan aset negara tidak hilang atau dimanfaatkan secara ilegal.

Tindakan yang seharusnya dilakukan berdasarkan aturan yang berlaku, PT KAI harus mengambil langkah strategis untuk meningkatkan pengelolaan aset tanah, terutama dengan mengajukan sertifikasi bagi seluruh tanah yang belum memiliki status hukum yang jelas, termasuk jalur tidak aktif, melalui koordinasi intensif dengan Badan Pertanahan Nasional (BPN). Selain itu, pengelolaan data aset harus berbasis teknologi modern, seperti memanfaatkan GIS (Geographic Information System) dan sertifikat elektronik untuk mencatat lokasi, ukuran, serta status hukum setiap bidang tanah secara digital, sehingga data menjadi lebih akurat dan transparan. Untuk menjaga validitas dan mencegah pelanggaran, PT KAI juga perlu melakukan audit dan evaluasi aset tanah secara rutin setiap tahun guna memastikan tidak ada perubahan yang tidak tercatat atau pemanfaatan aset negara secara ilegal termasuklah itu di kota Sawahlunto.

2. Kesenjangan Pengawasan dan Pemeliharaan

UU No 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam Pasal 35 Ayat (2) menyebutkan :

"Badan usaha milik negara wajib mengelola dan memelihara prasarana perkeretaapian untuk menjamin kelancaran dan keselamatan operasi kereta api."

PT KAI sebagai pengelola aset negara wajib memastikan prasarana perkeretaapian, termasuk jalur rel yang tidak aktif, tetap dalam kondisi baik untuk menghindari kerugian dan potensi penyalahgunaan.

Disebutkan juga dalam Pasal 41 ayat (1) bahwa :

"Prasarana perkeretaapian harus dipelihara oleh badan usaha yang mengelola agar tetap dalam kondisi yang sesuai dengan standar teknis."

Jalur rel kereta api, baik aktif maupun tidak, harus dipelihara sesuai standar teknis, termasuk langkah pengawasan untuk mencegah penyalahgunaan dan kerusakan.

Kemudian, dalam UU Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara pasal 46 ayat (1) disebutkan bahwa :

"Setiap pengguna barang milik negara wajib menjaga dan memelihara barang milik negara yang berada dalam penguasaannya."

PT KAI sebagai pengguna barang milik negara harus menjaga dan memelihara aset tanah jalur kereta api agar tetap terawat dan tidak terbengkalai.

Pasal 46 Ayat (2) :

"Pemeliharaan barang milik negara dilakukan untuk mencegah terjadinya kerusakan dan mempertahankan nilai barang."

Pemeliharaan aset tanah jalur kereta api harus dilakukan secara terencana untuk mencegah degradasi nilai aset akibat pencurian, pembiaran, atau penyalahgunaan.

Dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemanfaatan Barang Milik Negara juga mengatur dalam pasal 14 ayat (1) :

"Barang milik negara yang tidak digunakan untuk pelaksanaan tugas dan fungsi instansi dapat dimanfaatkan dengan tetap mempertahankan status kepemilikan negara."

Jalur rel yang tidak aktif dapat dimanfaatkan untuk keperluan lain yang tetap menguntungkan negara, seperti pengembangan kawasan wisata atau penyewaan tanah, selama status tanah tetap milik negara.

Selanjutnya Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah pasal 11 ayat (1):

"Pengelolaan barang milik negara meliputi perencanaan, pengadaan, pemanfaatan, pemeliharaan, pengamanan, dan penghapusan."

Pengelolaan aset tanah PT KAI harus mencakup perencanaan yang matang untuk pemeliharaan dan pengawasan rutin.

Dan juga dalam UU Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara pasal 3 Ayat (1) :

"Keuangan negara dikelola secara tertib, efisien, ekonomis, efektif, transparan, dan bertanggung jawab."

Pengelolaan aset tanah termasuk dalam ruang lingkup keuangan negara sehingga pengawasan dan pemeliharaan harus dilakukan secara efisien dan bertanggung jawab.

Yang seharusnya dilakukan untuk meningkatkan pengawasan dan pemeliharaan aset tanah, PT KAI perlu membangun sistem pengawasan berbasis teknologi, seperti penggunaan CCTV, drone, atau sensor lokasi, guna memantau kondisi aset, termasuk jalur tidak aktif, agar pelanggaran dapat terdeteksi dengan lebih cepat. Selain itu, koordinasi dengan pemerintah daerah harus diperkuat untuk mendapatkan dukungan anggaran dan sumber daya manusia yang memadai dalam melaksanakan pengawasan serta pemeliharaan. PT KAI juga perlu melibatkan masyarakat lokal sebagai mitra pengawasan berbasis komunitas, sehingga mereka memiliki kesadaran dan tanggung jawab bersama dalam menjaga aset negara. Untuk jalur kereta yang

tidak aktif, dapat dioptimalkan melalui program pemanfaatan produktif, seperti jalur wisata kereta, taman edukasi, atau kawasan komersial dengan skema sewa, yang secara tidak langsung turut meningkatkan pengawasan. Terakhir, audit pemeliharaan harus dilakukan secara berkala untuk mengevaluasi efektivitas pengawasan dan memastikan penggunaan anggaran sesuai rencana yang telah ditetapkan.

3. Kesenjangan Kesadaran Hukum Masyarakat

Dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pasal 173 ayat (1):

"Setiap orang dilarang melakukan kegiatan yang mengganggu penyelenggaraan perkeretaapian dan/atau merusak prasarana perkeretaapian."

Pendirian bangunan tanpa izin di atas jalur kereta api, termasuk jalur tidak aktif di Kota Sawahlunto, merupakan pelanggaran hukum karena mengganggu fungsi prasarana perkeretaapian yang tetap menjadi tanggung jawab PT KAI untuk dikelola dan dijaga.

Dan juga dalam pasal 178 ayat (1):

"Setiap orang yang melakukan pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 diancam dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00."

Sanksi hukum tegas telah diatur untuk mencegah masyarakat melakukan pelanggaran, namun di Sawahlunto, masih banyak masyarakat yang kurang memahami bahwa jalur kereta api, meskipun tidak aktif, tetap merupakan aset negara yang dilindungi oleh hukum.

Dasar hukum lain yang mengatur tentang hal terkait, UU Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara pasal 46 ayat (2):

"Pengelolaan barang milik negara dilakukan untuk mempertahankan nilai barang dan mencegah penyalahgunaan."

Tanah jalur kereta api di Kota Sawahlunto adalah bagian dari kekayaan negara, sehingga PT KAI bertanggung jawab memastikan tanah tersebut tidak disalahgunakan. Pemanfaatan oleh masyarakat tanpa izin, misalnya untuk mendirikan bangunan, merupakan pelanggaran terhadap aturan ini.

Kemudian UU Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) Pasal 6:

"Semua hak atas tanah mempunyai fungsi sosial."

Masyarakat Kota Sawahlunto yang memanfaatkan tanah jalur kereta api tanpa izin sering berargumen bahwa tanah tersebut tidak digunakan. Padahal, pemanfaatan tanah tetap harus sesuai aturan dan memiliki dasar hukum yang jelas, mengingat tanah tersebut merupakan aset negara.

Selanjutnya Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah pasal 3 ayat (2):

"Pendaftaran tanah menyediakan informasi kepada pihak-pihak berkepentingan, termasuk masyarakat, mengenai data fisik dan yuridis guna melaksanakan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan."

PT KAI bertanggung jawab memberikan informasi kepada masyarakat Sawahlunto mengenai status hukum tanah jalur kereta api, misalnya melalui program edukasi dan sosialisasi, untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya kepatuhan terhadap hukum.

Terakhir Peraturan Menteri Keuangan Nomor 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemanfaatan Barang Milik Negara pasal 16 ayat (1):

"Pengguna barang milik negara harus mengoptimalkan pemanfaatan barang milik negara dengan tetap memperhatikan hak-hak masyarakat."

PT KAI di Kota Sawahlunto harus menyediakan alternatif legal bagi masyarakat yang membutuhkan lahan, misalnya melalui program sewa, agar mereka dapat menggunakan aset negara secara sah tanpa melanggar hukum.

Jadi, untuk meningkatkan kesadaran hukum masyarakat di Kota Sawahlunto terkait pengelolaan aset tanah jalur kereta api, PT KAI harus mengedepankan langkah-langkah strategis yang terstruktur. Salah satu tindakan utama adalah melakukan sosialisasi aturan hukum secara aktif kepada masyarakat, melalui media lokal, pemasangan papan informasi di sekitar jalur kereta api, serta penyebaran brosur yang menjelaskan status tanah sebagai aset negara dan konsekuensi pelanggaran hukum. Selain itu, PT KAI perlu mengadakan program penyuluhan hukum yang melibatkan tokoh masyarakat, tokoh adat, dan pemerintah daerah untuk menyampaikan pentingnya menjaga aset negara dengan cara yang mudah dipahami oleh masyarakat. Pendekatan kolaboratif ini bertujuan agar aturan diterima dengan baik oleh masyarakat, terutama di daerah-daerah yang rawan pelanggaran. Dalam menangani pelanggaran, PT KAI harus mengutamakan langkah persuasif, seperti peringatan atau mediasi, sebelum membawa kasus ke jalur hukum untuk menghindari konflik sosial. Sebagai alternatif, PT KAI dapat menawarkan program sewa lahan dengan biaya terjangkau dan prosedur yang mudah, sehingga masyarakat memiliki opsi legal untuk memanfaatkan lahan tanpa melanggar hukum. Tindakan-tindakan ini diharapkan mampu meningkatkan kesadaran hukum masyarakat Sawahlunto sekaligus menjaga keutuhan aset negara.

4. Kesenjangan Koordinasi dengan Pemerintah Daerah

Dalam UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah pasal 9 ayat (2):

"Penyelenggaraan urusan pemerintahan wajib dilakukan berdasarkan asas kerja sama antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah."

Pemerintah daerah Kota Sawahlunto memiliki tanggung jawab untuk bekerja sama dengan PT KAI sebagai pengelola aset negara, khususnya dalam menjaga dan memanfaatkan aset tanah jalur kereta api.

Dan juga dalam pasal 12 ayat (1):

"Pemerintah daerah menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum, perhubungan, perencanaan pembangunan, dan tata ruang."

Tata ruang di sekitar jalur kereta api yang dikelola PT KAI di Kota Sawahlunto harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW), sehingga membutuhkan koordinasi intensif dengan pemerintah daerah untuk memastikan kesesuaian kebijakan.

Kemudian UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam pasal 57 ayat (1):

"Penyelenggaraan perkeretaapian harus mendukung pembangunan daerah dan dilakukan secara terpadu dengan kebijakan pembangunan daerah."

Pengelolaan aset kereta api oleh PT KAI di Kota Sawahlunto harus sinergis dengan kebijakan pembangunan daerah, terutama dalam konteks revitalisasi jalur tidak aktif dan pencegahan penyalahgunaan aset.

Selanjutnya UU Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang pasal 26 Ayat (1):

"Rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota wajib memperhatikan kepentingan umum, termasuk jaringan transportasi nasional."

Jalur kereta api di Kota Sawahlunto merupakan bagian dari jaringan transportasi nasional, sehingga tata ruang di wilayah tersebut harus diintegrasikan dengan pengelolaan jalur kereta api oleh PT KAI.

Selanjutnya Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah pasal 11 ayat (2):

"Pengelolaan barang milik negara/daerah dilakukan dengan memperhatikan koordinasi antar-lembaga terkait."

PT KAI dan pemerintah daerah Kota Sawahlunto harus menjalin koordinasi untuk menjaga, memanfaatkan, dan melindungi aset tanah jalur kereta api sesuai peraturan yang berlaku.

Dan juga peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Kawasan pasal 5 ayat (2):

"Pemerintah daerah harus bekerja sama dengan badan usaha milik negara dalam upaya mempercepat pembangunan dan pengelolaan aset di daerah."

Pemerintah daerah Sawahlunto berkewajiban mendukung pengelolaan aset PT KAI, termasuk menyediakan dukungan anggaran atau kebijakan untuk memanfaatkan jalur kereta api yang tidak aktif.

Untuk mengoptimalkan koordinasi dalam pengelolaan aset tanah jalur kereta api di Kota Sawahlunto, PT KAI dan pemerintah daerah perlu membentuk tim koordinasi khusus yang melibatkan perwakilan dari berbagai pihak terkait, seperti pemerintah daerah, tokoh masyarakat, dan aparat penegak hukum, guna menyusun kebijakan strategis serta menyelesaikan permasalahan yang ada. Sinkronisasi rencana tata ruang wilayah (RTRW) antara

pemerintah daerah dan PT KAI menjadi langkah penting untuk memastikan bahwa pemanfaatan tanah di sekitar jalur rel sesuai dengan peraturan dan mendukung pembangunan daerah. Selain itu, dukungan berupa anggaran tambahan dan sumber daya manusia dari pemerintah daerah diperlukan untuk membantu pengawasan serta pemeliharaan jalur kereta api, khususnya jalur yang tidak aktif. Jalur kereta api yang tidak aktif dapat dimanfaatkan melalui program pembangunan yang inovatif, seperti pengembangan kawasan wisata berbasis sejarah atau area komersial, dengan kerja sama yang erat antara PT KAI dan pemerintah daerah. Untuk memastikan keberlanjutan koordinasi, forum dialog rutin harus diadakan guna membahas perkembangan, tantangan, dan solusi strategis dalam pengelolaan aset tanah, sehingga aset negara dapat terjaga dan mendukung kemajuan Kota Sawahlunto.

5. Kesenjangan Penanganan Jalur Tidak Aktif

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah pasal 11 ayat (1):

"Pengelolaan barang milik negara meliputi perencanaan, pengadaan, pemanfaatan, pemeliharaan, pengamanan, dan penghapusan."

Jalur kereta api yang tidak aktif harus tetap dikelola secara terencana, baik melalui pemanfaatan, pemeliharaan, atau pengamanan, untuk memastikan aset tidak terbengkalai dan tetap memberikan manfaat.

Kemudian Peraturan Menteri Keuangan Nomor 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemanfaatan Barang Milik Negara pasal 14 ayat (1):

"Barang milik negara yang tidak digunakan untuk pelaksanaan tugas dapat dimanfaatkan dengan tetap mempertahankan status kepemilikan negara."

Jalur tidak aktif dapat dimanfaatkan untuk kegiatan produktif, seperti pariwisata atau program lainnya, dengan tetap memastikan bahwa status tanah tersebut sebagai aset negara tidak berubah.

Dan juga UU Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja Pasal 117:

"Pemerintah pusat dan pemerintah daerah wajib melakukan percepatan pemanfaatan aset negara untuk mendukung pengembangan ekonomi lokal."

Jalur tidak aktif dapat dimanfaatkan untuk program yang mendukung ekonomi lokal Kota Sawahlunto, misalnya untuk pariwisata berbasis sejarah.

Untuk mengatasi masalah pada jalur kereta api yang tidak aktif di Kota Sawahlunto, PT KAI dapat melakukan revitalisasi jalur tersebut menjadi destinasi wisata sejarah, seperti menghidupkan kembali jalur untuk kereta wisata atau museum kereta api, sehingga mendukung sektor pariwisata dan meningkatkan ekonomi lokal. Selain itu, jalur tidak aktif dapat dimanfaatkan untuk kegiatan produktif lainnya, seperti penyewaan lahan untuk usaha lokal, taman edukasi, atau kawasan hijau publik, dengan pengaturan perjanjian sewa yang sah untuk memastikan kepatuhan hukum. PT KAI juga dapat menjalin kemitraan dengan pemerintah daerah Kota Sawahlunto dan pihak swasta untuk mengembangkan proyek yang mendukung pembangunan daerah, seperti fasilitas publik atau area komersial. Pengamanan dan pemeliharaan rutin jalur tidak aktif juga harus dilakukan dengan mengalokasikan anggaran untuk mencegah pencurian, pendudukan ilegal, atau kerusakan, misalnya melalui patroli rutin atau teknologi pengawasan. Untuk memastikan langkah-langkah ini berjalan efektif, evaluasi dan monitoring secara berkala perlu dilakukan oleh tim khusus untuk menjaga jalur tetap produktif dan menjadi bagian dari kekayaan negara yang terpelihara dengan baik.

6. Kesenjangan Implementasi Regulasi

Seperti yang tertera dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pasal 35 ayat (1):

"Prasarana perkeretaapian yang dimiliki oleh badan usaha milik negara merupakan kekayaan negara yang dikelola sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan."

PT KAI sebagai pengelola prasarana perkeretaapian wajib menjalankan regulasi yang berlaku untuk memastikan aset negara dikelola secara optimal dan sesuai hukum.

Kemudian pasal 57 ayat (1):

"Penyelenggaraan perkeretaapian harus mendukung pembangunan daerah dan dilakukan secara terpadu dengan kebijakan pembangunan nasional."

Implementasi regulasi harus diarahkan untuk mendukung pembangunan daerah melalui koordinasi dan kolaborasi dengan pemerintah daerah serta pemangku kepentingan terkait.

Untuk meningkatkan implementasi regulasi terkait pengelolaan aset tanah jalur kereta api, PT KAI perlu melakukan evaluasi internal terhadap kebijakan dan prosedur yang ada, guna memastikan kesesuaiannya dengan peraturan yang berlaku. Peningkatan kapasitas pegawai melalui pelatihan khusus juga diperlukan agar setiap kebijakan dapat diterapkan secara konsisten di lapangan. Selain itu, sistem pengawasan berbasis teknologi seperti GIS dan sertifikat elektronik harus diperkuat untuk memudahkan pemantauan aset. PT KAI juga harus menjamin sinkronisasi kebijakan internal dengan regulasi pemerintah daerah, khususnya dalam hal tata ruang dan pemanfaatan lahan di Kota Sawahlunto. Pelaksanaan regulasi ini membutuhkan dukungan sumber daya manusia, anggaran, dan infrastruktur yang memadai. Untuk menjaga efektivitasnya, PT KAI perlu membentuk tim khusus untuk memantau dan mengevaluasi pelaksanaan regulasi

secara berkala, sehingga hambatan dapat diidentifikasi lebih awal dan langkah perbaikan dapat segera dilakukan.

Dalam perspektif *Fiqh Siyasah Idariyah*, pengelolaan aset negara seperti tanah jalur kereta api oleh PT KAI di Kota Sawahlunto harus dilakukan dengan prinsip keadilan, kemaslahatan, akuntabilitas, dan efisiensi. Prinsip keadilan (*al-'adalah*) menuntut agar aset negara dimanfaatkan untuk kepentingan masyarakat secara merata, termasuk memanfaatkan jalur kereta api yang tidak aktif menjadi fasilitas publik, seperti taman edukasi atau jalur wisata, dengan edukasi hukum yang memadai kepada masyarakat untuk mencegah konflik. Prinsip kemaslahatan (*al-maslahah*) menekankan bahwa aset negara harus diarahkan pada kepentingan bersama, misalnya melalui skema sewa yang terjangkau atau program pembangunan daerah, sesuai dengan prinsip *tasarruf al-imam 'ala al-ra'iyah manuthun bi al-maslahah* (kebijakan pemimpin harus didasarkan pada kemaslahatan rakyat). Prinsip akuntabilitas dan transparansi (*al-amanah wa al-musyarakah*) mengharuskan PT KAI bertanggung jawab atas pengelolaan aset secara terbuka, termasuk memperkuat sistem pendataan dan pengawasan dengan teknologi modern serta melibatkan masyarakat dalam pengawasan. Selain itu, prinsip efisiensi (*al-iqtishad*) menuntut agar aset yang tidak digunakan tidak dibiarkan terbengkalai, karena hal itu merupakan pemborosan (*tabdzir*), sehingga aset tersebut harus dioptimalkan melalui program yang memberikan nilai tambah, seperti revitalisasi jalur kereta menjadi kawasan wisata sejarah atau area komersial, dengan melibatkan sektor swasta dan pemerintah daerah untuk memastikan manfaat yang maksimal bagi masyarakat.

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis praktik pengelolaan aset tanah oleh PT Kereta Api (PT KAI) di Kota Sawahlunto, serta kendala-kendala yang dihadapi dalam proses tersebut. Berdasarkan data yang dikumpulkan dari wawancara dan kajian terhadap regulasi yang relevan, ditemukan sejumlah temuan penting yang menggambarkan kondisi nyata pengelolaan aset negara ini.

1. Praktik Pengelolaan Aset Tanah oleh PT KAI di Kota Sawahlunto

PT KAI, sebagai badan usaha milik negara yang bertanggung jawab atas pengelolaan prasarana perkeretaapian, menjalankan kewajibannya sesuai dengan ketentuan hukum, termasuk Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dalam praktiknya, pengelolaan aset tanah di Kota Sawahlunto mencakup beberapa tahapan penting:

a. Pendataan Aset Tanah:

PT KAI melakukan inventarisasi aset tanah secara berkala, minimal setahun sekali, untuk memastikan bahwa data yang dimiliki tetap akurat dan mutakhir. Proses pendataan ini melibatkan pemeriksaan dokumen legal seperti sertifikat tanah, peta lokasi, dan status pemanfaatan tanah. Pendataan ini juga mencakup tanah yang tidak lagi digunakan untuk operasional kereta api, yang sering kali menjadi jalur tidak aktif.

b. Pengelolaan Data Aset:

Data aset tanah dikelola dalam sistem manajemen aset terintegrasi secara nasional. Sistem ini memungkinkan pengawasan yang lebih baik, meskipun dalam praktiknya masih terdapat kelemahan, terutama terkait aset yang belum memiliki sertifikasi lengkap.

c. Pengawasan Lapangan:

PT KAI secara rutin melakukan inspeksi fisik terhadap jalur kereta api, baik yang aktif maupun tidak aktif, untuk mendeteksi pelanggaran seperti pendirian bangunan ilegal atau aktivitas yang merusak aset negara. Dalam beberapa kasus, PT KAI juga menggunakan teknologi seperti GPS untuk memetakan aset dengan lebih akurat.

d. Penegakan Hukum:

Jika ditemukan pelanggaran, PT KAI mengambil langkah hukum, termasuk melibatkan pihak kepolisian untuk menangani pencurian material rel kereta api atau pendudukan ilegal tanah negara. Penegakan hukum ini dilakukan setelah pendekatan persuasif dan sosialisasi kepada masyarakat tidak memberikan hasil yang efektif.

Namun, meskipun prosedur pengelolaan ini telah diatur dan dijalankan, masih terdapat beberapa kelemahan dalam implementasinya. Jalur kereta api yang tidak aktif sering kali tidak mendapatkan pengawasan yang memadai, sehingga terjadi kerusakan, pencurian, atau pendudukan ilegal oleh masyarakat setempat. Selain itu, legalitas aset tanah masih menjadi masalah utama, dengan banyaknya tanah yang belum memiliki sertifikat resmi atau dokumentasi lengkap.

2. Kendala dalam Pengelolaan Aset Tanah oleh PT KAI di Kota Sawahlunto

Pengelolaan aset tanah di Kota Sawahlunto menghadapi sejumlah kendala yang signifikan. Kendala-kendala ini mencakup aspek legalitas, teknis, sosial, dan koordinasi antar-lembaga, yang dapat dirangkum sebagai berikut:

a. Kurangnya Kesadaran Hukum Masyarakat:

Salah satu kendala utama adalah rendahnya kesadaran masyarakat mengenai status tanah jalur kereta api sebagai aset negara. Banyak masyarakat yang memanfaatkan jalur kereta api yang tidak aktif untuk mendirikan bangunan atau menjalankan

aktivitas lain tanpa izin. Hal ini terjadi karena minimnya sosialisasi dari PT KAI terkait aturan hukum yang berlaku, terutama di daerah terpencil atau wilayah yang jauh dari pusat pengawasan.

b. Legalitas Tanah yang Belum Jelas:

Di beberapa lokasi, termasuk di jalur kereta api yang tidak aktif, terdapat tanah yang belum sepenuhnya bersertifikat atau tercatat dalam database resmi PT KAI. Ketidakjelasan status hukum tanah ini sering kali menjadi penyebab konflik antara PT KAI dan masyarakat yang merasa berhak memanfaatkan lahan tersebut.

c. Keterbatasan Anggaran:

Keterbatasan anggaran menjadi kendala signifikan dalam pemeliharaan dan pengawasan jalur kereta api, khususnya yang tidak aktif. PT KAI harus lebih selektif dalam menentukan prioritas pengelolaan aset, sehingga jalur tidak aktif sering kali dibiarkan terbengkalai.

d. Minimnya Dukungan Pemerintah Daerah:

Dukungan dari pemerintah daerah Kota Sawahlunto terhadap pengelolaan aset tanah PT KAI masih kurang optimal. Hal ini terlihat dari minimnya koordinasi dalam penertiban bangunan ilegal atau dalam program pemanfaatan jalur tidak aktif untuk kegiatan produktif.

e. Keterbatasan Sumber Daya Manusia:

PT KAI juga menghadapi kendala berupa keterbatasan jumlah tenaga pengawas dan petugas lapangan, yang menyulitkan pelaksanaan pengawasan rutin di jalur-jalur kereta api yang tersebar luas.

f. Kerusakan Fisik Jalur Tidak Aktif:

Jalur kereta api yang tidak aktif sering kali dalam kondisi rusak, tertutup tanah, atau kehilangan material seperti rel akibat pencurian. Kondisi ini tidak hanya mengurangi nilai aset tetapi juga mempersulit upaya revitalisasi atau pemanfaatan lahan.

3. Perspektif *Fiqh Siyasa Idariyah* terhadap Pengelolaan Aset Negara

Dari perspektif *Fiqh Siyasa Idariyah*, pengelolaan aset negara adalah amanah yang harus dilakukan dengan mengutamakan prinsip keadilan, kemaslahatan, transparansi, dan efisiensi. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa prinsip-prinsip tersebut belum sepenuhnya diterapkan dalam pengelolaan aset tanah PT KAI di Kota Sawahlunto.

a. Prinsip Keadilan:

Dalam Islam, aset negara harus dikelola untuk kepentingan bersama secara adil. Namun, pengelolaan aset tanah PT KAI di Kota Sawahlunto menunjukkan adanya ketidakadilan, di mana masyarakat sering kali tidak mendapatkan informasi yang cukup tentang status tanah, sehingga mereka terjebak dalam konflik hukum akibat pendudukan ilegal.

b. Prinsip Kemaslahatan:

Jalur kereta api yang tidak aktif seharusnya dimanfaatkan untuk kemaslahatan masyarakat, misalnya untuk program pembangunan daerah atau fasilitas umum. Namun, banyak jalur kereta yang dibiarkan terbengkalai, yang menunjukkan bahwa potensi aset tersebut belum dioptimalkan untuk kepentingan masyarakat.

c. Prinsip Transparansi:

Pendataan aset tanah, meskipun telah dilakukan secara berkala, masih memiliki kelemahan, terutama terkait tanah yang belum bersertifikat atau terdokumentasi dengan baik. Hal ini menunjukkan perlunya transparansi yang lebih baik dalam pengelolaan aset negara.

d. Prinsip Efisiensi:

Efisiensi dalam pengelolaan aset negara juga belum tercapai, mengingat jalur kereta yang tidak aktif sering kali menjadi beban daripada memberikan manfaat bagi masyarakat.

Secara keseluruhan, penelitian ini menemukan bahwa pengelolaan aset tanah PT KAI di Kota Sawahlunto telah dilaksanakan sesuai regulasi yang berlaku, namun masih menghadapi berbagai kendala yang menghambat efektivitas implementasinya. Kendala-kendala ini terutama terkait dengan rendahnya kesadaran hukum masyarakat, keterbatasan anggaran, kurangnya dukungan pemerintah daerah, dan ketidakjelasan legalitas tanah di beberapa lokasi. Dari perspektif *Fiqh Siyasah Idariyah*, pengelolaan aset tanah ini perlu ditingkatkan untuk memastikan bahwa prinsip keadilan, kemaslahatan, transparansi, dan efisiensi dapat terwujud dalam pengelolaan aset negara, sehingga memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat Kota Sawahlunto.

B. Implikasi

Hasil penelitian ini memiliki implikasi yang signifikan baik secara teoretis, praktis, maupun kebijakan terkait pengelolaan aset negara oleh PT KAI di Kota Sawahlunto. Secara teoretis, penelitian ini memperkaya kajian tentang pengelolaan aset negara, khususnya dalam kaitannya dengan implementasi prinsip-prinsip *Fiqh Siyasah Idariyah*, seperti keadilan, kemaslahatan, transparansi, dan efisiensi. Prinsip keadilan dalam pengelolaan aset menuntut agar aset negara, termasuk jalur kereta api yang tidak aktif, dimanfaatkan untuk kepentingan masyarakat secara merata, sementara prinsip kemaslahatan menegaskan pentingnya pemanfaatan aset tersebut untuk mendukung kebutuhan umat dan pembangunan daerah. Secara praktis, penelitian ini menegaskan perlunya langkah strategis dalam pengelolaan aset tanah, seperti percepatan sertifikasi tanah untuk memastikan legalitas aset yang dikelola, peningkatan sosialisasi kepada masyarakat tentang status tanah sebagai aset negara, serta pengembangan jalur kereta api tidak aktif menjadi area produktif seperti jalur wisata sejarah, taman edukasi, atau kawasan komersial. Selain itu, penting untuk

melibatkan masyarakat dalam pengawasan aset, memberikan alternatif legal berupa skema sewa tanah yang terjangkau, serta meningkatkan pengawasan dan pemeliharaan aset dengan dukungan teknologi dan sumber daya manusia yang memadai. Pemerintah daerah juga diharapkan memberikan dukungan yang lebih kuat, baik melalui koordinasi dalam penertiban bangunan ilegal maupun pengembangan program bersama PT KAI untuk mengoptimalkan pemanfaatan aset negara. Dalam hal kebijakan, penelitian ini merekomendasikan percepatan proses sertifikasi tanah melalui kerja sama dengan Badan Pertanahan Nasional (BPN), penguatan regulasi tentang pemanfaatan aset tidak aktif, serta kerangka kerja kolaboratif antara pemerintah pusat, daerah, dan PT KAI untuk memastikan pengelolaan aset negara berjalan secara optimal, transparan, dan memberikan dampak yang luas bagi masyarakat Kota Sawahlunto. Dengan langkah-langkah ini, pengelolaan aset negara diharapkan dapat berjalan lebih efektif dan mendukung pembangunan daerah secara berkelanjutan.

C. Saran

Sebagai penulis, berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, saya ingin memberikan beberapa saran untuk meningkatkan efektivitas pengelolaan aset tanah oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) di Kota Sawahlunto, sebagai berikut:

1. Percepatan Sertifikasi Aset Tanah

PT KAI perlu bekerja sama lebih erat dengan Badan Pertanahan Nasional (BPN) untuk mempercepat proses sertifikasi tanah, terutama untuk jalur kereta api yang tidak aktif. Sertifikasi ini sangat penting untuk memastikan legalitas aset, menghindari potensi konflik kepemilikan, dan memberikan dasar hukum yang kuat bagi pengelolaan aset di masa depan.

2. Peningkatan Sosialisasi Hukum kepada Masyarakat

Sosialisasi yang lebih intensif dan merata perlu dilakukan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang status tanah jalur

kereta api sebagai aset negara. Sosialisasi dapat dilakukan melalui berbagai media, seperti brosur, papan informasi, dan kampanye edukasi di tingkat desa, terutama di wilayah yang rawan terjadi pelanggaran.

3. Pemanfaatan Jalur Tidak Aktif Secara Produktif

PT KAI sebaiknya memanfaatkan jalur kereta api yang tidak aktif untuk kegiatan yang bermanfaat bagi masyarakat dan mendukung pembangunan daerah. Misalnya, jalur kereta api dapat dikembangkan menjadi destinasi wisata berbasis sejarah, taman edukasi, atau ruang terbuka hijau. Selain meningkatkan manfaat sosial dan ekonomi, langkah ini juga membantu menjaga kondisi fisik jalur agar tidak terbengkalai.

4. Penguatan Koordinasi dengan Pemerintah Daerah

Pemerintah daerah Kota Sawahlunto perlu memberikan dukungan yang lebih besar dalam pengelolaan aset PT KAI, baik melalui program kerja sama maupun dukungan anggaran. Koordinasi yang kuat diperlukan untuk menyelaraskan pengelolaan aset tanah dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW) dan kebijakan pembangunan daerah.

5. Peningkatan Pengawasan dengan Teknologi

PT KAI perlu memanfaatkan teknologi modern, seperti Geographic Information System (GIS), CCTV, atau drone, untuk memperkuat pengawasan terhadap jalur kereta api, termasuk yang tidak aktif. Penggunaan teknologi ini akan membantu mendeteksi pelanggaran lebih cepat dan meningkatkan efisiensi pengelolaan aset.

6. Pendekatan Humanis dalam Penegakan Hukum

Dalam menangani pelanggaran seperti pendirian bangunan ilegal di atas jalur kereta api, PT KAI diharapkan mengedepankan pendekatan humanis. Langkah persuasif melalui dialog dan mediasi dengan masyarakat perlu menjadi prioritas sebelum menempuh jalur hukum. Hal ini penting untuk menjaga harmoni sosial di masyarakat.

7. Pengembangan Program Kerja Sama dengan Masyarakat

PT KAI dapat melibatkan masyarakat setempat dalam pengelolaan dan pengawasan aset, misalnya melalui program pengawasan berbasis komunitas. Dengan melibatkan masyarakat, tidak hanya pengawasan aset menjadi lebih efektif, tetapi juga membangun rasa tanggung jawab bersama dalam menjaga aset negara.

8. Pengkajian Ulang Kebijakan Pemanfaatan Aset Tidak Aktif

PT KAI perlu melakukan pengkajian ulang terhadap kebijakan pemanfaatan jalur kereta api tidak aktif. Kebijakan ini harus mencakup opsi-opsi pemanfaatan yang inovatif dan fleksibel, seperti kerja sama dengan sektor swasta atau pemerintah daerah, agar aset dapat memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat tanpa kehilangan statusnya sebagai aset negara.

Dengan menerapkan saran-saran di atas, diharapkan pengelolaan aset tanah oleh PT KAI di Kota Sawahlunto dapat berjalan lebih efektif, sesuai dengan peraturan yang berlaku, serta memberikan dampak positif bagi masyarakat dan pembangunan daerah.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Abdillah, M. (2011). *Islam dan dinamika sosial politik di Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Al-Maududi, A. A. (1995). *Sistem politik Islam (cet IV)*. Bandung: Penerbit Mizan.
- Al-Azizi, A. S. (2014). *Sejarah peradaban Islam: Menelusuri jejak-jejak peradaban di Barat dan di Timur*. Yogyakarta: Al-Saufa.
- Asshiddiqie, J. (2009). *Komentar atas Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Hamzah, G. (2014). *Kepentingan umum dalam perlindungan paten*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Qardawi, Y. (1998). *Fiqih Daulah dalam perspektif al-Qur'an dan Sunnah (Cet. 3, terj. K. Suhardi)*. Jakarta: Al-Kausar.
- Soekanto, S. (1982). *Sosiologi hukum dalam masyarakat*. Jakarta: Rajawali.
- Yamin, A. (2022). *Hukum administrasi negara* (Ed. T. Lestari). Diakses dari Graha Indah E-11 Gayung Kebonsari Surabaya: CV. Jakad Media Publishing.

Jurnal dan Skripsi :

- Adelina, R. (2013). Analisis Efektifitas Dan Kontribusi Penerimaan Pajak Bumi Dan Bangunan (PBB) Terhadap Pendapatan Daerah Di Kabupaten Gresik.
- As'ad, Moh. 2001. *Ensiklopedia Manajemen, Edisi Kedua, Cet I*, Bina Aksara, Jakarta. Rajawali Press. Jakarta.
- Aswandi, B., & Roisah, K. (2019). Negara hukum dan demokrasi Pancasila dalam kaitannya dengan hak asasi manusia (HAM). *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1(1)

- Arifin, M. H. (2011). *Analisis pengelolaan aset tetap (Barang Milik Negara) pada Kantor Dinas Pekerjaan Umum Kota Pekanbaru* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Sultan Sarif Kasim Riau).
- Asshiddiqie, J. (2007). Pokok-pokok hukum tata negara Indonesia pasca reformasi.
- Ayumna, H. (2022). *Efektivitas Jalur Hijau dalam Mengurangi Kebisingan di Permukiman Sekitar Jalur Kereta Rel Listrik*.
- Baiq Nurul Muliani. (2019). *Peningkatan Kemampuan Kognitif Dalam Mengenal Lambang Bilangan Melalui Media Model Kereta Api*.
- Djazuli. *Fiqh Siyasah Implementasi Kemaslahatan Dalam Rambu-Rambu Syara*. 4 ed. Jakarta: Kencana, 2009.
- Effendi, Satria. *Ushul fiqh*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2005.
- Eko, H. (2016). Perlindungan Hak Asasi Manusia Dalam Negara Hukum Indonesia. *Asas: Jurnal Hukum dan Ekonomi Islam*, 8(2).
- Harmono, *Manajemen Keuangan*, Jakarta: Bumi Aksara, Ed 1, 2009.
- Iqbal, M. (2021). Prinsip-prinsip Siyasah Tanfidziyah dan Relevansinya di Era Modern. *Jurnal Dusturiyah*, 7(2).
- Iqbal, Muhammad. *Fiqh Siyasah Kontekstualisasi Doktrin Politik Islam*. 1 ed. Jakarta: Kencana, 2014
- J, Pulungan Suyuthi. *Fiqh Siyasah Ajaran, Sejarah dan Pemikiran*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1994.
- Kementerian Hukum dan HAM. (2022). *Upaya Meningkatkan Kinerja Pembimbing Kemasyarakatan Melalui Penyuluhan Hukum Terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2022 tentang Pemasyarakatan*. Jakarta: Kementerian Hukum dan HAM.

- Kenedi, J. (2014). Penegakan Hukum Di Indonesia. *Jurnal Pemikiran Keislaman dan Tafsiran Hadis*, 3(1).
- Muchdarsyah, Sinungan, Dasar-Dasar Management Kredit, Jakarta: Bumi, 1993
- Nasrul, O. (2019). *Pemanfaatan Tanah Aset PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) Divisi Regional II Sumatera Barat Oleh Pihak Ketiga*
- Pulungan, J. (2020). Siyasa Tanfidziyah dalam Sistem Pemerintahan Islam. *Jurna*
- Purwanto, Yadi, Manajemen Keuangan Pemerintah, Jakarta: Cendekia Informatika, 2001.
- Rahmawati, S. S., & Giyarsih, S. R. (2022). Studi Keruangan Tingkat Kesejahteraan Rumah Tangga Penghuni Ex-Bantaran Rel Kereta Api di Kecamatan Majalaya. *Media Komunikasi Geografi*, 23(2).
- R.A. (2014). Pemberian Ganti Rugi Terhadap Penguasaan Tanah Pt.Kereta Api Indonesia (Persero) Oleh Masyarakat Di Kelurahan Pidada Kecamatan Panjang Bandar Lampung.
- Rahmawati, F., & Agustian, L. (2022). Analisis Risiko Pada Pendirian Bangunan Gedung Perkantoran di Jakarta. *Jurnal Manajemen Konstruksi*, 12(2).
- Rahayu, A. T. (2019). Analisis SIYASAH Idariyah terhadap kasus kartu tanda penduduk Elektronik ganda di desa gumeno kecamatan karang anyar, kabupaten gersik menurut Undang-Undang Nomor 24 tahun 2013 tentang Administrasi kependudukan. *Skripsi, UIN Maulana Malik Ibrahim, Malang*.
- Rifa'i, A. F. Pelayanan badan pengelola keuangan dan Aset daerah (BPKAD) dalam penerpan peraturan daerah kota Yogyakarta nomer 1 tahun 2011 tentang pajak daerah pesepektif siyasa idariyah.
- Rosana, E. (2014). Kepatuhan Hukum Sebagai Wujud Kesadaran Hukum Masyarakat. *Jurnal TAPI's*, 10(1), Januari.

- Sakinah, N. (2021). Tinjauan Yuridis Terhadap Perlindungan Anak Jalanan Oleh Dinas Sosial Kota Banda Aceh (Doctoral dissertation, UIN Ar-Raniry).
- Samsu La, A.-S. A.-T. (2017). Al Sul Al-tanfidziyah, Al Sul Ah Al-Qadha'iyah. *Thkim*, 13(1).
- Santoso, A. B., Putri, R. A., & Asmara, A. (2021). Evaluasi Pengendalian Mutu Pekerjaan Pendirian Bangunan Gedung Perkuliahan. *Jurnal Teknik Sipil*, 18(1).
- Sanyoto, S. (2008). Penegakan hukum di Indonesia. *Jurnal Dinamika Hukum*, 8(3).
- Siallagan, H. (2016). Penerapan Prinsip Negara Hukum Di Indonesia. *Sosiohumaniora*, 18(2).
- Siregar, Doli D., Manajemen Aset, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2004,
- Soni, A. P. (2023). *Peran Kepala Desa Dalam Implementasi Otonomi Desa Menurut Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 Tentang Desa Dalam Perspektif Fiqh Siyasah (Studi pada Desa Sidoharjo Kecamatan Penawartama Kabupaten Tulang Bawang)* (Doctoral dissertation, UIN RADEN INTAN LAMPUNG).
- Soemarso, S. R. (2005). Akuntansi suatu pengantar Jilid 1. *Penerbit Salemba Empat. Jakarta.*
- Sugiana, A Gima, Manajemen Aset Pariwisata, Bandung: Guardaya Intimarta, 2013.
- Sukardja, A. (2012). *Hukum tata negara & hukum administrasi negara: dalam perspektif fikih siyasah*. Sinar Grafika.
- Suwardjono, Teori Akuntansi Perakayasaan Pelaporan Keuangan, Yogyakarta: BPFE, 2010.
- Syarifuddin, Amir. "Ushul Fiqh." Jakarta: Kencana, 2014.

Totok Jumantoro dkk. Kamus Ilmu Ushul Fiqh. Jakarta: Amzah, 2009.

Umboh, C. J. (2020). Penerapan Konsep Trias Politica dalam Sistem Pemerintahan Republik Indonesia. *Lex Administratum*, 8(1).

Utami, F., Lestari, D. M., & Khaerusalikhin. (2020). Analisis Kritis Konsep Kepemilikan Harta Dalam Islam. *Ratri*.

Utami, T. D., Eriawan, T., & Aditia, E. (2019). Evaluasi Keberadaan Dan Pemanfaatan Sempadan Jalur Kereta Api Stasiun Tabing-Stasiun Duku.

Warantapani, A. K. (2021). Tinjauan Yuridis Penggunaan Tanah Hak Milik PT KAI Di Kawasan Sempadal Rel Kereta Api Oleh Masyarakat Citangkalak Kabupaten Sukabumi Berdasarkan Undang Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkertaapian (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Sukabumi).

Widiyastuti, L. (2020). *Kajian Hukum Tentang Pemanfaatan Tanah Negara Untuk Pembangunan Ruko Di Desa Krasak Kecamatan Brebes Kabupaten Brebes*.

Zein, R. (1995). Hak Pengelolaan Dalam Undang-Undang Pokok Agraria. *Rineka Cipta, Jakarta*.

Zen, D., & Api, P. K. (2016). Tanah Kereta Api, (Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara).

Undang-Undang :

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang perumahan dan permukiman

