

# OPTIMALISASI KERJASAMA PEMANFAATAN ASET DALAM PEMBIAYAAN OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN STASIUN PALMERAH

*by* Herawati Zetha Rahman

---

**Submission date:** 09-Oct-2020 04:17PM (UTC+0700)

**Submission ID:** 1409995067

**File name:** ASETDALAMPEMBIAYAANOPERASIONALDANPEMELIHARAANSTASIUNPALMERAH.pdf (551.2K)

**Word count:** 3014

**Character count:** 18875

## OPTIMALISASI KERJASAMA PEMANFAATAN ASET DALAM PEMBIAYAAN OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN STASIUN PALMERAH

### **Dian Perwitasari**

Teknik Sipil/Fakultas Teknik  
Universitas Pancasila  
Jl.Srengseng Sawah, Jagakarsa,  
RT.1/RW.3, Srengseng Sawah,  
Jagakarsa, Kota Jakarta Selatan,  
12640  
[dian.si.ftup@gmail.com](mailto:dian.si.ftup@gmail.com)

### **Herawati Zetha Rahman**

Teknik Sipil/Fakultas Teknik  
Universitas Pancasila  
Jl.Srengseng Sawah, Jagakarsa,  
RT.1/RW.3, Srengseng Sawah,  
Jagakarsa, Kota Jakarta Selatan,  
12640  
[zetha.hera@gmail.com](mailto:zetha.hera@gmail.com)

### **Jade S Petroceany**

Teknik Sipil/Fakultas Teknik  
Universitas Pancasila  
Jl.Srengseng Sawah, Jagakarsa,  
RT.1/RW.3, Srengseng Sawah,  
Jagakarsa, Kota Jakarta Selatan,  
12640  
[jade\\_sjafrecia@univpancasila.ac.id](mailto:jade_sjafrecia@univpancasila.ac.id)

### **Azaria Andreas**

Teknik Sipil/Fakultas Teknik  
Universitas Pancasila  
Jl.Srengseng Sawah, Jagakarsa,  
RT.1/RW.3, Srengseng Sawah,  
Jagakarsa, Kota Jakarta Selatan,  
12640  
[azaria.andrea@univpancasila.ac.id](mailto:azaria.andrea@univpancasila.ac.id)

### **Abstract**

Number of passengers at Palmerah Station is projected to increase every year, to overcome this matter Government plan to increase station capacity. During operation, government cooperates with the private sector to be the operator and maintain the station through the scheme of Public Private Partnership (PPP) with operation and maintenance contract. To increase the income of private sector, government provides alternate option on asset management rights to be offered to private sector other than its core business. Quantitative approach with Life Cycle Costing (LCC) analysis is used in this research. The results show that the management of railway assets with non-core businesses provides significant revenue, thereby reducing the state's burden on station operations and maintenance.

**Keywords:** Palmerah Station, Asset, Operation and Maintenance, LCC

### **Abstrak**

Jumlah penumpang di Stasiun Palmerah diproyeksi akan mengalami peningkatan setiap tahun, untuk mengatasi hal tersebut dilakukan pengembangan dengan peningkatan kapasitas stasiun. Dalam pengelolannya pemerintah menggandeng pihak swasta sebagai operator layanan dan pengelolaan stasiun melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dengan kontrak operasional dan pemeliharaan. Untuk meningkatkan pendapatan badan usaha, pemerintah memberikan hak pengelolaan aset kepada badan usaha diluar bisnis intinya. Pendekatan kuantitatif dengan analisa *Life Cycle Costing (LCC)* digunakan dalam analisa penelitian ini. Hasilnya menunjukkan pengelolaan aset perkeretaapian dengan bisnis *non core* memberikan pendapatan yang signifikan sehingga mengurangi beban negara terhadap operasional dan pemeliharaan stasiun.

**Kata Kunci** Stasiun Palmerah, aset, Operasional dan Pemeliharaan, LCC:

## PENDAHULUAN

Infrastruktur memiliki peran signifikan dalam meningkatkan konektivitas antar daerah, memperbaiki mobilitas dan aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat hingga berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi baik tingkat regional maupun nasional. Infrastruktur terutama sektor perkeretaapian diharapkan menjadi tulang punggung dan karenanya Pemerintah terus menggalakan pembangunan sektor kereta api Indonesia.

Pada pengelolaan perkeretaapian di negara – negara maju, sektor jasa perkeretaapian dapat terus tumbuh baik dari segi *demand* penumpang maupun dari pendapatan melalui berbagai sektor penghasil *revenue*. Pengoperasian layanan kereta api tidak dapat dioperasikan dengan metode konvensional. Diperlukan adanya pengelolaan *noncore* untuk dapat memperoleh *revenue* yang maksimal oleh badan usaha yang telah diberi hak pengusahaan dan berpotensi meningkatkan daya saing kereta api yang berujung pada upaya peningkatan layanan kepada masyarakat.

## TINJAUAN PUSTAKA

### 1 Kerjasama Pemanfaatan Aset

Aset merupakan sumber daya yang mutlak diperlukan dalam penyelenggaraan pemerintahan. Aset merupakan sumber daya ekonomi yang dimiliki dan/atau dikuasai oleh pemerintah sebagai akibat dari peristiwa masa lalu dan dimana manfaat ekonomi dan/atau sosial di masa depan diharapkan dapat diperoleh, baik oleh pemerintah maupun masyarakat. Aset harus dapat diukur dalam satuan uang, termasuk sumber daya nonkeuangan yang diperlukan untuk penyediaan jasa bagi masyarakat umum dan sumber daya yang dipelihara karena alasan sejarah dan budaya.

Aset pemerintah dapat diklasifikasikan sebagai aset keuangan dan non keuangan. Aset keuangan mencakup kas, piutang dan investasi. Sedangkan aset non keuangan terdiri dari aset yang dapat diidentifikasi dan yang tidak dapat diidentifikasi. Aset non keuangan yang dapat diidentifikasi berupa aset berwujud dan aset tidak berwujud. Aset berwujud berupa aset persediaan (aset lancar) dan aset tetap, yang dalam peraturan perundang-undangan lebih dikenal dengan nama Barang Milik Negara (BMN)/Daerah. Pengelolaan aset negara tidak sekedar administratif semata, tetapi juga untuk meningkatkan efisiensi, efektifitas dan menciptakan nilai tambah dalam mengelola aset.

Mengacu kepada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 65/PMK.06/2016 bentuk kerjasama pemerintah dengan badan usaha untuk pengelolaan dan pengusahaan aset stasiun dapat dilakukan dengan cara sewa, Kerjasama Pemanfaatan (KSP) dan kerjasama penyediaan infrastruktur (KSPI).

Dalam hal pengusahaan bisnis *non core* industri kereta api, dimana terdapat aset pemerintah yang akan dimanfaatkan oleh badan usaha dan tujuan pengelolaan aset adalah untuk komersil yaitu meningkatkan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) disektor Perkeretaapian maka bentuk pengelolaan aset yang dapat dilakukan adalah KSP. KSP merupakan pendayagunaan BMN oleh pihak lain dalam jangka waktu tertentu dalam rangka peningkatan penerimaan negara bukan pajak dan sumber pembiayaan lainnya. Mitra KSP harus membayar kontribusi tetap setiap tahun selama jangka waktu

pengoperasian yang telah ditetapkan dan pembagian keuntungan hasil KSP ke rekening Kas Umum Negara/Daerah.

#### **b. Operasional dan Pemeliharaan (OM)**

Dalam upaya penyediaan infrastruktur yang efektif, efisien, dan berkelanjutan pemerintah akan mengurangi perannya sebagai penyedia keseluruhan layanan infrastruktur. Pemerintah akan lebih berperan sebagai fasilitator sarana dan prasarana yang sudah dapat dilakukan melalui peran serta masyarakat (termasuk badan usaha swasta) yang dilaksanakan melalui kompetisi secara terbuka, adil, dan akuntabel. Perubahan peran tersebut diwujudkan melalui perubahan peraturan perundang-undangan, baik sektor maupun lintas sektor dengan membuka peluang penyediaan infrastruktur melalui skema KPBU.

Secara umum ada tiga kelompok besar Bentuk Kerjasama, yaitu (a) kerjasama berbasis penyediaan jasa: kontrak jasa dan kontrak operasi dan pemeliharaan (OM); (b) kerjasama berbasis sewa: sewa, bangun-sewa, rancang-bangun-sewa, dan rehabilitasi-sewa; dan (c) kerjasama berbasis konsesi: bangun-guna-milik, bangun-guna-serah, rehabilitasi-guna-serah, kembangkan-guna-serah.

Pada kontrak Operasi dan Pemeliharaan (OM) seluruh infrastruktur dimiliki dan dapat didanai oleh pemerintah ataupun bekerjasama dengan pihak lain. Dalam hal perkeretaapian, operasional dan pemeliharaan oleh badan usaha dapat berupa sarana, prasarana ataupun sarana dan prasarana (*bundling*).

Pemeliharaan infrastruktur publik dengan kontrak operasi dan pemeliharaan tidak secara otomatis menjawab permasalahan pemeliharaan, namun dapat menjadi salah satu pendekatan untuk meningkatkan efektivitas fase pemeliharaan pada suatu infrastruktur baik dalam hal penghematan biaya, peningkatan kinerja dan kualitas serta pembagian risiko.

Kerjasama pemerintah dengan badan usaha (operator layanan) dalam hal pengelolaan dan pengusahaan stasiun perlu memperhatikan kelangsungan operator dalam jangka panjang. Menyerahkan badan usaha untuk mengelola tanpa memperhatikan fasilitas dan kemampuan yang diberikan akan membuat minimnya operator – operator baru peminat pengelolaan dan pengusahaan stasiun, akibatnya operator kereta api ini membutuhkan Penyertaan Modal Negara bagi kelangsungan operasional perusahaan.

Untuk mengatasi hal tersebut Kementerian Perhubungan akan memberikan hak kepada badan usaha untuk mengoptimalkan aset dan mengelola sumber daya di luar bisnis intinya yaitu transportasi. Pengelolaan bisnis *non core* perusahaan kereta api ini bertujuan untuk memperoleh *revenue* yang maksimal dan meningkatkan PNBPN dari hasil pengusahaan oleh operator.

#### **c. Best Practice Pengelolaan Bisnis Non Core Kereta Api**

Pengelolaan bisnis *non core* bidang perkeretaapian telah dilakukan di beberapa negara di dunia, seperti Jepang dan Swedia.

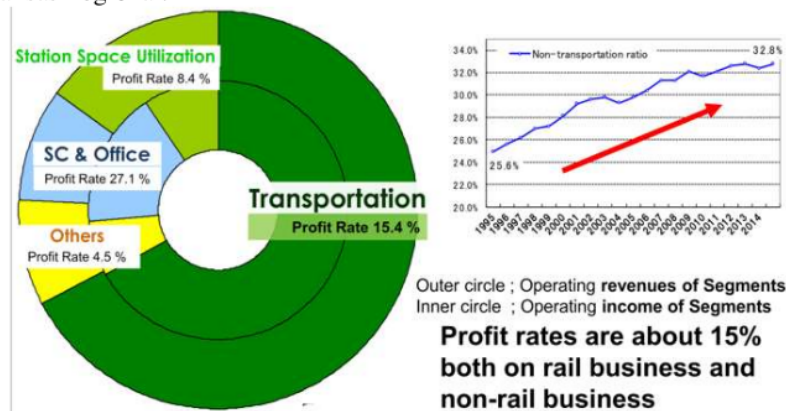
##### **Jepang**

JR East sebagai salah satu *leading company* di Jepang dalam pengoperasian kereta api telah melakukan diversifikasi usaha guna mendukung pertumbuhan perusahaan. JR East

mempunyai hak milik atas infrastruktur baik kereta api cepat, kereta metropolitan Tokyo dan kereta regional; memiliki hak atas pengelolaan baik sarana dan prasarana; mengoperasikan tidak hanya kereta api namun juga moda transportasi yang terkait dengan perkeretaapian misalnya monorail, bis yang terhubung dengan kereta api, serta stasiun; diversifikasi usaha dengan membangun bisnis IT Suica, Bisnis berbasis gaya hidup, pembuatan *rolling stock* serta bisnis diluar negeri misalnya penjualan *rolling stock* ke negara berkembang.

Dengan diversifikasi yang dilakukan, JR East grup berhasil memperoleh pendapatan sekitar 2.67 triliun rupiah di tahun 2015 dimana 33% atau 909 miliar rupiah yang berasal dari kontribusi bisnis *non core* kereta api dengan 66% dari Tokyo Metro, 30% dari Shinkansen (Nishiyama, 2015)

JR East berhasil melakukan optimalisasi dengan melakukan simplifikasi layout stasiun dan infrastrukturnya. Hal ini dilakukan dengan mengembangkan lahan yang tersedia menjadi lebih efisien dan dikembangkan menjadi area komersial. Sebagai contoh, di Stasiun Tokyo dibangun hotel (45 hotel dengan 6,600 kamar) dan berbagai pendukung lainnya seperti retail dan restoran (2000 *tenant*), *shopping center* (25 zona untuk in-station SC dan 154 untuk SC yang lebih besar), Kantor (24 bangunan), *fitness club* (18 fasilitas), *advertising* dan revitalisasi regional.



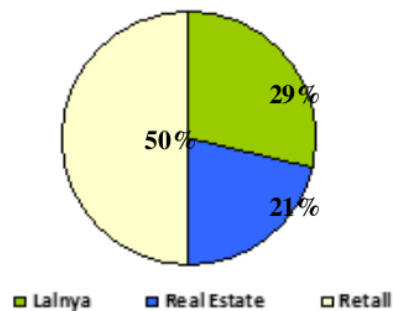
Gambar 1. Kemampuan JR East dalam Mengelola Bisnis *Non Core*  
Sumber : Nishiyama, 2015

Tidak jauh berbeda dengan JR East, JR West merupakan perusahaan dengan reputasi sangat baik. JR West memiliki jaringan kereta api hingga 5,015.7 km, melingkupi 18 wilayah yang tersebar di sebelah barat Jepang mulai dari Hokuriku, Kansai dan Chugoku. Operator ini memiliki pendapatan tiket yang berasal dari 3 jaringan transportasi kereta api yaitu Sanyo Sinkansen, Kansai Urban Area dan jaringan kereta api konvensional. Secara total pendapatan total dari *core business* perusahaan adalah sebesar 851 milyar yen atau setara dengan 108.71 triliun rupiah. Dengan pembagian 43% berasal dari Shinkansen, 34% dari Kansai Urban Area dan 23% lainnya berasal dari jaringan kereta api lainnya, bus dan ferry.

*Non core business* dari JR West terbagi atas bisnis retail, *real estate* dan lainnya. Retail terkonsentrasi pada jaringan kereta api penumpang yang terdiri dari pertokoan, pertokoan

khusus, dan outlet makanan serta minuman yang tersebar di dalam ataupun sekitar bangunan stasiun. Terkait dengan bisnis *real estate*, JR West mengelola pusat perbelanjaan di stasiun dan fasilitas lainnya, mengembangkan fasilitas komersial disekitar stasiun dan dibawah jaringan *elevated* kereta api dan penjualan serta penyewaan residensial dan pengembangan wilayah perkotaan. Untuk bisnis lainnya, JR West memiliki *travel agency* yang dioperasikan oleh Nippon Travel Agency, hotel, *advertising agency*, jasa pemeliharaan dan rekayasa serta jasa pengoperasian lainnya.

Mengacu pada pendapatan dari sektor *non core* dari total 61.22 triliun yang diperoleh dari sektor ini, bisnis retail menjadi kontributor utama dengan prosentase sebesar 50% atau senilai 30.66 triliun rupiah. Kemudian diikuti oleh pendapatan lainnya sebesar 29% setara dengan 17.51 triliun rupiah dan pendapatan real estate sebesar 21% yaitu 13.05 triliun rupiah.



Gambar 2. Pembagian *Revenue* dari *Non Core Business* JR West Tahun 2014  
Sumber : Nishiyama, 2015

### Swedia

Swedia memisahkan antara operasi dan infrastruktur (*Vertical Integration*). Infrastruktur dikelola dan dipelihara oleh badan independen pemerintah/ *infrastructure manager* – *Swedish Transport Administration* (STA), namun operasional dilakukan tender kepada berbagai perusahaan kereta api. STA akan mengalokasikan besaran *track access charge* dan mengelola lalu lintas yang dilalui oleh operator.

Mengacu pada *Railway Regulations* tahun 2004, penyelenggaraan perkeretaapian di Swedia maka badan usaha memiliki izin untuk mengoperasikan salah satu atau beberapa layanan berikut:

- Penumpang dalam skala lokal
- Perawatan prasarana lalu lintas
- Transportasi Barang dalam skala Regional
- Lalu lintas Sarana Bernilai Sejarah

Berdasarkan *best practice* di berbagai negara di dunia, operator layanan kereta api mampu menghasilkan layanan yang prima kepada pengguna dengan mengoptimalkan aset yang menjadi domain pengelolaan perusahaan. Di Indonesia potensi pengelolaan aset telah di atur dalam Peraturan Pemerintah No 27 tahun 2014.

## STASIUN PALMERAH

Stasiun Palmerah (PLM) merupakan sebuah stasiun di Daerah Operasi 1 Jakarta yang berdiri di Jalan Gelora, Kecamatan Palmerah, Jakarta Barat, Provinsi DKI Jakarta. Stasiun yang berada di ketinggian +13 mdpl ini merupakan salah satu stasiun penting di rute KRL *Green Line* Tanah Abang – Serpong – Parung Panjang – Maja, oleh sebab itu setiap KRL maupun kereta lokal yang melintas diharuskan untuk singgah di Stasiun Palmerah.



Gambar 3. Stasiun Palmerah

Stasiun Palmerah yang kini memiliki 2 lantai, awalnya memiliki 4 jalur kereta api, namun hanya 2 jalur saja yang masih digunakan hingga saat ini. Beberapa jenis kereta yang dilayani oleh Stasiun Palmerah diantaranya adalah KA Patas Merak (rute Merak – Jakarta Kota), KA Langsam (rute Rangkasbitung – Jakarta Kota), KA Rangkas Jaya (rute Rangkasbitung – Tanah Abang), serta KRL Commuter Jabodetabek (rute Tanah Abang – Serpong, Tanah Abang – Parung panjang, Tanah Abang – Maja).

Jumlah penumpang di Stasiun Palmerah tahun 2014 sebesar 12.000 pnp/hari meningkat menjadi 14.000 pnp/hari di tahun 2015. Dengan meningkatnya jumlah penumpang setiap tahun diperlukan pengembangan Stasiun Palmerah dengan menambah kapasitasnya sebagai berikut :

1. Meningkatkan kapasitas penumpang di peron dari 2.000 orang menjadi 4.480 orang
2. Meningkatkan kapasitas bangunan stasiun dari 527 orang (270m<sup>2</sup>) menjadi 4.921 orang;
3. Meningkatkan keselamatan penumpang dengan pembangunan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO);
4. Meningkatkan kenyamanan penumpang dengan ditambahnya lift dan *escalator*.

Stasiun Palmerah dibangun menggunakan APBN dengan rincian anggaran sebagai berikut:

1. Bangunan Stasiun dan Supervisi sebesar sebesar 37,2 miliar rupiah dilaksanakan *multiyears*;
2. Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) sebesar 7,5 miliar rupiah.

Adapun jenis bisnis *non core* yang direncanakan diimplementasikan pada Stasiun Palmerah ini adalah:

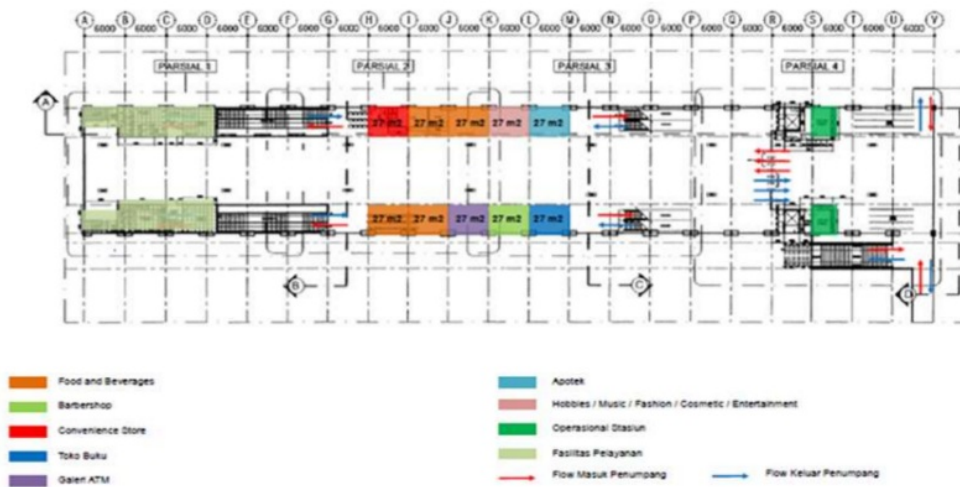
### 1. Retail Mix

- a. Retail Penjualan Jasa (*Barbershop*)
- b. Retail Penjualan Produk
  - 1) Retail Restoran (*Food and Beverages*)

- 2) Retail Toko Obat / Apotek
  - 3) Retail Toko Kebutuhan Sehari – hari
  - 4) Retail Toko Buku
  - 5) Retail Sistem Elektronik
2. Reklame
- a. Reklame *neon box*
  - b. Reklame Spanduk
  - c. *Hanging Banner*
  - d. Reklame *Sticker*
  - e. Reklame Multivison



Gambar 4. Ilustrasi Implementasi Reklame *Sticker* Pada Eskalator



Gambar 5. Area Rencana *Retail Mix* Lantai 2 Stasiun Palmerah  
Sumber : DJKA, Kemenhub



Komponen biaya yang diperhitungkan dalam analisa ini sebagai berikut:

- a. Komponen biaya, terdiri atas:
  1. Biaya Investasi  
Biaya pembangunan ruang *retail mix* atau pembuatan reklame
  2. Depresiasi
  3. Operasi dan pemeliharaan stasiun serta *retail mix* dan reklame
  4. Kontribusi Tetap
  5. Pajak
- b. Komponen pendapatan  
*Revenue* Pendapatan dalam operasional dan pemeliharaan Stasiun Palmerah yang diperoleh badan usaha atas perusahaan bisnis *non core* bersumber dari pendapatan *retail mix* dan pendapatan reklame.

## METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif dengan melakukan *literature review*, kajian perundang-undangan, *interview* kepada para ahli di bidang transportasi khususnya perkeretaapian dan juga pengelolaan aset.

Optimalisasi pemanfaatan aset Stasiun Palmerah diperoleh dengan menggunakan Analisa *Life Cycle Costing* (LCC). Beberapa asumsi yang digunakan dalam analisa ini sebagai berikut:

- a. Kerjasama pemerintah dan badan usaha selama 10 tahun 2017 - 2027
- b. Reklame memiliki umur manfaat 5 tahun, sedangkan ruang *retail mix* 10 tahun.
- c. Inflasi tumbuh 10% per 2 tahun, MARR 12% serta Tingkat Pajak 25%
- d. Biaya OM per tahun untuk stasiun sebesar 4M rupiah dan reklame dan *retail mix* sebesar 5% dari total *revenue* yang diperoleh.
- e. Simulasi LCC dilakukan terhadap *revenue* dari 60% - 100% dengan memperhitungkan kontribusi tetap sebesar 2,5%.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Biaya Investasi dan Pendapatan (Revenue)

Biaya investasi dan operasional bisnis *non core* pengelolaan aset Stasiun Palmerah terdiri atas

1. Biaya pembangunan ruang *retail mix* yang terdiri atas 10 ruang dengan masing-masing ruang berukuran 27 m<sup>2</sup> sebesar 0,3 juta rupiah/m<sup>2</sup> a
2. Biaya pembuatan reklame sebesar 1.2 juta rupiah/m<sup>2</sup>.
3. *Revenue* bersumber dari *retail mix* sebesar 1 juta rupiah/bulan dan reklame yang berupa *neonbox*, *hanging banner* dan *multivision* masing-masing menghasilkan pendapatan 0,3 juta rupiah/bulan sedangkan *sticker* 0,15 juta rupiah/bulan

Tabel 1. Biaya Investasi

No	Item	Total Ukuran (m2)	Unit	Biaya Investasi (Juta Rp)	Biaya Investasi (Juta Rp)
a	Retail Mix	27	10	0,30	135,60
b	Reklame				
1	materi melekat pada elemen bangunan				
	a) reklame neon box	16,53	32	1,2	100,75
	b) reklame spanduk (hanging banner)	1,6	24	1,2	
	c) sticker	422,64	37	1,2	
2	Materi berdiri sendiri				
	a) reklame multivision	1,8	18	1,2	38,88
TOTAL					275,23

Setelah memperoleh kebutuhan biaya, tahap selanjutnya adalah menghitung besarnya pendapatan (*revenue*) menggunakan pendekatan LCC dengan asumsi sebagaimana disampaikan sebelumnya.

Tabel 2. Skenario *Revenue*

No	Item	Skenario Revenue (Juta Rp)			
		100%	85%	75%	60%
a	Retail Mix	3240	2754	2430	1944
b	Reklame				
1	Materi melekat pada elemen bangunan				
	a) reklame neon box	302.26	256.921	226.695	181.356
	b) reklame hanging banner	138.24	117.504	103.68	82.944
	c) reklame sticker	1666.7	1416.695	1250.025	1000.02
2	Materi berdiri sendiri				
	a) reklame multivision	116.64	99.144	87.48	69.984
Total Pendapatan		5463.84	4644.264	4097.88	3278.304

### Analisa *Life Cycle Costing*

Tabel 3. Laba/Rugi

Tahun	Laba/rugi bersih (juta rupiah)
2017	-275
2018	749
2019	734
2020	1098
2021	1083
2022	1152
2023	1444
2024	1888
2025	1872
2026	2361
2027	1810

Dari hasil analisa dengan asumsi *revenue* sebesar 100% diperoleh total *revenue* sebesar 5.463 juta rupiah, dengan memperhitungkan besaran biaya yang harus dikeluarkan berupa biaya investasi, depresiasi, OM, pajak dan kontribusi tetap maka pada akhir tahun 2017, ternyata masih didapatkan bahwa pendapatan belum mampu menutupi besarnya pengeluaran dimana selisih antara pendapatan dengan pengeluaran sebesar 275 juta rupiah. Keuntungan mulai diperoleh pada tahun 2018 dan terus meningkat hingga berakhirnya waktu kontrak.

Dengan mekanisme pengelolaan aset, pemerintah dapat tidak memberikan subsidi dalam bentuk apapun kepada badan usaha. Hal ini disebabkan badan usaha telah diberikan hak atas aset. Kesempatan pengembangan usaha serta kemandirian industri kereta api terletak pada kemampuan dan kreativitas badan usaha menghasilkan profit dari aset tersebut. Sebaliknya, pemerintah justru dapat menekan harga tiket sehingga memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan lebih baik, sesuai dengan arah pelayanan publik itu sendiri.

## KESIMPULAN

Kerjasama pemerintah dan badan usaha dalam hal pengelolaan stasiun memberikan ruang bagi badan usaha untuk mengoptimalkan aset dan mengelola sumber daya di luar bisnis intinya yaitu transportasi. Kerjasama badan usaha dalam pengelolaan aset di sektor perkeretaapian tersebut dapat dilakukan dengan bentuk Kerjasama Pemanfaatan (KSP).

Pengelolaan bisnis *non core* perusahaan kereta api dapat meningkatkan *revenue* dan penerimaan negara bukan pajak (PNBP) sehingga menurunkan beban pemerintah dalam pembiayaan operasional dan pemeliharaan stasiun kereta api.

Berdasarkan hasil kajian yang telah dilakukan dengan tinjauan bisnis *non core retail mix* dan reklame pada Stasiun Palmerah dengan asumsi kerjasama 10 tahun maka pada tahun 2027 simulasi yang dihasilkan memberikan nilai laba bersih yang diterima yakni sebesar Rp. 1,8 M.

## DAFTAR PUSTAKA

- Berawi, M. A., Susantono, B., Miraj, P., Berawi, A. R. B., Rahman, H. Z., and Husin, A. 2014. *Enhancing Value for Money of Mega Infrastructure Projects Development Using Value Engineering Method*. *Procedia Technology*, 16, 1037-1046.
- Berawi, A. R. B., Rahman, H. Z., Zulkarnaen Mohammad. 2013. *Technology Selection In Airport Railway Project Using Value Engineereing Approach*. *Proceeding, International Conference on Advanced Technology to Support Sustainable Development*
- Zetha, H.R., Berawi, M.A., Sesmiwati., Susilowati and Dofir, A. (2012). *Application of Value Engineering at Public Private Partnership Project to Improve Quality of Feasibility Study (Case Study: Airport Railway in Indonesia)*. *International Conference on Value Engineering and Management (ICVEM) Hongkong*.
- Berawi, M.A. & Woodhead, R.M., 2008. *Stimulating Innovation Using Function Models: Adding Product Value, Value World*. Volume 31, number 2, pp. 4-7, SAVE Press, USA.

Dell'Isola, A., 1997. *Value Engineering: Practical Application for Design Construction Maintenance & Operations*, R.S. Means Company, Inc., Kingstone, USA.

Alexandersson, G., & Hultén, S. (2008). *The Swedish railway deregulation path*. *Review of Network Economics*, 7(1).

Nishiyama, T (2015), *The Shinkansen Operation and Station Development*, East Japn Railway Company.

Office of Rail Regulation (2014), *Licensing, Applying for a license or license exemption*.

# OPTIMALISASI KERJASAMA PEMANFAATAN ASET DALAM PEMBIAYAAN OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN STASIUN PALMERAH

---

## ORIGINALITY REPORT

---

5%

SIMILARITY INDEX

7%

INTERNET SOURCES

6%

PUBLICATIONS

7%

STUDENT PAPERS

---

## PRIMARY SOURCES

---

1

Submitted to iGroup

Student Paper

5%

---

Exclude quotes Off

Exclude matches < 3%

Exclude bibliography On