BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. TEORI DAN KONSEP

1. Angkutan secara umum

a. Definisi angkutan umum

Angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan angkutan kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain melalui antar daerah kabupaten atau kota dalam suatu daerah propinsi dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang dalam trayek. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai satu kesatuan bisnis yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan serta pengelolanya. Lalu lintas dan angkutan adalah dua hal yang tak dapat dipisahkan karena lalu lintas juga diakibatkan adanya kegiatan angkutan. Menelaah perangkutan tidak mungkin dilakukan dengan mengabaikan perlalulintasan, demikian pula sebaliknya. Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan :

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan

kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

2. Terwujudnya etika berlalu lintas yang dan budaya bangsa.
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi manusia.[1]

b. Jenis – jenis angkutan dengan kendaraan umum

Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri dari :

1. Angkutan lintas batas Negara. Yang dimaksud dengan angkutan lintas batas Negara adalah angkutan dari satu kota ke kota lain meliwati lintas batas Negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek
2. Angkutan antarkota antarprovinsi. Yang dimaksud dengan angkutan antarkota antarprovinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui daerah kabupaten/kota yang melewati satu daerah provinsi yang terikat dalam trayek.
3. Angkutan antarkota dalam provinsi. Yang dimaksud dengan angkutan antarkota dalam provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain antardaerah kabupaten/kota dalam satu daerah provnsi yang terikat dalam trayek.
4. Angkutan perkotaan. Yang dimaksud dengan angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan

[1] Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

perkotaan yang terikat dalam trayek. Kawasan perkotaan yang dimaksud berupa: (a) kota sebagai daerah otonom (b) bagian daerah kabupaten yang memiliki ciri perkotaan (c) kawasan yang berada dalam bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan langsung dan memiliki ciri perkotaan.

5. Angkutan perdesaan. Yang dimaksud dengan angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

c. Fungsi angkutan

Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului pembangunan proyek pertambangan batu bara atau proyek perkebunan kelapa sawit. Perluasan dermaga di pelabuhan didahulukan dari pada pembangunan pabrik pupuk yang akan dibangun, guna melancarkan pengiriman peralatan pabrik dan bahan baku serta penyaluran hasil produksi ke pasar setelah pabrik beroperasi. Jika kegiatan-kegiatan ekonomi telah berjalan, jasa angkutan perlu tersedia untuk menunjang kegiatan-kegiatan tersebut. demikianlah fungsi pengangkutan tersebut menunjang pembangunan, merangsang dan melayani perkembangan ekonomi.

d. Manfaat pengangkutan

Pengangkutan bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan sementara itu, kegiatan masayarakat sehari-hari bersangkut paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhannya yang beraneka ragam. oleh karena itu, manfaat pengangkutan dapat dilihat dari berbagai segi kehidupan masayrakat yang dapat dikelompokan dalam manfaat ekonomi,sosial,politik dan kewilayahan.

a. Manfaat ekonomi

Kegiatan ekonomi masyarakat adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi., distribusi dan pertukaran kekayaan yang semuanya bisa diperoleh dan berguna. Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Pengangkutan adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak greografis orang maupun barang. Dengan angkutan bahan baku dibawa menuju tempat produksi dan dengan angkutan jugalah hasil produksi di bawa ke pasar atau tempat pelayanan kebutuhannya, seperti pasar, rumah sakit, pusat rekreasi, dan lain-lainya.

b. Manfaat sosial

Manusia pada umumnya hidup bermasyarakat dan berusaha hidup selaras satu sama lain dan setiap orang harus menyisihkan waktu untuk kegiatan sosial. Bentuk kemsyarakatan ini dapat

bersifat resmi, seperti hubungan dengan lembaga pemerintahan maupun swasta, dan dapat pula bersifat tidak resmi, seperti hubungan dengan keluarga dan lain-lain. untuk kepentingan hubungan sosial seperti ini, pengangkutan sangat membantu dalam menyediakan berbagai kemudahan antara lain (a) pelayanan untuk perorangan atau kelompok (b) pertukaran atau penyampaian informasi (c) perjalanan untuk rekreasi (d) perluasan jangkauan perjalanan sosial (e) pemendekan jarak antara rumah dan tempat kerja (f) bantuan dalam memperluas kota atau memancarkan pendudukan menjadi kelompok yang lebih kecil.

c. Manfaat politis dan kemanan

Indonesia adalah Negara kepulauan yang terdiri dari 17.508 pulau besar dan kecil dengan luas wilayah ribuan km, serta merupakan Negara maritim. Keadaan demikian mengakibatkan pengangkutan menduduki tempat yang teramat penting dilihat dari kacamata politik. Schumer menyebutkan bebrapa manfaat politis yaitu sebagai berikut :

1. Pengangkutan menciptakan persatuan dan kesatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi
2. Pengangkutan menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah suatu Negara

3. Kemanan Negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki mungkin sekali bergantung pada pengangkutan yang efisien yang memudahkan mobilisasi segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional serta memungkinkan perpindahan pasukan perang selama masa perang
4. Sistem pengangkutan yang efisien memungkinkan Negara memindahkan san mengangkut penduduk dari daerah yang mengalami bencana alam

e. Manfaat kewilayahan

Pada bagian terdahulu telah diungkapkan bahwa barang atau orang berpindah atau bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan karena daya tarik nisbi di tempat tujuan dan atau kebutuhan mengatasi rintangan alami. Ini berati ada kesenjangan jarak antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk mengatasi kesenjangan inilah dibutuhkan pengangkutan maupun komunikasi.

Bagi daerah perkotaan, pengangkutan memegang peranan yang cukup menentukan. Kota dapat ditandai antara lain, dengan melihat kondisi pengangkutnya. Pengangkutan yang aman dan lancar, selain menverminkan keteraturan kota, juga melancarkan kegiatan perekonomian kota. Perwujudan kegiatan pengangkutan yang baik adalah dalam bentuk tata jaringan jalan dengan segala

kelengkapannya, yakni rambu lalu lintas, lampu lalu lintas, marka jalan, petunjuk jalan, trotoar dan lain-lain.[2]

e. Peranan perangkutan

Perangkutan mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong, dan menunjang segala aspek kehidupan maupun pertahanan dan keamanan Negara. Sistem pengangkutan harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat. Di samping itu, dalam upaya menunjang pengemebangan wilayah dan memeratakan hasil-hasil pembangunan wilayah dan memeratakan hasil-hasil pembangunan, perangkutan dapat berperan sebagai penunjang (pelayan), pemacu (pendorong) sekaligus pemicu (penggerak) perkembangan.

Perangkutan menyandang peran sebagai penunjang dan pemacu bila angkutan dipandang dari sisi melayani dan meningkatkan pembangunan. Selain itu, angkutan juga melayani dan mendorong berbagai kebutuhan lain, disini angkutan menyandang unsusr produksi, karena keberadaan angkutan memang dibutuhkan. Disisi lain, peran sebagai pemicu disandang bila angkutan dipandang sebagai pembangkit perkembangan. Dalam hal ini keberadaan perangkutan adalah pelopor atau perintis

[2] M. Nur Nasution, *manajemen transportasi*, (Jakarta:Ghalia Indonesia,2004) hal 19-24

atau prasyarat terjadinya perkembangan dan pertumbuhan wilayah. Mengingat perangkutan menguasai hajat hidup orang banyak serta sangat penting bagi seluruh masyarakat.

1. Peran angkutan dalam pengembangan wilayah

Pemanfataan SDA (sumber daya alam) maupun mobilisasi SDM (sumber daya manusia) serta SDT (sumber daya tekhnologi) dalam rangka pemerataan pembangunan daerah serta hasil-hasilnya, tidak mungkin berjalan tanpa dukungan sistem perangkutan yang memadai. Dukungan itupun harus menyeluruh, baik jumlah, jenis, maupun mutunya, dan harus sesuai dengan tuntutan kondisi setempat. Oleh karean itu, sistem perangkutan harus ditata dan terus disempurnakan sejalan dengan tuntutan perkembangan yang idak pernah berhenti.

Perangkutan yang bisa juga dikatakan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial-budaya politik, dan pertahanan keamanan, juga harus mampu meningkatkan hubungan internasional yang memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.

2. Peran angkutan bagi mobilitas barang

Di era keanekaragaman kebutuhan manusia saat ini tidak ada lagi satu daerah yang dapat memenuhu sendiri segala macam

keperluannya. Selain karena SDA yang memang terbatas, tidaklah efisien dan tidakalah mungkin untuk memproduksi sendiri segala macam produk yang dibutuhkan. Oleh karena itu, cenderung ada spesialisasi produk andalan daerah. Artinya, ada produsen dan konsumen yang harus dipertemukan di pasar. Angkutan berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dan konsumen. disini ada unsure komersial yang harus diperhatikan. Pengetahuan akan biaya, kecepatan dan ketepatan prakiraan, pengetahuan akan pasar dan pemasaran, akan sangat membantu dalam menawarkan pilihan jasa angkutan.

3. Peran angkutan bagi mobilitas orang

Volume dan pola aliran barang dan orang menunjukan kebutuhan atau permintaan. Perangkutan menanggapinya dalam dua cara yakni: (1) menyesuaikan sediaan pada permintaan dan (2) menyesuaikan biaya pelayanan sesuai dengan watak permintaan termasuk mendorong permintaan ke jenis pelayanan tertentu dengan menurunkan biayanya dan upaya mengurangi permintaan yang sulit dilayani dengan cara meningkatkan biaya.

Untuk menunjang mobilitas masyarakat, dapat pula ditawarkan pilihan moda. Yang harus diperhatikan adalah karakteristik masing-masing moda yang harus dipertemukan dengan tuntutan kebutuhan masyarakat. Setiap koda memiliki karakteristik khusus yang berpengaruh pada sistem pengoperasian

dan pelayanan, bahkan memiliki persyaratan teknis yang dalam pengoperasiannya menuntut lintasan khusus dan dioperasikan secara terjadwal, angkutan bus yang dioperasikan terjadwal dan trayek serta lintasan yang pasti atau tetap.

Upaya mengurangi permintaan akan angkutan pun bukan perkara yang mudah. Mengurangi permintaan akan angkutan dalam arti langsung hamper tidak mungkin dilakukan karena kebutuhan masyarakat justru berkembang. Sebaliknya, mengurangi permintaan akan angkutan secara langsung dapat berati meniadakan jarak antara produsen dan konsumen. cara yang dapat ditempuh adalah mendekatkan konsumen ke produsen, atau mendekatkan produsen ke konsumen, atau melakukan kedua-duanya, yang semua itu berati melakukan penataan ruang kegiatan.

4. Peran angkutan dalam politik, pertahanan dan keamanan

Membangun jalan untuk membuka daerah terisolasi atau terpencil lebih kuat bertumpu atas pertimbangan politik daripada pertimbangan ekonomi, apalagi bila dikaitkan dengan persatuan dan kesatuan bangsa. Keberadaan prasarana akan membuka peluang interaksi antar daerah yang berwujud angkutan antar daerah.sebaliknya, pertahanan dan keamanan akan menjadi sangat rapuh tanpa ditunjang sistem angkutan

yang andal, baik sekedar untuk memelihara kemanan maupun untuk mempertahankan kedaulatan Negara.[3]

f. Tarif jasa angkutan

Tarif adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah. Harga jasa angkutan yang ditentukan mengikuti sistem tarif, berlaku secara umum dan tidak ada ketentuan lain yang mengikat perusahaan angkutan dan pemilik barang atau penumpang kecuali apa yang sudah diatur dalam buku tarif.

Tarif yang ditetapkan oleh pemerintah bertujuan terutama melindungi kepentingan pengguna jasa (konsumen) dan selanjutnya produsen, untuk kelangsungan usaha. Bagi pelayanan kelas eksklusif biasanya penentuan tarif diserahkan kepada produsen dengan pertimbangan pangsa pasarnya adalah golongan ekonomi menengah ke atas, dan faktor kebijakan subsidi silang. Berikut macam-macam kebijakan tarif jasa angkutan :

1. Kebijakan tarif

Kebijakan tarif dapat dipandang sebagai kebijakan multisisi. Di satu sisi dapat dipandang sebagai alat pengendali lalu lintas, disisi yang lain dapat berate alat untuk mendorong masyarakat

[3] Swardjoko P.Warpani, *pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*, (bandung:ITB,2002) Hal 14-23

menggunakan kendaraan umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan sisi yang lainya lagi dapat digunakan untuk mengarahkan perkembangan wilayah dan kota. Kebijakan tarif tidak dapat hanya didasarkan pada perhitungan biaya semata-mata, karena didalamnya terkandung misi pelayanan kepada masyarakat. Menurut suprijadi, kebijakan tarif yang berlaku di Indonesia mengacu pda pendekatan berikut:

a. Pendekatan penyedia jasa

Apabila kebijakan tarif yang berdasarkan pendekatan penyedia jasa dimaksudkan untuk menjaga kelangsungan hidup dan pengembangan usaha jasa perangkutan, serta demi menjaga kelancaran penyedia jasa, ketentraman dan kenyamanan layanan jasa perangkutan, maka:

- Tarif didasarkan atas berbagai upaya yang dikeluarkan, dalam arti dapat menutup seluruh biaya produksi jasa perangkutan dan memperoleh kelebihan berupa laba.
- Tarif seharusnya dapat memberikan pendapatan yang layak bagi penyedia jasa, sehingga upaya pemeliharaan sarana dan prasarana dapat terpenuhi dan pengembalian investasi dapat diwujudkan dalam waktu yang relative tidak sama

- Untuk investasi yang besar dengan tingkat pengembalian modal yang cukup lama, maka tarif diharapkan dalam jangka panjang lebih tinggi dari biaya marginal
- Tarif diharapkan dapat menumbuhkan alokasi modal yang rasional bagi pembangunan dan pengembangan usaha perangkutan serta mendorong tercapainya pemerataan pembangunan
- Jika penyusutan struktur penyediaan jasa yang efisien dapat dikembangkan kea rah produktifitas setiap jenis jasa yang diperlukan, maka jasa perangkutan dapat dikelompokan pada setiap pelayanan sehingga pengklarifikasian tarif yang sesuai dengan jasa tersebut juga dapat disusun.

b. Pendekatan pengguna jasa

Jika pendekatan berdasarkan pengguna jasa dimaksudkan agar tarif tidak terlalu memberikan pengguna jasa dan memperlancar mobilitas baik penumpang maupun barang maka:

- Tarif harus rasional, diberlakukan secara umum, layak dan adil serta tidak diskriminatif dalam pengklarifikasiannya
- Tarif diharapkan dapat merangsang peningkatan kegiatan dunia usaha dan mendorong pertumbuhan produksi secara menyeluruh
- Tarif diharapkan dapat terjangkau oleh daya beli pengguna jasa

- Tarif dapat diharapkan dapat membantu perkembangan integritas sosial masyarakat, khususnya bagi angkutan penumpang
- Tarif harus dapat mendorong dan mengembangkan distribusi pemasaran yang luas
- Tarif sebagai unsure biaya pada kalkulasi harga pokok barang diharapkan dapat ditekan sekecil mungkin

c. Pendekatan pemerintah

Pendekatan pemerintah dimaksudkan untuk mendorong pembangunan ekonomi serta menjaga stabilitas politik dan keamanan dalam rangka globalisasi meliputi:

- Menjaga keseimbangan antara kepentingan pengguna jasa dengan penyedia jasa
- Menunjang upaya tercapainya kesejahteraan sosial bagi masyarakat
- Memperhatikan dan melaksanakan hal-hal yang berkaitan dengan pertumbuhan, penyebaran, dan struktur kependudukan
- Mengendalikan tarif yang dapat menjamin dan mendorong penggunaan sumber daya secara maksimal
- Mengembangkan dan mendorong sarana dengan memperhatikan perkembangan tekhnologi dalam bentuk konservasi dan diversifikasi energy

- Mencapai keadaan alokasi sumber daya yang optimum dengan memperhatikan kriteria efisiensi dan pemerataan pembangunan
- Menjaga tingkat pelayanan dalam rangka peningkatan kinerja layanan jasa pengangkutan

2. Penentuan tarif

Penentuan tarif angkutan biasanya didasarkan atas biaya operasi (penyelenggaraan) jasa angkutan yang terdiri atas: biaya tetap, yaitu biaya yang tidak terpengaruh oleh kegiatan pengoperasian kendaraan, biaya berubah, yaitu biaya yang berubah sejalan dengan kegiatan pengoperasian kendaraan dan biaya umum, yaitu biaya yang sukar atau tidak dapat dialokasikan secara tepat ke setiap jasa angkutan, karena digunakannya fasilitas yang sama. Apabila kemudian ada tambahan biaya khusus atas penumpang/barang, maka perhitungan tarif didasarkan pada nilai jasa nagkutan. Jumlah biaya ini dikonversikan ke dalam rupiah/ton/km untuk angkutan barang dan penumpang/km untuk angkutan penumpang.

Penyedia jasa (pengusaha angkutan) selalu menginginkan pemberlakuan tarif setinggi mungkin dengan maksud mempercepat pengembalian modal, sedangkan pengguna jasa (penumpang) selalu menhendaki tarif serendah mungkin. Dalam upaya mempertemukan kedua kepentingan ini, maka tarif jasa angkutan umum tertentu ditentukan oleh pemerintah.

Tarif yang ideal adalah serendah mungkin, namun masih tetap menghasilkan penerimaan yang jauh lebih besar dari biaya operasi sehingga menghasilkan laba yang layak bagi pengusaha. Dlam menentukan tarif jasa angkutan beberapa hal berikut patut menjadi dasar pertimbangan

- Kelangsungan hidup dan pengembangan usaha jasa angkutan
- Daya beli masyarakat pada umumnya
- Tingkat bunga modal
- Jangka waktu pengembalian modal
- Biaya masyarakat yang ditimbulkan karena operasi jasa angkutan

Kebijakan tarif khususnya dalam sistem angkutan kota cenderung lebih mempertimbangkan daya beli masyarakat berpenghasilan rendah sehingga hamper semua perusahaan angkutan kota di dunia beroperasi dalam keadaan defiisit.

3. Sistem tarif angkutan kota

Sistem tarif pada dasarnya hanya ada dua macam yakni tarif rata yaitu tarif sama besar untuk setiap jarak sepanjang trayek yang ditentukan, dan tarif progresif yaitu tarif yang secara proposional meningkat sejalan dengan makin jauhnya jarak layanan jasa angkutan. Kedua sistem ini berlaku di mana-mana sesuai dengan kebijaksanaan tarif setempat

a. Tarif rata-rata

Tarif semacam ini biasanya diterapkan pada layanan jasa angkutan jarak pendek dan menengah, pada umunnya trayek dalam kota. Cara ini sangat memudahkan bagi pengguna jasa maupun pemberi jasa. Penentuan tarif pada trayek tertentu dengan sejumlah perhentian tetap memeprhitungkan faktor muatan yaitu jumlah minimal penumpang yang diangkut sepanjang trayek sehingga diperoleh pendapatan marginal yang cukup untuk menutup biaya operasi. Tarif diperhitungkan atas dasar pendapatan marginal dibagi jumlah penumpang minimal. Pada kedudukan ini, pengusaha sudah mampu menutup biaya operasi.

Pada pelayanan angkutan jarak pendek, faktor muatan biasanya ditetapkan sama dengan atau lebih dari 100% karena penumpang banyak yang naik-turun di sepanjang trayek di setiap perhentian sehingga bus yang berkapasitas 40 tempat duduk dan 10 berdiri dapat mengangkut 70-80 penumpang di sepanjang lintasannya (dalam satu rit). Dalam kasus ini, faktor muatan misalnya ditetapkan 110%. Jadi, bila dalam satu rit bus tersebut dapat mengakut 70 orang penumpang, maka pengusaha mendapat keuntungan tambahan sebesar biaya 10 orang penumpang. Dalam hal ini, penumpang membayar biaya yang

sama untuk semua jarak pelayanan dalam trayek yang bersangkutan.

Pada pelayanan jarak menengah, trayek langsung atau cepat-terbatas (patas), faktor muatan ditetapkan kurang dari 100% misalnya 80% artinya, bus berkapasitas 40 orang penumpang (tempat duduk), sudah dapat menutup biaya perasi dengan mengangkut hanya 32 penumpang. Kebijakan seperti ini diterapkan dengan tujuan membagi pngsa pasar di antara para pemberi jasa angkutan yang muaranya pada kelangsungan hidup perusahaan.

b. Tarif progresif

Sistem tarif progresif menganut konsep makin jauh jarak layanan, makin tinggi tarif jasa angkutan dalam hal ini tarif minimal, dan tambahan selanjutnya sesuai dengan besaran tarif per unit jarak. Sistem ini sesuai diterapkan pada layanan jarak jauh, baik bagi angkutan perkotaan maupun angkutan antarkota.

Salah satu sistem yang digubnakan untuk menentukan tarif progresif adalah membagi satu trayek menjadi beberapa seksi, dan satu seksi di bagi menjadi beberapa pemberentian. Sistem ini menuntut kejujuran petugas kondektur atau pengemudi dan pnumpang. Apabila segenap anggota masyarakat sudah kental dengan rasa memiliki angkutan umum, faktor kejujuran tidakmenjadi masalah. Sistem ini mengandung unsure mendidik

karena calon penumpang dipaksa untuk berfikir secara cermat dalam memilih tempat untuk naik atau turun agar diperoleh tarif minimal, atau memilih berjalan alih-alih menggunakan jasa angkutan. Dengan demikian, bisa terjadi pencaran tempat tunggu.[4]

g. Tabel tarif batas atas dan batas bawah angkutan penumpang dengan bus umum kelas ekonomi antar kota dalam provinsi jawa timur (AKDP) di terminal patria kota Blitar

a. Jurusan Blitar- Tulungagung – Ponorogo

Dari	Tujuan	Tarif (Rp)	
		Batas atas	Batas bawah
Blitar	Ngunut	5.000	3.000
	Tulungagung	8.000	5.000
	Durenan	11.000	7.000
	Trenggalek	13.500	8.500
	Ponorogo	23.500	14.500
Tulungagung	Durenan	3.500	2.000
	Trenggalek	6.500	4.000
	Ponorogo	16.000	10.000
Ponorogo	Dolopo	3.000	2.000
	Mdiun	6.000	3.500

[4] *Ibid* hal. 149-158

b. Jurusan Blitar – Kediri - madiun

Dari	Tujuan	Tarif (Rp)	
		Batas atas	Batas bawah
Blitar	Srengat	3.000	2.000
	Kediri	11.500	7.000
	Gringging	14.500	9.000
	Nganjuk	19.500	12.000
	Caruban	25.000	15.500
	Madiun	28.500	18.000
Madiun	Dolopo	3.000	2.000
	Ponorogo	6.000	3.500

c. Jurusan Blitar – malang

Dari	Tujuan	Tarif (Rp)	
		Batas atas	Batas bawah
Blitar	Wlingi	4.500	3.000
	Kesamben	7.000	4.500
	Selorejo	8.500	5.500
	Kepanjen	14.500	9.000

	Malang	19.000	11.500

d. Jurusan Blitar – Surabaya

Dari	Tujuan	Tarif (Rp)	
		Batas atas	Batas bawah
Blitar	Malang	19.000	11.500
	Pandaan	26.500	16.500
	Surabaya	34.500	21.500

e. Jurusan Blitar – Banyuwangi

Dari	Tujuan	Tarif (Rp)	
		Batas atas	Batas bawah
Blitar	Malang	19.000	15.500
	Purwosari	23.000	14.500
	Pasuruan	30.000	18.500
	Probolinggo	36.500	22.500
	Wonorejo	44.000	27.000
	Jember	54.000	33.500
	Banyuwangi	76.000	47.000
Probolinggo	Situbondo	20.500	12.500

	Banyuwangi	36.500	22.500
Situbondo	Banyuwangi	16.500	10.000

2. Peraturan Perundang-Undangan

a. Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalanharus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan tekhnologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggara Negara.[5]

Terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional, yang semula dalam Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanannya, dalam undang-undang ini telah diatur secara tegas dan

[5] M.Karjadi, *perundang-undangan lalu lintas jalan dan angkutan jalan raya (dengan komentar secara Tanya jawab)* bogor:politeia, 1988, hal 15

terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya. merupakan undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan didalamnya memuat pasal-pasal yang mengatur pokok-pokok (garis besarnya) dari soal-soal lalu lintas jalan, misalnya tentang pengemudi, pengguna jalan, pengelolaanya, tarif angkutan dan lain-lain. Umpamanya tarif angkutan terdiri atas tarif penumpang dan tarif barang. Sebagaimana dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang terdapat dalam bagian kesembilan yang termuat dalam pasal 181 yang berbunyi"(1) Tarif angkutan terdiri atas tarif Penumpang dan tarif barang. (2) Tarif Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: a. tarif Penumpang untuk angkutan orang dalam trayek; dan b. tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek".

Dan pada pasal 182 yang berbunyi "(1) Tarif Penumpang untuk angkutan orang dalam trayek terdiri atas: a. tarif kelas ekonomi; dan b. tarif kelas nonekonomi. (2) Penetapan tarif kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh: a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota antarprovinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan yang wilayah pelayanannya melampaui wilayah provinsi; b. gubernur untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam provinsi serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui batas satu kabupaten/kota dalam satu provinsi; c. bupati untuk angkutan orang yang melayani

trayek antarkota dalam kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten; dan d. walikota untuk angkutan orang yang melayani trayek angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam kota. (3) Tarif Penumpang angkutan orang dalam trayek kelas non ekonomi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum. (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan".[6]

Sebagaimana ketentuan tarif angkutan yang tercantum dalam pasal 182 ayat 1`yang berbunyi bahwa Tarif Penumpang untuk angkutan orang dalam trayek terdiri atas tarif kelas ekonomi dan kelas non ekonomi. Penetapan tarif kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kemudian gubernur untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam provinsi serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui batas satu kabupaten/kota dalam satu provinsi; kemudian bupati untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten; dan walikota untuk angkutan orang yang melayani trayek angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam kota. Serta ditetapkan

[6] Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum.

Jadi dapat dikatakan bahwa dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan umum ini hanya mengatur ketentuan tarif angkutan secara umum saja dan untuk lebih spesifiknya mengenai ketentuan tarif angkutan dapat dilihat pada sejumlah peraturan pemerintah yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan, salah satunya Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 27 Tahun 2016 tentang tarif dasar, tarif jarak batas atas, batas bawah angkutan penumpang antar kota dalam provinsi kelas ekonomi menggunakan mobil bus umum di provinsi jawa timur.

b. Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 27 Tahun 2016 tentang tarif dasar, tarif jarak batas atas, batas bawah angkutan penumpang antar kota dalam provinsi kelas ekonomi menggunakan mobil bus umum di provinsi jawa timur.

Perkembangan masyarakat bersifat dinamis, oleh karena itu sistem angkutan dan lalu lintas pun harus mampu menjawab dinamika tersebut. dalam pada sistem itu sistem jaringan angkutan dan lalu lintas yang sering berubah-ubah merupakan hal yang tidak efisien dan akan membingungkan masyarakat. Di dalam menggunakan dan menyelenggarakan jasa angkutan, terdapat banyak kepentingan masyarakat dan pihak yang terlibat. Dengan demikian perlu adanya

aturan yang harus dipatuhi oleh semua pihak yang berkepentingan, baik pengguna, penyelenggrara maupun pengelola jasa.

Peraturan pemerintah lalulintas dan angkutan jalan mengatur pelaksanaan lebih lanjut dari undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan dan sifatnya lebih merinci pasal-pasal pokok di undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan tadi. Misalnya tentang tarif dasar, tarif jarak batas atas dan batas bawah angkutan penumpang anatar kota dalam provinsi kelas ekonomi menggunakan mobil bus umum di provinsi jawa timur. Sebagaimana yang tertuang dalam pasal 1 yang berbunyi: "Dengan Peraturan ini, ditetapkan Tarif Dasar, Tarif Jarak Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Provinsi Kelas Ekonomi Menggunakan Mobil Bus Umum di Provinsi Jawa Timur".

Selanjutnya pada pasal 2 yang berbunyi : "(1) Tarif dasar angkutan penumpang antar kota dalam provinsi kelas ekonomi menggunakan mobil bus umum di Provinsi Jawa Timur diatur sebagai berikut : a. untuk bus dengan panjang maksimal 9 meter sebesar Rp 128 pnp/km; dan b. untuk bus dengan panjang lebih dari 9 meter sebesar Rp 117 pnp/km. (2) Tarif dasar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan sebagai dasar penetapan tarif jarak batas atas dan batas bawah".

Selanjutnya pada pasal 3 yang berbunyi :"(1) Tarif jarak angkutan penumpang antar kota dalam provinsi kelas ekonomi menggunakan bus umum di Provinsi Jawa Timur diatur sebagai berikut : a. untuk bus

dengan panjang maksimal 9 meter, batas atas sebesar Rp 167,-/km setiap penumpang dan batas bawah sebesar Rp 103,-/km setiap penumpang; b. untuk bus dengan panjang lebih dari 9 meter, batas atas sebesar Rp 152,-/km setiap penumpang dan batas bawah sebesar Rp 94,-/km setiap penumpang. (2) Tarif jarak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan sebagai dasar penetapan tarif jarak batas atas dan batas bawah sebagaimana tersebut dalam Lampiran".

Selanjutnya pada pasal Pasal 4 yang berbunyi : "(1) Perhitungan tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2), sudah termasuk premi asuransi jasa raharja sebesar Rp 60,00 (enam puluh rupiah). (2) Perincian tarif jarak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak termasuk biaya penyeberangan (ferry)".

Selanjutnya pada pasal pasal 5 yang berbunyi : "Setiap pungutan diluar tarif yang ditentukan dalam Peraturan Gubernur ini harus mendapat persetujuan Gubernur Jawa Timur".

Selanjutnya pada pasal Pasal 6 yang berbunyi : "Kepala Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur menetapkan perubahan tarif jarak apabila terjadi perubahan jarak karena adanya perubahan rute dan/atau terminal".

Selanjutnya pada pasal Pasal 7 yang berbunyi : "Kepala Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan Gubernur ini".

Selanjutnya pada pasal Pasal 8 yang berbunyi :"Pada saat Peraturan Gubernur ini mulai berlaku, Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 1 Tahun 2016 tentang Tarif Dasar, Tarif Jarak Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Provinsi Kelas Ekonomi Menggunakan Mobil Bus Umum di Provinsi Jawa Timur (Berita Daerah Provinsi Jawa Timur Tahun 2016 Nomor 1 Seri E), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku".

Selanjutnya pada pasal pasal 9 yang berbunyi : "Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Gubernur ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Provinsi Jawa Timur".[7]

Adapun lampiran Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 27 Tahun 2016 tentang tarif dasar, tarif jarak batas atas, batas bawah angkutan penumpang antar kota dalam provinsi kelas ekonomi menggunakan mobil bus umum di provinsi jawa timur sebagaimana tertulis dalam daftar tabel tarif angkutan

Maksud pemerintah mengadakan perundang-undangan, peraturan, ketetapan dan macam-macam ketentuan terhadap lalu lintas di jalan raya ialah:

a. Mempertinggi mutu kelancaran, kemanan dan ketertiban lau lintas dan angkutan di jalan raya

[7] Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 27 Tahun 2016 tentang tarif dasar, tarif jarak batas atas, batas bawah angkutan penumpang antar kota dalam provinsi kelas ekonomi menggunakan mobil bus umum di provinsi jawa timur

b. Mengatur dan menyalurkan secara tertib segala pengangkutan barang-barang dan penumpang, terutama dengan kendaraan germotor umum (misalnya mobil-bis, mobil barang, bemo becak dan lain sebagainya)
c. Memperlindungi semua jalan-jalan dan jembatan agar jangan dihancurkan atau dirusak dan pula jangan sampai susut melewati batas, dikarenakan kendaraan-kendaraan yang sangat berat

Peraturan-peraturan dan ketetapan-ketetapan yang terdapat di negeri kita guna mengatur lalu lintas di jalan raya yaitu di semua jalan, baik milik Negara (provinsi,kabupaten, kota praja, desa) maupun milik instansi atau yang bersifat partikelir, asalkan jalan-jalan itu terbuka untuk lalu lintas umumnya.

Berdasarkan perundang-undangan tersebut, maka untuk beberapa hal diberikan kekuasaan untuk mengadakan peraturan-peraturan tersendiri khusus bagi wilayah kekuasaan masing-masing kepada provinsi, kabupaten atau kota praja itu juga perlu diketahui, jika kita menginjak dari suatu wilayah kekuasaan ke suatu wilayah kekuasaan yang lainnya. Peraturan-peraturan itu hanya merupakan peraturan pelaksanaan (penambahan untuk menyempurnakan perundang-undangan lalu lintas jalan), dan hanya diberikan kepada daerah otonom, dan terutamna

terbatas dengan tidak mencampuri urusan lalu lintas kendaraan bermotor.[8]

3. Fiqih muamalah

a. Pengertian fiqih muamalah

Pengertian fiqih muamalah tersusun dari dua kata, yaitu kata fiqih dan muamalah. Arti kata fiqih secara etimologi (bahasa) adalah al-fahm (paham). Menurut terminology, pada awalnya pengertian fiqih mencakup seluruh ajaran agama, baik dalam bidang akidah, akhlak ataupun ibadah sehingga identik dengan arti syariah islamiyah. Namun dalam perkembangan selanjutnya pengertian fiqih mengalami spesifikasi dan menjadi bagian dari syariah islamiyyah.

Sedangkan muamalah secara etimologi berasal dari bentuk masdar kata amala (aamala-yu'aamilu-mu'aamalatun) yang berwazan (faa'ala-yufaa'ilu-mufaa'alatan) yang artinya saling bertindak, saling beramal. Adapun pengertian fiqih muamalah adalah aturan-aturan Allah yang wajib ditaati yang mengatur hubungan manusia dengan manusia dalam kaitannya dengan cara memperoleh dan mengembangkan harta benda.[9]

b. Pembagian fiqih muamalah

Pembagian fiqih muamalah ini sangat berkaitan dengan pandangan fuqoha dalam memahami pengertian fiqih muamalah dalam arti luas atau arti sempit. Menurut Ibn Abidin, fiqih muamalah di bagi menjadi lina bagian:

---

[8] *Ibid*, hal 17-19

[9] Qomarul Huda, *fiqih muamalah*, (Yogyakarta: Teras,2011) hal.1-4

a. Muamalah maliyah (hukum kebendaan)
b. Munakahat (hukum perkawinan)
c. Muhasanat (hukum acara)
d. Amanat dan ariyah (pinjaman)
e. Tirkah (harta)

Al fikri dalam kitabnya "al-muamalah al-madiyah wa al-adabiyah", menyatakan bahwa muamalah dibagi menjadi dua bagian sebagi berikut:

a. Al-muamalah al-madiyah adalah muamalah yang mengkaji objeknya sehingga sebagian ulama berpendapat bahwa muamalah al-madiyah adalah muamalah bersifat kebendaan karena objek fiqih muamalah adalah benda yang halal, haram dan syubhat untuk diperjualbelikan, benda-benda yang mendaratkan dan benda yang mendatangkan kemaslahatan bagi manusia, serta segi-segi lainnya.
b. Al-muamalah al-adabiyah ialah muamalah yang ditinjau dari segi tukar menukar benda yang bersumber dari panca indara manusia, yang unsure penegakannya adalah hak-hak dan kewajiban-kewajiban, misalnya jujur, hasud, dengki dan dendam.

c. Ruang lingkup fiqih muamalah

Sesuai dengan pembagian muamalah, maka ruang lingkup fiqih muamalah juga terbagi dua, ruang lingkup muamalah yang bersifat adabiyah ialah ijab Kabul, saling meridhoi, tidak ada keterpaksaan dari salah satu pihak, hak dan kewajiban, kejujuran pedagang, penipuan,

pemalsuan, penimbunan, dan segala sesuatu yang bersumber dari indra manusia yang ada kaitannya dengan peredaran harta dalam hidup bermasyarakat.

Ruang lingkup pembahasan madiyah ialah masalah jual beli (*ba'I al-tijarah),* gadai (*al-rahn),* jaminan dan tanggungan *(kafalan dan dlaman),* pemindahan utang *(hiwalah),* jatuh bangkrut *(taflis),* batasan bertindak *(al-hajru),* perseroan atau perkongsian *(al-syirkah),* perseroan harta dan tenaga (*al-mudharabah*), sewa menyewa (*al-ijarah),* pemberian hak guna pakai *(al-ariyah),* barang titipan (*al-wadiah),* barang temuan (*al-luqathah),* garapan tanah *(al-mujara'ah),* sewa mnyewa tanah *(al-mukhabarah),* upah (*ujrah),* sayembara (*al-ju'alah),* pemberian (*al-hibah),* pembebasan *(al-ibra),* damai *(al-sulhu),* bunga bank, asuransi,kredit, dan masalah-masalah baru lainnya.[10]

Dalam kehidupan bermuamalah, islam telah memberikan garis kebijaksanaan perekonomian yang jelas. Transaksi bisnis merupakan hal yang sangat diperhatikan dan dimuliakan oleh islam. Perdagangan yang jujur sangat disukai Allah, dan Allah memberikan rahmat-Nya kepada orang-orang yang berbuat demikian.[11]

d. Pengertian sewa-menyewa (ijarah)

Al-ijarah berasal dari kata al-ajru yang artinya menurut bahasa ialah al-iwadh yang dalam bahasa indonesianya adalah ganti dan upah.

[10] Hendi suhendi, *fiqih muamalah*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada,2002) hal.3-5

[11] Kutbuddin Aibak, *Kajian fiqih muamalah kontemporer*, (yokyakarta: kalimedia, 2017), hal. 213

Sedangkan menurut istilah, para ulama berbeda-beda mendefisinikan ijarah, antara lain adalah sebagai berikut:

1. Menurut Hanafiyah ijarah adalah akad untuk membolehkan pemilikan manfaat yang diketahui dan disengaja dari suatu zat yang disewa dengan imbalan.
2. Menurut Malikiyah ijarah adalah nama bagi akad-akad untuk kemanfaatan yang bersifat manusiawi dan untuk sebagian yang dapat dipindahkan.
3. Menurut syaikh syihab al-din dan syaikh umairah bahwa yang dimaksud dengan ijarah adalah akad atas manfaat yang diketahui dan disengaja untuk memberi dan membolehkan dengan imbalan yang diketahui ketika itu.
4. Menurut Hasbi Ash-shiddqie ijarah adalah akad yang objeknya ialah penukaran manfaat untuk masa tertentu, yaitu pemilikan manfaat dengan imbalan, sama dengan menjual manfaat[12].

Berdsarkan definisi-definisi diatas, kiranya dapat dipahami bahwa ijarah adalah menukar sesuatu dengan ada imbalnnya. Ada yang menerjemahkan, ijarah sebagai jual beli jasa (upah-mengupah), yakni mengambil manfaat tenaga manusia, ada pula yang menerjemahkan sewa-menyewa, yakni mengambil manfaat dari barang. Manfaat tersebut kadang berupa manfat benda, pekerjaan dan tenaga. Manfaat benda meliputi antara lain

[12] *Ibid*, hal 114

mendiami rumah atau mengendarai mobil, manfaat pekerjaan seperti pekerjaan penjahit, dan manfaat tenaga seperti para pembantu dan buruh.

e. Dasar hukum ijarah

Dasar hukum ijarah atau landasan hukum ijarah adalah al-qur'an, al-hadits, dan ijma". Dasar hukum ijarah al-qur'an adalah surat thalaq : 6 dan al-Qashash: 26, sebagaimana firman Allah SWT

1. Surat at-Thalaq:

فَإِنْ أَرْضَعْنَ لَكُمْ فَـَٔاتُوهُنَّ أُجُورَهُنَّ ۖ ﴿٦﴾

"…Kemudian jika mereka menyusukan (anak-anak) mu untukmu maka berikanlah kepada mereka upahnya".

2. al-Qashash: 26

قَالَتْ إِحْدَىٰهُمَا يَـٰٓأَبَتِ ٱسْتَـْٔجِرْهُ ۖ إِنَّ خَيْرَ مَنِ ٱسْتَـْٔجَرْتَ ٱلْقَوِىُّ ٱلْأَمِينُ ﴿٢٦﴾

"salah seorang dari kedua wanita itu berkata: "Ya bapakku ambillah ia sebagai orang yang bekerja (pada kita), karena Sesungguhnya orang yang paling baik yang kamu ambil untuk

bekerja (pada kita) ialah orang yang kuat lagi dapat dipercaya".[13]

Dasar hukum ijarah al-hadist sebagaimana yang di sabdakan Rasulullah SAW :

أن رسول ّللّهِ صلحم احتجم وأعطى الحجّام أجره (رواه البخارى ومسلم وأحمد)

”Rasulullah SAW berbekam, lalu beliau membayar upahnya kepada orang yang berbekamnya”.(HR.Bukhori, Muslim, dan Ahmad”.[14]

Adapun dasar hukum ijarah menurut ijma’ adalah bahwa semua ulama telah sepakat terhadap keberadaan praktek ijarah ini, meskipun mereka mengalami perbedaan dalam tataran teknisnya.[15]

f. Rukun ijarah

1. Mu’jir dan musta’jir yaitu orang yang melakukan akad sewa menyewa atau upah-mengupah. Mu’jir adalah yang memberikan upah dan mnyewakan, sedangkan musta’jir adalah orang yang menerima upah untuk melakukan sesutau dan yang menyewa sesuatu.
2. Shigat yaitu ijab Kabul antara mu’jir dan musta’jir, ijab Kabul dalam sewa menyewa dan upah-mengupah.

---

[13] Departemen Agama Republik Indonesia, *Al-Qur’an dan Terjemahannya*, (Jakarta: Sari Agung), hal. 75

[14] *Ibid,* hal.116

[15] Qomarul Huda, *fiqih muamalah*,…. Hal.79

3. Ujrah (upah), disyaratkan diketahui jumlahnya oleh kedua belah pihak, baik dalam sewa-menyewa maupun dalam upah-mengupah.
4. Barang yang disewakan harus mempunyai manfaat.

g. Syarat sah ijarah

1. Adanya keridaan dari kedua belah pihak

   Syarat ini didasarkan pada firman Allah SWT dalam surah An-Nisa: 29

يَٰٓأَيُّهَا ٱلَّذِينَ ءَامَنُواْ لَا تَأۡكُلُوٓاْ أَمۡوَٰلَكُم بَيۡنَكُم بِٱلۡبَٰطِلِ إِلَّآ أَن تَكُونَ

تِجَٰرَةً عَن تَرَاضٖ مِّنكُمۡۚ وَلَا تَقۡتُلُوٓاْ أَنفُسَكُمۡۚ إِنَّ ٱللَّهَ كَانَ بِكُمۡ رَحِيمٗا ٢٩

   "Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang Berlaku dengan suka sama-suka di antara kamu".[16]

   Dalam hal ini para pihak yang berakad harus rela melakukan akad tersebut, tanpa adanya paksaan dari pihak lain. maka apabila seseorang di paksa untuk melakukan akad, dianggap tidak sah (batal) akadnya.

2. Mauqud alaih bermanfaat dengan jelas

[16] Departemen Agama Republik Indonesia, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, (Jakarta: Sari Agung), hal. 96

Adanya kejelasan pada mauqud alaih (barang) menghilangkan pertentangan diantara aqid.[17] Kedua belah pihak harus mengetahui secara jelas tentang manfaat yang diakadkan guna menghindari pertentangan atau salah paham, dengan cara melihat benda yang akan disewakan atau jasa yang akan dikerjakan, serta mengetahui masa mengerjakannya.

h. Mekanisme harga menurut Ibnu Taimiyyah

Ibnu Taimiyyah yang bernama lengkap Taiyuddin Ahmad bin Abdul Halim lahir di kota harran pada tanggal 22 januari 1263 M (10 Rabiul Awwal 661 H), Ia berasal dari keluarga yang berpendidikan tinggi, ayah, paman dan kakeknya merupakan ulama besar Madzhab Hanbali dan penulis sejumlah buku. Berkat kecerdasan dan kejeniusannya, ibnu taimiyyah yang masih berusia sangat muda telah mampu menamatkan sejumlah mata pelajaran, seperti tafsir, hadis, fiqih, matematika, dan filsafat, serta berhasil menjadi yang terbaik diantara teman-temannya.

Pemikiran Ibnu Taimiyyah diantaranya sebagai berikut :

1. Harga yang adil

Konsep harga yang adil pada hakikatnya telah ada dan digunakan sejak awal kehadiran dalam setiap aspek kehidupan umat manusia. Oleh karena itu, adalah hal yang wajar jika keadilan juga diwujudkan dalam aktivitas pasar, khususnya harga. Istilah harga yang adil telah

[17] Rachmat Syafe'i, *fiqih muamalah*, (bandung:pustaka setia,2001) hal.126

disebutkan dalam beberapa hadis nabi dalam konteks kompensasi seorang pemilik, misalnya dalam kasus seorang majikan yang membebaskan budaknya. Dalam hal ini, budak tersebut menjadi manusia merdeka dan pemiliknya memperoleh sebuah kompensasi dengan harga yang adil.

Para fuqoha yang telah menyusun berbagai aturan transaksi bisnis juga mempergunakan konsep harga yang adil dalam kasus penjualan barang-barang cacat, penjualan yang terlalu mahal, penjualan barang-barang hasil timbunan dan sebagaianya. Secara umum para fuqoha ini berpikir bahwa harga yang adil adalah harga yang dibayar untuk objek yang serupa. Oleh karena itu, mereka lebih mengenalnya sebagai harga yang setara (*tsaman al-mitsl*).

Sekalipun penggunaan istilah tersebut sudah ada sejak awal kehadiran islam, Ibnu Timiyyah tampaknya merupakan orang yang pertama kali menaruh perhatian khusus terhadap permasalahan harga yang adil. Dalam membahas persoalan yang berkaitan dengan harga, ia sering kali menggunakan dua istilah, yakni kompensasi yang setara *(iwadh al-mitsl)* yang setara (*tsaman al-mitsl*). Ia menyatakan,

> "kompensasi yang setara akan diukur dan ditaksir oleh hal-hal yang setara, dan inilah esensi keadilan *(nafs al-adl*)".

Di tempat yang lain, ia membedakan antara dua jenis harga, yakni harga yang tidak adil dan dilarang serta harga yang adil dan disukai. Ibnu Taimiyyah menganggap harga yang setara sebagai harga yang adil. Oleh karena itu, ia menggunakan kedua istilah ini secara bergantian.

Konsep ibnu Taimiyyah mengenai kompensasi yang setara *(iwadh al-mitsl)* tidak sama dengan harga yang adil (*tsaman al-mitsl*). Kesetaraan adalah jumlah yang sama dari objek khusus dimaksud dalam pemakain yang umum (urf). Hal ini juga terkait dengan tingkat harga (si'r) dan kebiasaan (adah). Lebih jauh, ia mengemukakan bahwa evaluasi yang benar terhadap kompensasi yang adil didasarkan atas analogi dan taksiran dari barang tersebut dengan barang lain yang setara.

Tampaknya, konsep kompensasi yang adil tersebut merupakan sebuah pedoman bagi masyarakat yang adil dan para hakim. Perlu dicatat, tujuan dari harga yang adil adalah juga untuk memberikan panduan bagi para penguasa dalam mengembangkan kehidupan ekonomi.

Bagi Ibnu Timiyyah bahwa kompensasi yang setara itu relative merupakan sebuah fenomena yang dapat bertahan lama akibat terbentuknya kebiasaan, sedangkan harga yang setara itu bervariasi, ditentukan oleh kekuatan permintaan dan penawaran serta dipengaruhi oleh kebutuhan dan keinginan masyarakat. Ibnu taimiyyah menjelaskan bahwa harga yang setara adalah harga yang dibentuk oleh kekuatan pasar yang berjalan secara bebas, yakni pertemuan antara kekuatan permintaan dengan penawaran. Harga yang setara itu harus merupakan harga yang kompetitif yang tidak tidak disertai penipuan, karena harga

yang wajar terjadi pada saat kompetitif dan hanya praktik yang penuh dengan penipuan yang dapat menyebabkan kenaikan harga-harga.

Tujuan utama dari harga yang adil dan berbagai permasalahan lain yang terkait adalah untu menegakkan keadilan dalam transaksi pertukaran dan berbagai hubungan lainnya di antara anggota masyarakat dari berbagai tindakan eksploitatif. Dengan kata lain, pada hakikatnya konsep ini akan lebih memudahkan bagi masyarakat dalam mempertemukan kewajiban moral dan kewajiban finansial.

2. Regulasi harga

Setelah menguraikan panjang lebar tentang konsep harga yang adil, Ibnu Taimiyyah melanjutkan pembahsan dengan pemaparan secara detail mengenai konsep kebijakan pengendalian harga oleh pemerintah. Seperti yang akan terlihat, tujuan regulasi harga adalah untuuk menegakkan keadilan serta memenuhi kebutuhan dasar masyarakat.

Ibnu taimiyyah membedakan dua jenis penetapan harga, yakni penetapann harga yang tidak adil dan cacat hukum serta penetaan harga yang adil dan sah menurut hukum. Penetapan harga yang tidak adil dan cacat hukum adalah penetapan harga yang dilakukan pada saat kenaikan harga-harga terjadi akibat persaingan pasar bebas, yakni kelangkaan supply atau kenaikan demand.

Ibnu Taimiyyah mendukung peniadaan berbagai unsure monopolistic dari pasar dan oleh karenannya menentang segalabentuk kolusi yang terjadi diantara sekelompok pedagang dan pembeli atau

pihak-pihak tertentu lainnya. Ia menekankan perlunya pengetahuan tentang pasar dan barang-barang daganagan, sepert transaski jual beli yang bergantung pada kesepakatan yang membutuhkan pengetahuan dan pemahaman.

Ia mengutuk pemalsuan prosuk serta kecurangan dan penipuan dalam beriklan dan disaat yang bersamaan, mendukung homogenitas dan standarisasi produk. Ia memiliki konsep yang jelas tentang perilaku yang baik dan pasar yang tertib,dengan pengetahuan, kejujuran, aturan main yang adil, serta kebebasan memilih sebagai unsure-unsur dasar. Namun dalam keadaan darurat seperti terjadnya kelaparan, Ibnu Taimiyyah merekomendasikan kepeada pemerintah agara melakukan penetapan harga.

Sebelum mnerapkan penetapan harga, terlebih dahulu pemerintah harus melaksanakan musyawarah dengan masyarakat terkait. Pemikiran Ibnu Timiyyah tentang regulasi harga ini juga berlaku terhadap berbagai faktor produksi lainnya. Seperti yang telah disinggung dimuka, ia menyatakan bahwa apabila para tenaga kerja menolak memberikan jasa mereka sementara masyarakat sangat membutuhkannya atau terjadi ketidaksempurnaan dalam pasar tenaga kerja, pemerintah harus menetapkan upah para tenaga kerja. Tujuan penetapan harga ini adalah

untuk melndungi para majikan dan dan pekerja dari aksi saling eksploitasi diantara mereka.[18]

Penetapan harga ini tentu tidak akan berjalan sendiri tanpa adanya penguasa (pemimpin) yang mengendailakn pelaksanaanya. Islam sebagai pedoman dan aturan tidak mungkin bisa diterapkan dan dilaksanakan tanpa adanya kepemimpinan. Kepemimpinan yang yang mengendalikan pelaksanaan pedoman dan aturan Allah ini yang oleh Al-Qur'an disebut dengan *ulil amri.* Kata ulil amri adalah gabungan dari (*ulu*) dan *(al-amr*) berate pemimpin, pemerintah dan sebagainya. Dapat dipahami bahwa ulil amri itu adalah orang yang memiliki kewenangan untuk memimpin, mengendalikan dan menganut urusan umat, Negara dan agama sekaligus dan berupaya untuk mewujudkan kemaslahatan masyarakat. Kemaslahatan disini ialah kemaslahatan yang membawa kepada kebaikan. Untuk itu tugas dan tanggung jawab ulil amri mencakup persoalan-persoalan yang menjadi hajat masyarakat baik yang berhubungan dengan urusan agama, pemerintahan dan kemanan keuangan Negara, politik, ekonomi, pendidikan, kesehatan dan sebagainya.[19]

Ketaatan kepada ulil amri (pemimpin) hukumnya wajib. Ulil amri yang wajib ditaati itu adalah ulil amri yang taat kepada Allah SWT dan Rasul-Nya. Dengan kata lain, mentaati ulil amri itu adalah menyangkut

---

[18] Adiwarman Azwar Karim, *sejarah pemikiran ekonomi islam*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004) hal. 353-373

[19] Romli SA, *Prepektif Fikih Tentang Ulil Amri*, dalam jurnal tanggal 28 februari 2014, hal. 6

hal yang ma'ruf saja, bukan maksiat dan kekufuran. Apabila kekufuran dan maksiat, maka tidak wajib taat dan bahkan rakyat wajib menyampaikan kebenaran serta mengingatkan mereka.

B. Penelitian Terdahulu

Skripsi oleh Kiky Risky Ananda, tahun 2016 dengan judul "Pemberlakuan tarif angakatan umum perdesaan bagi pengguna jasa angkutan umum menurut peraturan daerah nomor 27 tahun 2013 dan maslahah mursalah". Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa Pemberlakuan tarif angkutan umum yang dilakukan pelaku usaha angkutan tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah melalui peraturan daerah kabupaten malang nomor 27 tahun 2013 dan jika ditinjau dari konsep maslahah mursalah tidak disalahkan maupun dibenarkan melihat dari segi kemaslahatan bersama dan sebab musababnya.[20]

Persamaan penelitian ini dengan penelitian peneliti terletak pada objeknya yakni tarif, sedangkan perbedaannya terletak pada fokus penelitian dan sudut pandang hukum yang diambil. Jika penelitian ini terfokus pada pemberlakuan tarif angkutan umum pedesaan menurut peraturan daerah nomor 27 tahun 2013 dan maslahah mursalah.

---

[20]Kiky Risky Ananda,*Pemberlakuan tarif angakatan umum perdesaan bagi pengguna jasa angkutan umum menurut peraturan daerah nomor 27 tahun 2013 dan maslahah mursalah*Fakultas Syariah Universitas Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, *2016*,. Diakses melalui http://etheses.uin-malang.ac.id/3501/1/12220036.pdf, pada tanggal 27 september 2017 pukul 14.09 wib.

Sedangkan peneliti terfokus pada bagaimana pemberlakuan tarif bus antar kota berdasarkan peraturan perundang-undangan yang meliputi undang-undang nomor 22 tahun 2009 dan peraturan gubernur jawa timur nomor 27 tahun 2016 dan fiqih muamalah.

Skripsi oleh Dessy Rosita tahun 2009 dengan judul "Prepektif hukum islam terhadap penetapan harga jual beli tiket tarif lebaran bus Ramayana jogja-palembang di Yogyakarta tahun 2008" Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa mekanisme penetapan harga yang dilakukan oleh para agen di terminal Giwangan tidak sesuai dengan hukum islam dan mekanisme yang ada. Karena pihak agen yang tidak mematuhi peraturan pemerintah terkait peraturan tarif atas dan tarif bawah tersebut. disamping itu juga adanya ketidakadilan dan ketidakjujuran kepada konsumen.[21]

Persamaan penelitian ini dengan penelitian peneliti terletak pada objeknya yakni tarif, sedangkan perbedaannya terletak pada fokus penelitian dan sudut pandang hukum yang diambil. Jika penelitian ini terfokus pada penetapan harga jual beli tiket tarif lebaran bus Ramayana berdasarkan hukum islam. Sedangkan peneliti terfokus pada bagaimana pemberlakuan tarif bus antar kota berdasarkan peraturan perundang-undangan yang meliputi undang-undang nomor 22 tahun 2009 dan

[21]Dessy Rosita, *Prepektif hukum islam terhadap penetapan harga jual beli tiket tarif lebaran bus Ramayana jogja-palembang di Yogyakarta tahun 2008*, Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yokyakarta, tahun 2009, Diakses melalui http://digilib.uin-suka.ac.id/view/subjects/ei.html, pada tanggal 27 september 2017 pukul 15.15 wib

peraturan gubernur jawa timur nomor 27 tahun 2016 dan fiqih muamalah.

Skripsi oleh Hanan Darojat tahun 2017 dengan judul "Tinjauan hukum islam terhadap sistem pembayaran satu tarif pada jasa layanan angkutan umum (studi kasus pada angkutan umum perkotaan di purwokerto". Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa Sistem pembayaran satu tarif pada jasa layanan angkutan umum perkotaan di Purwokerto merupakan sistem pembayaran tarif dengan tidak memperhitungkan jarak tempuh sebagai penentuan jumlah tarif yang akan dikeluarkan oleh penumpang. Artinya, penumpang akan dikenankan tarif yang sama dimanapun penumpang akan berhenti. Dengan menggunakan sistem satu tarif penumpang yang mengambil jarak tempuh lebih dekat akan dikenakan tarif yang sama dengan penumpang yang mengambil jarak tempuh lebih jauh. Dalam penelitian ini bahwa pemberlakuan sistem satu tarif pada awalnya seakan-akan bertentangan dengan prinsip hukum Islam. Namun, setelah dilakukan penelitian terhadap sistem satu tarif ternyata pemberlakuan sistem satu tarif tidak bertentangan dengan prinsip hukum Islam. Berlandaskan pada asas kemaslahatan bersama dan diperkuat dengan kaidah-kaidah fiqih bahwa sistem satu tarif sudah menjadi kebiasaan atau al-'adah. [22]

---

[22]Hanan Darojat,*Tinjauan hukum islam terhadap sistem pembayaran satu tarif pada jasa layanan angkutan umum (studi kasus pada angkutan umum perkotaan di purwokerto* fakultas syariah IAIN Purwokerto, tahun 2017, , Diakses melaluihttp://repository.iainpurwokerto.ac.id/2328/2/Cover_Bab I_Bab V_Daftar Pustaka.pdf, pada tanggal 27 september 2017 pukul 16.10 wib.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian peneliti terletak pada objeknya yakni tarif, sedangkan perbedaannya terletak pada fokus penelitian dan sudut pandang hukum yang diambil. Jika penelitian ini terfokus pada pemberlakuan pemberlakuan sistem satu tarif berdasarkan tinjauan hukum islam. Sedangkan peneliti terfokus pada bagaimana pemberlakuan tarif bus antar kota berdasarkan peraturan perundang-undangan yang meliputi undang-undang nomor 22 tahun 2009 dan peraturan gubernur jawa timur nomor 27 tahun 2016 dan fiqih muamalah.

Skripsi oleh Riskah Dwi Wulandari dengan judul "Analisis hukum islam terhadap implementasi penetapan tarif jasa angkutan umum (studi kasus bis antar kota/provinsi Surabaya-semarang)". Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa Hasil penelitian menyimpulkan bahwa praktik implementasi penetapan tarif oleh kondektur bis Surabaya-Semarang belum sepenuhnya terlaksana dengan baik karena ada beberapa alasan kondektur yang melatarbelakangi adanya perbedaan penetapan tarif bis ketika memberi uang pas dan memberi uang lebih, salah satunya yaitu karena faktor teknis dan ekonomi. Sedangkan menurut hukum Islam, praktik tersebut belum memenuhi salah satu syarat ijarah yaitu saling meridhai, karena dalam praktiknya ada pihak yang merasa keberatan. Di dalam Islam dijelaskan apabila

salah seorang di antara kedua orang yang berakad terpaksa melakukan akad tersebut, maka akadnya tidak sah.[23]

Persamaan penelitian ini dengan penelitian peneliti terletak pada objeknya yakni tarif, sedangkan perbedaannya terletak pada fokus penelitian dan sudut pandang hukum yang diambil. Jika penelitian ini terfokus pada penetapan tarif bis ketika memberi uang pas dan memberi uang lebih berdasarkan tinjauan hukum islam. Sedangkan peneliti terfokus pada bagaimana pemberlakuan tarif bus antar kota berdasarkan peraturan perundang-undangan yang meliputi undang-undang nomor 22 tahun 2009 dan peraturan gubernur jawa timur nomor 27 tahun 2016 dan fiqih muamalah.

[23]Riskah Dwi Wulandari, *Analisis hukum islam terhadap implementasi penetapan tarif jasa angkutan umum (studi kasus bis antar kota/provinsi Surabaya-semarang),*fakultas syariah universitas islam negeri sunan ampel, tahun 2017, Diakses melalui http://digilib.uinsby.ac.id/19449/, pada tanggal 27 september 2017 pukul 19.15 wib.