

**PENGATURAN PENENTUAN BIAYA ONGKOS JASA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN BERMOTOR
UNTUK BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN**

TESIS



Oleh:

ADITYA RATNA SANJAYA

NIM : 20302300006

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**PENGATURAN PENENTUAN BIAYA ONGKOS JASA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN BERMOTOR
UNTUK BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN**

TESIS

**Diajukan untuk penyusunan Tesis
Program Studi Ilmu Hukum**



Oleh:

ADITYA RATNA SANJAYA

NIM : 20302300006

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**PENGATURAN PENENTUAN BIAYA ONGKOS JASA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN BERMOTOR
UNTUK BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis

Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : **ADITYA RATNA SANJAYA**
NIM : 20302300006
Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:

Pembimbing I
Tanggal,



Dr. Hj. Peni Rinda Listyawati, SH., M.Hum

NIDN. 06-1807-6001

Dekan

Fakultas Hukum

UNISSULA



Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN. 06-2004-6701

**PENGATURAN PENENTUAN BIAYA ONGKOS JASA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN BERMOTOR
UNTUK BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 2025
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,



Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN. 06-2004-6701

Anggota



Dr. Hj. Peni Rinda Listyawati, SH., M.Hum
NIDN. 06-1807-6001

Anggota,



Dr. Ratih Mega Puspasari, S.H., M.Kn.
NIDN. 06-2410-8504

Mengetahui

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA



Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN: 06-2004-6701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ADITYA RATNA SANJAYA

NIM : 20302300006

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

PENGATURAN PENENTUAN BIAYA ONGKOS JASA PERUSAHAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN BERMOTOR UNTUK BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 20 Februari 2025

Yang Membuat Pernyataan.



(ADITYA RATNA SANJAYA)

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

| | |
|---------------|------------------------|
| Nama | : ADITYA RATNA SANJAYA |
| NIM | : 20302300006 |
| Program Studi | : Magister Ilmu Hukum |
| Fakultas | : Hukum |

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa ~~Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi*~~ dengan judul:

PENGATURAN PENENTUAN BIAYA ONGKOS JASA PERUSAHAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN BERMOTOR UNTUK BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 20 Februari 2025

Yang Membuat Pernyataan.



(ADITYA RATNA SANJAYA)

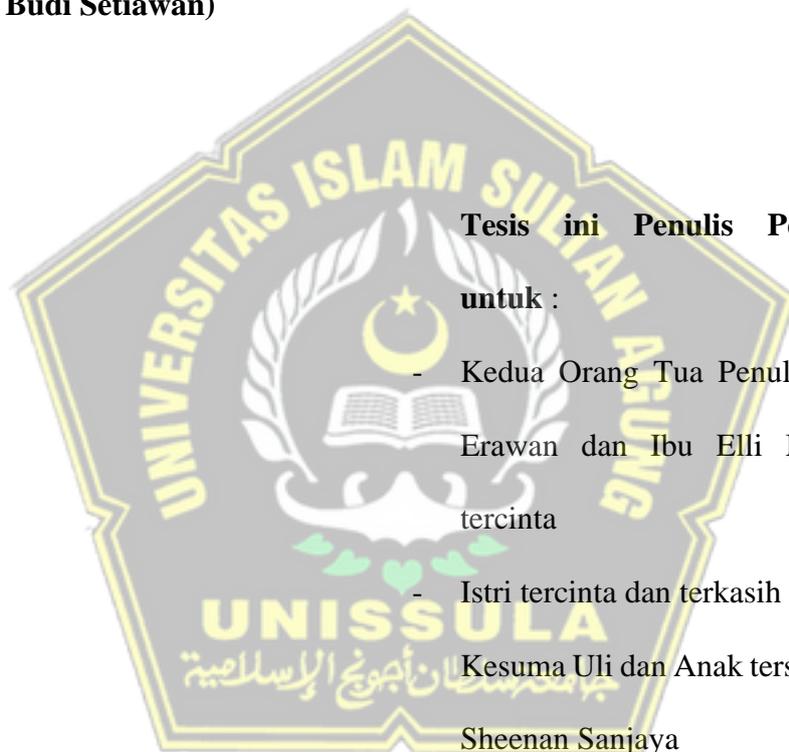
*Coret yang tidak perlu

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

“inna ma’al usri yusra”. (Q.S Al-Insyirah : 6)

“Setia pada hal kecil akan diberi tanggung jawab yang lebih besar”. (Daniel Budi Setiawan)



Tesis ini Penulis Persembahkan
untuk :

- Kedua Orang Tua Penulis, Bapak Aji Erawan dan Ibu Elli Marlina yang
tercinta

- Istri tercinta dan terkasih Regina Hanna

Kesuma Uli dan Anak tersayang Narega

Sheenan Sanjaya

ABSTRAK

Penentuan Biaya Ongkos Jasa Angkutan Bermotor untuk Barang Umum merupakan salah satu elemen penting dalam suatu bisnis Jasa Transportasi. Secara pendapatan ekonomi untuk perusahaan, terdapat berbagai pertimbangan dalam menentukan biaya tersebut. Di dalam peraturan perundang-undangan sudah terdapat pola penentuan biaya ongkos tersebut, hanya saja tidak semua pelaku usaha menerapkannya dalam bisnis jasanya masing-masing. Keadilan dari berbagai faktor yang menjadi pertimbangan penentuan biaya ongkos jasa juga menjadi fokus para pelaku usaha. Pengawasan serta penegakan hukum dari pemerintah tidak henti-hentinya dipertanyakan realisasinya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pengaturan penentuan biaya ongkos angkutan bermotor untuk barang umum. Untuk mengetahui dan menganalisis nilai keadilan dalam penentuan biaya ongkos tersebut dan bagaimana solusinya.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis empiris, dengan spesifikasi penelitian deskriptif analitis, menggunakan jenis data kualitatif dan sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder, metode pengumpulan data melalui studi pustaka dan wawancara menggunakan data primer dan data sekunder. Sedangkan metode analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode analisis kualitatif dengan menggunakan data primer dan data sekunder yang telah dianalisa.

Kesimpulan dari penelitian ini mengenai pengaturan penentuan biaya ongkos jasa angkutan bermotor untuk barang umum adalah menggunakan patokan Peraturan PM No. 60 Tahun 2019 yang telah disesuaikan dengan kebutuhan lapangan untuk masing-masing pelaku usaha. Sedangkan mengenai keadilan dalam penentuan biaya ongkos jasa masih tergolong cukup adil. Hal ini dikarenakan ada nilai positif dan negatif yang dirasa oleh masing-masing pihak. Dari sisi pelaku usaha dengan adanya regulasi justru akan mengurangi pendapatan perusahaan, namun juga dapat menimbulkan efek yang baik bagi armada unit truk sebagai barang modal. Dari sisi penegak hukum dengan adanya peraturan untuk jasa angkutan barang, menjadikan adanya kepastian hukum, namun di sisi lain penegakan dan pengawasan masih terkesan belum maksimal. Solusi dari Penulis sebaiknya pelaku usaha jasa mentaati regulasi yang berlaku dan bagi penegak hukum sebaiknya perlu dilakukan pengawasan serta penerapan regulasi yang berlaku.

Kata Kunci : *Pengaturan, Biaya Ongkos, Jasa Perusahaan Transportasi, Angkutan Bermotor Barang Umum, Keadilan.*

ABSTRACT

Determination of Motorized Transportation Service Fees for General Goods is one of the important elements in a Transportation Service business. In terms of economic income for the company, there are various considerations in determining these costs. In the legislation, there is already a pattern for determining these costs, it's just that not all business actors apply it in their respective service businesses. The fairness of the various factors that are considered in determining service costs is also the focus of business actors. Supervision and law enforcement from the government are constantly questioned in their realization.

This study aims to determine and analyze the regulation of determining motorized transportation costs for general goods. To determine and analyze the value of fairness in determining these costs and how to solve them. This study uses an empirical legal research method, with analytical descriptive research specifications, using qualitative data types and data sources used are primary data and secondary data, data collection methods through literature studies and interviews using primary data and secondary data. While the data analysis method in this study uses a qualitative analysis method using primary data and secondary data that have been analyzed.

The conclusion of this study regarding the regulation of determining the cost of motorized transportation services for general goods is to use the benchmark of PM Regulation No. 60 of 2019 which has been adjusted to the needs in the field for each business actor. Meanwhile, regarding fairness in determining the cost of service fees, it is still quite fair. This is because there are positive and negative values felt by each party. From the business actor's side, the existence of regulations will actually reduce the company's income, but it can also have a good effect on the fleet of truck units as capital goods. From the law enforcement side, the existence of regulations for goods transportation services creates legal certainty, but on the other hand, enforcement and supervision still seem less than optimal. The author's solution is that service business actors should comply with applicable regulations and for law enforcers, supervision and implementation of applicable regulations should be carried out..

Keywords: *Regulation, Costs, Transportation Company Services, Motorized Transportation of General Goods, Justice.*

KATA PENGANTAR

Segala puji Syukur Penulis panjatkan kepada Allah SWT, yang senantiasa memberikan kesehatan jasmani dan rohani kepada seluruh umat manusia di dunia. Shalawat dan salam senantiasa dihaturkan kepada Nabi Agung Muhammad SAW semoga kita mendapatkan syafa'atnya di akhirat kelak.

Pada kesempatan ini, Penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada pihak yang memberikan waktu serta jasanya dalam proses penyusunan tesis yang berjudul “Pengaturan Penentuan Biaya Ongkos Jasa Perusahaan Transportasi Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum Berbasis Nilai Keadilan”. Tesis ini tidak akan bisa selesai tanpa bantuan, doa, dan dukungan dari semua pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini Penulis hendak menyampaikan rasa terima kasih kepada kedua Orang Tua Penulis dan juga Istri serta Anak tercinta. Penulis juga ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Gunarto, S.H. S.E Akt. M. Hum., Selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Bapak Dr. Jawade Hafidz S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Bapak Dr. Denny Suwondo, SH., MH. Selaku Ketua Prodi Magister Ilmu Hukum (S2) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

4. Bapak dan Ibu Dosen Program Pascasarjana (S2) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah membimbing Penulis selama melaksanakan studi.
5. Bapak dan Ibu Staf Tata Usaha yang memberikan pelayanan terbaik kepada Penulis selama studi.
6. Ibu Dr. Hj. Peni Rinda Listyawati, SH., M.Hum. selaku dosen pembimbing yang senantiasa sabar dan meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberikan dorongan semangat untuk menyelesaikan Tesis ini.
7. Bapak Stefanus Suryaatmadja dan Bapak Markus Darmawan Suryaatmadja yang memberikan kesempatan kepada Penulis untuk menempuh Studi S2 di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
8. Mertua dan adik-adik yang memberikan semangat dan dukungan dalam proses penulisan Tesis ini.
9. Teman-teman kantor yang juga memberikan dukungan selama Penulis menyelesaikan Tesis.
10. Semua pihak yang berperan dan memiliki andil yang tidak dapat disebutkan satu persatu dalam menyelesaikan Tesis ini.

Semoga amal dan kebaikan semua pihak akan dibalas oleh Allah SWT dengan pahala yang berlimpah sehingga dapat menjadi penolong kelak di akhirat. Penulis sangat menyadari bahwa Tesis ini masih jauh dari kata sempurna baik dari segi pembahasan maupun dalam penulisan.

Semoga Tesis ini dapat memberikan manfaat dan menambah ilmu bagi Penulis maupun pembaca, serta semoga mendapatkan Ridha dari Allah SWT.

Semarang, 20 Februari 2025

Penulis



Aditya Ratna Sanjaya

NIM : 20302300006



DAFTAR ISI

| | |
|--|---|
| PENGATURAN PENENTUAN BIAYA ONGKOS JASA PERUSAHAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN BERMOTOR UNTUK BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN | Error! Bookmark not defined. |
| LEMBAR PERSETUJUAN..... | Error! Bookmark not defined. |
| PENGATURAN PENENTUAN BIAYA ONGKOS JASA PERUSAHAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN BERMOTOR UNTUK BARANG | Error! Bookmark not defined. |
| SURAT PERNYATAAN KEASLIAN | Error! Bookmark not defined. |
| PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH | Error! Bookmark not defined. |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN | vii |
| ABSTRAK | viii |
| ABSTRACT | ix |
| KATA PENGANTAR | x |
| DAFTAR ISI | xii |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang Masalah | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 7 |
| C. Tujuan Penelitian | 7 |
| D. Manfaat Penelitian | 8 |
| E. Kerangka Konseptual | 9 |
| F. Kerangka Teoritis | 14 |
| G. Metode Penelitian | 21 |
| H. Sistematika Penulisan | 26 |
| I. Jadwal Penelitian | 27 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | 28 |
| A. Tinjauan Umum Perusahaan | 28 |
| 1. Sejarah Umum Perusahaan | 28 |
| 2. Pengertian Perusahaan | 32 |
| 3. Macam dan Bentuk Perusahaan | 35 |
| 4. Tujuan Perusahaan | 38 |

| | | |
|---|---|-----|
| B. | Tinjauan Umum Jasa Transportasi | 39 |
| 1. | Pengertian Transportasi..... | 39 |
| 2. | Macam-Macam Moda Transportasi..... | 41 |
| 3. | Pengaturan Transportasi Angkutan Barang..... | 45 |
| C. | Tinjauan Umum Keadilan dalam Perspektif Islam | 47 |
| BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | | 52 |
| A. | Pelaksanaan Pengaturan Penentuan Biaya Ongkos Jasa Perusahaan Transportasi Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum Berdasarkan Aturan Hukum Saat Ini..... | 52 |
| B. | Asas Keadilan Dalam Pengaturan Penentuan Biaya Ongkos Jasa Perusahaan Transportasi Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum..... | 89 |
| BAB IV PENUTUP | | 102 |
| A. | Kesimpulan | 102 |
| B. | Saran..... | 104 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | | 106 |
| LAMPIRAN..... | | 113 |



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pasal 33 Ayat (4) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 berbunyi, “Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional”, merupakan cerminan dari cita-cita pendiri bangsa untuk mewujudkan perekonomian di Indonesia sebagai parameter kesejahteraan bagi seluruh warga negara. Luasnya sektor cakupan ekonomi di Indonesia pada khususnya menjadikan keadilan harus berperan dalam keberlangsungan proses di ranah lapangannya.

Sektor ekonomi perdagangan, sektor ekonomi perindustrian, sektor ekonomi kehutanan, dan masih banyak lagi adalah perhatian yang perlu diberikan oleh Pemerintah. Pembangunan ekonomi di Indonesia harus dilangsungkan secara seimbang, karena secara simultan diperhatikan cara-cara memperbesar kue (pendapatan nasional) dan cara-cara pembagian kue yang membesar itu secara adil dan merata di antara segenap lapisan masyarakat. Makna tersebut bisa diartikan bahwa disamping oleh hukum diberikan tempat yang wajar dan layak pada kepentingan umum dan kedudukan pemerintah sebagai pemberi arah dan unsur pembaharu dalam pembangunan, namun kepentingan manusia-manusia sebagai perseorangan

juga akan mendapat perlindungan dan bimbingan yang sepatutnya, sesuai dengan asas-asas perikemanusiaan dalam Pancasila.¹

Hukum sebagai peranan dalam pembangunan ekonomi di Indonesia nampak sudah terlihat dari Undang-Undang Dasar Tahun 1945, tidak hanya dalam Pasal 33 namun tercermin juga pada Pasal 27 ayat (2) yang berbunyi “tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghasilan yang layak bagi kemanusiaan”. Amanat Undang-Undang Dasar tersebut hingga sekarang masih belum dapat terlaksana dan masih merupakan cita-cita yang harus kita capai.² Peranan hukum sebagai payung ataupun aturan main dalam perekonomian di Indonesia merupakan sesuatu yang vital, perlindungan yang menjadi sifat dari keberadaan hukum menjadi tumpuan utama yang ingin dicapai. Tugas hukum untuk mempersiapkan norma-norma baru, yang akan harus berlaku bagi dan dalam keadaan yang mengubah hubungan antar manusia yang lama menjadi hubungan antar manusia yang baru. Dalam menentukan norma-norma baru itu hukum senantiasa harus mengusahakan cara atau penyelesaian masalah dengan seadil-adilnya, terutama bagi pihak yang lemah.³

Salah satu bidang dalam ekonomi pembangunan adalah bidang pengangkutan barang, dimana hingga saat ini Jasa akan pengangkutan atau lebih spesifik Jasa Angkutan Barang, telah dibagi menjadi dua berdasarkan

¹ Sunaryati Hartono, *Hukum Ekonomi Pembangunan Indonesia*, Bina Cipta, Bandung, 1982, hlm. 36.

² Soedijana, Triyana dan Untung Setyardi, *Ekonomi Pembangunan Indonesia (Tinjauan Aspek Hukum)*, Penerbit Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta, 2012, hlm. 19.

³ *Ibid*

Pasal 160 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi “angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas: angkutan barang umum dan angkutan barang khusus”. Kemudian dilanjutkan dalam Penjelasan Pasal 160 huruf a Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa yang dimaksud dengan angkutan barang umum adalah angkutan barang pada umumnya yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. Dalam Jasa Angkutan Barang Umum ini terdapat beberapa kebijakan yang mengatur tata cara dalam menjalankan bisnis angkutan yang dilakukan oleh pelaku usaha, baik individual ataupun badan hukum.

Tugas perusahaan angkutan barang umum sebenarnya tampak sederhana yaitu dengan mengantarkan barang dari pelanggan dari tempat muat menuju ke tempat bongkar, dimana dalam transaksi tersebut menimbulkan beberapa hak serta kewajiban. Kewajiban yang paling utama dari perusahaan angkutan barang umum adalah memastikan keselamatan dari barang milik pelanggan yang dikirimkan dengan atau tanpa adanya kerusakan dan/atau kekurangan, kemudian hak yang muncul untuk perusahaan angkutan barang umum adalah menerima pembayaran atau biaya ongkos atas jasa yang telah dilakukan yaitu pengiriman barang. Pasal 6 Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen yang berbunyi “hak pelaku usaha adalah hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang

dan/atau jasa yang diperdagangkan” telah mengatur terkait hak dari pelaku usaha, sehingga biaya ongkos atas jasa perusahaan angkutan bernilai penting dalam proses bisnis yang digeluti oleh pelaku bisnis.

Dalam prosesnya penentuan biaya ongkos atas jasa pengiriman telah melalui racikan yang berbeda-beda dari masing-masing pelaku usaha bisnis, dimana dalam penentuan tersebut salah satunya ada pertimbangan dari faktor regulasi. Regulasi yang ketat menyebabkan keteraturan dalam alur proses perdagangan barang dan/atau jasa, tetapi tak acap kali juga menjadi pedang bermata dua untuk pelaku usaha. Hal demikian memang terdengar dilema bagi beberapa pihak terutama untuk pelaku, dalam hal ini Pemerintah dan juga pelaku bisnis itu sendiri. Asas keadilan juga menjadi permintaan dari sisi pelaku bisnis, artinya dengan diberlakukannya suatu peraturan yang “mencekik” harus diimbangi dengan benefit yang membantu proses alur usaha yang dijalani. Asas keadilan yang dimaksud adalah setiap keputusan penyelenggara administrasi pemerintahan yang harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.⁴

Biaya logistik sangat berdampak pada daya saing, baik pengusaha maupun perekonomian negara secara keseluruhan. Berdasarkan data Logistics Performance Index (LPI) yang dirilis oleh Bank Dunia sebagai indikator kinerja logistik antarnegara di dunia menempatkan Indonesia pada peringkat 46 dari 160 negara di tahun 2018.⁵ Faktor-faktor seperti barang

⁴ Koentjoro Purbopranoto, Beberapa Catatan Hukum Tata Pemerintahan dan Peradilan Administrasi Negara, Alumni, Bandung 1975, hlm. 29-30.

⁵ Dikutip dari : <https://kemenkeu.go.id/informasi-publik/publikasi/berita-utama/Tantangan-Sektor-Logistik-di-Indonesia>, diakses pada tanggal 07 November 2024, pukul 15:44 WIB

modal, jumlah tenaga kerja, pengeluaran operasional juga menjadi pertimbangan dalam mengenakan biaya ongkos pengiriman. Terlepas dari hal-hal tersebut regulasi juga menjadi topik hangat untuk internal perusahaan angkutan barang, salah satunya adalah kebijakan *zero over dimension over loading* (ODOL). Melalui Surat Edaran Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 21 Tahun 2019 tentang pengawasan terhadap mobil barang atas pelanggaran muatan lebih (*over loading*) dan/atau pelanggaran ukuran lebih (*over dimension*), pemerintah menyampaikan kebijakan untuk pelaku usaha dalam melakukan proses kegiatan usahanya agar tidak terjadi sesuatu hal yang tidak diinginkan, seperti adanya kecelakaan dan lain-lain. Penataan aturan mengenai muatan ini sejatinya memang dibuat untuk menertibkan pelaku usaha dan meminimalisir kerugian yang akan timbul akibat kelebihan muatan, sekaligus mengurangi adanya angka kecelakaan yang timbul juga karena diakibatkan dari kelebihan dimensi.

Pertanyaan besar dari beberapa permasalahan adalah seberapa efektif semua regulasi tersebut dalam menangani permasalahan di jalanan terkait dengan angkutan barang, hal ini menjadi fokus oleh beberapa peneliti dan pemangku aturan untuk menemukan titik tengah agar tercipta keharmonisan diantara keduanya. Walaupun beberapa masalah dibidang hukum sudah mulai ditanggulangi, namun perlunya rencana pembangunan jangka panjang oleh pemerintah dan masyarakat belum disadari benar-benar. Orang masih tetap menganggap seolah-oleh rencana jangka panjang

hanya merupakan jumlah dari rencana-rencana jangka menengah, yang merupakan jumlah dari rencana-rencana jangka pendek. Padahal untuk dapat menentukan rencana pembangunan jangka panjang itu pemerintah perlu menentukan masyarakat Indonesia yang bagaimanakah yang dicitakan untuk tahun yang akan datang.⁶ Hal tersebut dikarenakan baik perubahan maupun ketertiban merupakan tujuan dari masyarakat yang sedang membangun, dan hukum menjadi suatu alat yang tidak dapat diabaikan.⁷

Kebijakan pembatasan importasi juga menjadi langkah yang diambil pemerintah untuk menekan pelaku bisnis jasa angkutan bermotor agar menggunakan produk yang ada di dalam negeri, alih-alih agar pajak yang dibayarkan dapat masuk ke negara dan nantinya peruntukannya juga akan kembali ke pelaku usaha di Indonesia. Cara pandang ini yang tidak sepenuhnya dianggap benar oleh pelaku bisnis angkutan barang, kebijakan yang sekali lagi mencekik memaksa mereka untuk menentukan biaya ongkos yang sangat kompetitif. Faktor di lapangan ditemukan lebih banyak hal yang menjadi pertimbangan dalam penentuan biaya ongkos, oleh karenanya yang perlu dibahas tuntas dari sudut pandang hukum dan/atau sudut ekonomi. Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis tertarik untuk menulis tesis dengan judul “Pengaturan penentuan biaya ongkos jasa

⁶ Op. cit, hlm. 38

⁷ Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Pusat Studi Wawasan Nusantara, Bandung, 2012, hlm. 19-20.

perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan yang akan di teliti adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pelaksanaan pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berdasarkan aturan hukum saat ini?.
2. Apakah pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum telah memenuhi asas keadilan?.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui bagaimana aturan hukum berperan terhadap keadilan dalam penentuan biaya ongkos jasa transportasi angkutan barang, selain itu untuk memperoleh pengetahuan empiris guna menjawab masalah-masalah yang diajukan, yaitu :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pelaksanaan pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berdasarkan aturan hukum saat ini.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis mengenai nilai keadilan dalam pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum.

D. Manfaat Penelitian

Adapun yang menjadi fokus kajian penelitian ini dan tujuan yang ingin dicapai maka diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

- a. Dapat menambah pengetahuan bagi peneliti dalam bidang Ilmu Hukum terutama yang akan mengkaji mengenai pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan
- b. Dapat memperkaya khasanah penelitian hukum di Indonesia.
- c. Dapat menjadi sumber pengetahuan bagi para peneliti selanjutnya yang akan membahas materi kajian yang serupa.

2. Secara Praktis

- a. Bagi pembentuk Undang-Undang agar temuan-temuan dalam penelitian ini dapat bermanfaat sebagai pedoman dalam melakukan revisi, menambah atau memperkuat implementasi peraturan pelaksana dari peraturan perundang-undangan yang sudah ada terkait dengan pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan.
- b. Bagi penegak hukum khususnya di lingkungan Kementerian Perhubungan, untuk senantiasa berkomitmen dalam Upaya penegakan hukum terhadap pelaksanaan kebijakan terkait

- pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan.
- c. Bagi pengawas pelaksanaan undang-undang seperti Masyarakat termasuk pelaku usaha jasa angkutan barang di seluruh wilayah di Indonesia dan lain sebagainya, sebagai wawasan dan pedoman untuk senantiasa mengawasi pelaksanaan kebijakan terkait pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan.

E. Kerangka Konseptual

Pengertian dari konseptual adalah uraian mengenai konsep-konsep dalam penelitian, menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus yang akan diteliti. Konsep bukan merupakan gejala atau fakta yang akan diteliti melainkan abstraksi dari gejala atau fakta tersebut.⁸ Untuk menghindari kesalahan persepsi, maka perlu diberikan definisi konseptual dalam tesis ini, sebagai berikut :

1. Pengaturan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pengaturan adalah proses, cara, perbuatan mengatur. Menurut Utrecht pengertian dari pengaturan adalah suatu perintah atau larangan yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat dan seharusnya ditaati oleh anggota masyarakat yang bersangkutan.⁹ Sedangkan menurut Leon Duguit,

⁸ Soetandanyo Wignjosobroto, *Hukum: Paradigma, Metode, dan Dinamika Masalah-Masalahnya*, Penerbit Huma, Jakarta 2002, hlm. 26.

⁹ E. Utrecht, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, Ichtiar, Jakarta, 1957, hlm 180.

pengaturan merupakan suatu perbuatan untuk mengatur tingkah laku para anggota masyarakat, daya gunanya pada saat tertentu diindahkan oleh suatu masyarakat sebagai jaminan dari kepentingan bersama, dan apabila timbul pelanggaran dari pengaturan tersebut akan menimbulkan reaksi bersama terhadap orang yang melakukan pelanggaran itu.¹⁰

2. Biaya

Menurut Mulyadi dalam artian luas biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau mungkin terjadi untuk mencapai tujuan tertentu. Dalam arti sempit biaya merupakan bagian dari harga pokok yang dikorbankan dalam usaha untuk memperoleh penghasilan.¹¹ Jika dikaitkan dengan jasa angkutan barang maka erat dengan tarif angkutan barang, menurut Pasal 1 Angka 17 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, tarif angkutan barang adalah suatu daftar yang memuat harga pemakaian jasa angkutan yang disusun secara teratur. Biaya menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah uang yang dikeluarkan untuk mengadakan (mendirikan, melakukan, dan sebagainya) sesuatu; ongkos; belanja; pengeluaran. Jika harga diasumsikan sebagai ongkos juga maka, ongkos sendiri menurut KBBI adalah biaya.

¹⁰ Bagir Manan, *Ketentuan-Ketentuan Mengenai Pengaturan Penyelenggaraan Perizinan*, Jakarta, 1995, hlm 8.

¹¹ Mulyadi, *Akutansi Biaya : Penentuan Harga Pokok dan Pengendalian Biaya*, BPFE, Yogyakarta, 2012, hlm. 3.

3. Jasa

Menurut Pasal 1 Angka 5 Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2000 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah, Jasa adalah setiap kegiatan pelayanan berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang atau fasilitas atau kemudahan atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk pemesan. Berbeda dari pengertian tersebut, Pasal 1 Angka 6 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan, memberikan pengertian jasa adalah setiap layanan dan unjuk kerjas berbentuk pekerjaan atau hasil kerja yang dicapai, yang diperdagangkan oleh suatu pihak ke pihak lain dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha. Menurut William J Santon bahwa jasa adalah sesuatu yang dapat didefinisikan secara terpisah tidak berwujud, ditawarkan untuk memenuhi kebutuhan serta dapat dihasilkan menggunakan benda-benda berwujud atau tidak.¹²

4. Perusahaan Transportasi

Perusahaan transportasi atau perusahaan angkutan umum didefinisikan pada Pasal 1 Angka 14 Peraturan Menteri Perhubungan

¹² Buchari Alma, *Manajemen Pemasaran dan Pemasaran Jasa*, Alfabeta, Bandung, 2007, hlm. 243

Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Bbarang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagai badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Apabila diretas maka definisi dari perusahaan pertama kali dirumuskan pada Pasal 1 huruf (b) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan yang berbunyi bahwa perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus-menerus dan didirikan, bekerja, serta berkedudukan dalam wilayah Negara Indonesia dengan tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba. Sedangkan menurut Molengraaff perusahaan merupakan keseluruhan perbuatan yang dilakukan secara terus-menerus bertindak keluar mendapatkan penghasilan, memperdagangkan barang, menyerahkan barang, mengadakan perjanjian perdagangan.¹³

Transportasi memiliki definisi berdasarkan Pasal 1 Angka 2 Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang menyebutkan bahwa transportasi adalah salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis serta berperan dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan, baik dalam pembangunan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertanahan dan keamanan. Sedangkan menurut Salim (2000) transportasi adalah

¹³ Abdul R. Salaiman, *Hukum Bisnis untuk Perusahaan*, Kencana, Jakarta, 2005, hlm 90

kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.¹⁴

5. Angkutan Bermotor untuk Barang Umum

Angkutan bermotor untuk barang umum apabila di definisikan tersendiri maka menjadi beberapa bagian. Angkutan menurut Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Menurut Kamus besar Bahasa Indonesia Angkutan memiliki definisi sebagai barang-barang (orang-orang dan sebagainya) yang diangkut. Sedangkan menurut Pasal 1 Angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barrang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan definisi Angkutan Bermotor atau Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kemudian menurut Penjelasan Pasal 160 huruf (a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimaksud Angkutan barang umum adalah angkutan barang pada umumnya, yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. Sedangkan menurut Pasal 1 Angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik

¹⁴ Sugianto & Muhammad Arief Kurniawan, *Tingkat Ketertarikan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi*, Bali: Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik Vol. 1 No. 2, 2020

Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

6. Keadilan

Menurut Agustinus yang memiliki gagasan hasil adaptasi dari pemikiran Plato, keadilan suatu yang paling hakiki dalam bernegara dan keadilan itu hanya dapat terlaksana dalam kerajaan ilahi yang merupakan gudang dari keadilan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, keadilan adalah sifat (perbuatan, perlakuan, dan sebagainya) yang adil bagi masyarakat sosial, kerja sama untuk menghasilkan masyarakat yang bersatu secara organis sehingga setiap anggota masyarakat memiliki kesempatan yang sama dan nyata untuk tumbuh dan belajar hidup pada kemampuan aslinya.

F. Kerangka Teoritis

1. Teori Kemanfaatan Hukum

Menurut Jeremy Bentham yang dikenal sebagai tokoh yang pertama mencetuskan teori ini, menurutnya alam telah menempatkan manusia dibawah kekuasaan, kesenangan dan kesusahan. Karena kesusahan dan kesenangan itu manusia mampu mempunyai gagasan untuk membuat ketentuan yang mempengaruhi hidupnya. Tujuan untuk mencari kesenangan dan kebahagiaan dan menghindari kesusahan

seharusnya menjadi pokok utama yang hendak dicapai dalam pembuatan undang-undang.¹⁵

Prinsip moralitas yang dikemukakan oleh Bentham adalah kesenangan dan kesusahan. Jeremy Bentham mendefinisikan kegunaan sebagai ungkapan “memiliki atau kecenderungan untuk mencegah kejahatan atau mendapat kebaikan”, yakni kebaikan adalah kesenangan dan kejahatan adalah kesusahan. Apa yang cocok digunakan oleh, atau cocok untuk kepentingan individu adalah apa yang cenderung untuk memperbanyak kesenangannya. Apa yang cocok untuk digunakan oleh, atau cocok untuk kepentingan Masyarakat, adalah apa yang cenderung untuk menambah kesenangan individu yang merupakan anggota-anggota Masyarakat itu. Jadi kebaikan dan kejahatan ada hubungannya dengan kesenangan dan kesusahan dan tugas hukum adalah memelihara kebaikan dan mencegah kejahatan, sehingga memelihara dan mencapai kegunaan melalui suatu akibat dari penerapan hukum itu dalam Masyarakat.¹⁶

Menurut Jeremy Bentham kenikmatan dan kehidupan yang Bahagia bebas dari kesengsaraan adalah hakikat dari kebahagiaan. Alat ukur untuk menilai baik atau buruknya suatu perbuatan adalah seberapa besar perbuatan tersebut menghadirkan kebahagiaan. Teori

¹⁵ Farkhani, *Filsafat Hukum ; Paradigma Modernisme Menuju Post Modernisme*, Kafilah Publishing, Solo, 2018, hlm. 90.

¹⁶ W. Friedmann, *Teori dan Filsafat Hukum (Idealisme Filosofis dan Problema Keadilan)* diterjemahkan oleh: Muhammad Arifiin, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 1994, hlm. 111-112.

kemanfaatan dapat dijadikan sebagai rujukan dalam setiap kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah.¹⁷

Teori kemanfaatan hukum adalah teori yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah mengenai bagaimanakah pelaksanaan pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berdasarkan aturan hukum saat ini.

2. Teori Keadilan

Keadilan sebagai bagian dari nilai social memiliki makna yang amat luas, bahkan pada suatu titik bisa bertentangan dengan hukum sebagai salah satu tata nilai social. Suatu kejahatan yang dilakukan adalah suatu kesalahan. Namun apabila hal tersebut bukan merupakan keserakahan tidak bisa disebut menimbulkan ketidakadilan. Sebaliknya suatu Tindakan yang bukan merupakan kejahatan dapat menimbulkan ketidakadilan.¹⁸ Pandangan Aristoteles tentang keadilan bisa didapatkan dalam karyanya *nichomachean ethics*, *politics*, dan *rethoric*. Spesifik dilihat dalam buku *nicomachean ethics*, buku itu sepenuhnya ditujukan bagi keadilan, yang berdasarkan filsafat hukum Aristoteles, mesti dianggap sebagai inti dari filsafat hukumnya, “karena hukum

¹⁷ Inggal Ayu Noorsanti & Ristina Yudhanti, *Kemanfaatan Hukum Jeremy Bentham Relevansinya dengan Kebijakan Pemerintah Melalui Bantuan Langsung Tunai Dana Desa*, Semarang Jurnal Vol. 3 No. 2, 2023.

¹⁸ Inge Dwisvimiar, *Keadilan Dalam Perspektif Filsafat Ilmu Hukum*, Jurnal, Purwokerto, 2011, hlm 10.

hanya bisa ditetapkan dalam kaitannya dengan keadilan”.¹⁹ Pada intinya pandangan dari Aristoteles ini menyebutkan bahwa keadilan sebagai hak persamaan tetepai bukan sebagai persamarataan. Aristoteles membagi hak tersebut sesuai dengan hak proporsional, artinya adanya kesamaan dipandangan sesama manusia sebagai hal dengan konteks yang sama. Hal tersebut pula yang hingga saat ini dipahami dan melatarbelakangi bahwa semau orang atau setiap warga negara memiliki hak yang sama di hadapan hukum.

Hak proporsional yang dimaksud oleh Aristoteles itu memberikan orang untuk mendapatkan haknya yang sesuai dengan apa yang telah ia perbuat berdasarkan kemampuan yang ia miliki. Lebih lanjut, keadilan menurut pandangan Aristoteles dibagi kedalam dua macam keadilan, keadilan “*distributief*” dan keadilan “*Commutatief*”. Keadilan distributif ialah keadilan yang memberikan kepada tiap orang porsi menurut prestasinya. Keadilan commutatief memberikan sama banyaknya kepada setiap orang tanpa membeda-bedakan prestasinya dalam hal ini berkaitan dengan peranan tukar menukar barang dan jasa.²⁰

Konsep keadilan Aristoteles dikembangkan oleh Thomas Aquinas yang masih merupakan filsuf hukum alam. Besar dalam lingkungan gereja menjadikan pemikirannya sangat terpengaruhi oleh

¹⁹ L. J. Van Apeldoorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1996, hlm. 11-12.

²⁰ Carl Joachim Friedrich, *Filsafat Hukum Perspektif Historis*, Nuansa dan Nusamedia, Bandung, 2004 hlm 25.

religiusitas kristiani. Konsep pemikirannya masih menghubungkan keadilan dengan moral dan etik. Hal ini terbukti dengan titik focus pemikirannya yang lebih condong pada tercapainya kepentingan umum dalam sebuah Masyarakat daripada validitas sebuah peraturan.²¹ Menurut Aquinas, keadilan adalah salah satu dari empat keutamaan pokok dalam hidup selain kesederhanaan, keteguhan, dan kebijaksanaan. Keutamaan itu sendiri didefinisikan oleh Aquinas sebagai sikap hati yang mantap untuk bertindak baik dan menolak keburukan atau kejahatan.²²

Teori keadilan adalah teori yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah mengenai bagaimanakah keadilan dalam pelaksanaan pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum.

3. Teori Keadilan Perspektif Islam

Keadilan dalam sistem Islam terletak pada garis terdepan dari prinsip-prinsip dasar yang menjadi landasan islam. Bukan hanya dalam masalah peradilan dan mengikis perselisihan tetapi dalam seluruh masalah negara baik hukum, pemerintahan maupun politik.²³ Didalam Al-qur'an telah disebutkan terdapat dua kata yakni iqisth mizan dan 'adl, dimana keduanya memiliki makna sebagai keadilan.

²¹ Vieru, *Aristotle's Influence on the Natural Law Theory*, Western Australian Jurist: Jurnal Vol. 1, 2010

²² Wahono, *Perjalanan Menuju Kebahagiaan Sejati (Filsafat Moral Thomas Aquinas)*, Jurnal Filsafat Seri 27, 2007, Hlm. 55.

²³ Abdul Wahab Kalil, *Al-Usus Al-'Ilmiyah wa al-tathbiqiyah li al-I'lam al-islami*, Alam al-Kutub, Beirut, 1985, hlm. 209.

Keadilan yang diperintahkan tidak sekedar dalam perbuatan, melainkan lebih jauh juga dituntut dalam hal ucapan. Dalam tataran selanjutnya muncul beberapa bentuk teori yang mengungkapkan mengenai keadilan dalam perspektif Islam, yang pada substansinya dapat dilihat dalam teori keadilan Ilahiyah (dialekta Mu'tazilah dan Asy'ariyah) dan Maqashid syari'ah.

Mu'tazilah menyatakan bahwa manusia sebagai yang bebas, bertanggungjawab di hadapan Allah SWT yang adil. Baik dan buruk merupakan kategori-kategori rasional yang dapat diketahui melalui nalar. Allah telah menciptakan akal manusia dengan sedemikian rupa sehingga mampu membedakan baik dan buruk secara objektif. Dengan kata lain teori ini menegaskan bentuk Obyektivisme rasionalis. Sedangkan Asy'ariyah mengatakan bahwa baik dan buruk itu adalah sebagaimana Allah SWT tentukan, dan adalah angkuh untuk menilai Allah SWT berdasarkan kategori-kategori yang diberikan-Nya untuk mengarahkan kehidupan manusia. Tanggung jawab manusia bukan merupakan hasil pemilihan bebas, namun hanya Allah SWT semata yang menciptakan segala tindakan secara langsung. Oleh karenanya tanggungjawab manusia merupakan hasil kehendak ilahiah yang diketahui melalui bimbingan wahyu.²⁴

²⁴ Fuji Rahmadi P, *Teori Keadilan (theory of justice) Kejian dalam Perspektif Filsafat Hukum Islam dan Barat*, Medan, 2018, Jurnal.

Maqashid Syari'ah adalah sebuah cita-cita keadilan sosial dalam perspektif hukum islam. Salah satu konsep yang penting dan menjadi fundamental dalam bahasna pokok dalam filsafat hukum islam adalah konsep Maqashid Syariah yang menegaskan bahwa hukum islam disyariatkan untuk mewujudkan dan memelihara maslahat umat manusia. Konsep inilah yang telah diakui oleh para ulama dan oleh karena itu mereka telah memformulasikan suatu kaidah yang cukup populer, "Dimana ada maslahat disana terdapat hukum Allah".²⁵ Adapun konsep maqasid alsyariah adalah untuk mewujudkan kebaikan sekaligus menghindarkan keburukan atau menarik manfaat dan menolak mudarat, istilah yang sepadan dengan inti dari maqasid al-syari'ah tersebut maslahat, karena penetapan hukum dalam islam harus bermuara kepada maslahat.

Teori keadilan dalam perspektif Islam ini yang akan digunakan dalam menjawab semua permasalahan dalam rumusan masalah yang berkaitan dengan pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan.

²⁵ Masdar F Mas'udi, *Meletakkan Kembali Maslahat Sebagai Acuan Syariah*, Jurnal Vol. VI, 1995.

G. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris, dalam penelitian ini selain menggunakan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia, juga menggunakan pendapat para ahli di bidang hukum tertentu terutama yang terkait dengan penelitian ini.

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis karena bertujuan memberikan gambaran secara menyeluruh dan mendalam tentang pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan. Hal ini diharapkan mampu memecahkan masalah dengan cara memaparkan masalah dengan cara memaparkan obyek penelitian apa adanya berdasarkan fakta-fakta yang diperoleh pada saat penelitian.

3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah jenis data kualitatif dan sumber data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

a. Data primer

Data yang dipergunakan yang bersumber atau diperoleh dari penelitian lapangan atau segala hal yang terkait dengan apa yang

terjadi di Masyarakat untuk memperoleh data yang benar guna menjawab permasalahan yang dibuat oleh penulis.

b. Data sekunder

Data yang bersumber atau diperoleh dari penelitian kepustakaan.

Data sekunder mencakup :

1) Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat terdiri dari :

a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

b) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

c) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.

d) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

e) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan.

f) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2000 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah.

g) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

- h) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.
- i) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- j) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
- k) Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.
- l) Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Periznan Berusaha Berbasis Resiko (OSS RBA).
- m) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barrang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- n) Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 36 Tahun 2023 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor.
- o) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia nomor 200/PMK.04/2019 tentang Pembebasan Bea Masuk dan Cukai Atas Impor Barang.
- p) Surat Edaran Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor SE 21 Tahun 2019 Tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over

Loading) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension).

q) Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

2) Bahan hukum sekunder yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan dapat membantu memahami atau menganalisis bahan hukum primer yang berbentuk :

a) Buku-buku ilmiah yang berkaitan dengan pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan khususnya;

b) Hasil-hasil penelitian yang berkaitan dengan penelitian;

c) Berbagai makalah, hasil seminar, majalah, jurnal ilmiah dan surat kabar yang berkaitan dengan penelitian.

3) Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.

Dalam hal ini meliputi kamus hukum dan kamus lain yang dapat membantu peneliti dalam penelitian ini.

4. Metode Pengumpulan Data

Dengan menggunakan pendekatan masalah diatas maka pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara studi Pustaka dan wawancara.

a. Data Primer

Pengumpulan data primer dalam penelitian ini diperoleh dengan menggunakan metode wawancara yaitu metode yang dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan langsung kepada responden secara terarah (*directive interview*) dan mendalam (*depth interview*) dengan berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah dipersiapkan terlebih dahulu. Wawancara ini dilakukan dengan terbuka kepada pejabat-pejabat berwenang yaitu Pelaku Usaha Jasa Angkutan Bermotor untuk Barang Umum, Dinas Perhubungan Kota Semarang, serta instansi terkait lainnya yang dapat memperjelas persoalan-persoalan yang berkaitan dengan data yang sudah ada. Dari hasil wawancara diharapkan dapat memberi gambaran secara komprehensif tentang pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan.

b. Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder dalam penelitian ini menggunakan metode studi kepustakaan, mengumpulam buku, dokumen, data ilmiah, dibaca dan ditelaah yang merupakan pengkajian terhadap peraturan-peraturan perundang-undangan, literatur-literatur, dokumen-dokumen, tulisan-tulisan para ahli hukum dan tulisan yang erat kaitannya dengan penelitian ini.

5. Metode Analisis Data

Data primer dan data sekunder yang dikumpulkan dalam penelitian akan dianalisa secara kualitatif untuk mencapai kejelasan masalah yang akan dibahas. Dengan metode analisis kualitatif, penelitian ini akan menghasilkan data deskriptif analitis yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan dan juga perilaku yang nyata yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh.

H. Sistematika Penulisan

Penulisan Tesin ini agar lebih sistematis, maka penulis membuat susunan sub bab pada masing-masing bab menjadi sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam Bab ini diuraikan tentang latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konseptual, kerangka teoritis, metode penelitian, sistematika penulisan dan jadwal penelitian.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Dalam Bab ini penulis menguraikan pengertian umum tentang pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan, antara lain :

1. Tinjauan Umum Perusahaan
2. Tinjauan Umum Jasa Transportasi
3. Tinjauan Umum Keadilan dalam Perspektif Islam

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam Bab ini penulis menguraikan mengenai analisis data dan pembahasan atas hasil pengolahan data. Pembahasan tersebut mengenai pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum saat ini dan pengaturan penentuan biaya ongkos jasa perusahaan transportasi angkutan bermotor untuk barang umum yang telah memenuhi asas keadilan.

BAB IV: PENUTUP

Dalam Bab ini berisi tentang kesimpulan dari penelitian yang dilakukan dan saran-saran yang dianggap perlu sebagai masukan bagi pihak-pihak terkait.

I. Jadwal Penelitian

| No. | Tujuan Lokasi Penelitian | Estimasi Tanggal Penelitian |
|-----|---------------------------------|-----------------------------|
| 1. | Dinas Perhubungan Kota Semarang | Januari 2025 |
| 2. | Perusahaan Jasa Angkutan Barang | Januari 2025 |

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Perusahaan

1. Sejarah Umum Perusahaan

Undang-Undang Perseroan Terbatas atau seringkali disebut dengan UUPT merupakan pedoman bagi pelaku usaha berbadan hukum perseroan di Indonesia. Aturan main secara umum dalam melakukan proses bisnis suatu perusahaan diatur oleh Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas tersebut. Dijelaskan secara rinci mengenai seluk beluk perusahaan pasal demi pasal di dalamnya, namun tetap akan diimplementasikan dengan peraturan internal perusahaan yang dimiliki masing-masing pelaku usaha.

Sejarah perusahaan di Indonesia, sebelum Agustus 2007, secara historis pengaturan hukum perseroan pertama kali diatur di dalam Pasal 36 sampai dengan Pasal 56 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berasal dari *Wetvoek van Koophandel*. Sejak tahun 1995 setelah KUHD tersebut menjadi pedoman maka muncul Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, terakhir sejak 16 Agustus 2007 berlaku Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.²⁶

Pada permulaan abad ke-16 pemerintah Belanda telah membentuk badan usaha bernama "*naamlooze Vennootschap*" (NV)

²⁶ Maulana Syekh Yusuf, *Hukum Perseroan Terbatas dan Perkembangannya di Indonesia*, Jurnal Fundamental Justice [ISSN : 2721-7671] Vol. 5 No. 1 Maret Tahun 2024.

bermula dengan lahirnya *De Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) yang mulai dirintis pada tahun 1594 dan baru resmi didirikan pada tahun 1602. Secara yuridis-historis, asal muasal keberadaan terbatasnya tanggung jawab pemegang saham dapat dilacar dari fenomena lahirnya VOC, yang dalam kepustakaan hukum Belanda dianggap sebagai perseroan terbatas publik pertama. VOC memiliki sejumlah karakter sebagai perseroan yang dikenal sekarang ini, yaitu adanya sifat terbatas tanggung jawab pemegang saham dan pengaturan yang berkaitan dengan modal.²⁷

Ketika Inggris mendirikan perusahaan Hindia Timur tahun 1600, Van Oldenbarnevelt mendesak *De Staten-General* (parlemen) untuk menghentikan situasi persaingan antar sesama perusahaan Belanda sendiri. Selanjutnya *De Stateb-General* memutuskan semua perusahaan ekspedisi Belanda tersebut melebur menjadi sebuah perusahaan besar : *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) atau perhimpunan Dagang Hindia Timur. VOC tepatnya didirikan pada 20 Maret 1602 dengan Oktroi VOC dan terdiri dari 6 kamar, yakni Amsterdam, Zeeland, Enkhuizen, Delftm Hoorn dan Rotterdam.²⁸

VOC dikendalikan oleh Dewan Direksi yang disebut dengan *De Heeren XVII*, secara bergiliran dari Amsterdam dan Middleburg. Rapat-rapat direksi VOC bisa berlangsung berminggu-minggu, mereka

²⁷ Hasbullah F. Sjawie, *Direksi Perseroan Terbatas serta Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana, Jakarta, 2017, hlm. 61.

²⁸ Parameswhara, *Kriminalisasi Terhadap Direksi Dalam Pengurusan Perseroan Terbatas*, Disertasi Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan, 2017, hlm 57.

mengambil keputusan mengenai deviden, jumlah armada, berapa barang yang akan dibawa ke Timur termasuk emas dan perak, dan produk apa saja yang diinginkan Timur, menetapkan tanggal lelang dan berapa masing-masing kantor cabang VOC di belanda boleh melelang.²⁹ Keberadaan VOC yang kemudian runtuh sebagai entitas perusahaan dalam bentuk primitif yang memonopoli perdagangan di Indonesia tentu merubah tata aturan atau regulasi yang ada selama itu.

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, KUHD semula diberlakukan bagi golongan Eropa saja, sedangkan bagi penduduk asli dan penduduk timur asing diberlakukan hukum adat masing-masing. Akan tetapi dalam perkembangan selanjutnya, KUHD diberlakukan bagi golongan timur asing Cina, sedangkan untuk golongan timur asing lainnya seperti Arab dan India diberlakukan hukum atannya masing-masing. Khusus untuk hukum yang berkaitan dengan bisnis, timbul kesulitan jika hukum adat masing-masing diterapkan, hal ini disebabkan oleh karena hukum adat masing-masing golongan sangat beragam, hukum adat masing-masing golongan sangat tidak jelas dan dalam kehidupan berbisnis sering terjadi interaksi bisnis tanpa melihat golongan penduduk, sehingga menimbulkan hukum antar golongan yang tentu saja dirasa rumit bagi golongan bisnis.³⁰

²⁹ Parameswhara, *Ibid.*

³⁰ Munir Fuady, *Perseroan Terbatas Paradigma Baru*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, hl. 37.

Perbedaan hukum yang tidak bisa diterapkan secara bersamaan menjadikan harus ada aturan baku yang mewadahi setiap permasalahan terkait dengan bisnis, fakta pada saat itu dimana masing-masing kelompok bisnis memiliki hukum adat yang berbeda-beda dan tidak jelas, oleh karena permasalahan tersebut, maka dirancang suatu pranata hukum yang disebut dengan “penundukan diri” dimana satu golongan penduduk tunduk pada hukum dari golongan penduduk lain. Atas hal tersebut kemudian menjadi bebas untuk mendirikan perseroan terbatas yang dahulu disebut dengan “*Naamloze Vennotchap*” atau NV (persekutuan tanpa nama). Hal tersebut yang menjadi cikal bakal lahirnya perseroan terbatas di Indonesia dimana pada saat Belanda menjajah Indonesia pada saat itu telah menerapkan KUHD berdasarkan asas Konkordansi.³¹

Pengaturan terakait dengan perseroran terbatas baru ada pertama kali diatur dalam Pasal 36 sampai dengan Pasal 56 KUHD yang berlaku di Indonesia sejak tahun 1848, dan peraturan tersebut juga yang menunjukkan bahwa perseroan terbatas pertama kali dikenal di Indonesia. Pengaturan lebih lanjut mengenai Perseroan Terbatas juga terdapat dalam Kitab Umum Hukum Perdata (KUHPerdata) yang tertuang dalam Pasal 1233 sampai dengan 1356 dan pasal 1618 hingga Pasal 1652. Pada masa orde baru yang kemudian diundangkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas

³¹ Mulhadi, *Hukum Perusahaan*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2010, hlm. 11.

(UUPT 1995), dan UUPT tersebut menjadi *Lex Specialist* peraturan mengenai Perseroan Terbatas yang terlebih dahulu ada dalam KUHD dan KUHPerduta. Akibat dari hal tersebut, Pasal 36 hingga 56 KUHD menjadi dasar hukum NV / Perseroan Terbatas atau dengan kata lain tidak lagi menjadi dasar hukum Perseroan Terbatas pada saat itu. Akan tetapi tetap ada kelonngaran dimana Perseroan Terbatas yang telah disahkan sebelum berlakunya undang-undang nomor 1 tahun 1995 itu boleh tetap eksis sepanjang tidak melanggar undang-undang. Sebaliknya, badan usaha yang disahkan dan berbadan hukum (berdasarkan KUHD sebelum berlakunya UUPT 1995) harus beradaptasi dalam waktu dua tahun sejak diundangkannya peraturan tersebut.³²

2. Pengertian Perusahaan

Pada awalnya istilah perusahaan tidak terdapat di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Stb. 1847-23, namun pada saat itu dikenal istilah perdagangan yang tertuang dalam Pasal 2 hingga dengan Pasal 5 KUHD, dalam perkembangannya terjadi perubahan KUHD pada tahun 1938 dengan Stb. 1938-276, istilah perdagangan diganti dengan perusahaan. Perusahaan dalam KUHD ternyata tidak memberikan pengertian yang jelas.³³ Meskipun pengertian perusahaan dapat ditemukan dalam Pasal 6 KUHD, namun didalamnya tidak

³² Putu Devi Yustisia Utami, *Pengaturan Pendaftaran Badan Usaha Bukan Badan Hukum Melalui Sistem Administrasi Badan Usaha*, Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) 6, No. 1, 2020.

³³ Gatot Supramono, *Kedudukan Perusahaan Sebagai Subjek dalam Gugatan Perdata di Pengadilan*, PT Rineka Cipta, Banda Aceh, 2007, hlm. 2.

memuat secara detail mengenai definisi otentik mengenai perusahaan. Justru definisi perusahaan dapat ditemukan pada Pasal 1 huruf b undang-Undang nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan, yang menyebutkan bahwa perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus menerus dan yang didirikan, bekerja serta berkedudukan dalam wilayah negara Republik Indonesia untuk tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba.

Perusahaan atau dalam istilah bahasa Belanda yaitu *bedriiff* adalah suatu pengertian ekonomis yang banyak digunakan dalam KUHD. Seseorang yang mempunyai perusahaan disebut dengan pengusaha. C.ST Kansil berpendapat bahwa seseorang baru dapat dikatakan menjalankan suatu perusahaan, apabila ia dengan teratur dan terang-terangan bertindak keluar dalam pekerjaan tertentu untuk memperoleh keuntungan dengan suatu cara, dimana ia menurutnya lebih banyak mempergunakan modal daripada mempergunakan tenaganya sendiri.³⁴ Sedangkan menurut Polak, perusahaan baru ada apabila sebelumnya memperhitungkan terlebih dahulu mengenai rugi dan labanya serta mencatatnya kedalam suatu pembukuan.³⁵

Sedangkan di dalam Pasal 1 Angka 6 Undang-Undang nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, perusahaan ialah setiap

³⁴ C.S.T kansil, *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia*, Edisi Ke-2, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hlm. 28-29.

³⁵ Sutantya R. Hadhikusuma dan Sumantoro, *Pengertian Pokok Perusahaan*, Rajawali Pers, Jakarta, 1991, hlm. 4.

bentuk usaha yang berbadan hukum atau tidak, milik orang perseorangan, milik persekutuan, atau milik badan hukum, baik milik swasta maupun milik Negara yang mempekerjakan pekerja atau buruh dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain. Menurut Undang-Undang Ketenagakerjaan pula perusahaan adalah usaha sosial dan usaha-usaha lain yang mempunyai pengurus dan mempekerjakan orang lain dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain.

Adapun pengertian pengusaha yang tercantum dalam Pasal 1 Angka 5 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan ialah orang perseorangan, persekutuan, atau badan hukum yang menjalankan suatu perusahaan milik sendiri, orang perseorangan, persekutuan, atau badan hukum yang secara berdiri sendiri menjalankan perusahaan bukan miliknya, dan orang perseorangan, persekutuan, atau badan hukum yang berada di Indonesia mewakili perusahaan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b yang berkedudukan di luar wilayah Indonesia. Oleh karena itu bahwa sesuatu dapat disebut perusahaan apabila memenuhi unsur-unsur sebagai berikut : Pertama, bentuk usahanya dijalankan baik secara orang perseorangan atau badan usaha. Kedua, melakukan kegiatan secara tetap dan terus menerus. Ketiga, memiliki tujuan untuk mencari keuntungan.³⁶

³⁶ Zainal Asikin, *Pengantar Hukum Perusahaan, Cetakan Ke-1*, Kencana, Jakarta, 2016, hlm. 5.

Beberapa para ahli juga mengemukakan pendapat mereka mengenai makna dari perusahaan. Perusahaan adalah setiap badan usaha yang menjalankan kegiatan dalam bidang perekonomian secara terus menerus, bersifat tetap, dan terang-terangan dengan tujuan memperoleh keuntungan atau laba yang dibuktikan dengan catatan (pembukuan).³⁷ Menurut Totok Mardikanto yang merumuskan bahwa dalam pengertian perusahaan tercakup 2 (dua) hal pokok yakni: Pertama, bentuk usaha berupa organisasi atau badan usaha. Kedua, jenis usaha berupa kegiatan dalam bidang perekonomian yang dilakukan secara terus menerus oleh pengusaha untuk memperoleh keuntungan atau laba.³⁸

3. Macam dan Bentuk Perusahaan

Menurut Cindawati perusahaan terdiri dari 2 (dua) macam yaitu perusahaan swasta dan perusahaan negara. Perusahaan swasta sendiri memiliki pengertian sebagai perusahaan yang modal seluruhnya dimiliki oleh swasta dan tidak ada campur tangan pemerintah. Adapun perusahaan swasta ialah antara lain perusahaan swasta nasional, perusahaan swasta asing, perusahaan swasta campuran (*joint venture*). Sedangkan, perusahaan negara merupakan perusahaan yang seluruh modal atau sebagian modalnya milik negara Indonesia.³⁹

³⁷ Abdul Kadir Muhamad, *Hukum Perikatan*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, hlm. 13.

³⁸ Totok Mardikanto, *Corporate Social Responsibility*, Alfabeta, Bandung, 2014, hlm.7.

³⁹ Cindawati, *Hukum Dagang dan Perkembangannya*, Putra Penuntun, Palembang, 2014, hlm. 31.

Prof. Drs. C.S.T Kansil, sebagaimana mengutip dari Prof Sukardono dalam menguraikan bentuk-bentuk perusahaan selai diperbedakan antara perserikatan perdata, persekutuan firma dan perseroan terbatas oleh karena menurut beliau ketiga jenis perusahaan ini mengandung bermacam-macam kekhususan. Apabila diuraikan maka bentuk-bentuk perusahaan dapat disimpulkan menjadi

- a. Bentuk perusahaan yang diatur dalam KUHPerddata, yaitu Perseoran (*maatschap*):

Perseoran adalah suatu bentuk kerjasama yang paling sederhana oleh keran tidak ada penetapan jumlah modal tertentu yang harus disetorkan, bahkan dapat diperbolehkan pula seorang anggota hanya menyumbangkan tenaganya saja. Perseoran mempunyai tujuan antara lain untuk menjalankan bersama suatu pekerjaan tetap (*beroep*) misalnya kerjasama pengacara-pengacara, kerjasama arsitek-arsitek, dapat juga menjalankan kursus memegang buku antara beberapa guru, malahan dapat bertujuan untuk menjalankan suatu perusahaan asalakan perseoran tersebut tidak dijalankan dengan nama bersama yang disebut firma.

- b. Bentuk-bentuk perusahaan yang diatur dalam kitab Undang-Undang Hukum Dagang:

- 1) Perseroan firma;

Perseroan firma adalah tiap-tiap perseoran (*maatschap*) yang didirikan untuk menjalankan sesuatu perusahaan dibawah satu

nama bersama di mana anggota-anggotanya langsung dan sendiri-sendiri bertanggung jawab sepenuhnya terhadap orang ketiga.

2) Perseroan Komanditer (CV);

Perseroan Komanditgar adalah suatu perseroan untuk menjalankan suatu perusahaan yang dibentuk antara satu orang atau beberapa orang persero yang secara tanggung-menanggung bertanggung jawab untuk seluruhnya (tanggung jawab solider) pada satu pihak, dan satu orang atau lebih sebagai pelepas uang (*gedschieter*) pada pihak lain.

3) Perseroan Terbatas;

Perseroan terbatas adalah suatu bentuk perseroan yang didirikan untuk menjalankan suatu perusahaan dengan modal perseroan tertentu yang terbagi atas saham-saham, dimana para pemegang saham (persero) ikut serta dengan mengambil satu saham atau lebih dan melakukan perbuatan-perbuatan hukum yang dibuat oleh nama bersama, dengan tidak bertanggung jawab sendiri untuk persetujuan-persetujuan perseroan itu (dengan tanggung jawab yang semata-mata terbat pada modal yang mereka setorkan).

c. Bentuk Perusahaan yang diatur di luar KUHD (diatur dalam peraturan-peraturan khusus), meliputi :

1) Koperasi;

2) Perusahaan Negara/Persero/Perum/Perjan.⁴⁰

4. Tujuan Perusahaan

Tujuan perusahaan tidak semata-mata hanya untuk menguntungkan pemegang saham dan direksi saja, akan tetapi lebih jauh itu untuk mendapatkan laba yang sesuai dengan aturan hukum yang berlaku dan dapat memberikan manfaat serta kesejahteraan yang dapat dirasakan oleh seluruh pekerja di suatu perusahaan. Perusahaan didirikan tentu untuk mendapatkan surplus dari barang dan atau jasa yang diperjualbelikan, tetapi tidak hanya *money oriented* saja yang perlu diperhatikan. Mempertahankan kualitas Sumber Daya Manusia yang mumpuni, peralatan dan bahan yang senantiasa terjaga keunggulannya serta bisnis dan proses kerja yang profesional juga menjadi pertimbangan sebagai tujuan pengusaha mendirikan perusahaan.

Tujuan perusahaan pada umumnya ialah untuk memuaskan kebutuhan dari konsumen dengan nilai-nilai tertentu. Tujuan tersebut dapat digolongkan menjadi 3 bagian, pertama tujuan pelayanan primer yang meliputi pembuatan barang dan jasa yang dijual untuk memenuhi kebutuhan konsumen. Kedua, tujuan pelayanan kolateral yang terbagi menjadi dua, yaitu pribadi dan sosial. Tujuan kolateral pribadi adalah nilai-nilai yang ingin dicapai oleh individu atau kelompok dalam perusahaan. Sedangkan tujuan kolateral sosial adalah nilai-nilai

⁴⁰ C.S.T Kansil, *Op. cit.* hlm. 60-79.

ekonomi yang lebih luas atau umum yang diperlukan bagi kesejahteraan masyarakat dan yang dapat secara langsung dihasilkan dari kegiatan perusahaan. Ketiga, tujuan pelayanan sekunder yaitu tujuan dengan nilai-nilai yang diperlukan oleh perusahaan untuk mencapai tujuan primer namun secara umum dapat berupa mencapai keuntungan maksimal, mempertahankan kelangsungan hidup, mengejar pertumbuhan, menampung tenaga kerja.⁴¹

Tujuan perusahaan untuk memperoleh laba maksimal dimaksudkan agar perusahaan dapat hidup terus. Didirikannya perusahaan tidak dibatasi untuk waktu tertentu, tetapi diharapkan hidup terus menerus tanpa batas waktu. Oleh karena itu, kelangsungan hidup perusahaan akan terus dan senantiasa dijaga dengan berusaha memperoleh laba sebesar-besarnya. Apabila perusahaan memperoleh laba yang tinggi dan kelangsungan hidup perusahaan terjaga diharapkan berimbas pada kesejahteraan masyarakat luas di luar perusahaan dan hal itu merupakan prestasi manajemen dalam mengelola perusahaannya.⁴²

B. Tinjauan Umum Jasa Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996), diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat

⁴¹ Dikutip dari : <https://www.artonang.com/2015/12/ciri-tujuan-dan-fungsi-perusahaan> , diakses pada 03 Januari 2025, pukul 10:04 WIB.

⁴² Agus Harjito dan Martono, *Manajemen Keuangan*, Ekonesia, Yogyakarta, 2010, hlm. 3.

asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, di mana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan di akhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu faktor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.⁴³

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) memiliki definisi tersendiri mengenai Transportasi yaitu pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Menurut Fadel Miro transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Alat pendukung yang digunakan untuk melakukan proses pindah, gerak, angkut dan alih ini bisa bervariasi tergantung pada bentuk objek yang akan dipindahkan, jarak antara satu tempat ke tempat lain dan maksud objek yang akan dipindahkan.⁴⁴

⁴³ Faisal Ali Bahagia, *Analisis Transportasi Darat Terhadap Perekonomian Indonesia*, Skripsi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, Banda Aceh, 2021, hlm. 29-30.

⁴⁴ Miro F, *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*, Penerbit Erlangga, Yogyakarta, 2005, hlm 31.

Pengertian transportasi sendiri memiliki beragam variasi dari satu ahli dengan ahli lainnya, banyak juga penulis karya ilmiah yang memberikan pandangan mereka dalam mengartikan transportasi sesuai dengan apa yang mereka ketahui. Menurut Papacostas (1987), transportasi diartikan atau didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem *control* yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.

Transportasi bisa diartikan sebagai kegiatan mengangkut dan memindahkan muatan (barang dan orang/manusia) dari suatu tempat ke tempat lainnya (Adisasmita, 2012), menurut Soesilo (1999) mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang.⁴⁵ Thamrin (1999) juga mengungkapkan bahwa prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

2. Macam-Macam Moda Transportasi

⁴⁵ Abdul Wahab, *Model Pemilihan Moda Transportasi untuk Rute Perjalanan Luwu – Makassar*, Tesis Universitas Hasanuddin Makassar, Makassar, 2022, hlm. 7.

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan barisan pulau-pulau yang tidak sedikit, hal ini mempengaruhi macam moda transportasi di masing-masing daerah. Pada umumnya transportasi sendiri bisa dibagi menjadi transportasi udara, laut, dan darat. Ketiganya merupakan sesuatu yg mutlak di belahan bumi manapun, termasuk di Indonesia. Penggunaan transportasi darat akan berfungsi pada lokasi wilayah daratan, transportasi laut digunakan untuk menyeberang dari satu pulau ke pulau lain, sedangkan transportasi udara lebih cocok digunakan untuk mengangkut orang dengan percepatan.

Menurut Tamin (2000), pemilihan moda sangat sulit dimodelkan walaupun hanya terdapat dua pilihan yaitu umum dan pribadi. Ini disebabkan oleh banyak faktor yang sulit dikuantifikasikan, misalnya kenyamanan, keamanan, ketersediaan mobil pada saat diperlukan. Hal itu terlihat bahwa pemilihan moda merupakan suatu proses yang melibatkan berbagai pihak antara lain pengguna, pemerintah dan pemilik atau suatu badan usaha pengelola angkutan.⁴⁶

Bentuk alat (moda) transportasi/jenis pelayanan transportasi secara umum ada 2 kelompok besar moda transportasi, yaitu:

- a. Kendaraan pribadi (*private transportation*), moda transportasi yang dikhususkan untuk pribadi seseorang dan seseorang itu

⁴⁶ Tamin, O.Z., *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Institut Teknologi Bandung, Bandung, 1997, hlm 20.

bebas menggunakannya kemana saja, kapan saja, dan dimana saja yang diinginkan atau tidak menggunakannya sama sekali.

- b. Kendaraan umum (*public transportation*), moda transportasi yang diperuntukkan untuk bersama, kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, memiliki arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.⁴⁷

Perkembangan teknologi dalam transportasi udara di Indonesia mencakup penggunaan pesawat-pesawat modern dengan efisiensi bahan bakar yang lebih baik dan kapasitas angkut yang lebih besar. Teknologi informasi juga berperan penting dalam meningkatkan layanan penerbangan, seperti sistem reservasi tiket online, *check in* mandiri, dan informasi penerbangan *real-time* yang memudahkan penumpang. Bandara-bandara utama di Indonesia kini dilengkapi dengan fasilitas canggih seperti terminal otomatis, *lounge premium*, dan sistem keamanan terpadu yang meningkatkan kenyamanan dan keselamatan penumpang.⁴⁸

⁴⁷ Rudi Nosra, *Analisis Pemilihan Moda transportasi Penumpang dari Kota Medan menuju Bener Meriah antara Bus dan Mini Bus Dengan Metode "Analytical Hierarchy Process (AHP)"*, Skripsi, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan, 2020, hlm. 13.

⁴⁸ Utama, Bayu Dananjaya, dan Jahen Fachrul Rezk, *Perkembangan Industri Penerbangan dan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia*, Jurnal Ilmu Pemerintahan Suara Khatulistiwa (JIPSK), 6(2), 2021, hlm. 213-223.

Dari sisi sosial, transportasi udara meningkatkan mobilitas penduduk, memungkinkan orang untuk bepergian dengan cepat dan efisien ke berbagai wilayah di Indonesia dan luar negeri. Hal ini membuka peluang bagi pendidikan, pekerjaan, dan kesempatan lainnya yang sebelumnya sulit dijangkau. Namun, perkembangan ini juga membawa tantangan seperti peningkatan emisi karbon dan dampak lingkungan lainnya. Oleh karena itu, pengembangan transportasi udara yang berkelanjutan menjadi fokus utama, dengan penerapan teknologi ramah lingkungan dan kebijakan yang mendukung pengurangan jejak karbon di sektor penerbangan.⁴⁹

Transportasi laut memiliki definisi sebagai angkutan perairan yang telah tertuang dalam Pasal 1 Angka 2 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di perairan yang menyebutkan bahwa angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

Transportasi darat adalah segala bentuk transportasi menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang. Bentuk awal dari transportasi darat adalah menggunakan kuda, keledai atau bahkan manusia untuk membawa barang melewati jalan setapak. Seiring dengan berkembangnya perdagangan, jalan diratakan atau

⁴⁹ Maira Triannah, Dendi Wijaya Saputra, Sri Irnansih, *Pengaruh Sejarah Perkembangan Alat Transportasi Darat, Laut, dan Udara di Indonesia serta Dampaknya terhadap Masyarakat*, Jurnal Seminar Nasional dan Publikasi Ilmiah, Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Jakarta, E-ISSN: 2721-6349, Jakarta, 2024

dilebarkan untuk mengakomodir aktivitas.⁵⁰ Sejarah perkembangan alat transportasi di Indonesia mencerminkan perjalanan panjang dari era tradisional hingga modern. Dari moda transportasi darat, laut, hingga udara, setiap jenis transportasi mengalami evolusi seiring berjalannya waktu. Perubahan ini tidak hanya mengubah cara orang bepergian, tetapi juga membawa dampak besar terhadap berbagai aspek kehidupan masyarakat.⁵¹

3. Pengaturan Transportasi Angkutan Barang

Kebutuhan akan pengangkutan dengan menggunakan moda transportasi angkutan barang menjadi sesuatu urgensi dalam melancarkan proses bisnis ataupun kehidupan sehari-hari seseorang atau kumpulan orang. Pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.⁵² Jasa angkutan merupakan jenis jasa dengan barang pendukung dan jasa minor, penumpang kendaraan yang membeli jasa transportasi. Selama dalam perjalanan dengan kendaraan (barang). Ada beberapa produk fisik yang terlibat, seperti makanan dan minuman, majalah, surat kabar yang disediakan oleh jasa lain. Jasa transportasi ini memerlukan barang yang bersifat kapital intensif untuk realisasinya, tetapi penawaran utamanya adalah jasa

⁵⁰ Dikutip dari : <https://dishub.badungkab.go.id/artikel/17802-seputar-pengertian-transportasi-darat>, diakses pada 08 Januari 2025, pukul 14:18 WIB

⁵¹ Zahir, *Perkembangan Transportasi Darat, Laut Serta Udara di Kota Surabaya pada Awal Bad ke 20*, Historia Madania, Surabaya, 2023, hlm. 187.

⁵² Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jambatan, Jakarta, 2003, hlm. 2.

angkutan. Karena yang ditawarkan adalah jasa maka hal yang terpenting untuk diurus dalam penjualan produk adalah kualitas jasa.⁵³

Angkutan bermotor untuk barang umum apabila di definisikan tersendiri maka menjadi beberapa bagian. Angkutan menurut Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan menurut Pasal 1 Angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barmang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan definisi Angkutan Bermotor atau Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.

Kemudian menurut Penjelasan Pasal 160 huruf (a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimaksud Angkutan barang umum adalah angkutan barang pada umumnya, yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. Sedangkan menurut Pasal 1 Angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barmang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan bermotor

⁵³ Zulfiar Sani, *Tarnsportasi (Suatu Pengantar)*, Penerbit Universitas Indonesia (UI-PRESS), Jakarta, 2010, hlm. 125.

yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Beberapa faktor yang akan mempengaruhi pergerakan barang adalah sebagai berikut :

- a. Lokasi, angkutan barang merupakan sebuah permintaan turunan yang menjadi bagian dari proses industri sehingga lokasi sumber bahan mentah dan lokasi pemasaran produk menentukan tingkat pergerakan.
- b. Faktor fisik, karakteristik komoditi bahan mentah dan produk sangat mempengaruhi cara pengangkutan dan jenis kendaraan.
- c. Faktor operasional akan menentukan saluran distribusi, sebaran geografis dan pilihan penggunaan moda transportasinya.
- d. Faktor geografis, angkutan barang berfungsi menaklukan keadaan alam untuk mendekatkan lokasi produksi dengan kepadatan penduduk sebagai distribusi produk industri.
- e. Faktor dinamik, perubahan permintaan dan selera konsumen memainkan peran penting pola pergerakan barang.
- f. Faktor harga, angkutan barang memiliki kecenderungan lebih fleksibel dan memiliki kekuatan tawar menawar dalam penentuan harga angkutan.

C. Tinjauan Umum Keadilan dalam Perspektif Islam

Penjelasan mengenai keadilan dalam persektif islam telah jelas tertulis dalam Qs. An-Nisa ayat 58 :

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ ﴿٥٤﴾

إِنَّ اللَّهَ نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهِ إِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيعًا بَصِيرًا ﴿٥٥﴾

“sesungguhnya Allah SWT menyuruh kamu menyampaikan amanah kepada pemiliknya. Apabila kamu menetapkan hukum diantara manusia, hendaklah kami tetapkan secara adil. Sesungguhnya Allah SWT memberi pengajaran yang paling baik kepadamu. Sesungguhnya Allah SWT Maha Mendengar lagi Maha Melihat.”⁵⁴

Di dalam ayat tersebut jelas dikatakan bahwa dalam menentukan dan menetapkan aturan hukum haruslah didasari oleh keadilan, sehingga menimbulkan kejelasan dan tidak ada pertentangan di setiap keputusan yang diambil dalam menyelesaikan suatu perkara. Keadilan adalah kata jadian dari kata adil yang terambil dari kata bahasa arab “*adl* yang salah satu arti dengannya adalah *istiwa* (sama).⁵⁵ Persamaan yang merupakan makna asal kata adil itulah yang menjadikan pelakunya tidak berpihak, dan pada dasarnya pula seseorang yang adil berpihak pada yang benar, karena baik yang benar maupun yang salah sama-sama harus memperoleh haknya. Dengan demikian, ia melakukan sesuatu yang patut lagi tidak sewenang-wenang.⁵⁶

Secara terminologis ensiklopedis, keadilan merupakan prinsip keutamaan moral (kebajikan),⁵⁷ yakni memberikan sesuatu kepada setiap orang sesuai hak yang harus diperolehnya; memperlakukan semua orang

⁵⁴ Dikutip dari : <https://quran.nu.or.id/an-nisa/58> , diakses pada tanggal 08 Januari 2025, pukul 15:29 WIB.

⁵⁵ Abu Al-Husain Ahmad bin Faris bin Zakariya, *Mu'jam Maqayis al-Lughah*, Jus IV (Dar al-Fikr), hlm. 246.

⁵⁶ M. Quraish Shihab, *Wawasan Al-Qur'an: Fungsi, dan Peran Wahyu dalam Kehidupan Bermasyarakat*, Cetakan IX, Mizan, Bandung, 1995, hlm. 111.

⁵⁷ J.H Rapar, *Filsafat Politik Plato*, Cetakan II, CV Rajaw Alu Press, Jakarta, 1991, hlm. 76.

sama (perlakuan yang sama kepada orang yang memiliki hak yang sama: kemampuan, tugas, dan fungsi yang sama, bukan persamaan dalam arti perlakuan yang mutlak sama antar setiap orang tanpa memperhatikan adanya perbedaan kemampuan, tugas, dan fungsi antara seseorang dengan lainnya).⁵⁸ Menegakkan keseimbangan antara hak dan kewajiban, serta keseimbangan antara yang diperoleh dengan keperluan dan kegunaan. Perbedaan dengan para filsuf, para ulama tidak hanya melihat keadilan sebagai suatu prinsip keutanmaan moral semata melainkan juga sebagai prinsip kreatif konstruktif.⁵⁹

Adil adalah salah satu dari nilai-nilai asasi kemanusiaan yang tertuang dalam Al-Qur'an dan dijadikan sebagai pilar dalam menahkodai kehidupan di dunia ini, baik dalam hidup pribadi, rumah tangga (QS. An-Nisa [4]: 3 dan 129), masyarakat (QS. Al-Baqarah [2]: 143), bahkan kehidupan bernegara (QS. An-Nisa [4]: 58).⁶⁰ Prinsip keadilan menurut al-Ghazali mencakup beberapa hal sebagai berikut :

a. Kejujuran

Kejujuran dalam penaksiran harga melibatkan pengungkapan yang jujur dan transparan tentang nilai sebenarnya dari objek yang dinilai.

Kejujuran dalam prinsip keadilan fokus pada memberikan dan

⁵⁸ Nurcholis Madjid, *Islam Doktrin dan Peradaban : Sebuah Telaah Kritis tentang Masalah Keimanan, Kemanusiaan, dan Kemodernan*, Cetakan I, Yayasan Wakaf Paramadina, Jakarta, 1992, hlm. 509.

⁵⁹ Mardan, *Wawasan Al-Qur'an tentang Keadilan*, Cetakan I, Aluddin University Press, Makassar, 2013, hlm. 42.

⁶⁰ Achmad Abubakar, *Wajah HAM dalam Cermin Al-Qur'an, Respon Al-Qur'an terhadap Nilai-Nilai Dasar Kemanusiaan*, Cetakan I, Makassar, 2011, hlm. 164-165.

menerima hak dengan adil, dan menghindari tindakan yang tidak adil. Dalam pandangan al-Ghazali, kejujuran dalam penaksiran harga mencerminkan nilai-nilai moral yang mendasari setiap transaksi ekonomi, yaitu kesadaran akan keadilan, integritas dan keterbukaan dalam berbisnis.

b. Keseimbangan

Dalam beraktivitas di dunia kerja dan bisnis, Islam mengharuskan untuk berbuat adil. Harga haruslah seimbang dengan begitu mencerminkan nilai sebenarnya dari barang dan jasa yang ditawarkan. Al-Ghazali menekankan pentingnya untuk tidak melampaui batas atau mengeksploitasi dalam menetapkan harga, sehingga memastikan bahwa penilaian tersebut tidak merugikan pihak yang terlibat dan memperkuat prinsip-prinsip keadilan dalam transaksi ekonomi. Keseimbangan dalam prinsip keadilan seperti halnya dalam hak dan kewajiban. Hak seseorang tidak boleh melanggar hak orang lain dan kewajiban harus dilaksanakan dengan adil.

c. Penghindaran dari manipulasi

Imam al-Ghazali menekankan pentingnya penghindaran dari manipulasi dalam penaksiran harga sebagai bagian dari prinsip keadilan dalam berbisnis. Bagi imam al-Ghazali, manipulasi harga melanggar prinsip moralitas dan etika dalam berbisnis. Ini mencakup praktik-pratik seperti penipuan, pemalsuan informasi, atau

memanfaatkan ketidakjelasan informasi untuk mendapatkan keuntungan yang tidak adil. Sebagai contoh, ini bisa berarti tidak menaikkan harga secara tidak adil. Sebagai contoh, ini bisa berarti tidak menaikkan harga secara tidak adil atau menekankan harga objek yang dinilai untuk kepentingna pribadi. Al-Ghazali memandang bahwa menjauhi memanipulasi dalam penaksiran harga adalah tindakan yang mencerminkan integritas dan kejujuran dalam berbisnis, sesuai dengan prinsip-prinsip moral yang diajarkan dalam ajaran agama dan etika Islam.⁶¹



⁶¹ Fillah Nur Aini, *Analisis Keadilan dan Transparansi Perspektif Imam Al-Ghazali Terhadap Penaksiran Harga Jasa Servis Handphone pada Konter El-Bass Kecamatan Kasreman Kabupaten Ngawi*, Skripsi, Institut Agama Islam Negeri Ponorogo, Ponorogo, 2024, hlm. 31-32.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Pengaturan Penentuan Biaya Ongkos Jasa Perusahaan Transportasi Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum Berdasarkan Aturan Hukum Saat Ini

Pasar persaingan sempurna merupakan jenis pasar dengan jumlah penjual dan pembeli yang sangat banyak dan produk yang dijual bersifat homogen. Harga terbentuk melalui mekanisme pasar dan hasil interaksi antara penawaran dan permintaan sehingga penjual dan pembeli di pasar ini tidak dapat mempengaruhi harga dan hanya berperan sebagai penerima harga (*price-taker*). Barang dan jasa yang dijual di pasar ini bersifat homogen dan tidak dapat dibedakan atau dengan kata lain semua produk terlihat identik.⁶²

Pasar persaingan sempurna dirasa cocok untuk disematkan pada bisnis Jasa Transportasi atau Angkutan Bermotor untuk Barang Umum, pasalnya dengan persaingan antar perusahaan yang dinamik terus bertambah disatu sisi pelanggan yang juga sedikit demi sedikit bertambah namun tidak ada perubahan harga yang signifikan terkait dengan biaya ongkos angkut. Pelanggan maupun pelaku usaha tidak bisa menaik-turunkan harga dengan sepihak dalam proses tawar-menawar terkait harga, disatu sisi konsumen

⁶² Sumar'in, *Ekonomi Islam Sebuah Pendekatan Ekonomi Mikro Perspektif Islam*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2013, hlm 156.

sangat menentukan kedudukan pasar, sebab konsumenlah yang berperan untuk menentukan lalu lintas barang dan jasa.⁶³

Persaingan dalam ilmu ekonomi dapat diukur dengan pertandingan harga jual produk yang sama antar perusahaan yang bersaing. Suatu perusahaan dapat mempunyai daya saing tinggi bila harganya lebih rendah dari harga produk saingan dan sebaliknya.⁶⁴ Usaha jasa transportasi atau angkutan bermotor untuk barang umum biasanya memiliki persaingan yang sangat ketat, terlebih mengenai penentuan ongkos jasa kirim. Joko Pamungkas, manajer operasional unit bisnis salah satu perusahaan jasa transportasi di Kota Semarang, mengatakan bahwa untuk sekali perjalanan dari Jakarta menuju ke Surabaya memiliki perbedaan harga jika dengan rute sebaliknya. Menyambung penjelasannya, bahwa biaya ongkos bisa menyentuh Rp. 150,- (seratus lima puluh rupiah) per kilogram, hal ini tentu dapat memberikan kesimpulan singkat bahwa di dalam bisnis transportasi mendapatkan keuntungan yang tipis atau tidak banyak.

Pasar persaingan sempurna dimisalkan jumlah pembeli yang sangat banyak, namun demikian dimisalkan pula bahwa masing-masing pembeli memiliki pengetahuan yang sempurna mengenai keadaan pasar. Hal tersebut berakibat pada para produsen tidak dapat menjual barangnya dengan harga yang lebih tinggi dari yang berlaku di pasar.⁶⁵ Dari penjelasan

⁶³ Suhrawardi K. Lubis, Farid Wajdi, *Hukum Ekonomi Islam*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 22.

⁶⁴ Sjafrizal, *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi, Niaga Swadaya*, Yogyakarta, 2008, hlm. 25.

⁶⁵ Sadono Sukirno, *Mikro Ekonomi Teori Pengantar Edisi Ketiga*, PT Raja grafindo Persada, Jakarta, 2015, hlm. 233.

diatas, maka dapat dimengerti apabila disangkutkan terhadap penentuan ongkos pada jasa angkutan dimana pasar atau para pelanggan sudah mengerti keadaan biaya ongkos dari banyaknya perusahaan angkutan, sehingga mau tidak mau para pelaku usaha atau perusahaan menjadi tidak bisa memberikan harga yang tinggi. Justru bertolak belakang, yaitu perusahaan saling menurunkan ongkos jasanya agar mendapatkan pelanggan.

Salah satu contoh pasar persaingan sempurna dalam pasar Islam adalah yang terjadi pada masa khafilah Umar bin Khattab RA. Pada saat itu Umar berjalan di pasar kurma, ketika itu Umar mendapati salah seorang pedagang yang menjual kurma dibawah harga yang ada di pasar tersebut. Umar memberikan dua pilihan kepada penjual tersebut, naikkan harga sampai sama dengan harga yang ada di pasaran atau keluar dari pasar tersebut. Menurut Ibnu Taimiyah bahwa penetapan harga menjadi penting atau diperlukan untuk mencegah manusia (produsen) menjual makanan dan barang lain hanya kepada kelompok tertentu dengan harga ditetapkan sesuka hati. Ini merupakan kezaliman di muka bumi, demi tercapainya kemaslahatan wajib diterapkan penetapan harga.⁶⁶

Data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah menyebutkan bahwa terjadi penurunan jumlah angkutan bermotor truk di Kota Semarang, dari tahun 2021 yang berada di angka 24.839 unit, terakhir data yang terekap

⁶⁶ Ahmad Afat Zainidi, *Pasar Persaingan Sempurna dalam Perspektif Islam*, Jurnal Ummul Qura Vol IV. No. 2, 2014, hlm. 99-100

per february 2024 kini jumlah angkutan bermotor truk menurun di angka 23.669 atau 4,7%.⁶⁷ Hal ini dapat terjadi karena adanya ketidaklurusan antara regulasi dengan kebutuhan pasar angkutan khususnya jasa angkutan bermotor untuk barang umum. Wawancara penulis dengan salah satu pendiri perusahaan di bidang jasa angkutan bermotor untuk barang umum di Kota Semarang, Daniel Budi Setiawan, ada semacam kebijakan pemerintah yang memberatkan para pelaku usaha jasa transportasi. Pada saat melakukan pengadaan barang modal berupa *head tractor* dan *semi trailer*, pemerintah membatasi menggunakan kebijakan pembatasan impor.

Pemerintah menerapkan pembatasan Impor Truk tertuang lengkap pada Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia nomor 3 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri nomor 36 tentang kebijakan dan pengaturan impor. Langkah tersebut dilakukan untuk melakukan filterisasi terhadap unit armada truk yang eksis dan dijalankan di Indonesia. Beberapa ATPM atau Agen Tunggal Pemegang Merek di Indonesia yang paling diuntungkan dalam hal ini, karena pelaku usaha diharuskan atau setidaknya disarankan melakukan pembelian investasi barang modal pada ATPM yang sudah ada di Indonesia. Padahal, secara fakta yang digali berdasarkan pengalaman di lapangan, menurut Daniel Budi Setiawan sering kali unit armada yang diperjual belikan oleh ATPM di Indonesia tidak memiliki spesifikasi yang diharapkan oleh pelaku usaha.

⁶⁷ Dikutip dari [:https://jateng.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmqyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-tengah--unit--2023.html?year=2023](https://jateng.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmqyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-tengah--unit--2023.html?year=2023), diakses pada tanggal 15 Januari 2025, pukul 10.58 WIB.

Beberapa alasan menjadi latar belakang mengapa minat pelaku usaha untuk memperbaharui barang modalnya dengan membeli armada pada ATPM lokal terkesan menurun, karena secara *life time* atau umur armada bisa diprediksi tidak selama unit eropa, terlebih fokusnya pada mesin atau *engine power*. Harga beli yang terlampau mahal jika dibandingkan membeli langsung ke pabrikan eropa atau bahkan asia, menjadi alasan berikutnya mengapa penurunan daya beli pelaku usaha di Kota Semarang terhadap armada truk. Kesemua alasan tersebut tentu berakhir pada *cost* atau biaya perbaikan yang cenderung akan membengkak.

Dunia transportasi khususnya untuk angkutan bermotor untuk barang umum atau *trucking* memiliki persaingan yang kompleks, tidak banyak bagi perusahaan yang memiliki fokus dalam perdagangan jasa ini yang survive di Indonesia. Menurut Markus Darmawan Suryaatmadja, perusahaan dengan jumlah unit armada yang sedikit atau kisaran dibawah 10 unit tentu akan terdegradasi dari segmen pasar karena tidak memiliki diferensiasi yang mencolok. Para pelanggan yang memilih jasa angkutan tentu mempertimbangkan untuk menggunakan perusahaan yang memiliki angkutan dengan jumlah besar, selain lebih meyakinkan dalam sisi bisnis, pertimbangan keselamatan dan keamanan pengiriman barang, serta ketersediaan armada untuk mengangkut barang juga menjadi alasan bagi pemilih jasa atau para pelanggan.

Arris Rachman misalnya, salah satu sales marketing perusahaan pembuat beton di Kota Padang, lebih memilih jasa angkutan bermotor

umum atau ekspedisi dengan nama besar untuk mengangkut muatannya, dikarenakan kepercayaan dan jaminan keamanan demi menjaga barang kirimannya sampai di tujuan dengan cepat, tepat dan selamat. Hal demikian juga dilakukan oleh Markus Darmawan Suryaatmadja, sebagai salah satu direksi dari perusahaan besar yang bergerak dalam jasa transportasi atau ekspedisi, fokus utama dalam bisnis transportasi menurutnya adalah mengirimkan barang dengan selamat serta harga yang kompetitif.

Kondisi dunia transportasi khususnya bidang ekspedisi atau *trucking* mengalami penurunan, penjualan truk sebagai tanda paling terlihat. Berdasarkan data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), penjualan wholesales (pabrik ke dealer) truk nasional menyusut 15% secara tahunan (*year on year/yoy*) menjadi 54.427 unit pada Januari hingga Oktober 2024. Secara rinci, penjualan wholesales truk dengan *Gross Vehicle mass* (GVM) lebih dari 24 ton, yang diizinkan untuk diimpor dalam kondisi bekas, turut mengalami penurunan 13% yoy menjadi 15.331 unit hingga Oktober 2024.⁶⁸

Lesunya penjualan atau daya beli atas truk tersebut memang sudah dapat diprediksi sejak munculnya virus yang menggemparkan dunia yaitu Covid-19. Sejak adanya fenomena tersebut mengakibatkan seluruh bisnis proses pada perusahaan ekspedisi mengalami penurunan pendapatan yang drastis. Banyak atau tidak sedikit karyawan dari perusahaan ekspedisi yang

⁶⁸ Diakses dari : <https://www.cnbcindonesia.com/research/20241119101949-128-589313/penjualan-truk-lesu-4-emiten-ini-jadi-korban>, pada tanggal 20 Januari 2025, pukul 10:59 WIB.

harus dirumahkan atau setidaknya bekerja paruh waktu atau *work from home* (WFH). Perusahaan dengan unit armada yang sedikit tentu sudah diambang *collaps* atau bahkan benar-benar sudah gulung tikar karena ketidakseimbangan antara pengeluaran dengan pendapatan. Pengeluaran yang dimaksud adalah biaya ongkos selama pengiriman seperti sugu pengemudi, bahan bakar solar, biaya tol, biaya mel, juga maintenance terhadap unit yang sudah waktunya perbaikan.

Ketidaksesuaian antara pendapatan dan pengeluaran tersebutlah yang mengakibatkan banyak perusahaan yang merugi, cara mereka mensiasati dengan WFH tentu tidak terlalu signifikan. Keharusan melakukan tambal sulam atau berhutang kepada pihak ketiga dalam hal ini perbankan tentu sudah menjadi barang pasti yang dilakukan demi agar bisa bertahan di dunia transportasi. Pasca era Covid-19 banyak juga perusahaan yang memulai merangkak untuk memperbaiki *cash flow* internal perusahaan. Mulai dengan menghitung ulang *supply and demand* di pasar dan mulai berani berinvestasi demi terus melakukan ekspansi untuk tetap bisa *survive* di jasa ekspedisi.

Sebelum terjadi pandemi Covid-19 bisnis *trucking* cenderung tumbuh dengan pesat. Sedangkan pada saat terjadi pandemi covid-19, banyak bisnis *trucking* yang mengalami kerugian. Total jumlah perusahaan yang melaksanakan bisnis *trucking* di seluruh Indonesia adalah sejumlah 1.900 perusahaan. Selama terjadinya pandemi Covid-19 diperkirakan hanya 40% armada truk yang beroperasi. Omset perusahaan rata-rata menurut 60%

- 90%. Sekitar 60% kendaraan truk menganggur dan tidak beroperasi karena tidak ada barang muatan yang diangkut. Perusahaan truk banyak mengalami kesulitan untuk membayar cicilan kredit kendaraannya, yang mana cicilan ini menjadi beban karena kendaraan tidak beroperasi. Fokus di banyak perusahaan saat pandemi Covid-19 adalah berusaha untuk mempertahankan karyawan agar tidak terjadi pemutusan hubungan kerja.⁶⁹

Menurut hasil riset penulis, kondisi transportasi saat ini khususnya dunia *trucking* mulai mengalami pertumbuhan pasca pandemi Covid-19. Hal ini ditunjukkan mulai banyak perusahaan yang melakukan restrukturisasi internal perusahaan demi menyesuaikan dengan keinginan pasar. Kegiatan pengangkutan barang yang umumnya berada di Jawa Tengah dan khususnya Kota Semarang bisa dilakukan oleh pelaku usaha yang tidak hanya berbentuk badan hukum, akan tetapi juga pelaku usaha perseorangan. Joko Pamungkas, mengatakan bahwa subkontraktor saat ini mulai merajalela di dunia ekspedisi. Ada yang memiliki beberapa unit armada dengan jumlah 5 hingga 10 armada tetapi tentu banyak juga yang memiliki ratusan armada.

Kegiatan usaha seperti itulah yang kemudian penulis katakan bahwa jasa ekspedisi atau angkutan bermotor untuk barang umum merupakan jasa dengan pasar persaingan sempurna. Pasalnya pelaku usaha yang membidangi jasa tersebut memiliki jumlah yang banyak walaupun beberapa diantara mereka hanya memiliki segelintir unit armada, akan tetapi tetap saja

⁶⁹ Haryo Kusumastito, *Rekonstruksi Regulasi Fasilitas Pembebasan Bea Masuk atas Impor Kendaraan Bermotor Barang Umum berbasis Nilai Keadilan*, Disertasi, Kota Semarang, Universitas Islam Sultan Agung, 2022, hlm 148.

bisa dioperasikan dan menghasilkan sumber pendapatan. Satu sisi lain kebutuhan akan permintaan atas jasa angkutan atau ekspedisi tersebut juga sama banyaknya, dan para pelaku usaha tidak memiliki daya dalam hal mempengaruhi harga pasar yang ada. Oleh sebab itu, keselarasan antara pelaku usaha sebagai penyedia jasa dan juga permintaan dari pasar atau pelanggan harus sangat diperhitungkan agar tidak terjadi persaingan yang tidak sehat diantara pelaku usaha jasa angkutan bermotor untung barang umum tersebut.

Perkembangan perusahaan angkutan bermotor untuk barang umum tidak sulit terjadi pada prinsipnya, karena tidak ada beban investasi jalan raya, dimana yang telah diketahui bahwa pembangunan jalan raya besar ditanggung oleh pemerintah. Maka yang terjadi adalah pelaku usaha atau perusahaan penyedia jasa angkutan bermotor untuk barang umum atau ekspedisi bisa saja melakukan pembelian unit armada sebanyak yang diinginkan dengan pertimbangan karena investasi yang dilakukan hanya sebatas pengadaan barang modalnya saja.

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Dan jalan sebagai prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang

ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.⁷⁰

Berdasarkan penelitian yang Penulis lakukan, terdapat perbedaan kelas jalan yang boleh dan tidak boleh dilalui oleh truk angkutan barang. Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia nomor 13 Tahun 2024 tentang Kelas Jalan Berdasarkan Penggunaan Jalan Serta Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana didalamnya telah mengatur peruntukan jalan raya. Pembagian kelas jalan berada di BAB II, Pasal 4 ayat (5) yang berbunyi “Kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: a. Jalan Kelas I, b. Jalan Kelas 2, c. Jalan Kelas III dan d. Jalan Khusus.

Pasal 8 Undang-Undang tentang Kelas Jalan tersebut diatas memberikan perincian peruntukan jalan menjadi beberapa. Pertama, yang dapat berlalu lintas di Jalan Kelas I telah ditentukan kriterianya yaitu :

- a. Ukuran lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
- b. Ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter;
- c. Ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
- d. Muatan Sumbu Terberat (MST) 10 ton.

⁷⁰ Putranto L.S, *Rekayasa Lalu Lintas Cetakan Pertama*, Macanan Jaya CEmerlang, Jakarta, 2018, hlm. 116.

Kedua, yang dapat berlalu lintas di Jalan Kelas II juga telah ditentukan kriterianya, antara lain :

- a. Ukuran lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
- b. Ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter;
- c. Ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
- d. MST 8 (delapan) ton.

Ketiga, yang dapat berlalu lintas di Jalan Kelas III, telah ditentukan juga kriterianya, antara lain :

- a. Ukuran lebar tidak melebihi 2.200 (dua ribu dua ratus) milimeter;
- b. Ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter;
- c. Ukuran tinggi tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter; dan
- d. MST 8 (delapan) ton.

Pembagian kelas jalan ini tentu menentukan para pelaku usaha dalam memberikan arahan kepada driver untuk dapat melalui rute yang sudah diatur oleh regulasi, begitu juga dalam sisi bisnis *marketing*. Maka pelaku usaha akan lebih memikirkan para pelanggan mana saja yang dapat diambil orderannya dengan mempertimbangkan lokasi muat dan bongkarnya, apakah sudah sesuai dengan kelas jalan yang akan dilalui oleh armada truk miliknya.

Langsung atau tidak langsung, *impact* jalan raya yang rusak atau tidak rusak cukup memberikan pertimbangan kepada pelaku usaha ekspedisi

dalam mengatur penentuan biaya ongkos jasa nya. Semakin rusak jalan maka semakin banyak pengeluaran maintenance dan juga berimbas naiknya biaya jasa ongkosnya. Maka sebaliknya, jika jalanan mulus tidak berlubang maka penggunaan ban dan sparepart lainnya cenderung tahan lama sehingga ongkos kirim menjadi lebih condong ke *stagnan*.

| Kondisi Jalan | Panjang jalan menurut kondisi jalan di Kota Semarang (KM) | | |
|---------------|---|--------|--------|
| | 2021 | 2022 | 2023 |
| Baik | 416,90 | 391,84 | 305,00 |
| Sedang | 354,83 | 385,20 | 476,14 |
| Rusak | 44,48 | 37,11 | 35,17 |
| Rusak Berat | 23,69 | 25,76 | 35,17 |

(data dari Badan Pusat Statistik⁷¹)

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan terjadi kenaikan persentase atau panjangnya jalan yang rusak di Kota Semarang. Peningkatan tersebut terlihat dari angka yang bertambah dari 25,76 Kilometer menjadi 35,17 Kilometer. Hal ini menjadi perhatian untuk pelaku usaha, dikarenakan medan jalan yang tidak rata cukup membuat efek kerusakan pada ban atau bagian armada truk lainnya. Penentuan biaya ongkos jasa transportasi atau ekspedisi memang menyentuh aspek detail dalam operasional suatu unnit

⁷¹ Diakses dari : <https://semarangkota.bps.go.id/id/statistics-table/2/MzEzIzI=/panjang-jalan-menurut-kondisi-jalan-di-kota-semarang.html> , pada tanggal 22 Januari 2024, Pukul 16.52 WIB

armada, prinsipnya jelas dengan pengeluaran atau *spend* biaya operasional yang sedikit akan menumbuhkan pendapatan untuk perusahaan.

Prinsip ekonomi juga termasuk salah satu penentuan biaya ongkos, semakin demand di pasar meningkat maka ongkos yang dinamis akan mengakibatkan pendapatan menjadi bertambah. Menyikapi rusaknya jalan yang diakibatkan oleh potensi adanya ODOL di jalan raya, para pelaku usaha menilai hal itu adalah kesalahan regulator dalam hal pembuatan jalan raya yang tidak sesuai dengan ketentuan spesifikasi jalan yang layak dilalui oleh armada truk. Di satu sisi, para pelaku usaha juga menyayangkan bila benar terjadi adanya kelebihan muatan atau dimensi yang menjadi penyebab jalanan rusak.

Penentuan biaya ongkos jasa transportasi juga berasal dari pengeluaran suku cadang dari suatu unit armada truk. Spare part ini bermacam-macam jenisnya, disesuaikan dengan kebutuhan armada. Pada pembelian truk baru biasanya ada garansi *after sales* yang diberikan oleh pabrikan atau ATPM yang bekerjasama, akan tetapi setelah beberapa waktu maka akan ada pengeluaran mandiri dari perusahaan untuk membeli sparepart untuk armada yg rusak.

Fenomena yang terjadi saat ini adalah kelangkaan atau bahkan harga sparepart yang tersedia di pasar domestik nilainya melambung tinggi. Tidak hanya sparepart tetapi juga ban serta oli untuk armada truk. Oli mungkin masih bisa didapatkan dari pabrikan lokal yang menyediakan stock nya, akan tetapi ban menjadi isu utama dalam dunia ekspedisi. Harganya yang

sudah tidak masuk perhitungan biaya tidak tetap menjadi pertimbangan para pelaku usaha dalam menentukan biaya ongkos akhir yang harus di lempar ke pasar.

Ban merupakan barang dengan larangan terbatas (lartas) dalam importasi. Saat ini banyak ban lokal yang menghiasi dunia jasa transportasi, beberapa diantaranya seperti Gajah Tunggal (GT) dan juga ada Goodyear. Kedua ban tersebut cukup menguasai mangsa pasar ban di Indonesia, khususnya di Kota Semarang, akan tetapi kebutuhan akan ban selalu tidak pernah ada habisnya. Hal itu bisa terjadi karena satu buah ban hanya bisa digunakan selama kurang lebih 2-3 bulan pemakaian rutin. Oleh sebab itu kebutuhan akan ban adalah sesuatu yang dijadikan salah satu prioritas para pemilik perusahaan ekspedisi.

Menurut Markus Darmawan Suryaatmadja, satu truk lengkap dengan semi trailer membutuhkan setidaknya 18 buah ban. Artinya jika satu perusahaan memiliki 100 unit armada yang aktif bergerak dan melakukan proses bisnis, maka dalam setiap 2 bulan sekali, perusahaan perlu mengganti sejumlah 1.800 buah ban. Untuk produk lokal, biasanya satu ban di beri harga kisaran Rp4.500.000,00 (empat juta lima ratus rupiah) berarti setidaknya dalam 2 bulan sekali hanya untuk pemakaian ban dengan 100 unit armada, pelaku usaha harus mengeluarkan biaya kurang lebih Rp8.100.000.000,00 (delapan milyar seratus juta rupiah).

Kebutuhan akan ban menjadi pertimbangan penentuan harga jasa yang diberikan oleh perusahaan ekspedisi, sehingga para pelaku usaha

berlomba-lomba untuk melakukan efisiensi penggunaan ban tersebut. Importasi ban adalah jawaban dari masalah yang timbul terkait pengeluaran biaya yang membengkak setiap bulannya. Ban di luar Indonesia di cap memiliki ketangguhan di atas buatan lokal, ditambah dengan harga yang memiliki selisih lebih murah. 1 ban impor bisa dihargai dengan harga kurang lebih Rp2.900.000,00 (dua juta sembilan ratus) sehingga dengan kebutuhan yang banyak, importasi ban menjadi solusi untuk menekan pengeluaran perusahaan.

Pada sisi lain, importasi ban di Indonesia dibatasi juga dengan aturan pembatasan impor. Saat ini untuk mendapatkan izin impor terhadap ban masih sangat susah untuk didapatkan. Pelaku usaha harus mendapatkan Pertimbangan Teknis (Pertek) dari Kementerian Perindustrian, disatu sisi pelaku usaha juga harus memastikan bahwa ban yang akan diimpor adalah ban yang telah memiliki Sertifikat Nasional Indonesia (SNI). Pengurusan Nomor Pendaftaran Barang juga menjadi barang tentu yang harus diurus. Rentetan tata cara administratif yang rumit menjadikan importasi ban menjadi semakin tidak mudah untuk direalisasikan, ditambah dengan pembatasan kuota impor ban.

Faktor lain yang dijadikan bahan pertimbangan dalam penentuan biaya ongkos jasa kirim transportasi barang adalah biaya tidak terduga atau *undertable*. Tidak banyak Penulis yang berani mengangkat tema ini karena dinilai sensitif, akan tetapi hal ini benar terjadi dan terus terjadi di proses bisnis jasa angkutan barang. Biaya mel untuk “Pak Ogah”, biaya mel untuk

penyeberangan, biaya koordinasi dengan polisi lalu lintas, dan biaya lain yang terduga menjadi salah satu komponen penting.

Dalam satu perjalanan misalnya dari Kota A ke Kota B, biasanya pelaku usaha sudah memperhitungkan biaya yang keluar untuk “mel” atau “jatah preman” untuk melancarkan perjalanan. Hal ini tentu juga sudah disadari oleh pengemudi sehingga tidak menjadi hal yang mengejutkan. Di jalanan terkenal slogan sebagai kehidupan yang keras dimana sering terjadi kejahatan, oleh karena itu pelaku usaha sudah benar-benar mempersiapkan perjalanan pengantaran dengan sematang mungkin.

Tantangan dalam dunia transportasi atau jasa angkutan bermotor untuk barang umum tidak hanya berasal dari internal perusahaan pelaku usaha, faktor eksternal juga mempengaruhi pertimbangan dalam menentukan biaya ongkos jasa kirim perusahaan ekspedisi. Salah satu diantaranya adalah pengaruh regulasi atau aturan hukum yang ada di Indonesia. Menurut hasil penelitian yang penulis lakukan, adanya aturan hukum atau regulasi ini menimbulkan dampak positif dan negatif dari sisi pelaku usaha. Beberapa perusahaan tetap mencari celah sisi keuntungan dengan adanya berbagai peraturan yang notabene melarang segala macam tindakan.

Peraturan mengenai pembatasan impor adalah salah satu diantara beberapa aturan yang mempengaruhi biaya ongkos. Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 36 Tahun 2023 tentang

Kebijakan dan Pengaturan Impor adalah produk hukum yang keluar resmi per 17 Mei 2024 yang mengatur mengenai pembatasan Impor. Sebelum adanya peraturan tersebut, pelaku usaha masih diperbolehkan untuk melakukan importasi truk, baik truk baru maupun truk bekas. DAF, Scania, Volvo, Mercedes Benz, ERF adalah beberapa unit armada truk dari benua eropa yang dinilai para pelaku usaha ekspedisi sebagai barang modal yang paling mumpuni dan berkualitas. Hal tersebut paling terlihat dari kondisi *life time* seluruh unit armada tersebut. Mercedes Benz Prima HD menjadi yang terunggul dibanding merek atau brand lainnya, 20 tahun kendaraan tersebut masih terjaga kualitas peformanya. Akan tetapi tetap saja regulasi mengenai umur batas unit armada akan menghalangi eksistensi armada tersebut beroperasi di jalan raya karena sudah dianggap melebihi batas ambang kesesuaian armada yang diperbolehkan beroperasi oleh Dinas Perhubungan.

Pembatasan Impor dilakukan oleh pemerintah dengan alasan agar seluruh pelaku usaha membeli barang modal ataupun suku cadang pada Agen Tunggal Pemegang Merek yang ada di Indonesia. Hal ini untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Alasan selanjutnya yang hampir serupa adalah untuk menjaga keseimbangan neraca perdagangan dalam negeri atau dengan kata lain, dengan membatasi impor dan mendorong ekspor, pemerintah dapat mengurangi pengeluaran mata uang asing dan menjaga stabilitas nilai tukar.⁷²

⁷² Diakses dari : <https://konsultanperizinan.co.id/mengapa-ada-larangan-dan-pembatasan-ekspor-dan-impor/> pada tanggal 22 Januari 2025, pukul 14:09 WIB.

Pemerintah memberlakukan pembatasan impor dengan tujuan untuk melindungi pasar domestik dari persaingan barang impor yang harganya lebih murah, dengan demikian produk dalam negeri dapat bersaing dan berkembang. Hal ini dinilai penting dikarenakan pasar domestik adalah fondasi utama bagi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Alasan kedua adalah untuk mengurangi defisit. Pembatasan impor dapat mengurangi defisit neraca perdagangan, yaitu kondisi di mana nilai impor lebih besar daripada ekspor. Dengan mengurangi jumlah impor, defisit akan ditekan untuk menjaga stabilitas nilai tukar mata uang dan menjaga kepercayaan investor asing.

Pembatasan impor adalah kebijakan pemerintah yang memiliki tujuan untuk mengurangi jumlah barang dan jasa yang diimpor dari luar negeri. Meningkatkan jumlah produksi dalam negeri juga menjadi alasan berikutnya karena pembatasan impor dapat mendorong peningkatan produksi di dalam negeri. Dengan adanya pembatasan, produsen dalam negeri akan lebih termotivasi untuk meningkatkan produksi dan kualitas produknya. Imbasnya maka akan tercipta lapangan kerja yang kompetitif serta meningkatkan pendapatan masyarakat.⁷³

Impor adalah arus masuk dari sejumlah barang dan jasa ke dalam pasar sebuah negara baik untuk keperluan konsumsi ataupun sebagai barang modal atau bahan baku produksi dalam negeri.⁷⁴ Importasi akan barang di

⁷³ Diakses dari : <https://customstradeacademy.id/cta/tujuan-pemerintah-membatasi-barang-impor-dan-jenisnya/> pada tanggal 22 Januari 2025, pukul 14.34 WIB.

⁷⁴ Edward Chritianto, *Faktor yang Mempengaruhi Volume Impor Beras di Indonesia*, Jurnal JIBEKA, Vol. 7, No.2, Agustus, 2013, hlm. 39.

Indonesia pada prinsipnya diperbolehkan, hanya saja terhadap barang-barang tertentu. Produk impor tersebut merupakan barang yang tidak dapat dihasilkan atau negara yang sudah dapat dihasilkan tetapi tidak dapat mencukupi kebutuhan rakyat.⁷⁵ Hal tersebut juga jelas tertera pada Pasal 3 Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia nomor 200/PMK.04/2019 tentang Pembebasan Bea Masuk dan Cukai Atas Impor Barang, yang menyebutkan bahwa impor barang bisa dilakukan oleh badan usaha, dengan kriteria; pertama, barang impor belum diproduksi di dalam negeri. Kedua, barang impor sudah diproduksi di dalam negeri namun belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan. Ketiga, barang impor sudah diproduksi di dalam negeri namun jumlahnya belum mencukupi kebutuhan.

Regulasi lain yang menjadi pertimbangan pelaku usaha dalam menentukan biaya ongkos adalah aturan mengenai *Over Dimension Over Load* (ODOL). Surat Edaran Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor SE 21 Tahun 2019 Tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over Loading) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension) adalah payung hukum dalam menegakkan aturan terkait dengan kelebihan muatan dan kelebihan dimensi pada unit truk atau mobil barang di Indonesia. Keberadaannya menjadi kepanjangan dari peraturan induknya yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik

⁷⁵ Jimmy Benny, *Ekspor dan Impor Pengaruhnya Terhadap Posisi Cadangan Devisa di Indonesia*, Jurnal EMBA, Vol. 1, No.4, Desember 2013, hlm 1408.

Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Menurut hasil penelitian penulis, beberapa pelaku usaha sudah mengetahui terkait dengan adanya peraturan tersebut. Hanya saja, fokus semua pemilik perusahaan angkutan bermotor untuk barang umum adalah terkait dengan pelaksanaannya. Mereka menilai bahwa adanya peraturan tersebut menimbulkan *plus minus* terhadap bisnis yang digeluti. Tidak saja hanya berpengaruh pada omset, akan tetapi juga berpengaruh kepada kepercayaan seluruh pelaku usaha terhadap regulator atau dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan untuk tingkat nasional dan Dinas Perhubungan untuk tingkat daerah. Aturan yang notabene diciptakan untuk melindungi kepentingan bersama, saat ini menjadi pertanyaan dari berbagai pihak.

Markus Darmawan Suryaatmadja, pimpinan salah satu perusahaan ekspedisi di Kota Semarang mengatakan bahwa timnya dan seluruh insan karyawan yang ada di bawah naungannya sudah mengerti tentang keberadaan aturan ODOL di Kota Semarang. Aturan tersebut sudah berkali-kali digaungkan dari tahun ke tahun hingga saat ini. ODOL menjadi fokus utama dalam internal perusahaan. Beliau mengatakan pula bahwa perusahaannya akan mengikuti aturan yang berlaku asalkan peraturan tersebut tidak tebang pilih, karena di Kota Semarang diketahui terdapat ratusan pelaku usaha dibidang transportasi. Akan tampak lucu apabila hanya perusahaannya lah satu-satunya yang mentaati peraturan ODOL tersebut,

sedangkan perusahaan lainnya dibiarkan begitu saja hingga terjadi kecelakaan setelahnya.

Joko Pamungkas, manajer operasional unit bisnis salah satu perusahaan jasa transportasi di kota Semarang juga menilai bahwa sosialisasi yang dilakukan oleh dinas terkait belum lah menyeluruh dan efektif. Beliau beranggapan bahwa informasi terkait ODOL masih sangatlah simpang siur, hal ini dibuktikan dengan masih banyaknya dapat ditemui unit armada yang melebihi dimensi dan melebihi muatan. Mirisnya tidak hanya terjadi untuk angkutan barang, akan tetapi juga terhadap angkutan orang. Sepeda motor yang mengangkut hasil potongan rumput untuk makan hewan ternak yang seringkali kelebihan muatan, truk engkel yang mengangkut tanah yang seringkali kelebihan muatan, truk besar yang mengangkut hasil rosok atau barang tidak terpakai seperti botol mineral, plastik dan kertas yang melebihi batas muatan, bus kecil yang mengangkut penumpang dengan jumlah banyak, kesemuanya adalah contoh dari bahwa aturan ODOL masih belum sepenuhnya dijalankan dan ditaati.

Pada prinsipnya, tujuan dari pengawasan terhadap fenomena ODOL ini sudah tertuang pada Angka 1 Surat Edaran Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor SE 21 Tahun 2019 Tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over Loading) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension) yang menyebutkan bahwa, dalam rangka menjaga infrastruktur jalan yang mengalami kerusakan lebih cepat sehingga berakibat pada kerugian negara berupa

pembiayaan perbaikan jalan akibat pelanggaran muatan lebih dan/atau pelanggaran ukuran lebih, serta mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan mengurangi korban fatalitas kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan pengawasan terhadap mobil barang. Menurut Andreyas⁷⁶, Departemen Angkutan Jalan untuk Mobil Barang Dinas Perhubungan Kota Semarang, terhadap aturan ODOL sudah ditegakkan serta di sosialisasikan setidaknya 2 kali dalam satu bulan di Kota Semarang. Tingkat ketertarikan pelaku usaha yang dipertanyakan oleh beliau, karena masih banyak perusahaan yang belum tahu-menahu tentang pentingnya larangan ODOL di Kota Semarang.

Kendaraan yang *over loading* masih memungkinkan untuk tidak dianggap *over dimension*, misal seharusnya membawa standar yang ditentukan adalah 45 ton tetapi faktanya 1 armada bisa mengangkut hingga 60 ton meskipun secara dimensi tidak ada yang salah. Sedangkan, kendaraan yang *over dimension* adalah kendaraan yang secara dimensi rangka bodi unit sudah terlihat tidak memenuhi syarat ketentuan yang ada atau setidaknya standar produksi dari pabrikan aslinya. Modifikasi bentuk dimanfaatkan pelaku usaha untuk lebih memaksimalkan daya tonase barang yang diangkut, semisal standarnya adalah 3x3x6 tetapi di modifikasi 3x4x7. Modifikasi dan kendaraan yang melebihi muatan itu lah yang akhirnya

⁷⁶ Hasil Wawancara dengan Bp. Andreyas, selaku Dinas Perhubungan Kota Semarang tanggal 13 Januari 2025

mengakibatkan naiknya angka kecelakaan dan kerusakan jalan di Kota Semarang.

Peraturan mengenai pembatasan impor dan ODOL sejatinya ditanggapi oleh para pelaku usaha dengan tangan terbuka. Perusahaan ekspedisi seharusnya dapat menjalankan aturan yang telah dibuat oleh penegak hukum. Saat ini penentuan biaya ongkos masih menggunakan metode lama, yaitu hasil penghitungan antara biaya tetap, biaya tidak tetap, serta laba usaha. Dalam penghitungan biaya ongkos tersebut, jelas regulasi menjadi pertimbangan di dalamnya. Semakin sulit mendapatkan perizinan atau semakin sulit perusahaan mendapatkan barang modal dan/atau semakin sedikit barang muatan yang dapat di muat dalam satu unit armada truk tentu berpengaruh terhadap proses penentuan biaya ongkos jasa kirim suatu perusahaan angkutan bermotor untuk barang umum.

Adhif Hernawan, pemilik salah satu CV yang bergerak di bidang ekspedisi mengatakan bahwa saat ini ia hanya memiliki beberapa truk engkel yang mengangkut barang kecil tidak sebesar perusahaan dengan kepemilikan truk 6x4 trailer yang mengangkut beton atau baja hingga 45 ton untuk satu kirim. Saat ini, ia hanya bisa mentaati peraturan tersebut karena secara prinsip cukup menguntungkan di sisi maintenance akan tetapi tidak begitu sama pada sisi penjualan. Jasa yang dijual oleh para pelaku usaha ekspedisi adalah jasa yang memiliki margin keuntungan yang tipis. Sehingga dengan armada truk yang sedikit, ditambah dengan kebijakan

untuk tidak dapat mengangkut lebih banyak muatan tentu menimbulkan kerugian di sisi pendapatan.

Sama halnya dengan perusahaan yang dipimpin oleh Bapak Markus, maka Bapak Adhif dan Bapak Joko menentukan biaya ongkos menggunakan metode demikian, karena dinilai lebih efektif untuk mendapatkan laba bersih. Hingga saat ini ketiga perusahaan yang telah diwawancarai oleh Penulis masih menunggu kepastian kebijakan dari dinas-dinas terkait. ODOL menjadi sesuatu kepentingan yang cukup mendesak akhir-akhir ini. Di Kota Semarang, telah beberapa kali terjadi kecelakaan di Ngaliyan. Indikasi terdekat adalah over load dan juga adanya teknis yang lainnya, sehingga mengakibatkan kecelakaan yang cukup menimbulkan kerugian bagi banyak kalangan.

Biaya angkutan biasanya bersifat variabel, masing-masing perusahaan memiliki variabel yang berbeda-beda sedangkan biaya tetap dapat dikategorikan menjadi biaya perlatan, biaya penyusutan, dan lain sebagainya. Karena biaya angkutan yang bervariasi tersebut lebih besar maka pelaku usaha dituntut untuk dapat menyesuaikan permintaan dengan kapasitas yang dimiliki. Jika permintaan pelanggan sedang tinggi diatas kapasitas yang tersedia, maka pelaku usaha akan cenderung menambah jumlah armada untuk menyesuaikan. Sebaliknya, apabila permintaan sedang tidak bagus atau menurun, maka pelaku usaha akan dengan sadar untuk segera mengurangi ketersediaan jumlah armada. Perubahan kapasitas yang dilakukan oleh pelaku usaha tersebut didasari dengan pertimbangan

nilai investasi yang tidak terlampau besar atau harga kendaraan yang relatif bisa dijangkau atau kompetitif sehingga perusahaan mudah untuk keluar masuk pasar angkutan bermotor.

Ada tiga tujuan ekonomi yang mengarahkan strategi, kebijaksanaan dan taktik perusahaan yang hampir selalu ada pada setiap organisasi perusahaan. Salah satu tujuan utama perusahaan adalah menghasilkan keuntungan. Menurut pendapat Warren dan kawan-kawan menyatakan bahwa hal itu tidak seluruhnya benar. Perusahaan memerlukan keuntungan guna melangsungkan usahanya, menjaga kelangsungan arus pemasukan menjadi pengeluaran. Keuntungan yang besar akan mendorong para pemilik modal untuk menanamkan modalnya pada perusahaan guna memperluas usahanya, dan sebaliknya keuntungan yang rendah akan mendorong pemilik modal untuk menarik modalnya.⁷⁷

Jasa angkutan memiliki karakteristik pada biaya ongkos pengiriman yang cenderung mengarah ke tingkat yang wajar dikarenakan semua perusahaan memiliki kedudukan yang *equil* atau sama kuat di pasar jasa transportasi. Jika tarif lebih besar dari tingkat wajar, maka perusahaan akan menambah kendaraan dan timbulnya perusahaan yang baru mengakibatkan persediaan akan naik sehingga tarif akan turun ke tingkat yang wajar. Namun sebaliknya, jika tarif terlalu rendah, banyak perusahaan menurunkan penawarannya, mengakibatkan persediaan turun sehingga tarif meningkat

⁷⁷ Sukanto Reksohadiprodjo, *Pengantar Ekonomi Perusahaan*, Yogyakarta: BPFE, 1984, hlm. 40.

ke batas yang wajar. Keadaan tersebut memudahkan tumbuh atau tenggelamnya perusahaan angkutan, dimana tidak ada perusahaan yang merebut kedudukan monopolistik.⁷⁸

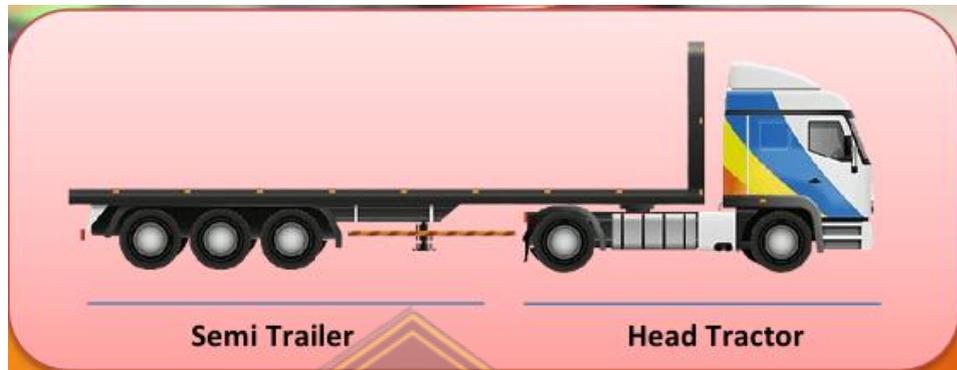
Peraturan Menteri Perhubungan nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan (PM 60 Tahun 2019) telah memberikan contoh pedoman formula tarif angkutan barang dengan rumus biaya tetap yang meliputi ; a. Penyusutan kendaraan, b. Suku bunga pinjaman, c. Perizinan dan administrasi, d. Gaji operator atau awak kendaraan, dan e. Asuransi kendaraan ditambah dengan biaya tidak tetap yang meliputi ; a. Pemakaian bahan bakar minyak, b. Pemakaian oli/pelumas, c. Penggunaan ban, d. Perawatan kendaraan, e. Biaya lain-lain ditambah dengan keuntungan pengusaha dibagi dengan berat muatan dikalikan dengan jarak tempuh.

Penyusutan kendaraan adalah bagian dari biaya tetap yang menjadi salah satu komponen penghitungan tarif ongkos kirim perusahaan ekspedisi. Sering dengan waktu pemakaian sebuah aset tetap, maka pada saat yang sama aset tetap tersebut akan mulai berkurang kemampuannya atau mulai mengalami keusangan (*obsolescence*) untuk menciptakan barang dan jasa. Berkurangnya kemampuan aset tetap ini disebut sebagai penyusutan atau depresiasi (*depreciation*).⁷⁹ Nilai residu dan umur manfaat dari suatu aset dikaji sekurang-kurangnya setiap akhir tahun buku dan jika hasil kajian

⁷⁸ M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi, Edisi 4*, Cetakan Pertama, Bogor, Ghalia Indonesia, 2015, hlm. 97.

⁷⁹ Winston Pontoh, *Akuntansi Konsep dan Aplikasi*, Penerbit Moeka, Jakarta Barat, 2013, hlm 358.

berbeda dengan estimasi sebelumnya maka perbedaan tersebut diperlakukan sebagai perubahan estimasi akuntansi.⁸⁰



Penyusutan pada bisnis jasa angkutan barang jelas tampak pada barang modalnya yaitu *head tractor* dan juga *semi trailer*. Barang modal yang dibeli dengan kondisi baru, setelah sampai di tangan perusahaan dan kemudian digunakan beroperasi maka nilai aset terhadap barang modal tersebut menjadi menyusut atau dengan kata lain sudah menjadi barang bekas atau tidak baru. Hal ini sudah dimengerti oleh para pelaku bisnis, oleh karenanya mayoritas dari perusahaan jasa transportasi akan melakukan pembaharuan unit armadanya setidaknya 5 (lima) tahun sekali untuk mendapatkan performa yang berkualitas. Selain kualitas yang dikejar, memang hingga saat ini penggunaan armada truk memiliki batas emisi, yaitu setidaknya euro 4. Apabila berada dibawah Euro 4, maka tidak dinyatakan layak beroperasi di jalanan.

Suku bunga pinjaman menjadi komponen selanjutnya yang menjadi pertimbangan penentuan ongkos angkut. Bukan sesuatu yang awam lagi

⁸⁰ Dini Gustasi, *Analisis Perlakuan Akuntansi Aset Tetap Berwujud dan Pengaruhnya Terhadap Laba Perusahaan*. Politeknik Negeri Batam, Batam, 2014, hlm. 6.

bagi pelaku usaha untuk melakukan pinjaman kepada bank dalam hal melakukan ekspansi atau pengadaan barang modal. Pelaku usaha akan melakukan kerjasama dengan bank yang mau menyediakan fasilitas pembiayaan untuk membiayai pembelian unit armada truk bagi perusahaan. Dalam pembiayaan tersebut selalu disepakati adanya bunga dalam setiap transaksinya, dan para pihak setuju untuk mengikutinya berdasarkan kesepakatan yang terjadi.

Dari sisi perbankan tidak semua perusahaan mendapatkan kepercayaan dengan diberikan fasilitas, maka perlu diketahui oleh para pelaku usaha beberapa hal yang menjadi pengaruh dalam hal pemberian serta besar kecilnya suku bunga yang akan diberikan. Menurut Suyatno dkk dalam menetapkan besar kecilnya suku bunga terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi sebagai berikut :

1. Jangka Waktu

Pada umumnya jangka waktu kredit merupakan cerminan dari risiko kredit yang mungkin muncul. Makin panjang jangka waktu kredit makin tinggi risiko yang mungkin muncul, maka bank pun akan membebankan bunga yang lebih tinggi dibandingkan dengan kredit jangka pendek.

2. Kualitas Jaminan Kredit

Jaminan kredit merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam memberikan pertimbangan mengenai berapa besarnya bunga yang akan dibebankan kepada seorang nasabah atau perusahaan. Bila nasabah

memberikan suatu jaminan kredit yang mempunyai kualitas yang sangat tinggi yaitu mudah dicairkan, nilainya tidak mengalami penurunan, sangat mudah diperjualbelikan berarti risiko atas kredit yang diberikan rendah. Dengan demikian bank juga akan membebaskan bunga kredit yang lebih rendah.

3. Reputasi Perusahaan

Pada umumnya perusahaan-perusahaan penerima kredit dapat dibedakan dalam 4 kelompok besar, yaitu :

- a. Perusahaan (MNC's, *Joint Venture*, dan lain-lain);
- b. Perusahaan milik negara (Badan Usaha Milik Negara atau BUMN);
- c. Perusahaan Menengah (*Wholesale*, Perdagangan Impor dan Ekspor);
- d. Perusahaan-perusahaan kecil (pengusaha perseorangan).

Kualitas dan reputasi keempat jenis Perusahaan tersebut berbeda, yang tercermin dari *credit-rating* perusahaan-perusahaan tersebut.

4. Produk yang Kompetitif

Perusahaan-perusahaan yang mempunyai produk yang mudah diproduksi oleh perusahaan lain menunjukkan bahwa perusahaan tersebut berada dalam industri yang sangat kompetitif. Kompetitif yang sangat tinggi membawa risiko yang tinggi pula bagi perusahaan, yang pada gilirannya akan mempengaruhi risiko kredit yang diberikan bank kepada perusahaan tersebut.

5. Hubungan Baik

Hubungan baik ialah seberapa jauh perusahaan telah mengadakan hubungan (transaksi) dengan bank, bagaimana catatan (*historical focard*) dari hubungan tersebut. Bila suatu perusahaan telah menjalin hubungan yang lama dengan bank dengan ketentuan sangat memuaskan bagi bank, maka bank akan menetapkan bunga lebih rendah daripada perusahaan yang baru berhubungan dengan bank.

6. Jaminan Pihak Ketiga

Adanya jaminan pihak ketiga yang cukup *bonafide* dari segi penilaian bank akan mempengaruhi penentuan bunga kredit yang dibebankan oleh bank.⁸¹

Perizinan dan Administrasi menjadi bagian yang tidak terpisahkan dalam penentuan biaya ongkos jasa pengiriman barang. Perizinan bahkan bisa dikategorikan untuk aset bergerak yaitu barang modal utama terdiri dari *head tractor* dan *semi trailer* dan aset tidak bergerak seperti bangunan kantor. Dari sisi perizinan truk dimulai dari saat mendatangkan truk, izin pertama adalah izin timbun jika dilakukan impor dari luar negeri. Ada juga izin lain berupa pengurusan buku pemilik kendaraan bermotor (BPKB) dan juga surat tanda nomor kendaraan (STNK), keduanya merupakan izin mutlak yang harus dimiliki oleh pelaku usaha jasa angkutan barang. Izin lainnya adalah Surat Uji Tipe (SUT) yang diperuntukan untuk unit armada

⁸¹ Suyatno, dkk. *Dasar-Dasar Perkreditan*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2013, hlm. 101

truk baru yang masuk ke Indonesia dan juga Surat Registrasi Uji Tipe (SRUT) untuk setiap unit armada yang telah mendapat SUT.

Perizinan lainnya adalah perizinan standar yang harus dimiliki oleh pelaku usaha, antara lain : Nomor Induk Berusaha (NIB) yang merupakan produk hukum dalam hal perizinan yang menerangkan mengenai identitas perusahaan atau tanda daftar perusahaan, pemilik angka pengenal impor (API) sekaligus digunakan untuk akses kepabeanan. Kesemuanya telah diatur dalam Peraturan Pemerintah nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Resiko (OSS RBA). Izin usaha saat ini bernama Sertifikat Standar, yang merupakan produk OSS RBA. Ada juga izin usaha angkutan yang merupakan perizinan berusaha untuk menunjang kegiatan usaha (PB UMKU) yang kesemuanya diurus menggunakan sistem OSS RBA.

Untuk perizinan pada aset barang tidak bergerak yaitu kantor dan juga bengkel, terdapat izin lokasi atau saat ini disebut sebagai Persetujuan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (PKKPR), izin mendirikan bangunan (IMB) atau saat ini disebut Persetujuan Bangunan Gedung (PBG). Semua perizinan yang dimiliki perusahaan haruslah lengkap demi tercapainya *good corporate governance*. Semua perizinan dan juga administrasi ini menimbulkan pengeluaran biaya yang menjadi beban perusahaan, sehingga cukup pantas apabila perizinan menjadi faktor penentu biaya ongkos jasa kirim barang.

Gaji operator atau awak kendaraan juga menjadi salah satu faktor penentuan biaya ongkos. Besaran gaji pengemudi dibedakan melalui kebijakan internal masing-masing perusahaan. Ada yang menetapkan 40% dari total ongkos kirim, ada juga yang menetapkannya lebih yakni 45% dari total ongkos kirim. Pengemudi dalam hal ini dijadikan ujung tombak dalam proses bisnis yang dijalani oleh perusahaan angkutan barang. Pemilihan pengemudi juga sangat selektif dilakukan agar mendapatkan pengemudi yang berkualitas.

Gaji pengemudi sebanding dengan risiko yang akan diemban. Biasanya pengemudi berhasil membawa gaji bersih sebanyak Rp5.000.000,00 per/bulan. Oleh karenanya saat perekrutan pengemudi akan lebih selektif dikarenakan membawa muatan yang memiliki nilai. Apabila pengemudinya bagus maka barang akan menjadi lebih aman diantarkan hingga tujuan bongkar, sehingga menimbulkan profit bagi perusahaan.

Asuransi kendaraan menjadi faktor terakhir pada biaya tetap dalam rumus yang tertulis pada Peraturan Menteri nomor 60 Tahun 2019. Asuransi kendaraan penting dikarenakan faktor keselamatan menjadi poin utama bagi pelaku usaha, pelanggan, dan juga regulator dalam hal ini Kementerian Perhubungan. Kecepatan dan ketepatan tidak hanya menjadi fokus ketiga pihak tersebut, tetapi juga keselamatan menjadi perhatian khusus. Keselamatan terhadap pengemudi dan juga keselamatan pada barang muatan yang dibawa. Asuransi terhadap barang muatan dan juga asuransi

terhadap kendaraan unit truk sudah menjadi barang mutlak dalam proses bisnis jasa angkutan bermotor untuk barang umum.

Menurut hasil riset Penulis, penetapan biaya jasa angkutan dapat dilakukan dengan perhitungan per Kilogram ataupun jumlah ritase yang disepakati antara pelaku usaha dan pelanggan. Perhitungan komponen biaya jasa angkutan yang bersifat tetap bersifat 40% sebagai harga pokok penjualan (HPP) untuk insentif pengemudi, biaya bongkar muat, biaya masuk tol, penggunaan bahan bakar solar, dan biaya mel yang timbul. Komponen selanjutnya sebesar 40% dihitung sebagai biaya usaha diperuntukan untuk biaya *sparepart*, oli, ban dan aki, gaji karyawan dan pembayaran cicilan perusahaan terkait fasilitas dari perbankan, sehingga muncul margin sebesar 20% sisa yang dihitung termasuk sebagai hasil laba usaha.

Jika dimisalkan perusahaan akan mengangkut muatan beton seberat 40 ton dari Kota A ke Kota B dengan jarak tempuh 760 Kilometer, maka komponen yang sudah ditetapkan akan diperhitungkan terlebih dahulu. Pembagiannya akan menjadi semisal untuk biaya tetap seperti insentif sangan pengemudi, biaya bongkar muat, tol dan solar ditetapkan Rp. 4.000.000,00 dan untuk biaya tidak tetap seperti *sparepart*, oli, ban, administrasi dan beban usaha ditetapkan Rp. 4.000.000,00, maka dengan demikian laba usaha sebesar 20% yang diharapkan adalah Rp. 2.000.000,00. Dengan demikian total biaya jasa angkutan untuk trip dalam penentuan per Kilogram adalah sebesar Rp. 10.000.000,00 dibagi dengan tonase yaitu 40

ton, maka didapatkan Rp. 250,00/Kg. Pelaku usaha akan menawarkan angka tersebut kepada pelanggan, tentu contoh perhitungan ini tidak sama dan tidak pasti selalu diterapkan oleh seluruh pelaku usaha jasa angkutan bermotor untuk barang umum atau ekspedisi.

Penentuan harga juga bisa dilakukan berdasarkan ritase atau banyaknya trip yang dilakukan oleh penyedia jasa. Hal ini biasa dilakukan teruntuk muatan yang hanya kota-kota atau dalam kota saja, dikarenakan harganya yg relatif lebih murah maka dengan penentuan ritase atau dengan kata lain “borongan”, akan ditawarkan penyedia jasa kepada pelanggan. Seperti contoh pengiriman mie instan dari kota Semarang ke Salatiga. Dengan metode ritase biasanya jasa angkutan akan memberikan harga borongan untuk beberapa trip (pulang pergi atau menyambung pengiriman ke kota lain) agar nilai atau angka ongkos masih bisa masuk dalam perhitungan biaya tidak tetap.

Pemilihan penentuan jasa ongkos transportasi angkutan barang saat ini menggunakan 2 jenis tersebut, berdasarkan kilogram ataupun ritase. Semua pelanggan pada prinsipnya akan menerima harga yang ditawarkan, akan tetapi seringkali pelanggan atau pengguna jasa akan melakukan penawaran hingga mendapati harga yang lebih murah. Hal tersebut tentu berdampak terjadinya persaingan harga di antara pelaku usaha angkutan barang. Seperti yang sudah Penulis jelaskan diatas, kegiatan usaha pengangkutan barang ini merupakan pasar persaingan sempurna dimana satu atau sekelompok pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum

tidak bisa dengan keputusannya sendiri dalam menentukan harga jasa angkutan. Pelaku usaha akan mengarah ke memberikan harga serendah-rendahnya kepada pelanggan atau terjadi perang banting harga di dalamnya.

Tantangan dalam hal penentuan biaya ongkos jasa angkutan barang tidak hanya berhenti pada perang harga, namun lebih jauh dari itu. Jasa angkutan barang atau ekspedisi adalah jasa yang tidak berwujud, tidak bisa dipegang dan tidak bisa dilihat. Hasil produksinya berupa jasa angkut yang tidak bisa disimpan di dalam ruang simpan layaknya benda berwujud, sehingga jasa yang telah diproduksi dan diberikan kepada pelanggan antara lain berupa harga per Kilogram dan juga Ritase akan segera hilang selamanya apabila tidak terjual pada saat yang tepat. Apabila jasa angkutan tidak segera terjual ketika kendaraan sudah beroperasi untuk berproduksi maka hal tersebut merupakan kerugian bagi pelaku usaha jasa angkutan bermotor untuk barang umum.

Sebagai contoh mudah adalah ketika pelaku usaha sudah mengantarkan barang muatan ke lokasi bongkar akan tetapi tidak segera dilakukan pembongkaran terhadap barang muatan tersebut maka unit armada yang seharusnya sudah bisa digunakan untuk mengangkut muatan lain yang setidaknya dekat dengan lokasi bongkar menjadi tidak bisa melakukan proses muat baru karena barang muatan belum dibongkar. Apabila hal tersebut terjadi maka pelaku usaha harus melakukan pengeluaran atas biaya tunggu bongkar. Belum lagi masalah ketika sudah selesai bongkar di lokasi bongkar dan harus menuju ke lokasi muat baru,

ternyata lokasi muat terlampau jauh, sehingga armada truk yang kosong atau tidak memuat barang muatan menjadi tidak produktif dengan kata lain terjadi pengeluaran untuk armada yang tidak mengangkut barang apapun. Hal tersebut diatas tentu merupakan beban kerugian yang nyata bagi para pelaku usaha jasa angkutan bermotor untuk barang umum di Indonesia pada umumnya dan di Kota Semarang pada khususnya.

Penentuan biaya ongkos jasa transportasi angkutan barang juga terpengaruh dari potensi kerugian yang dialami pelaku usaha. Menurut hasil penelitian Penulis, ketika kendaraan atau armada truk yang baru di beli akan tetapi tidak segera dijalankan maka akan terjadi penurunan nilai unit armada tersebut (depresiasi), hal ini mengakibatkan mau tidak mau mengharuskan pelaku usaha untuk menerima ongkos yang ditawarkan murah oleh pelanggan agar armada truk tetap bisa jalan. Pelaku usaha tak jarang juga melakukan beberapa tindakan yang tergolong berbahaya untuk menentukan biaya ongkos jasanya, seperti contoh aspek keamanan dan keselamatan armada truk dikesampingkan dengan tidak melakukan atau setidaknya menunda penggantian *sparepart*, oli, ban dan aki yang seharusnya sudah memasuki masa servis berkala, tetapi demi menekan biaya ongkos yang ditawarkan murah oleh pelanggan hal tersebut harus dilakukan.

Aspek lainnya juga menjadi sesuatu yang harus dikorbankan, seperti halnya terpaksa mempekerjakan pengemudi yang belum memiliki Surat Izin Mengemudi untuk truk (SIM B2) yang telah dipersyaratkan oleh Kepolisian Republik Indonesia, karena pengemudi mau dibayar murah. Aspek kualitas

jalan raya yang dilalui oleh truk juga menjadi salah satu komponen, banyaknya jalan yang bergelombang, tikungan tajam, menanjak dan berlubang mengakibatkan potensi kecelakaan bisa saja terjadi pada truk dari para pelaku usaha selain biaya perbaikan yang ekstra terhadap unit armada yang menempuh jalan yang demikian.

Ironi yang terjadi adalah di sisi pelaku usaha sudah ditawarkan dengan harga murah selisih beberapa rupiah di sisi lain, selain pelaku usaha harus mengorbankan keselamatan dan keamanan unit armada dan pengemudi, pelanggan juga sering sekali meminta jangka waktu pembayaran yang cukup lama. Tak seperti jasa angkutan *online* yang langsung dibayar ditempat atau mungkin jasa angkutan penumpang lainnya seperti bus atau kapal dan pesawat, jasa angkutan barang harus menerima dibayar dengan tempo jangka waktu, mulai dari 30 (tiga puluh) hari bahkan ada juga hingga 180 (seratus delapan puluh) hari kalender, padahal di satu sisi lain juga pelaku usaha jasa transportasi harus membayarkan biaya tetap seperti BBM, tol, dan sugu pengemudi disaat itu juga.

Oleh karena itu berdasarkan aturan standar yang tertuang pada lampiran IV PM 60 Tahun 2019 maka saat ini pelaku usaha menerapkan tata cara penentuan biaya ongkos kirim tersebut ditambah dengan *improvisasi* di masing-masing perusahaan. Penyesuaian tersebut adalah rahasia dari masing-masing perusahaan karena didalamnya terdapat pengalaman, ilmu, kegagalan dan juga keberhasilan dari menjalankan bisnis transportasi di lapangan. Harga yang kompetitif membuat persaingan bisnis jasa angkutan

barang menjadi lahan yang memiliki “hukum rimba”. Yang tidak bisa menyesuaikan dengan perkembangan zaman, *relationship* dengan pelanggan, *offering* harga yang kompetitif dan pengertian terhadap pemenuhan order dari pelanggan, maka tidak akan bertahan lama di pasar jasa angkutan bermotor untuk barang umum.

B. Asas Keadilan Dalam Pengaturan Penentuan Biaya Ongkos Jasa Perusahaan Transportasi Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum

Keadilan tidak dapat dikategorikan sebagai sebuah keutamaan apabila dalam dimensinya tidak berhubungan dengan aspek social khususnya dalam hubungannya dengan relasi manusia. Aristoteles lebih mementingkan keaktifan sebagai unsur yang harus dipenuhi dalam keadilan guna menjadi sebuah keutamaan. Hukum merupakan suatu instrument atau alat kemasyarakatan yang mana diharapkan dapat berlaku dan bekerja di lingkungan Masyarakat sebagaimana tujuan hukumnya itu sendiri. Berlakunya hukum dalam lingkungan Masyarakat sebenarnya merupakan hal yang sama pentingnya dengan pembuatan hukum, penemuan hukum dan penegakan hukum. Berlakunya hukum di lingkungan Masyarakat diharapkan agar hukum terlaksana sesuai dengan fungsinya yaitu untuk menciptakan ketertiban dan kedamaian yang didasarkan pada keadilan.⁸²

Dalam refleksinya mengenai hukum, Aristoteles mengungkapkan bahwa hukum adalah sama dengan akal atau kecerdasan. Dari pemikiran ini,

⁸² Citra Ayu Kishardian, dkk, *Konsep Hukum dan Keadilan Dalam Perspektif Aristoteles*, Jurnal Pendidikan, Seni, Sains dan Sosial Humanioral ISSN 1111-1111, Forum Riset Ilmiah Kajian Masyarakat Indonesia (FORIKAMI), 2023

Aristoteles menyimpulkan bahwa apabila seseorang menggunakan hukum sebagai media untuk memerintah orang itu telah memberi tempat bagi akal kecerdasannya untuk memerintah. Sebaliknya, apabila seseorang menempatkan manusia sebagai media untuk memerintah, dapat dipastikan bahwa kehancuran akan melanda kapan saja. Aristoteles berkata demikian karena ia percaya bahwa sebijak-bijaknya manusia, ia tetap akan memiliki hawa nafsu dan keinginan terpendam untuk memenuhi keinginan pribadinya. Oleh karena itu, hanya hukum yang bersifat netral tanpa nafsu dan keinginan, sehingga patut ditempatkan setinggi-tingginya untuk menjalankan pemerintahan.⁸³

Pada penjelasan di atas sudah jelas bahwa Aristoteles mempercayai jika hukum akan dapat menumbuhkan rasa moralitas yang baik serta kebijaksanaan yang tinggi pada setiap individu yang menjalankannya. Hal ini bisa dicerminkan pada situasi mengenai penentuan biaya ongkos jasa angkutan bermotor, dimana dalam penentuannya juga memiliki pengaruh dari kebijakan yang dibuat oleh Regulator dalam hal ini ialah Kementerian Perhubungan dan juga instansi lainnya. Setiap peraturan yang dibuat oleh pembuat hukum tentu memiliki sifat larangan yang mengatur agar orang, masyarakat, badan, kumpulan untuk tunduk kepada apa-apa yang telah dituliskan dalam peraturan tersebut.

Regulasi memiliki peranan penting sebagai aturan main dalam proses bisnis jasa angkutan bermotor untuk barang umum, selain

⁸³ Citra Ayu Kishardian, dkk, *Ibid*

memberikan nilai dari sisi positif, pada nyatanya sisi negative tetap dirasakan oleh para pengusaha. Keadilan memang selalu relative dimaknai oleh setiap kalangan, hal ini menjadi cerminan bahwa tidak pernah bisa merata aturan dalam menyentuh ke segala segmentasi lapisan Masyarakat. Sesuatu yang perlu diakui adalah beberapa regulasi yang mengatur mengenai angkutan barang umum yang dipandang cukup efektif.

Aristoteles menerangkan keadilan dengan ungkapan ”*justice consist in treating equals equally and unequalls unequallu, in proportion to their inequality.*” Untuk hal-hal yang sama diperlakukan secara sama, dan yang tidak sama juga diperlakukan tidak sama, secara proporsional.⁸⁴ Aristoteles dalam mengartikan keadilan sangat dipengaruhi oleh unsur kepemilikan benda. Keadilan ideal dalam pandangan Aristoteles adalah Ketika semua unsur Masyarakat mendapat bagian yang sama dari semua benda yang ada di alam. Manusia oleh Aristoteles dipandang sejajar dan mempunyai hal yang sama atas kepemilikan sesuatu.⁸⁵ Pandangan Aristoteles cukup memberikan Gambaran mengenai keadilan yang diterapkan pada proses bisnis jasa angkutan bermotor untuk barang umum.

Menurut hasil penelitian yang dilakukan oleh Penulis, para pelaku usaha hanya menempatkan keadilan peraturan pada poin “cukup efektif”. Hal ini tentu memberikan ruang untuk masuknya kritik dalam penerapannya, terlebih kata cukup hanya dianggap sebagai kiasan antara

⁸⁴ O. Notohamidjojo, *Masalah Keadilan*, Tirta Amerta, Semarang, 1971, hlm. 7

⁸⁵ Friedrich Carl Joachim, *Filsafat Hukum ; Perspektif Historis*, Nuansa dan Busamedis, Bandung, 1993, Hlm. 239

puas dan tidak puas, atau adil dan tidak adil. Perspektif keadilan masih berada di ruang abu-abu bila dilihat dari sudut pandang pelaku usaha.

Menurut Markus Darmawan Suryaatmadja⁸⁶, kondisi regulator dalam menentukan kebijakan publik saat ini masih dianggap tebang pilih. Ambil contoh untuk kebijakan ODOL yang saat ini sedang hangat-hangatnya menjadi perbincangan di kalangan pelaku usaha bisnis jasa angkutan bermotor untuk barang umum. ODOL memang benar telah diakui keberadaannya di jalanan, begitu pula aturan hukum yang saat ini menjadi payung hukumnya. Surat Edaran Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 21 Tahun 2019 tentang pengawasan terhadap mobil barang atas pelanggaran muatan lebih (*over loading*) dan/atau pelanggaran ukuran lebih (*over dimension*) adalah bukti nyata adanya peraturan yang mengatur mengenai ODOL.

Para pelaku usaha mengetahui bahwa Surat Edaran tersebut adalah “kepanjangan tangan” dari PM 60 Tahun 2019. Akan tetapi pada faktanya aturan ODOL ini masih menjadi simpang siur. Pertama, kurangnya sosialisasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan ataupun Dinas Perhubungan yang berada di masing-masing daerah. Kota Semarang sendiri telah dilakukan sosialisasi setiap bulannya oleh Dinas Perhubungan, akan tetapi scoopnya masih belum merata. Hal ini yang menjadi fokus dalam penentuan seberapa adilkah regulasi ODOL dalam penerapannya pada

⁸⁶ Hasil Wawancara dengan Bp. Markus Darmawan Suryaatmadja, selaku Pelaku Usaha Jasa Angkutan Barang Umum tanggal 11 Januari 2025

proses bisnis jasa angkutan bermotor untuk barang. Karena keefektifan tersebut mempengaruhi penentuan biaya jasanya, pasalnya jika perusahaan mulai konsisten mematuhi aturan ODOL dengan mengangkut hanya maksimal 45 ton sekali muat maka rumus penentuan biayanya akan dirubah.

Kebiasaan para pelaku usaha yang mengangkut tonase sebesar 60 ton, ditambah dengan konsep apabila muatan yang diangkut semakin besar semakin menguntungkan juga mengakibatkan potensi kelebihan muatan dan kelebihan dimensi menjadi mudah ditemukan di Kota Semarang. Begitu juga dengan penegakan hukum yang dilakukan instansi terkait, dianggap masih belum cukup efektif. Menurut Joko Pamungkas⁸⁷, penerapan pengawasan hingga sanksi masih belum terlihat digalakkan oleh Dinas Perhubungan. Pelanggar aturan ODOL masih dengan mudah dijumpai di jalan raya, baik pada kelas 3, kelas 2 atau bahkan jalan kelas 1.

Lemahnya pengawasan dan tidak efektifnya sanksi yang diberikan oleh dinas menjadi celah bagi pelaku usaha untuk tetap menjalankan bisnisnya seperti biasa atau dengan kata lain seakan-akan tidak pernah ada aturan ODOL. Para prinsip penegakan hukum pada ODOL bisa tercermin pada aturan sanksi yang telah ditetapkan, akan tetapi pada faktanya masih minim dilakukan atau bahkan sudah dilakukan tetapi tidak menyeluruh karena faktor banyaknya jumlah pelaku usaha yang menggeluti bidang angkutan bermotor untuk barang umum.

⁸⁷ Hasil Wawancara dengan Bp. Joko Pamungkas, selaku Pelaku Usaha Jasa Angkutan Barang Umum tanggal 13 Januari 2025

Aturan sanksi tersebut tertera pada Pasal 307 Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor untuk barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Aturan lain juga telah ditegaskan Kembali pada PM 60 Tahun 2019 yang tertera pada Pasal 84 ayat (1) yaitu pelanggaran berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (1) huruf c dikenakan sanksi administrative berupa pembekuan izin penyelenggaraan paling singkat 6 (enam) bulan dan paling lama 12 (dua belas) bulan. Serta ayat (2) yang berbunyi dalam hal Perusahaan angkutan bermotor untuk barang umum atau pemegang izin tidak melakukan perbaikan pelanggaran berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Perusahaan Angkutan bermotor untuk barang umum atau pemegang izin dikenai sanksi administrative berupa pencabutan izin penyelenggaraan angkutan barang khusus.

Menurut hasil penelitian penulis, para pelaku usaha bahkan tidak mengetahui sanksi-sanksi yang tertera dalam Undang-Undang dan juga Peraturan Menteri tersebut. Menurut mereka apabila pada bisnis mereka atau apabila unit armada mereka dilihat oleh Dinas terkait dan dianggap ODOL maka mereka akan hanya diberikan teguran dan kemudian dilepaskan kembali tanpa ada Tindakan lebih lanjut. Ironi seperti ini yang

masih ditemukan pada fakta lapangan, dan hal ini menjadi sisi negatif dari dampak peraturan yang dianggap belum efektif.

Satu sisi pelaku usaha menilai para regulator sudah cukup adil dalam usaha menyiarkan kebijakan ODOL ini, pasalnya mereka masih mempertimbangkan sisi positifnya yaitu apabila kebijakan ODOL ini benar-benar telah diterapkan secara menyeluruh, nantinya akan timbul berbagai keuntungan. Pertama, dalam hal maintenance. Pelaku usaha mengaku bahwa semakin sedikit tonase yang dibawa maka perbaikan seperti penggantian ban, *sparepart*, oli menjadi semakin ditekan pengeluarannya. Hal ini tentu disambut positif oleh para pelaku usaha di bidang jasa angkutan bermotor untuk barang umum. Kedua, dalam hal *lifetime*. Masa pakai atau penggunaan barang modal mereka akan menjadi lebih Panjang karena adanya keteraturan batas ambang muatan, sehingga semakin mengecilkan potensi kerusakan unit armada truk dan bisa digunakan untuk melakukan perjalanan dengan lebih gesit. Ketiga, dalam hal penggunaan jalan. Menurut hasil penelitian yang dilakukan penulis, para pelaku usaha mengakui bahwa semakin banyak pelaku usaha yang melek akan regulasi ODOL maka jalanan di Kota Semarang akan lebih terawat dikarenakan sudah jarang dilalui oleh truk-truk dengan muatan yang over load.

Hal yang paling penting diantaranya adalah semakin terkendalinya batas ambang muatan dan dimensi maka akan semakin kecil kemungkinan atau potensi kecelakaan yang terjadi pada unit armada truk milik para pelaku usaha. Keadilan dalam penerapan regulasi secara menyeluruh dalam hal

ODOL menjadi cita-cita yang diharapkan oleh beberapa pelaku usaha. Keadilan dalam hal kebijakan pembatasan importasi nampaknya juga masih menjadi focus lain untuk regulator.

Sama halnya dengan ODOL, para pelaku usaha melihat situasi pembatasan impor sebagai salah satu cara pemerintah untuk “mencekik” bisnis jasa transportasi, karena barang modal dan juga pendukung untuk bisnis tersebut masih tergolong mahal dijual di dalam negeri maka pilihan importasi menjadi opsi yang menjadi harapan mereka. Dengan dibatasinya impor maka keuntungan yang diharapkan oleh pelaku usaha menjadi tidak bisa maksimal. Berbeda cerita dengan pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum, para ATPM yang telah ada di Indonesia justru menilai kebijakan pembatasan impor menjadi sesuatu kebijakan yang adil bagi usaha mereka.

Semakin ditekan mengenai kebijakan larangan importasi maka customer atau pelanggan mau tidak mau melakukan pembelian pada produk lokal atau yang telah ada di pasar Indonesia saat ini. Hal ini tentu menaikkan pendapatan dari pelaku usaha eksisting, tidak hanya yang memiliki usaha jual beli unit armada truk, akan tetapi juga suku cadang, *spare part*, dan perlengkapan lainnya terkait truk. Semua menjadi merasa adil jika kebijakan aturan larangan importasi diterapkan.

Relatifitas keadilan menjadi sangat tampak pada penentuan biaya ongkos jasa transportasi, kata “cukup” seolah-oleh menjadi jawaban yang tidak memberikan kepastian mengenai adil. Keadilan dapat juga ditemukan

dalam Al-Qur'an, hal ini telah tertera pada Q.S An-Nisa ayat 5 yang berbunyi ⁸⁸:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ بِالْقِسْطِ شُهَدَاءَ لِلَّهِ وَلَوْ عَلَىٰ أَنفُسِكُمْ أَوِ الْوَالِدِينَ وَالْأَقْرَبِينَ
إِنْ يَكُنْ غَنِيًّا أَوْ فَقِيرًا فَاللَّهُ أَوْلَىٰ بِهِمَا فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا وَإِنْ تَلَّوْا أَوْ تُعْرَضُوا
فَإِنَّ اللَّهَ كَانَ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرًا ﴿٥﴾

“Wahai orang-orang yang beriman, jadilah kamu penegak keadilan dan saksi karena Allah, walaupun kesaksian itu memberatkan dirimu sendiri, ibu bapakmu, atau kerabatmu. Jika dia (yang diberatkan dalam kesaksian) kaya atau miskin, Allah lebih layak tahu (kemaslahatan) keduanya. Maka, janganlah kamu mengikuti hawa nafsu karena ingin menyimpang (dari kebenaran). Jika kamu memutarbalikkan (kata-kata) atau berpaling (enggan menjadi saksi), sesungguhnya Allah Mahateliti terhadap segala apa yang kamu kerjakan.”

Surat tersebut diatas memberikan Gambaran bahwa seseorang atau pihak siapapun tidak diperkenankan menetapkan keadilan dengan mengikuti hawa nafsunya meskipun hal tersebut dilakukan demi keuntungna dirinya sendiri atau keluarga dan bahkan ibu bapaknya, karena apabila seseorang atau pihak siapapun telah menetapkan keadilan dengan hawa nafsu maka ia telah berlaku dzalim karena tidak menempatkan sesuatu pada tempatnya atau telah mengganggu tegaknya keadilan yang memberikan manfaat kepada umat manusia.

Sementara kata “cukup adil” sebagai Gambaran kepuasan dan atau ketidakpuasan para pelaku usaha dalam prosesnya menentukan biaya ongkos jasa angkutan bermotor untuk barang umum nampaknya menjadi

⁸⁸ Dikutip dari : <https://quran.nu.or.id/an-nisa/135> , diakses pada tanggal 27 Januari 2025, pukul 23:15 WIB.

sesuatu yang biasa saja bila ditilik dari perspektif Islam. Bukan berarti menjadi sesuatu yang diwajibkan dan kemudian keadilan tersebut tidak ditegakkan, akan tetapi keadilan semata-mata hanya milik Allah SWT saja. Hal ini terdapat pada Q.S Al-Imran ayat 18 yang berbunyi⁸⁹ :

شَهِدَ اللَّهُ أَنَّهُ لَا إِلَهَ إِلَّا هُوَ وَالْمَلَائِكَةُ وَأُولُو الْعِلْمِ قَابِئًا بِأَلْسِنَتِهِ لَا إِلَهَ إِلَّا هُوَ الْعَزِيزُ الْحَكِيمُ



“Allah menyatakan bahwa tidak ada tuhan selain Dia, (Allah) yang menegakkan keadilan. (Demikian pula) para malaikat dan orang berilmu. Tidak ada tuhan selain Dia, Yang Mahaperkasa lagi Mahabijaksana.”

Adil atau tidak adil dalam perspektif hukum hampir memiliki kesamaan. Konsep Aristoteles yang mengatakan bahwa sebijak-bijaknya manusia tentu masih memiliki hawa nafsu yang sehingga apabila pembuat aturan masih mengikuti hawa nafsu maka tidak akan tercapai suatu keadilan tersebut, hal tersebut ternyata sudah diungkapkan dalam Q.S An-Nisa. Sama halnya dengan kalimat “Cukup adil” ternyata hanya sebuah kiasan yang dimaknai bahwa manusia tidak pernah memiliki kata puas, tidak akan pernah ada yang merasa bahwa keadilan benar-benar sedang ditegakkan karena sejatinya keadilan hanya milik Allah SWT. Layaknya seperti salah satu nama-Nya yakni Al-Muqsit atau yang Maha Adil, maka sudah seharusnya keadilan hanya milik Allah SWT.

Menteri Perhubungan, menjelaskan bahwa permasalahan truk ODOL harus diselesaikan Bersama. Ia menegaskan bahwa Kemenhub tidak

⁸⁹ Dikutip dari : <https://quran.nu.or.id/ali-imran#17>, diakses pada tanggal 27 Januari 2025, pukul 23:21 WIB.

mungkin bisa menyelesaikan masalah ini sendiri karena ada pihak-pihak terkait yang harus ikut mencari Solusi. Ia juga mengakui bahwa penertiban ODOL di Indonesia bukan perkara mudah, oleh karena itu kebijakan Zero ODOL yang direncanakan bergulir dari tanggal 1 Januari 2023 masih belum dapat terealisasi.⁹⁰

Pakar transportasi dari Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Suripno menjelaskan bahwa ODOL merupakan masalah kompleks yang harus ditangani dari hulu sampai hilir. Dia melanjutkan masalah ini tidak bisa ditangani dengan cara penegakan hukum saja, tetapi harus melibatkan seluruh Kementerian terkait dan pemerintah daerah.⁹¹ Sedangkan ketua Kebijakan Publik Dewan Pengurusn Nasional Asosiasi Pengusaha Indonesia (APINDO) mengungkapkan bahwa *roadmap* zero ODOL harus disusun secara hati-hati dan mengadopsi berbagai kepentingan strategik negara, salah satunya adalah efisiensi biaya logistic.⁹²

Dinas perhubungan Kota Semarang memberikan respon terhadap dinamika yang terjadi mengenai keadilan yang dipertanyakan beberapa para pelaku usaha. Menurut Andreas, Dinas Perhubungan telah melakukan tugasnya dalam pengawasan serta penegakan mengenai ODOL. Menurutnya PM No. 60 Tahun 2019 serta Surat Edaran No. 21 Tahun 2019 sudah cukup menjadi payung hukum dalam mengatasi permasalahan ODOL

⁹⁰ Dikutip dari : <https://mediaindonesia.com/ekonomi/636867/penyelesaian-odol-disebut-harus-libatkan-kementerian-ekonomi>, diakses pada tanggal 27 Januari 2025, pukul 23:42 WIB

⁹¹ *Ibid*

⁹² Dikutip dari : <https://mediaindonesia.com/ekonomi/636867/penyelesaian-odol-disebut-harus-libatkan-kementerian-ekonomi>, *Ibid*

di Indonesia, khususnya di Kota Semarang. Ditambahkan menurutnya dengan kebijakan ODOL ini, para pelaku usaha bidang jasa angkutan barang untuk barang umum seharusnya sudah bisa melakukan penyesuaian terhadap biaya ongkosnya. Perhitungannya sudah bisa ditetapkan dengan mempertimbangkan aturan batas muatan yang sudah ditetapkan oleh Pemerintah.

Alasan mengenai akan sedikitnya kecelakaan yang terjadi karena kelebihan muatan, jalanan yang akan cenderung lebih terawat atau tidak berlubang atau bergelombang, membuat pelaku usaha memiliki barang modal yang memiliki *life time* lebih panjang, menjadi beberapa alasan mengapa Dinas Perhubungan merasa bahwa aturan tersebut sudah adil bagi para pelaku usaha untuk menetapkan biaya ongkos jasanya. Namun tetap penerapannya masih perlu kajian ulang baik dari peran Kementerian dan Dinas terkait dalam hal pengawasan dan penegakan serta dari sisi peran pelaku usaha dalam hal pengetahuan serta ketaatan dalam mematuhi aturan ODOL.

Sesuai dengan bunyi sila ke-lima Pancasila yang menyebutkan bahwa keadilan sosial harus ditegakkan dalam kehidupan bernegara sehingga manfaatnya bisa dirasakan oleh seluruh Masyarakat di Indonesia. Seluruh hal tersebut bisa saja tercapai dengan adanya campur tangan pemerintah dalam hal memberikan keadilan bagi para pelaku usaha untuk memberikan dampak yang maksimal dalam proses bisnis jasa angkutan barang umum. Begitu pula dengan intervensi dari para pelaku usaha yang

juga menjadi suksesor segala aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Peran regulator menjadi sangat penting dalam memberikan rasa keadilan, karena pemerintah memiliki otoritas penuh dalam menjalankan seluruh peraturan yang ada di Indonesia. Sehingga keadilan bisa merata dirasakan oleh seluruh pelaku usaha di Indonesia sebagai realisasi Pancasila sila kelima.



BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan serta analisis yang telah dijabarkan pada bab-bab diatas, penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Pengaturan penentuan biaya ongkos jasa angkutan bermotor untuk barang umum saat ini, para pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum melakukan penentuan biaya ongkos jasanya tetap dengan mengacu pada regulasi yang ada yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan. Meskipun pada prakteknya tetap ada improvisasi atau *adjustment* di masing-masing pelaku usaha. Hal tersebut dilakukan untuk mendapatkan keuntungan yang maksimal dari sisi ekonomi dan atau pemasukan bagi perusahaan.

Penyesuaian tersebut didasarkan pada pengalaman yang pernah dirasakan oleh masing-masing pelaku usaha dalam hal pengeluaran biaya perawatan, biaya jalan dari proses muat hingga proses bongkar, efektifitas rute yang dilalui oleh pengemudi, besaran bahan bakar yang digunakan dalam sekali proses jalan, dan biaya lainnya. Skema penentuan biaya dalam PM No. 60 Tahun 2019 dianggap masih relevan diterapkan di beberapa perusahaan karena dianggap paling masuk akal. Pengalaman dan pengetahuan jatuh bangun pemilik usaha serta relasi

yang ada sangkut pautnya terhadap bisnis jasa angkutan yang mempengaruhi perhitungan jasa ongkos serta keberlangsungan usaha.

2. Keadilan pada pengaturan penentuan biaya ongkos jasa angkutan bermotor untuk barang umum seperti yang sudah di ulas oleh Penulis bahwa keadilan hanya semata milik Allah SWT. Meskipun demikian, tetap pemerintah harus senantiasa melakukan kajian ulang terhadap aturan-aturan yang telah dikeluarkan. Sosialisasi, pengawasan dan penegakan menjadi aspek satu kesatuan yang tidak terpisahkan. Penilaian “cukup adil” seharusnya memberikan dampak perbaikan dari internal regulator atau pembuat kebijakan. Hal tersebut seharusnya menjadi pemicu untuk memperbaiki apa yang salah dan terus mempertahankan apa yang benar. Menurut teori Aristoteles dan Q.S An-Nisa ayat 5 juga menegaskan kepada pemerintah untuk tidak mencampur adukkan kepentingan pribadi yang mengikuti hawa nafsu dalam mengambil keputusan untuk mengeluarkan suatu kebijakan publik. Keadilan pada bisnis jasa transportasi juga tercermin dengan tidak adanya tebang pilih terhadap target atau sasaran dari kebijakan yang dibuat. Peraturan yang dipatuhi serta dijalankan oleh pembuat kebijakan serta sasaran kebijakan akan menimbulkan keharmonisan dan terciptanya rasa keadilan. Keadilan tersebutlah yang mempengaruhi pelaku usaha jasa angkutan bermotor untuk barang umum dalam menentukan biaya ongkosnya.

B. Saran

Adapun saran yang dapat diberikan dalam pengaturan penentuan biaya ongkos jasa angkutan bermotor untuk barang umum berbasis nilai keadilan adalah sebagai berikut

1. Kepada Pelaku Usaha Jasa Angkutan Barang, dari sisi ekonomi dan bisnis kebijakan yang sudah ada seperti larangan Importasi dan Zero ODOL tetap memiliki dampak positif bagi para pelaku usaha, maka sebaiknya pelaku usaha mentaati peraturan yang dibuat dengan membuat skala prioritas serta kajian ulang terhadap tata cara penentuan biaya ongkos jasa angkutan bermotor untuk barang umum. Hal tersebut justru akan memberikan dampak yang baik untuk keberlangsungan perusahaan.
2. Kepada Dinas Perhubungan Dari, sebaiknya sosialisasi harus dilakukan secara menyeluruh terhadap semua kebijakan yang telah dikeluarkan. Tidak berhenti disitu saja, pengawasan menjadi unsur yang penting pula dalam mengontrol keselarasan antara aturan yang dibuat dengan realita yang terjadi. Seringkali pengawasan menjadi sesuatu yang terlupakan setelah aturan tersebut dikeluarkan. Kemudian yang tak kalah pentingnya adalah penegakan terhadap aturan tersebut harus dilakukan baik oleh pembuat peraturan dan juga dari sisi pelaku usaha. Dari sisi pembuat kebijakan atau regulator, penegakan harus dilakukan secara menyeluruh dan tidak pandang bulu, apabila terdapat pelaku usaha yang tidak mentaati peraturan sebaiknya diberikan sanksi yang sesuai pada

peraturan. Begitu pula dari sisi pelaku usaha, apabila sudah terdapat peraturan maka sebaiknya harus dipatuhi keberadaannya sehingga keharmonisan antara regulasi dan faktual yang dicita-citakan bisa tercapai.

Tidak ada gading yang tak retak, tidak ada manusia yang sempurna. Penulis merasa penelitian ini jauh dari kata sempurna. Meskipun demikian, penelitian yang telah dilakukan oleh Penulis diharapkan memberikan manfaat bagi Penulis pribadi dan pihak-pihak yang terkait. *Amin ya rabbal 'alamin.*



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdul R. Salaiman, *Hukum Bisnis untuk Perusahaan*, Kencana, Jakarta, 2005
- Abubakar Achmad, *Wajah HAM dalam Cermin Al-Qur'an, Respon Al-Qur'an terhadap Nilai-Nilai Dasar Kemanusiaan*, Cetakan I, Makassar, 2011.
- Ahmad bin Faris bin Zakariya Abu Al-Husain, *Mu'jam Maqayis al-Lughah*, Jus IV (Dar al-Fikr). 2010.
- Alma Buchari, *Manajemen Pemasaran dan Pemasaran Jasa*, Alfabeta, Bandung, 2007.
- Apeldoorn L. J. Van, *Pengantar Ilmu Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1996.
- Asikin Zainal, *Pengantar Hukum Perusahaan*, Cetakan Ke-1, Kencana, Jakarta, 2016.
- Carl Joachim Friedrich, *Filsafat Hukum ; Perspektif Historis*, Nuansa dan Busamedis, Bandung, 1993.
- Cindawati, *Hukum Dagang dan Perkembangannya*, Putra Penuntun, Palembang, 2014.
- Dwisvimiar Inge, *Keadilan Dalam Perspektif Filsafat Ilmu Hukum*, Jurnal, Purwokerto, 2011.
- Faisal Ali Bahagia, *Analisis Transportasi Darat Terhadap Perekonomian Indonesia*, Skripsi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, Banda Aceh, 2021.
- Farid Wajdi, Suhrawardi K. Lubis, *Hukum Ekonomi Islam*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- Farkhani, *Filsafat Hukum ; Paradigma Modernisme Menuju Post Modernisme*, Kafilah Publishing, Solo, 2018.
- Friedmann W., *Teori dan Filsafat Hukum (Idealisme Filosofis dan Problema Keadilan) diterjemahkan oleh: Muhammad Arifiin*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 1994.
- Friedrich Carl Joachim, *Filsafat Hukum Perspektif Historis*, Nuansa dan Nusamedia, Bandung, 2004.

- Fuady Munir, *Perseroan Terbatas Paradigma Baru*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003.
- Gustasi Dini, *Analisis Perlakuan Akuntansi Aset Tetap Berwujud dan Pengaruhnya Terhadap Laba Perusahaan*. Politeknik Negeri Batam, Batam, 2014, hlm. 6. Suyatno, dkk. *Dasar-Dasar Perkreditan*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2013.
- Hadhikusuma dan Sumantoro Sutantya R., *Pengertian Pokok Perusahaan*, Rajawali Pers, Jakarta, 1991.
- Hartono Sunaryati, *Hukum Ekonomi Pembangunan Indonesia*, Bina Cipta, Bandung, 1982.
- Kalil Abdul Wahab, *Al-Usus Al-'Ilmiyah wa al-tathbiqiyah li al-I'lam al-islami*, Alam al-Kutub, Beirut, 1985.
- Kansil C.S.T, *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia, Edisi Ke-2*, Sinar Grafika, Jakarta, 2013.
- Kusumaatmadja Mochtar, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Pusat Studi Wawasan Nusantara, Bandung, 2012.
- Kusumastito Haryo, *Rekonstruksi Regulasi Fasilitas Pembebasan Bea Masuk atas Impor Kendaraan Bermotor Barang Umum berbasis Nilai Keadilan*, Disertasi, Kota Semarang, Universitas Islam Sultan Agung, 2022.
- L.S Putranto, *Rekayasa Lalu Lintas Cetakan Pertama*, Macanan Jaya Cemerlang, Jakarta, 2018.
- Madjid Nurcholis, *Islam Doktrin dan Peradaban : Sebuah Telaah Kritis tentang Masalah Keimanan, Kemanusiaan, dan Kemodernan, Cetakan I*, Yayasan Wakaf Paramadina, Jakarta, 1992.
- Manan Bagir, *Ketentuan-Ketentuan Mengenai Pengaturan Penyelenggaraan Perizinan*, Jakarta, 1995.
- Mardan, *Wawasan Al-Qur'an tentang Keadilan, Cetakan I*, Aluddin University Press, Makassar, 2013.
- Mardikanto Totok, *Corporate Social Responsibility*, Alfabeta, Bandung, 2014.
- Martono dan Agus Harjit, *Manajemen Keuangan, Ekonesia*, Yogyakarta, 2010.
- Miro F, *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*, Penerbit Erlangga, Yogyakarta, 2005.

- Muhamad Abdul Kadir, *Hukum Perikatan*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.
- Mulhadi, *Hukum Perusahaan*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2010.
- Mulyadi, *Akutansi Biaya : Penentuan Harga Pokok dan Pengendalian Biaya*, BPFE, Yogyakarta, 2012.
- Nasution M.N., *Manajemen Transportasi, Edisi 4*, Cetakan Pertama, Bogor, Ghalia Indonesia, 2015.
- Nosra Rudi, *Analisis Pemilihan Moda transportasi Penumpang dari Kota Medan menuju Bener Meriah antara Bus dan Mini Bus Dengan Metode "Analytical Hierarchy Process (AHP)"*, Skripsi, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan, 2020.
- Notohamidjojo O., *Masalah Keadilan*, Tirta Amerta, Semarang, 1971.
- Nur Aini Fillah, *Analisis Keadilan dan Transparansi Perspektif Imam Al-Ghazali Terhadap Penaksiran Harga Jasa Servis Handphone pada Konter El-Bass Kecamatan Kasreman Kabupaten Ngawi*, Skripsi, Institut Agama Islam Negeri Ponorogo, Ponorogo, 2024.
- O.Z Tamin, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Institut Teknologi Bandung, Bandung, 1997.
- Parameswhara, *Kriminalisasi Terhadap Direksi Dalam Pengurusan Perseroan Terbatas*, Disertasi Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan, 2017.
- Pontoh Winston, *Akutansi Konsep dan Aplikasi*, Penerbit Moeka, Jakarta Barat, 2013.
- Purbopranoto Koentjoro, *Beberapa Catatan Hukum Tata Pemerintahan dan Peradilan Administrasi Negara*, Alumni, Bandung 1975.
- Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jambatan, Jakarta, 2003.
- Rapar J.H, *Filsafat Politik Plato, Cetakan II*, CV Rajaw Alu Press, Jakarta, 1991.
- Reksohadiprodo Sukanto, *Pengantar Ekonomi Perusahaan*, Yogyakarta: BPFE, 1984.
- Salaiman Abdul R, *Hukum Bisnis untuk Perusahaan*, Kencana, Jakarta, 2005.

- Sani Zulfiar, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, Penerbit Universitas Indonesia (UI-PRESS), Jakarta, 2010.
- Shihab M. Quraish, *Wawasan Al-Qur'an: Fungsinya, dan Peran Wahyu dalam Kehidupan Bermasyarakat*, Cetakan IX, Mizan, Bandung, 1995.
- Sjafrizal, *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*, Niaga Swadaya, Yogyakarta, 2008.
- Sjawie Hasbullah F., *Direksi Perseroan Terbatas serta Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana, Jakarta, 2017.
- Sukirno Sadono, *Mikro Ekonomi Teori Pengantar Edisi Ketiga*, PT Raja grafindo Persada, Jakarta, 2015.
- Sumar'in, *Ekonomi Islam Sebuah Pendekatan Ekonomi Mikro Perspektif Islam*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2013.
- Supramono Gatot, *Kedudukan Perusahaan Sebagai Subjek dalam Gugatan Perdata di Pengadilan*, PT Rineka Cipta, Banda Aceh, 2007.
- Triyana dan Untung Setyardi Soedijana, *Ekonomi Pembangunan Indonesia (Tinjauan Aspek Hukum)*, Penerbit Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta, 2012.
- Utrecht E., *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, Ichtiar, Jakarta, 1957.
- Wahab Abdul, *Model Pemilihan Moda Transportasi untuk Rute Perjalanan Luwu – Makassar*, Tesis Universitas Hasanuddin Makassar, Makassar, 2022.
- Wignjosobroto Soetandanyo, *Hukum: Paradigma, Metode, dan Dinamika Masalah-Masalahnya*, Penerbit Huma, Jakarta 2002.
- Zahir, *Perkembangan Transportasi Darat, Laut Serta Udara di Kota Surabaya pada Awal Bad ke 20*, Historia Madania, Surabaya, 2023.

B. Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
- Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan.

Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2000 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah.

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.

Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Periznan Berusaha Berbasis Resiko (OSS RBA).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barrang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 36 Tahun 2023 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor.

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia nomor 200/PMK.04/2019 tentang Pembebasan Bea Masuk dan Cukai Atas Impor Barang.

Surat Edaran Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor SE 21 Tahun 2019 Tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over Loading) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension).

Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

C. Jurnal

Afat Zainidi Ahmad, Pasar Persaingan Sempurna dalam Perspektif Islam, *Jurnal Ummul Qura Vol IV. No. 2*, 2014.

Bayu Dananjaya, dan Jahen Fachrul, Rezk Utama, Perkembangan Industri Penerbangan dan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia, *Jurnal Ilmu Pemerintahan Suara Khatulistiwa (JIPSK)*, 6(2), 2021.

Benny Jimmy, Ekspor dan Impor Pengaruhnya Terhadap Posisi Cadangan Devisa di Indonesia, *Jurnal EMBA, Vol. 1, No.4*, 2013.

- Chritianto Edward, Faktor yang Mempengaruhi Volume Impor Beras di Indonesia, *Jurnal JIBEKA*, Vol. 7, No.2, Agustus, 2013.
- Citra Ayu Kishardian, dkk, Konsep Hukum dan Keadilan Dalam Perspektif Aristoteles, *Jurnal Pendidikan, Seni, Sains dan Sosial Humonioral ISSN 1111-1111, Forum Riset Ilmiah Kajian Masyarakat Indonesia (FORIKAMI)*, 2023.
- Dendi Wijaya Saputra, Sri Irnansih, Maira Triana, Pengaruh Sejarah Perkembangan Alat Transportasi Darat, Laut, dan Udara di Indonesia serta Dampaknya terhadap Masyarakat, *Jurnal Seminar Nasional dan Publikasi Ilmiah, Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Jakarta, E-ISSN: 2721-6349, Jakarta*, 2024
- Devi Yustisia Utami Putu, Pengaturan Pendaftaran Badan Usaha Bukan Badan Hukum Melalui Sistem Administrasi Badan Usaha, *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) 6, No. 1*, 2020.
- Inggal Ayu Noorsanti & Ristina Yudhanti, Kemanfaatan Hukum Jeremy Bentham Relevansinya dengan Kebijakan Pemerintah Melalui Bantuan Langsung Tunai Dana Desa, Semarang *Jurnal Vol. 3 No. 2*, 2023.
- Mas'udi Masdar F, Meletakkan Kembali Maslahat Sebagai Acuan Syariah, *Jurnal Vol. VI*, 1995.
- Muhammad Arief Kurniawan & Sugianto, Tingkat Ketertarikan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi, Bali: *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik Vol. 1 No. 2*, 2020
- Rahmadi P Fuji, Teori Keadilan (theory of justice) Kejian dalam Perspektif Filsafat Hukum Islam dan Barat, Medan, 2018, *Jurnal*.
- Syekh Yusuf Maulana, Hukum Perseroan Terbatas dan Perkembangannya di Indonesia, *Jurnal Fundamental Justice [ISSN : 2721-7671] Vol. 5 No. 1 Maret*, 2024.
- Vieru, Aristotle's Influence on the Natural Law Theory, *Western Australian Jurist: Jurnal Vol. 1*, 2010
- Wahono, Perjalanan Menuju Kebahagiaan Sejati (Filsafat Moral Thomas Aquinas), *Jurnal Filsafat Seri 27*, 2007.

D. Internet

- <https://kemenkeu.go.id/informasi-publik/publikasi/berita-utama/Tantangan-Sektor-Logistik-di-Indonesia>
- <https://dishub.badungkab.go.id/artikel/17802-seputar-pengertian-transportasi-darat>
- <https://quran.nu.or.id/an-nisa/58>
- <https://jateng.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-tengah--unit---2023.html?year=2023>
- <https://www.cnbcindonesia.com/research/20241119101949-128-589313/penjualan-truk-lesu-4-emiten-ini-jadi-korban, pada tanggal 20 Januari 2025, pukul 10:59 WIB.>
- <https://semarangkota.bps.go.id/id/statistics-table/2/MzEzIzI=/panjang-jalan-menurut-kondisi-jalan-di-kota-semarang.htm>
- <https://konsultanperizinan.co.id/mengapa-ada-larangan-dan-pembatasan-ekspor-dan-impor/>
- <https://customstradeacademy.id/cta/tujuan-pemerintah-membatasi-barang-impor-dan-jenisnya/>
- <https://quran.nu.or.id/an-nisa/135>
- <https://quran.nu.or.id/ali-imran#17>
- <https://mediaindonesia.com/ekonomi/636867/penyelesaian-odol-disebut-harus-libatkan-kementerian-ekonomi>
- <https://www.artonang.com/2015/12/ciri-tujuan-dan-fungsi-perusahaan>