

**PENERAPAN KONSEP SYIRKAH DIBIDANG TRANSPORTASI:
Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya di Kota
Samarinda Kalimantan Timur**



Oleh:

**Yanuar Syam, S.Ag.
NIM : 2001005**

TESIS

Diajukan kepada Program Pascasarjana
Magister Studi Islam Universitas Islam Indonesia
untuk Memenuhi Salah Satu Syarat guna
Memperoleh Gelar Magister Studi Islam

**YOGYAKARTA
2002**



MAGISTER STUDI ISLAM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
Jl. Demangan Baru No. 24 Lantai II Yogyakarta
Telp. (0274) 523637 Fax. 523637

PENGESAHAN

TESIS berjudul : **PENERAPAN KONSEP SYIRKAH DIBIDANG TRANS-
PORTASI: Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan
Kendaraan Jalan Raya di Kota Samarinda Kalimantan
Timur**

Ditulis oleh : Yanuar Syam, S.Ag.

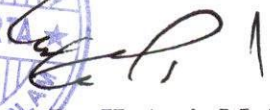
N.I.M. : 2001005

Konsentrasi : Ekonomi Islam

Telah dapat diterima sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Magister dalam Ilmu
Ekonomi Islam.



Yogyakarta, 2 Maret 2004
Ketua Program


Dr. H. Amir Mu'allim, MIS



UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
MAGISTER STUDI ISLAM
Jl. Demangan Baru No. 24 Lantai II Yogyakarta
Telp. (0274) 523637 Fax. 523637

TIM PENGUJI UJIAN TESIS

Nama : Yanuar Syam, S.Ag.
Tempat/tgl.lahir : Samarinda, 11 Januari 1976
No. Peserta : 2001005
Konsentrasi : Ekonomi Islam
Judul Tesis : PENERAPAN KONSEP SYIRKAH DIBIDANG
TRANSPORTASI: Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan
Kendaraan Jalan Raya Di Kota Samarinda Kalimantan Timur

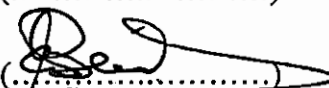
Ketua : Drs. YUSDANI, MA.

()

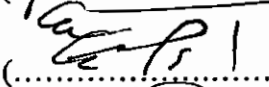
Sekretaris : Drs. H. ASMUNI, MA.

()

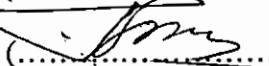
Pembimbing : Drs. H. Edy Suandi Hamid, M.Ec

()

Penguji : 1. Drs. H. Amir Mu'allim, MIS.

()

2. Drs. Munrokhim M., MA.Ec., Ph.D

()

Diuji di Yogyakarta pada tanggal 5 Juli 2002

Pukul 10.00 s/d 11.00 WIB

Hasil/Nilai : B / 79,5

Predikat : Lulus Sangat Memuaskan



UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
MAGISTER STUDI ISLAM
Jl. Demangan Baru No. 24 Lantai II Yogyakarta
Telp. (0274) 523637 Faks. 523637

NOTA DINAS

No : 15/PS-MSI/ND/VII/2002

TESIS berjudul : PENERAPAN KONSEP SYIRKAH DIBIDANG TRANSPORTASI:
Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya Di
Kota Samarinda Kalimantan Timur

Ditulis oleh : Yanuar Syam, S.Ag.

NIM : 2001005

Konsentrasi : Ekonomi Islam

Telah dapat diujikan di depan Dewan Penguji Tesis Program Magister Studi Islam (S-2)
Universitas Islam Indonesia.

UNIVERSITAS
ISLAM





MAGISTER STUDI ISLAM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
Jl. Demangan Baru No. 24 Lantai II Yogyakarta
Telp. (0274) 523637 Fax. 523637

PERSETUJUAN

**TESIS berjudul : PENERAPAN KONSEP SYIRKAH DIBIDANG TRANS-
PORTASI: Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan
Jalan Raya di Kota Samarinda Kalimantan Timur**

Ditulis oleh : Yanuar Syam, S.Ag.

N.I.M. : 2001005

Konsentrasi : Ekonomi Islam



**Telah dapat disetujui untuk diuji dihadapan Tim Penguji Tesis Magister Studi Islam
Program Pascasarjana Universitas Islam Indonesia.**

**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

Yogyakarta, 3 Juli 2002

Pembimbing

Drs. H. Edy Suandi Hamid, M.Ec.

ربى اغفرلى ولوا لادى وارحمهما
كما رببنا ني صغيرا



Karya ilmiah ini, Peneliti persembahkan

Kepada Ayahanda Tercinta :

H. Abd. Moein HS

Teriring do'a :

"Semoga segala kebaikan ayahanda diterima Allah SWT"

dan "Semoga nantinya kita dipertemukan kembali". Amien...

ABSTRAKSI

Judul Tesis : PENERAPAN KONSEP SYIRKAH DIBIDANG TRANSPORTASI : Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya di Kota Samarinda Kalimantan Timur.

Oleh : Yanuar Syam, S.Ag

Diajukan kepada : Program Pascasarjana Magister Studi Islam (MSI) Universitas Islam Indonesia (UII) Yogyakarta.

Tahun : 2002.

Sarana angkutan kendaraan jalan raya merupakan faktor penting dalam mewujudkan perkembangan dan pertumbuhan ekonomi. Hal ini tentunya tidak hanya dirasakan oleh penduduk Kota Samarinda yang berjumlah 521.619 jiwa, akan tetapi dirasakan pula manfaatnya bagi masyarakat Indonesia bahkan segenap "aktifis" ekonomi dunia.

Untuk menunjang perwujudan sarana angkutan kendaraan jalan raya yang optimal, kiranya campur tangan pemerintah dirasakan perlu, baik berupa bantuan material maupun finansial. Hingga tidaklah begitu "mengejutkan", jika kemudian pemerintah turut memberikan dukungan melalui merger perusahaan yang bergerak dibidang transportasi. Melihat pernyataan ini, secara tidak langsung menjadi kegelisahan akademik bagi peneliti, dimana peneliti terdorong untuk mengkaji dan memaparkan bentuk kerjasama yang diterapkan oleh pengusaha angkutan kendaraan jalan raya di Kota Samarinda, selanjutnya peneliti mencoba mengkomparasikan temuan di lapangan dengan konsep syirkah (kerjasama) dalam sistem ekonomi Islam.

Adapun jumlah populasi dari pengusaha angkutan kota di Samarinda sebanyak 33 orang, dimana peneliti mengambil 5 orang pengusaha yang mengadakan kerjasama dan memiliki kendaraan sebagai populasi sasaran, dan tehnik yang peneliti gunakan dalam penentuan sampel ini bersifat purposive sampling. Selanjutnya peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan etnographik. Dalam metode ini, lebih spesifiknya peneliti menggunakan desain penelitian multi case studies yang merupakan bagian dari pendekatan etnographik. Sedangkan dalam tehnik analisa data, peneliti menggunakan dua tahap analisa, yaitu : analisa data selama peneliti di lapangan dan analisa data setelah peneliti meninggalkan lapangan penelitian. Kemudian peneliti melakukan reduksi data, penyajian hingga penarikan kesimpulan.

Metodologi penelitian di atas, digunakan untuk memudahkan peneliti dalam mengkaji, menganalisa dan membuat komparasi antara kerjasama pengusaha angkutan kendaraan jalan raya di Kota Samarinda dengan konsep syirkah (kerjasama) dalam sistem ekonomi Islam.

Hasil penelitian menunjukkan tidak terdapatnya titik temu antara kerjasama yang diterapkan selama ini dengan konsep syirkah. Hal ini terindikasikan melalui adanya penggunaan hak kelola (*franchise*) yang dikeluarkan oleh pengusaha angkutan kendaraan jalan raya di Kota Samarinda kepada pemilik kendaraan. Secara tidak langsung, hal tersebut berimplikasi pada tidak terjadinya pembagian keuntungan dan kerugian dalam kerjasama yang diterapkan selama ini. Sementara dalam syirkah (kerjasama dalam sistem ekonomi Islam), pembagian keuntungan dan kerugian atau yang sering diistilahkan dengan *loss and profit sharing* merupakan salah satu syarat terbentuknya syirkah.

**THE APPLICATION OF SYIRKAH CONCEPT IN
TRANSPORTATION SECTOR:
The Analyze of Highway Vehicle Transportation Entrepreneur Corporation
In Samarinda Kalimantan Timur**

**Abstract:
By Yanuar Syam, S.Ag**

In the mean of highway vehicle transportation is the important factor to create expand and economic growth. The thing is not felt only but the Samarinda's people have amount 521.619 people, but Indonesian's people have felt too even all of word economic "activity".

To supported form of the highway vehicle transportation be optimum, the intervene of government have necessary, by material of financial. So not "surprise", if then the government give support by corporation merger in transportation sector. From this statement, indirect be academic worried by researcher, that the research have supported to investigate and explain the form of corporation that applicate by highway vehicle transportation entrepreneur in Samarinda city, then the researcher tries to comparable the finding in field by syirkah concept (corporation) in Islam economic system.

The amount population of vehicle transportation entrepreneur in Samarinda are 33 people, that the researcher took 5 entrepreneur have done corporation and have vehicle as target populant, and the technique has researcher done in this sample determinant have characteristic sampling purposive. Then the researcher use research qualitative metode by etno-graphic approach. In this metode, specifically the researcher use research design studies multi case that the part of etnographic approach. While in the data analyze technique, the researcher use two step analyze, like; data analyze during the researcher in field and data analyze after the researcher leave the research field. Then the researcher do data reduction, presentation to make conclusion.

The research methodology above, use for ease the researcher in investigate, analyze and make compare between highway vehicle transportation entrepreneur corporation in Samarinda city and syirkah concept (corporation) in Islam economic system.

The result of this research indicate that no point of meet between corporation that applied during this time with syirkah concept. The thing is indicate by using management right (*franchise*) that made by vehicle owner. indirect, that is implicate no share of profit and loss in corporation that implied during this time. At the same time in syirkah (corporation in Islam economic system), the sharing of profit and loss usually technical term by *loss and profit sharing* is one of condition to formed syirkah.

KATA PENGANTAR

Syukur alhamdulillah, peneliti haturkan kehadiran Ilahi yang dengan Maha Rahman dan Maha Rahim-Nya senantiasa memberikan karunia dan petunjuk hingga peneliti dapat terus menikmati indahnya Islam.

Shalawat dan salam tak lupa peneliti persembahkan kepada Baginda Rasulullah SAW ; yang dengan kerasulan beliau, kita umat Islam dapat merasakan alam yang penuh dengan nuansa ilmiah Islami.

Tentunya tak lupa peneliti sampaikan penghargaan dan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada berbagai pihak yang selama ini selalu senantiasa memberikan bimbingan dan arahnya pada peneliti, hingga tesis yang berjudul “PENERAPAN KONSEP *SYIRKAH* DIBIDANG TRANSPORTASI : Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya di Samarinda Kalimantan Timur” ini dapat terselesaikan. Lebih khusus lagi, penghargaan dan ucapan terima kasih tersebut peneliti sampaikan, kepada :

1. Bapak Rektor UII; yang telah memberikan restunya pada peneliti untuk dapat menuntut ilmu pada Program Pascasarjana Magister Studi Islam Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.
2. Ketua Program Pascasarjana Magister Studi Islam Universitas Islam Indonesia, baik yang lama maupun baru (Bapak Dr. Imam Syafi’ie, MA dan Bapak Drs. H. Amir Mu’allim, MIS); yang senantiasa memberikan arahan dan bimbingan kepada peneliti dalam menikmati perkuliahan pada Program Magister Studi Islam ini.

3. Bapak Drs. YUSDANI, MA dan Bapak Drs. H. ASMUNI M. TAHER, MA; selaku Kepala Bidang Akademik dan kemahasiswaan (pengurus lama maupun baru), yang tak pernah jenuh mengerahkan tenaga, pikiran dan waktu dalam membimbing peneliti
4. Ibu Dra. Rahmani T.Y., M.Ag dan Bapak Drs. H. Nanang S selaku pengurus Kabid. Keuangan dan Umum yang lama maupun baru; atas bimbingan dan bantuannya selama peneliti menekuni perkuliahan pada Program Magister Studi Islam ini.
5. Bapak Guru Besar dan para Dosen Program Pascasarjana Magister Studi Islam Universitas Islam Indonesia; yang dengan segala keikhlasan dan kesabaran memberikan ilmunya kepada peneliti, teriring do'a semoga ilmu yang bapak berikan mendapat balasan pahala dari Allah SWT.
6. Bapak Drs. Edy Suandi Hamid, M.Ec selaku Dosen Pembimbing; yang selalu memberikan arahan pada peneliti hingga terselesaikannya karya ilmiah ini.
7. Bapak/Ibu Staf dan pegawai Program Pascasarjana Magister Studi Islam Universitas Islam Indonesia; atas segala jerih payahnya dalam memberikan kemudahan dan bantuan pada peneliti.
8. Ayahanda tercinta H. Abd. Moein HS (alm.) dan Ibunda Hj. Rahmah yang senantiasa berdo'a demi keberhasilan dan kesuksesan peneliti, dan teruntuk kakanda Sopi, kakanda H. Aceng, kakanda Hj. Netty, adinda Evin dan adinda Hj. Vita; atas dukungan maupun do'a mereka, teriring harapan semoga kita selalu bersatu dan senantiasa menyatu. Tak lupa pula penghargaan dan ucapan terima kasih peneliti sampaikan buat De' Junaidah atas motivasi dan do'a yang diberikan.

9. Bapak Drs. H. Romansyah dan Bapak Drs. Darwis yang tak pernah jenuh dalam membimbing dan mendidik peneliti. Serta rekan-rekan mahasiswa Program Pascasarjana Magister Studi Islam Universitas Islam Indonesia atas partisipasi dan kebersamaannya selama (bahkan setelah) perkuliahan pada Program ini.
10. Ketua ORGANDA Kalimantan Timur beserta staf dan Pimpinan perusahaan angkutan kendaraan jalan raya di Kota Samarinda; yang banyak membantu dan memberikan kemudahan pada peneliti, hingga terselesaikannya tesis ini.

Serta kepada seluruh keluarga yang ada di Samarinda, rekan-rekan lokal C 1995 STAIN Samarinda, teman-teman dan berbagai pihak yang tak memungkinkan bagi peneliti untuk menyebutkan secara satu persatu ; atas dukungan dan do'a yang senantiasa mengiringi perjuangan peneliti dalam menekuni perkuliahan. Semoga segala amal baik yang telah diberikan kepada peneliti, mendapat balasan pahala dari Allah SWT, Amien.

Adapun karya ilmiah ini –peneliti sadari– masih jauh dari kesempurnaan, untuk itulah kritik dan saran dari para pembaca sangat peneliti harapkan. Tak lupa peneliti mengajak kepada “pemerhati” ekonomi Islam untuk senantiasa berjuang dalam membangun wacana baru perekonomian Indonesia melalui *syari'ah* Islam. Teriring harapan dan do'a semoga ajaran Islam dapat membumi di negara ini, Amien.

Yogyakarta, 18 Juli 2002

Peneliti,

Yanuar Syam, S.Ag

DAFTAR ISI

JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
TIM PENGUJI	iii
NOTA DINAS	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR DAN TABEL	xiv
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	6
D. Telaah Pustaka	6
E. Kerangka Teori	11
F. Metodologi Penelitian	15
G. Sistematika Pembahasan	24
BAB II LANDASAN TEORI	27
A. <i>Syirkah</i> dalam Sistem Ekonomi Islam	27
1. Definisi <i>Syirkah</i>	27

2. Macam-macam <i>Syirkah</i>	31
3. Syarat-syarat Terbentuknya <i>Syirkah</i>	36
4. Sistem Bagi Hasil Lainnya dalam Ekonomi Islam.....	40
B. Transportasi Angkutan Jalan Raya.....	44
1. Definisi Transportasi Angkutan Jalan Raya.....	44
2. Manfaat Transportasi Dibidang Perekonomian	45
3. Kerjasama Dibidang Transportasi.....	47
C. Perusahaan yang Bergerak Dibidang Transportasi.....	53
1. Definisi Perusahaan.....	53
2. Macam-macam Perusahaan.....	56
D. Perjanjian Kerja dalam Islam	62
1. Definisi.....	62
2. Syarat dan Rukun Perjanjian Kerja.....	62
3. Hak serta Kewajiban Buruh/Pekerja dan Majikan/ Pengusaha.....	65
4. Batas dan Akhir Perjanjian Kerja.....	69
BAB III GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN.....	72
A. Sejarah Singkat Kota Samarinda.....	72
B. Geografi.....	73
1. Letak dan Luas Wilayah.....	73
2. Keadaan Alam	77
C. Demografi.....	77
1. Keadaan Penduduk.....	78

2. Mata Pencarian	79
3. Agama yang Dianut	81
4. Pendidikan	83
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	85
A. Sejarah Perkembangan Transportasi Di Samarinda	85
B. Jumlah Transportasi dan Trayeknya di Samarinda	87
C. Praktek Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya	89
D. Praktek Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya Perspektif Ekonomi Islam	95
BAB V PENUTUP	101
A. Simpulan	101
B. Saran-saran	102
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN-LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR DAN TABEL

Gambar 1.	Pendekatan Penelitian	16
Gambar 2.	Komparasi Kerjasama yang Diterapkan Dengan Konsep <i>Syirkah</i>	96
Tabel 1.	Kebaikan dan Keburukan Persekutuan Komanditer	57
Tabel 2.	Kebaikan dan Keburukan Perusahaan Perseroan Terbatas	60
Tabel 3.	Luas Wilayah Kota Samarinda	75
Tabel 4.	Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin Dan Kecamatan	78
Tabel 5.	Jumlah Pekerja Menurut Lapangan Usaha di Samarinda	80
Tabel 6.	Penganut Masing-Masing Agama di Kota Samarinda	81
Tabel 7.	Jumlah Sarana Ibadah yang Ada di Kota Samarinda	82
Tabel 8.	Persentase Penduduk 10 Tahun Ke Atas Menurut Pendidikan yang Ditamatkan di Kota Samarinda	84
Tabel 9	Alasan Berdirinya Usaha Transportasi di Samarinda	86
Tabel 10	Jumlah Pengusaha yang Bergerak Dalam Usaha Transportasi di Samarinda	87
Tabel 11.	Manfaat Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya di Samarinda	92
Tabel 12.	Manfaat Pengusaha yang Tidak Mengadakan Kerjasama	93
Tabel 13.	Kendala Pengusaha yang Mengadakan Kerjasama	94
Tabel 14.	Analisa Hubungan Kerjasama yang Diterapkan Dengan Konsep <i>Syirkah</i>	97

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN
Sesuai dengan SKB Menteri Agama dan menteri Pendidikan &
Kebudayaan RI No. 158/1987 dan No. 0543 b/U/1987
tertanggal 22 Januari 1988

A. Konsonan Tunggal

Huruf Arab	N a m a	Huruf Latin	Keterangan
ا	alif	-	Tidak dilambangkan
ب	ba'	b	-
ت	ta'	t	-
ث	sa'	s	s dengan titik di atasnya
ج	jim	j	-
ح	ha'	h	h dengan titik di bawahnya
خ	kha'	kh	-
د	dal	d	-
ذ	zal	z	z dengan titik di atasnya
ر	ra'	r	-
ز	za'	z	-
س	sin	s	-
ش	syin	sy	-
ص	sad	s	s dengan titik di bawahnya

Huruf Arab	N a m a	Huruf Latin	Keterangan
ض	dad	d	d dengan titik di bawahnya
ط	ta'	t	t dengan titik di bawahnya
ظ	za'	z	z dengan titik di bawahnya
ع	'ain	'	Koma terbalik
غ	gain	g	-
ف	fa'	f	-
ق	qaf	q	-
ك	kaf	k	-
ل	lam	l	-
م	mim	m	-
ن	nun	n	-
و	wawu	w	-
هـ	ha'	h	-
ء	Hamzah	'	Apostrof, tetapi lambang ini tidak dipergunakan untuk hamzah di awal kata.
ي	ya'	Y	-

B. Konsonan Rangkap

Konsonan rangkap, termasuk tanda *syaddah*, ditulis rangkap

أحمدية ditulis *Ahmadiyyah*

C. Ta' Marbutah di Akhir kata

1. Bila dimatikan ditulis *h*, kecuali untuk kata-kata arab yang sudah terserap menjadi bahasa Indonesia, seperti *salat*, *zakat* dan sebagainya.

جماعة ditulis *jama'ah*.

2. Bila dihidupkan ditulis *t*

كرامة الأولياء ditulis *karamatul-awliya*

D. Vokal pendek

Fathah ditulis *a*, kasrah ditulis *i*, dan dammah ditulis *u*.

E. Vokal panjang

A panjang ditulis *a*, *i* panjang ditulis *i*, *u* panjang ditulis *u*, masing-masing dengan tanda hubung (–) di atasnya.

Fathah + ya' tanpa dua titik yang dimatikan ditulis *ai*, dan fathah + wawu mati ditulis *au*.

F. Vokal-vokal pendek yang berurutan dalam satu kata dipisahkan dengan apostrof (').

أنتم ditulis *a'antum*.

مؤنث ditulis *mu'annas*.

G. Kata sandang Alim + Lam.

1. Bila diikuti huruf qamariyyah ditulis *al-*

القرآن ditulis *Al-Qur'an*.

2. Bila diikuti huruf syamsiyyah, huruf *i* diganti dengan huruf syamsiyyah yang mengikutinya.

الشيعة ditulis *asy-Syi'ah*.

H. Huruf besar

Penulisan huruf besar disesuaikan dengan EYD.

I. Kata dalam Frasa dan Kalimat.

1. Ditulis kata perkata, atau
2. Ditulis menurut bunyi atau pengucapannya dalam rangkaian tersebut.

شيخ الإسلام ditulis *Syaikh al-Islam* atau *Syaikhul Islam*.



UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang masalah

Dalam kegiatan ekonomi dewasa ini, banyak muncul berbagai pilihan bagi seseorang untuk mengembangkan usahanya. Hal tersebut merupakan kemudahan tersendiri bagi orang yang ingin beraktifitas dalam berbagai kegiatan ekonomi yang ada. Tentunya kesemua itu kembali pada bagaimana seseorang yang ingin beraktifitas dalam kegiatan ekonomi itu memposisikan dirinya.

Adapun ciri khas konsep persaudaraan Islami dibidang ekonomi terletak dalam kenyataan bahwa Islam mengenyahkan semua kegiatan ekonomi anti sosial yang tidak mendorong pada kesejahteraan bersama. Disamping itu, dalam melaksanakan kegiatan ekonomi yang sah, ditekankan bahwa semua kontrak (baik itu berjumlah besar ataupun kecil) harus dinyatakan secara tertulis dengan menguraikan semua syarat yang disetujui secara jujur.¹

Uraian di atas, mengingatkan kembali kepada kita dimana dalam prinsip ekonomi Islam, tujuan yang ingin di capai adalah tidak beredarnya kekayaan di kalangan tertentu saja. Sehingga distribusi kekayaan yang dimiliki negara dapat tersebar secara merata.

¹ Muhammad Abdul Mannân, *Ekonomi Islam : Teori dan Praktek*, alih bahasa Nastangin, (Yogyakarta : PT. Dana Bhakti Wakaf, 1993), h. 341.

Dalam prakteknya, setiap bentuk usaha yang dilakukan hendaknya ditekankan pada terciptanya kerjasama dan kegotongroyongan. Semakin besar suatu pengelolaan perusahaan maka akan semakin membutuhkan modal yang banyak serta tenaga-tenaga ahli yang terampil.²

Kiranya tidaklah berlebihan apabila dikemukakan bahwa betapa prinsip *syirkah* memegang peranan penting dalam meningkatkan ekonomi masyarakat. Disamping itu banyak pula ajaran Islam (baca : Al-Qur'ân) yang mengajarkan kepada kita akan perlunya tolong menolong sesama manusia dalam mengelola “kekayaan” alam dan negara yang ada.

Islam tidak hanya membenarkan bentuk kerjasama, melainkan juga memberikan dorongan dan pengarahan agar kerjasama ini sesuai dengan garis besar iman dan taqwa serta diberkahi dan diridoi Allah SWT.³

Seiring dengan pernyataan di atas, sering kali dikemukakan bahwa prinsip yang paling pokok dari tata sosial Islam adalah penciptaan keadilan ekonomi. Dimana keadilan ekonomi mengimplikasikan perwujudan sejumlah tujuan yang utama. Setiap orang harus berpartisipasi dan memberikan sumbangan untuk memenuhi kebutuhannya dan kebutuhan orang-orang yang bergantung padanya. Untuk selanjutnya, peluang-peluang ekonomi harus

² Hamzah Ya'qub, *Kode Etik Dagang Menurut Islam : Pola Pembinaan Hidup Dalam Berekonomi*, Cet. Ke II, (Bandung : CV. Diponegoro, 1992), h. 259.

³ Lihat *Ibid*, h. 260.

terbuka bagi partisipasi setiap orang. Jika individu diharuskan kreatif dan imajinatif, maka masyarakat secara kolektif harus mendukung.⁴

Diantara bentuk usaha yang membutuhkan landasan pada prinsip kerjasama adalah : jasa angkutan kota (yang akan menjadi pokok pembahasan dalam tesis ini). Perusahaan angkutan bermotor atau angkutan jalan raya, pada dasarnya terdiri dari pengusaha yang struktur organisasinya masih bersifat informal, dimana sebagian besar pimpinan dan karyawannya masih mempunyai hubungan keluarga. Demikian pula bagi unit usaha dengan bentuk badan hukum PT (Perseroan Terbatas) yang lebih bersifat tertutup dan sistem manajemen yang diterapkan masih belum profesional.⁵

Lebih lanjut dikemukakan bahwa, di beberapa kota yang mengusahakan jasa angkutan dalam bentuk koperasi, pada umumnya diselenggarakan dengan manajemen yang semi profesional dengan bentuk organisasi secara formal, baik bagi koperasi yang merupakan gabungan dari beberapa pengusaha maupun gabungan dari para pengemudi atau kenek.⁶

Uraian di atas, menurut hemat peneliti tidaklah dapat dikategorikan mutlak berlaku bagi semua perusahaan yang bergerak di bidang transportasi. Hal

⁴ Rusli Kariem (Ed.), *Berbagai Aspek Ekonomi Islam*, (Yogyakarta : Tiara Wacana Bekerjasama dengan P3EI UII, 1992), h. 19.

⁵ H.M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1996), h. 43. Untuk jelasnya mengenai pembahasan perusahaan yang bergerak di bidang transportasi lihat dan perhatikan uraian tentang perusahaan yang bergerak di bidang transportasi pada bagian lain (Bab II) Tesis ini.

⁶ Lihat *Ibid*,

ini berdasarkan pada asumsi peneliti bahwa perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi turut mempengaruhi kinerja sebuah perusahaan.

Adapun di daerah Kalimantan Timur, jumlah kendaraan bermotor yang wajib uji (termasuk diantaranya angkutan kota) pada Tahun 2000, sebanyak : 28.628 unit kendaraan. Sementara itu, jumlah armada angkutan kota di Samarinda (yang akan menjadi tempat penelitian nantinya), berjumlah : 6.389 unit kendaraan.⁷

Selain dari uraian diatas, perlu juga penulis tambahkan dalam kajian ini, mengenai jumlah pengelola atau pengusaha angkutan kota tersebut (yang pada umumnya berbentuk koperasi, meskipun adapula yang mengelola usaha transportasi tersebut secara perorangan). Adapun jumlah pengelola angkutan kota (dalam bentuk koperasi) di kota Samarinda, hingga tahun 2001 ini tercatat : 17 buah koperasi angkutan kota.⁸

Data diatas menunjukkan besarnya minat pengelola atau pengusaha angkutan kota⁹ untuk mengadakan kerjasama dalam mengembangkan usahanya

⁷ Lihat *Kalimantan Timur Dalam Angka : 2000*, kerjasama BAPPEDA Propinsi Kalimantan Timur dengan Badan Pusat Statistik (BPS) Kalimantan Timur, t.t., h. 291.

⁸ Untuk jelasnya lihat *Daftar Perusahaan dan Jumlah Armada Angkutan Kota dalam Daerah Kota Samarinda*, sumber data : Buku Angkutan, DLLAJ Kota Samarinda, 2001.

⁹ Seringkali peneliti menggunakan istilah pengusaha maupun perusahaan yang bergerak dibidang angkutan kota dengan istilah pengusaha atau perusahaan angkutan kendaraan jalan raya serta istilah pengusaha atau perusahaan yang bergerak dibidang transportasi, namun kesemua istilah tersebut lebih merujuk pada pengusaha atau perusahaan yang bergerak dibidang angkutan kota. Adapun definisi angkutan kota adalah : angkutan dari suatu kawasan lain yang terletak dalam dua atau lebih wilayah kota dan kabupaten yang berdekatan dan merupakan satu kesatuan ekonomi dan sosial dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang yang menggunakan trayek tetap dan teratur serta mempunyai sifat perjalanan ulang alik (komuter). Lihat Peraturan Daerah Kota Samarinda No. 7 tahun 2001 tentang *Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor dalam Daerah Kota Samarinda*, (Samarinda : tnp., 2001), h. 3.

tersebut di bidang ekonomi (sebatas bentuk koperasi angkutan kota). Selain dari latar belakang masalah di atas, peneliti coba mengungkap kembali bagaimana konsep kerjasama yang selama ini berlaku bagi perusahaan yang mengelola usaha transportasi. Selanjutnya peneliti mencoba mencari “titik temu” antara kerjasama yang telah diterapkan dengan konsep *syirkah* (kerjasama) dalam sistem ekonomi Islam.

B. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang akan di tela’ah dalam penelitian ini adalah penerapan konsep *syirkah* (kerjasama) Islam dibidang transportasi, khususnya perusahaan angkutan jalan raya di Samarinda. Karena fokus penelitian ini berkenaan dengan konsep *syirkah*, maka rumusan masalahnya secara umum ialah : Bagaimana pelaksanaan sistem kerjasama pada perusahaan transportasi yang dimaksud, ditinjau dari *syari’ah* Islam ?. Agar lebih sistematis, penulis merincinya sebagai berikut :

1. Bagaimana pengusaha transportasi angkutan jalan raya di Samarinda menerapkan bentuk kerjasama pada perusahaannya ?.
2. Bagaimana komparasi kerjasama yang telah diterapkan selama ini jika ditinjau dari sudut pandang *syirkah* (kerjasama) dalam sistem ekonomi Islam ?.

C. Tujuan dan manfaat penelitian

Penelitian ini bertujuan; untuk mengkaji konsep *syirkah* (kerjasama) Islam dan untuk menelaah sistem kerjasama pengusaha angkutan jalan raya yang telah diterapkan selama ini.

Selain itu, penelitian ini diharapkan bermanfaat dalam memberikan kontribusi bagi umat Islam, khususnya di Kota Samarinda dan sekitarnya, guna perkembangan usaha transportasi, disamping tentunya sesuai dengan *syari'ah* Islam.

D. Telaah Pustaka

Telah banyak karya tulis yang membahas tentang pengembangan ekonomi Islam, diantara karya ilmiah tersebut sebagaimana yang akan peneliti kemukakan berikut ini, yaitu; Disertasi Iwan Triuwono berjudul *Shari'ate Organisation and Accounting : The Reflections of Self's Faith and Knowledge*, dialih-bahasakan dengan *Organisasi dan Akuntansi Syari'ah*, yang disusun pada tahun 1995. Dalam disertasi ini banyak dikupas mengenai konsep akuntansi “baru” melalui pendekatan hukum Islam, untuk melihat aspek-aspek sosial dan etika yang tidak merugikan manusia sebagai pelaku ekonomi itu sendiri. Hal ini berdasarkan pada konsem penulis yang mengacu pada asumsi bahwa pengetahuan akuntansi perlu mengalami perubahan, karena dalam kenyataannya

pengetahuan akuntansi telah menjadi kebijakan yang didasari kepentingan kapitalis tanpa melihat norma-norma.¹⁰

Diantara penelitian yang membahas masalah kemitra-usahaan di Samarinda, sebagaimana yang dilakukan oleh Budi Siswoyo yang berjudul *Suatu Tinjauan Tentang Pelaksanaan Program Pola Kemitrausahaan di Kotamadya Samarinda*. Hasil Penelitian yang ditulis pada tahun 1998 ini, mengambil sampel 51 pengusaha kecil di Daerah Tk. II Samarinda, yang di ambil secara sensus disebabkan jumlah populasinya yang terbatas.

Hasil penelitian di atas menunjukkan bahwa, pada kenyataannya pelaksanaan kemitrausahaan dari pengusaha kecil seperti yang telah peneliti kemukakan di atas belum efektif dan efisien. Hal ini dikarenakan masih banyaknya pengusaha besar yang belum menyalurkan kemitrausahaan. Selain itu sumberdaya manusia yang ada, kurang mendukung program pola kemitraan usaha karena terbatasnya tenaga-tenaga terampil dan terdidik.¹¹

Sedangkan penelitian yang lebih memfokuskan telaah pada sistem bagi hasil, diantaranya ditulis oleh Anne Marie Peter August Scheltema dengan judul *Deelbouw in Nederlandsch-Indie* yang dialih-bahasakan oleh Marwan menjadi *Bagi Hasil di Hindia Belanda*. Disertasi yang dipublikasikan pada tahun 1931 ini banyak memberikan gambaran bagi hasil, baik ditinjau dari sudut pandang

¹⁰ Lihat Iwan Triyuwono, *Organisasi dan Akuntansi Syari'ah*, disertasi doktor, Australia : University of Wollongong, 1995.

¹¹ Lihat Budi Siswoyo, *Suatu Tinjauan Tentang Pelaksanaan Program Pola Kemitrausahaan di Kotamadya Samarinda*, Skripsi, Samarinda : Universitas Mulawarman, 1998.

sejarah, ekonomi maupun segi sosial. Termasuk pula dalam kajian disertasi ini tentang pembahasan bagi hasil di daerah Hindia Belanda (Baca : Kepulauan Nusantara – pen.), seperti : Aceh, Sumatera Selatan, Kalimantan Sulawesi Selatan, Jawa dan Madura serta masih banyak lagi daerah lainnya yang menjadi “lokasi” penelitian dalam disertasi ini, hingga ke wilayah timur Nusantara.¹²

Scheltema dalam disertasinya mengemukakan teori bahwa bagi hasil (yang bagi penulis lebih mengacu dibidang pertanian) pada hakikatnya dilihat sebagai pemanfaatan tanah dan penggarap dalam suatu hubungan tertentu. Dalam artian, hubungan tersebut tidak semata-mata bersifat hukum. Lebih jauh penulis mengemukakan bahwa apabila hubungan tersebut dicirikan dengan suatu transaksi atau perjanjian yang melibatkan uang, maka tidaklah dapat dikatakan telah terjadi bagi hasil. Selain itu sangat disayangkan sekali jika kemudian penulis hanya menyentuh sedikit sekali pembahasan yang menyangkut bagi hasil dalam perspektif Islam.

Adapun laporan penelitian lainnya yang terkait erat dengan masalah transportasi, sebagaimana disusun oleh Michael (dkk.) dengan judul ***Studi Komparatif Pendapatan Sopir Bus dan Angkutan Kota di Kotamadya Balikpapan***, laporan penelitian ini disusun pada tahun 1994.¹³

¹² Anne Marie Peter August Scheltema, *Bagi Hasil di Hindia Belanda*, disertasi doktor, alih bahasa Marwan, ttp. : tnp., 1985.

¹³ Michael (dkk.) – peny, *Studi Komparatif Pendapatan Sopir Bus dan Angkutan Kota di Kotamadya Balikpapan*, Laporan Penelitian, Samarinda : Lembaga Penelitian Universitas Mulawarman, 1994.

Laporan penelitian yang dibiayai oleh Proyek Operasi dan Perawatan Fasilitas Perguruan Tinggi Universitas Mulawarman tersebut mengemukakan hasil penelitian yang menyatakan bahwa, ada perbedaan yang *highly significant* antara besarnya pendapatan yang diterima sopir bus dan sopir angkutan kota. Pendapatan sopir bus jauh lebih besar dibanding pendapatan sopir angkutan kota, sedangkan mengenai distribusinya, terlihat bahwa ketidak-merataannya adalah rendah, dalam strata sopir (sesama sopir bus) maupun antara strata sopir.

Penelitian yang juga membahas masalah transportasi angkutan jalan raya namun mengambil wilayah penelitian di Kota Samarinda, diantaranya; Skripsi Muhammad Karnadi yang berjudul *Suatu Tinjauan Tentang Disiplin Pengemudi Angkutan Kota dalam Berlalu Lintas di Kotamadya Samarinda*.¹⁴

Skripsi yang ditulis pada tahun 1998 ini menghasilkan beberapa kesimpulan, diantaranya; dalam hal perlengkapan surat-surat kendaraan pengemudi angkutan kota dinilai baik, dengan indikatornya berupa ketepatan waktu memperbaharui STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) maupun SIM (Surat Izin Mengemudi) yang berakhir masa berlakunya. Selain itu, ketaatan mematuhi rambu-rambu lalu lintas bagi pengemudi maupun kesadaran mematuhi standar kecepatan dalam mengendarai kendaraan juga dinilai cukup baik.

¹⁴ Muhammad Karnadi, *Suatu Tinjauan Tentang Disiplin Pengemudi Angkutan Kota dalam Berlalu Lintas di Kotamadya Samarinda*, skripsi, Samarinda : Universitas Mulawarman, 1998.

Ali Sadli, dalam skripsinya yang berjudul *Suatu Tinjauan Tentang Perencanaan Lalu Lintas Jalan di Kotamadya Samarinda*,¹⁵ banyak memberikan gambaran tentang peranan perencanaan lalu lintas jalan terhadap tingkat kemacetan lalu lintas disamping faktor-faktor yang menghambat perencanaan lalu lintas jalan raya tersebut. Penelitian yang bersifat sensus (dari tahun 1995 sampai dengan 1997) ini, akhirnya sampai pada kesimpulan bahwa peningkatan jaringan jalan raya di Kota Samarinda tidak sebanding dengan laju pertumbuhan kendaraan bermotor. Selain itu, penulis juga mengemukakan bahwa satuan ruang parkir di Samarinda masih belum terencana dengan baik.

Dari penelitian-penelitian diatas, penulis belum melihat tersentuhnya penelitian tentang transportasi angkutan jalan raya yang terfokus pada penerapan konsep *syirkah* (kerjasama) Islam bagi pengusaha angkutan jalan raya tersebut. Oleh sebab itu, penelitian ini penting, karena berupaya; Pertama, melacak dan menganalisa konsep *syirkah* Islam (bersifat teoritis) dan penerapannya bagi pengusaha transportasi angkutan jalan raya (bersifat empiris). Kedua, mengetahui komparasi kerjasama yang telah diterapkan selama ini ditinjau dari sudut pandang *syirkah* (kerjasama) dalam sistem ekonomi Islam.

¹⁵ Ali Sadli, *Suatu Tinjauan Tentang Perencanaan Lalu Lintas Jalan di Kotamadya Samarinda*, skripsi, Samarinda : Universitas Mulawarman, 1998.

E. Kerangka Teori

Pada dasarnya kerjasama mengindikasikan adanya hubungan dua pihak atau lebih yang saling berinteraksi. Prof. S. Pamudji dalam tulisannya *Kerjasama Antar Daerah dalam Rangka Pembinaan Wilayah* mengemukakan bahwa kerjasama haruslah mencakup tiga komponen utama yang saling terkait, yaitu; unsur dua pihak atau lebih, unsur interaksi dan unsur tujuan bersama yang hendak dicapai.¹⁶

Kemitraan usaha (kerjasama) dan pembagian hasil telah pula dipraktekkan oleh Rasulullah SAW, dimana para sahabat terlatih dan mematuhi dalam menjalankan beberapa dari metode tersebut, suatu fakta bahwa hal ini telah menjadi bukti yang terpenting untuk melegitimasi metode tersebut.¹⁷

Apabila salahsatu dari ketiga komponen tersebut telah terlepas, maka dapat dianggap bahwa dalam suatu “hubungan” tidak terdapat kerjasama. Hal ini berdasarkan pada pernyataan penulis yang mengemukakan bahwa kerjasama senantiasa menempatkan pihak-pihak yang berinteraksi itu pada posisi yang seimbang, serasi dan selaras. Lebih jauh coba peneliti analogikan, bahwa kerugian dan keuntungan dalam suatu kerjasama tentunya merupakan hal penting yang senantiasa harus terus diperhatikan.

¹⁶ Lihat Pamudji, *Kerjasama Antar Daerah dalam Rangka Pembinaan Wilayah : Suatu Tinjauan dari Segi Administrasi Negara*, cet. 2, (Jakarta : Bina Aksara, 1985), h. 12-13.

¹⁷ Muhammad Nejatullah Shiddiq, *Kemitraan Usaha dan Bagi Hasil dalam Hukum Islam*, alih bahasa Fakhriyah Mumtihan, (Yogyakarta : Dana Bhakti Prima Yasa, 1996), h. 5.

Senada dengan uraian di atas, Udai Pareek mengemukakan bahwa “norma-norma” yang ada dalam suatu kelompok mempunyai pengaruh kuat terhadap perilaku anggotanya dan mungkin dapat meningkatkan maupun mengurangi motivasi. Lebih jauh diilustrasikan bahwa seorang anggota yang rendah motivasi pergaulannya dapat saja menjadi “muak” dalam suatu kelompok dan cenderung untuk bersaing. Akan tetapi, jika norma-norma kerjasama dalam kelompok itu tinggi, maka pada waktunya motivasi seseorang dalam pergaulan juga akan meningkat.¹⁸

Terdapat sedikit perbedaan ciri maupun definisi antara *syirkah* (baca : kerjasama) dengan bagi hasil. Hal ini peneliti kemukakan berdasarkan ciri bagi hasil seperti dikemukakan oleh Scheltema yang menyatakan, bahwa ciri penting dari bagi hasil tetap berlakunya peraturan dimana hasil bruto (bukan hasil netto) dibagi seimbang antara pemilik tanah dan penggarap.¹⁹

Selanjutnya Scheltema kembali membedakan antara definisi bagi hasil dengan bagi usaha, dimana ia mengemukakan bahwa bagi hasil ialah bentuk penggunaan, dimana yang menyewakan suatu usaha (misalnya : pertanian) turut mendapatkan bagian dari penghasilan bruto menurut perbandingan tertentu. Sedangkan bagi usaha, jika ditinjau dari segi hukum ataupun sudut pandang

¹⁸ Lihat Udai Pareek, *Perilaku Organisasi : Pedoman ke Arah Pemahaman Proses Komunikasi Antar Pribadi dan Motivasi Kerja*, Cet. Ketiga, (Jakarta : Ikhar Mandiriabadi, 1996), h. 196-197.

¹⁹ Untuk jelasnya lihat Anne Marie Peter August Scheltema, *Bagi Hasil di Hindia Belanda...*, h. 2. Senada dengan uraian di atas, Grunberg – sebagaimana dikutip oleh Scheltema – mengemukakan, bahwa tidaklah mungkin untuk menempatkan bentuk bagi hasil yang banyak dan berbeda-beda itu di bawah satu rumus hukum dan ekonomi. Lihat pula, *Ibid.*,

ekonomi, dapat berupa perjanjian upah atau suatu bentuk perseroan, hanya saja pada bagi hasil masih dapat ditambahkan dengan perjanjian-perjanjian sewa.²⁰

Adapun kerjasama atau *syirkah* dalam sistem ekonomi Islam, lebih banyak bersandarkan pada terjadinya akad antara kedua belah pihak atau lebih. Dimana keuntungan dan kerugian atau yang sering diistilahkan dengan *Lost and Profit Sharing* menjadi perhatian yang diutamakan.²¹

Sedangkan dalil-dalil Naqli yang membahas tentang kerjasama ini, diantaranya ialah Firman Allah yang berbunyi :

...وإن كثيراً من الخطأ ليبغى بعضهم على بعض إلا الذين آمنوا وعملوا الصالحات وقليل ما هم ...

"...Dan sesungguhnya kebanyakan dari orang-orang yang berserikat itu sebagian mereka berbuat zalim kepada sebagian yang lainnya, kecuali orang-orang beriman dan mengerjakan amal shaleh ; dan amat sedikitlah mereka ini"²²

Azhar Basyir mengemukakan bahwa manusia adalah makhluk sosial yang mana dalam hidupnya harus melaksanakan kerjasama dan tolong menolong sesuai kedudukannya sebagai makhluk berkehormatan. Karena kerjasama antar umat manusia dapat dipupuk dan dikembangkan.²³

²⁰ Lebih lanjut Scheltema memberikan contoh, yaitu : menuai saja belum berarti pertanian, demikian pula dengan menyabit, dengan bayaran sebagian dari hasil panen tidaklah dapat disebut dengan bagi hasil. Untuk jelasnya, lihat *Ibid*, h. 2 dan 20.

²¹ Untuk jelasnya mengenai pembahasan tentang *syirkah*, lihat dan perhatikan pembahasannya pada Bab II tentang *syirkah*.

²² Lihat QS. *Šad* (38) : 24.

²³ Lihat pula Ahmad Azhar Basyir, *Garis-garis Besar Sistem Ekonomi Islam (Edisi Revisi)*, (Yogyakarta: Bagian Penerbitan FE-UGM, 1981), h. 83.

Dalam prakteknya, setiap bentuk usaha yang dilakukan hendaknya ditekankan pada terciptanya kerjasama dan kegotong royongan. Semakin besar suatu pengelolaan perusahaan maka akan semakin membutuhkan modal yang banyak serta tenaga-tenaga ahli yang terampil.²⁴

Pada umumnya, suatu bentuk kerjasama yang dilakukan umat Islam hendaklah berlandaskan pada suatu sistem kerjasama sebagaimana yang telah ditetapkan. Hal tersebut sebagaimana firman Allah yang berbunyi :

...وتعاونوا على البر والتقوى....

...Hendaklah kalian saling tolong menolong dalam kebaikan dan ketakwaan...²⁵.

Selain itu, baginda Rasulullah SAW telah memberikan gambaran kerjasama sebagaimana yang beliau terapkan ketika menjalankan perdagangan Khadijah dengan kejujuran dan kemampuannya disaat beliau berumur 12 tahun. Melalui “cara” perdagangannya tersebut, beliau memperoleh keuntungan yang lebih banyak daripada keuntungan yang diperoleh orang lain.²⁶

Selanjutnya, berdasarkan fenomena yang terlihat dari perbedaan-perbedaan definisi maupun macam tentang pembahasan bagi hasil, bagi usaha ataupun *syirkah* –sebagaimana yang telah peneliti kemukakan di atas– maka peneliti tertarik untuk mengangkat kembali pembahasan tersebut kepermukaan, khususnya yang terkait dengan bidang transportasi yang menjadi elemen penting guna menunjang perkembangan ekonomi.

²⁴ Hamzah Ya'qub, *Kode Etik Dagang Menurut Islam : Pola Pembinaan Hidup Dalam Berekonomi*, Cet Ke II, (Bandung; CV. Diponegoro, 1992), h. 259.

²⁵ Lihat QS. *Al-Mâidah* (5) : 2.

²⁶ Lihat Muhammad Husain Haekal, *Sejarah Hidup Muhammad*, Cet. 25, alih bahasa Ali Audah, (Jakarta : PT. Pustaka Litera AntarNusa, 2001), h. 63-64.

F. Metodologi Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Sebelum mengemukakan lokasi penelitian, kiranya perlu peneliti kemukakan pula gambaran singkat mengenai jumlah Kota dan Kabupaten yang ada di Kalimantan Timur, dimana Kota dan Kabupaten tersebut terdiri dari 12 bagian, yaitu : Pasir, Kutai Barat, Kutai Induk, Kutai Timur, Berau, Malinau, Bulungan, Nunukan, Balikpapan, Samarinda, Tarakan dan Bontang.²⁷

Dari 12 Kota dan Kabupaten tersebut, yang akan menjadi lokasi penelitian ini adalah Kota Samarinda. Adapun yang menjadi alasan dipilihnya kota tersebut, ialah :

- a. Daerah tersebut merupakan ibu kota propinsi, yang dengan sendirinya peneliti mengharapakan tidak terjadinya kesulitan-kesulitan yang dapat menghambat peneliti dalam mengumpulkan data yang peneliti perlukan.
- b. Daerah tersebut merupakan daerah yang sangat “potensial” untuk mengembangkan usaha transportasi. Mengingat, dari daerah tersebutlah segala sarana transportasi berpusat, dalam artian untuk trayek ke segala “jurusan” antar daerah maupun kabupaten terdapat di Samarinda.

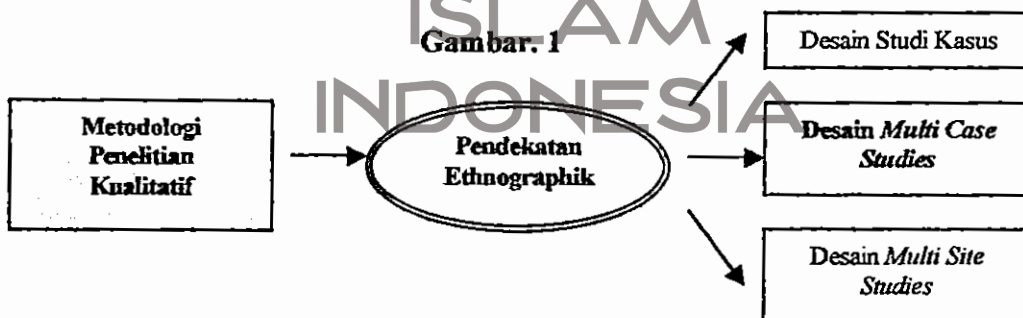
²⁷ Lihat *Kalimantan...*, h. 7.

- c. Peneliti sudah cukup lama mengenal kota tersebut, sehingga memudahkan peneliti dalam memahami kondisi dan keadaan masyarakat setempat, khususnya dibidang transportasi.
- d. Bahasa yang digunakan masyarakat setempat mudah di pahami oleh peneliti, hal tersebut secara tidak langsung memudahkan peneliti untuk menggali data-data yang diperlukan.

2. Pendekatan Penelitian

Adapun metodologi yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Selanjutnya peneliti menggunakan desain penelitian *multi case studies* yang merupakan bagian dari pendekatan ethnographik. Dimana pendekatan ethnographik ini tercakup dalam metode penelitian kualitatif.²⁸

Untuk jelasnya dapat peneliti gambarkan dalam skema dibawah ini :



²⁸ Lihat Noeng Muhajir, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Edisi IV, (Yogyakarta : Rake Sarasin, 2000), h. 134-139. Selanjutnya dikemukakan pula, bahwa pendekatan ethnographik ini lebih mempelajari fenomena sebagai kejadian wajarnya, dan ia tidak bersifat eksperimental. Dalam artian, data yang diperoleh disajikan dengan "apa adanya" (tentunya setelah melalui proses "seleksi" data – pen.). Untuk jelasnya, lihat pula Noeng Muhajir, *Ibid*, h. 132.

Pendekatan ethnographik lebih mengacu pada desain penelitian *multi case studies*. Peneliti menggunakannya untuk mempermudah peneliti dalam mendeskripsikan “gejala” tentang sistem kerjasama di bidang transportasi yang dilakukan selama ini oleh pengusaha angkutan kota di Samarinda, kemudian peneliti komparasikan dengan sistem kerjasama (*syirkah*) dalam ekonomi Islam.

3. Penentuan Subjek

Sebelum peneliti menguraikan lebih lanjut tentang tehnik penentuan subjek (baca : pengambilan sampel – pen.), terlebih dahulu peneliti kemukakan bahwa jenis populasi penelitian ini adalah populasi sasaran.

Ida Bagus Mantra dan Kasto dalam tulisannya *Tehnik Pengambilan Sampel* membagi bentuk populasi kedalam dua bagian, yaitu : populasi sampling dan populasi sasaran.²⁹

Jika coba peneliti analogikan : apabila jumlah populasi (yang dalam kajian tesis ini terdiri 33 orang pengusaha angkutan kota) dan jika di ambil hanya sebagian kecilnya (5 orang – pen.), maka seluruh populasi yang di ambil tersebut dinamakan populasi sasaran.

²⁹ Untuk jelasnya, lihat Ida Bagus Mantra dan Kasto, *Penentuan Sampel*, dalam Koentjaraningrat (Ed.), *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Cet. XI, (Jakarta : Gramedia Pustaka Utama, 1991), h. 152. Senada dengan uraian di atas, Ida Bagus Mantra dan Kasto mengemukakan bahwa, ada empat faktor yang harus dipertimbangkan dalam menentukan besarnya sampel suatu penelitian. Faktor-faktor tersebut adalah : (1). Derajat keseragaman (*Degree of Homogeneity*) (2). Presisi yang dikehendaki dari Penelitian, (3). Rencana Analisa, dan (4). Faktor tenaga, biaya serta waktu. Lihat *Ibid.*, h. 151-152.

Adapun tehnik pengambilan sampel dalam tesis ini bersifat *purposive sampling*. Pengambilan sample melalui bentuk tidak acak ini berdasarkan pertimbangan peneliti bahwa terdapat perbedaan yang cukup mendasar antara sistem kerjasama yang dilakukan oleh pengusaha (baca : pimpinan perusahaan) yang memiliki kendaraan dengan pengusaha yang tidak memiliki kendaraan.

Matthew B. Miles dan A. Michael Huberman mengemukakan bahwa sampel penelitian kualitatif cenderung atau menjadi lebih *purposive* daripada pengambilan sampel secara acak.³⁰

Ada beberapa pertimbangan-pertimbangan yang menjadikan peneliti cenderung mengambil sampel dari pengusaha kendaraan angkutan kota yang memiliki kendaraan saja, yaitu :

- 1) Ke seluruh responden tersebut (meskipun kebanyakan dari mereka adalah pendatang) benar-benar telah menyatu dengan lingkungan penelitian.
- 2) Pada umumnya, para responden sudah cukup lama menekuni usaha transportasi di bidang angkutan kota ini.
- 3) Ke seluruh responden bersedia meluangkan waktunya untuk diwawancarai.

Demikianlah beberapa pertimbangan yang dapat peneliti kemukakan dalam penentuan sampel ini.

³⁰ Lihat Matthew B. Miles dan A. Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif*, alih bahasa Tjetjep Rohendi Rohidi, (Jakarta : UI-Press, 1992), h. 47.

4. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang peneliti gunakan dalam kajian tesis ini, adalah :

a. Observasi

Becker dan Geer – seperti dikutip oleh Cary L. Cooper dan Peter Makin – menyatakan, bahwa pengamatan yang mana pengamat (baca : peneliti) tersebut ikut berpartisipasi, merupakan metode penelitian yang lebih lengkap daripada sekedar interview saja, hal ini berdasarkan alasan yang dikemukakan oleh penulis sebagaimana berikut ini :

“Pengamatan dimana pengamatnya ikut berpartisipasi dapat memberi jalan bagi kita untuk mengukur kelengkapan data yang dilakukan melalui berbagai cara, dan hal tersebut merupakan suatu model yang dapat memungkinkan kita mengetahui informasi yang terlepas dari kita, ketika menggunakan metode lainnya”.³¹

Dengan menggunakan teknik observasi ini, peneliti berusaha “menggali” informasi dan data-data yang ingin didapatkan, tentunya yang terkait erat dengan pembahasan karya ilmiah ini.

b. Wawancara

Dalam teknik pengumpulan data ini, peneliti juga menggunakan bentuk wawancara. Adapun responden yang dipilih telah peneliti tentukan sebelumnya dengan pertimbangan-pertimbangan (baca : kriteria – pen.),³²

³¹ Untuk jelasnya, lihat Cary L. Cooper dan Peter Makin, *Psikologi untuk Kelompok Profesional : Psikologi untuk Manajer*, alih bahasa Lilian Yuwono, (Jakarta : Arcan, 1995), h. 200.

³² Untuk mengetahui kriteria-kriteria responden yang telah peneliti tentukan, lihat dan perhatikan pembahasan mengenai penentuan sampel.

sebagaimana yang telah peneliti kemukakan pada bagian lain dalam Bab ini. Guna memudahkan peneliti dalam melakukan proses wawancara, maka peneliti menggunakan wawancara berencana dengan daftar pertanyaan yang telah peneliti susun sebelumnya.³³

Selain menggunakan tehnik wawancara berencana, peneliti juga menggunakan wawancara sambil lalu atau *casual interview*.³⁴ Dimana dalam wawancara sambil lalu ini, peneliti mengemukakan beberapa pertanyaan yang memiliki pembahasan erat dengan tesis ini.

c. Dokumentasi

Guna menunjang validitas dan efektifitas dalam pengambilan data, maka peneliti juga menggunakan bentuk dokumentasi. Selain terdiri dari data-data yang menyangkut gambaran umum lokasi penelitian (baik itu berupa data geografi maupun demografi), peneliti juga mencoba menggali data yang berkenaan dengan sarana dan prasarana transportasi, baik itu dalam bentuk jumlah kendaraan angkutan kota, jumlah pengusahnya,

³³ Koentjaraningrat mengemukakan, bahwa pada umumnya wawancara terbagi pada dua bagian, yaitu : wawancara berencana (*standardized Interview*) dan wawancara tak berencana (*Unstandardized Interview*). Adapun wawancara tak berencana terbagi pula dalam dua bagian, yaitu : wawancara berstruktur atau *active interview* dan wawancara tak berstruktur atau disebut pula *passive interview*. Selanjutnya, wawancara tak berstruktur dibedakan lagi menjadi : wawancara berfokus (*Focused Interview*) dan wawancara bebas (*Free Interview*). Apabila ditinjau dari segi pertanyaan, maka bentuknya ada yang bersifat tertutup dan adapula yang bersifat terbuka. Lihat Koentjaraningrat (Ed.), *Metode-metode Penelitian Masyarakat...*, h. 138-139.

³⁴ Selanjutnya dikemukakan bahwa wawancara sambil lalu itu hampir memiliki “kesamaan” dengan wawancara tak berencana, adapun yang membedakan antara keduanya adalah : dalam wawancara sambil lalu, orang-orang yang dijumpai tidak diteliti (baca : tidak ditentukan) sebelumnya dan dijumpai secara kebetulan saja. Untuk jelasnya lihat *Ibid.*, h. 140.

ataupun data-data lain yang memiliki kaitan erat dalam *syirkah* maupun kerjasama pengusaha yang diterapkan selama ini.

Sartono Kartodirdjo dalam tulisannya *Metode Penggunaan Bahan Dokumen* mengemukakan definisi dokumen, yang dalam arti sempit dicontohkan dengan : surat-surat, catatan harian, maupun jurnal. Sedangkan dalam arti yang luas, dokumen dapat pula terdiri dari : monumen, tape recorder ataupun foto-foto.³⁵

Noeng Muhajir mengemukakan, bahwa pada penelitian studi kasus, metode pengumpulan datanya lebih mengutamakan tiga komponen sebagaimana yang telah peneliti kemukakan di atas.³⁶

Demikianlah metode pengumpulan data tesis yang dapat peneliti kemukakan, selanjutnya akan peneliti kemukakan pula tehnik pengolahan atau analisa data yang peneliti gunakan, sebagaimana berikut ini.

5. Analisa Data

Tehnik analisa data yang peneliti gunakan dalam kajian tesis ini tidak terlepas dari dua macam langkah-langkah analisis. Adapun kedua langkah analisis tersebut, adalah : langkah analisis selama di lapangan dan langkah analisis sesudah meninggalkan lapangan penelitian.

³⁵ Lihat Sartono Kartodirdjo, *Metode Penggunaan Bahan Dokumen*, dalam Koentjaraningrat (Ed.), *Metode-metode Penelitian Masyarakat...*, h. 46.

³⁶ Lihat Noeng Muhajir, *Metode Penelitian Kualitatif...*, h. 62-63.

Adapun langkah analisis tersebut di atas, senada dengan apa yang dikemukakan oleh Noeng Muhajir, diantara beberapa langkah analisis selama di lapangan – sebagaimana yang di kutip dari Bogdan – ialah :

- a. Mempersempit fokus studi; hal ini dilakukan untuk memudahkan peneliti dalam mempersempit skopa data yang dikumpulkan.
- b. Menetapkan tipe studi; dengan mengadakan penelitian tentang kerjasama di bidang transportasi, dengan sendirinya telaah tersebut mengarah pada “nilai-nilai” atau “etika” yang terkandung dalam prinsip kerjasama. Selanjutnya peneliti coba mengkomparasikan dengan sistem kerjasama (*syirkah*) dalam ekonomi Islam.
- c. Mengembangkan pertanyaan analitik selama di lapangan; diantara cara yang peneliti gunakan adalah melalui wawancara dan angket yang bersifat terbuka.
- d. Menuliskan komentar peneliti sendiri; catatan reflektif –jika peneliti boleh meminjam istilah Noeng Muhajir– tersebut peneliti tuangkan dalam uraian-uraian yang selanjutnya peneliti ringkaskan kembali, mana diantara uraian tersebut yang sesuai dengan konteks kajian tesis ini.
- e. Melakukan penjajagan ide dan tema penelitian; hal ini peneliti lakukan dengan wawancara sambil lalu pada responden yang peneliti temui secara tidak disengaja dan mau membantu peneliti.
- f. Menelaah kembali kepustakaan yang relevan selama di lapangan.

g. Menggunakan metaphora atau perbandingan-perbandingan, analogi serta konsep-konsep.³⁷

Setelah beberapa data ataupun teori yang dibutuhkan terkumpul selama peneliti di lapangan, selanjutnya peneliti melakukan analisis data yang telah ada tersebut melalui pembuatan kategorisasi masalah dan menyusun kodenya, yang kemudian kategorisasi tersebut peneliti susun sesuai dengan urutan penelaahannya.³⁸

Dalam penggunaan kode untuk data yang telah terkumpulkan, peneliti membuat singkatan yang diterapkan pada sejumlah kata. Sedangkan konsep dari kode yang peneliti buat tersebut tentunya merupakan tema sentral kajian tesis ini, diantaranya : penerapan kerjasama, manfaat dari kerjasama yang dilakukan, kendala yang dihadapi dari kerjasama, serta bentuk kerjasama yang dijalankan. Diantara penggalan kata yang peneliti gunakan dalam jawaban yang telah ada dan sesuai dengan tema sentral penelitian ini, adalah : *Pen-Ker* untuk penerapan kerjasama, *Man-Ker* untuk manfaat dari kerjasama, *Ken-Ker* kendala yang dihadapi dalam kerjasama, serta *Ben-Ker* untuk bentuk kerjasama yang dijalankan.

Mengenai alur analisis data yang peneliti gunakan, baik itu selama di lapangan ataupun sesudah meninggalkan lapangan penelitian, hal ini sebagaimana yang dikemukakan oleh Matthew B. Miles dan A. Michael

³⁷ Mengenai langkah analisis di atas, lihat *Ibid.*, h. 143-144.

³⁸ Lihat pula *Ibid.*,

Huberman dengan teori analisis datanya, yaitu : tahap pengumpulan data, reduksi (proses pemilihan dan penyederhanaan) data, penyajian data serta tahap kesimpulan-kesimpulan.³⁹

Dimana kesemua komponen analisis data di atas merupakan “siklus” yang saling berhubungan dan merupakan bentuk analisis yang terus berlanjut atau terus menerus, dalam artian seluruh rangkaian di atas merupakan kegiatan analisis yang saling susul menyusul.

G. Sistematika Pembahasan

Guna mempermudah peneliti dalam “penyajian” hasil penelitian ini, maka peneliti mengklasifikasikan pembahasan pada lima bagian atau Bab, antara lain :

Pada Bab I, peneliti coba mengantarkan pemahaman pembaca melalui latar belakang diangkatnya pembahasan tentang analisa kerjasama, termasuk pula beberapa uraian mengenai metode penelitian yang digunakan. Diantara beberapa subbab yang tercakup pada Bab ini selain dari latar belakang masalah, adalah rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, telaah pustaka, kerangka teori, metodologi penelitian serta sistematika pembahasan.

Pada Bab II, peneliti coba paparkan beberapa landasan teori yang tentunya menjadi tema sentral penelitian, yang mana diantara landasan teori tersebut peneliti kutip dari beberapa referensi yang terkait dengan pembahasan

³⁹ Untuk jelasnya, lihat dan perhatikan Matthew A. Miles dan A. Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif...*, h. 15-21.

tesis ini, baik dari buku-buku maupun jurnal. Adapun pembahasan dari landasan teori tersebut di atas, antara lain : *Syirkah* (kerjasama) dalam sistem ekonomi Islam yang didalamnya tercakup pembahasan pada definisi, macam-macamnya, syarat-syarat terbentuknya dan sistem bagi hasil lainnya dalam ekonomi Islam. Selain itu peneliti juga mengemukakan pembahasan mengenai transportasi angkutan jalan raya, yang meliputi : pengertiannya, manfaat terciptanya transportasi jalan raya tersebut di bidang ekonomi, serta kerjasama di bidang transportasi. Kemudian peneliti uraikan pula secara terpisah pembahasan mengenai perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang transportasi, yang meliputi : definisi, dan macam-macamnya.

Bab III, berisi pembahasan mengenai gambaran umum lokasi yang menjadi daerah penelitian. Hal ini tentunya untuk memudahkan peneliti dalam memahami dan mendalami kondisi geografis maupun kondisi demografis kota Samarinda.

Pada Bab IV, peneliti paparkan beberapa pembahasan mengenai hasil penelitian yang tertuang dalam analisa data. Untuk mempermudah peneliti dalam menguraikan pembahasan tersebut, maka peneliti mencoba membagi subbab pembahasan menjadi tiga bagian, yaitu : latar belakang berdirinya usaha transportasi, analisa praktek kerjasama pengusaha transportasi serta komparasi antara kerjasama pengusaha transportasi angkutan kota di Samarinda ditinjau dari sudut pandang *syirkah*.

Bab V merupakan bagian akhir dari uraian pembahasan yang menyangkut analisa kerjasama pengusaha angkutan kendaraan jalan raya di Samarinda, adapun bab ini terbagi pada kesimpulan dan saran.



UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA

BAB II

LANDASAN TEORI

A. *Syirkah* dalam sistem ekonomi Islam

1. Definisi *Syirkah*

Syirkah merupakan *isim maṣdar* dari kata dasarnya *syarika* (شرك), yang berarti mengadakan persekutuan.¹ Kaitannya dengan pembahasan dalam penelitian ini, maka yang dimaksudkan dengan kata *syirkah* diatas adalah perilaku kerjasama atau terjadinya persekutuan dalam sistem ekonomi (khususnya dibidang transportasi) baik antara dua pihak maupun lebih dari dua pihak.

M. Syafi'i Anwar dalam sebuah tulisannya pada jurnal *Ulumul Qur'an* merumuskan definisi *syirkah* sebagai berikut:

“Perjanjian kesepakatan bersama antara beberapa pemilik modal untuk menyertakan modalnya pada suatu proyek, yang biasanya berjangka waktu panjang. Dimana resiko rugi atau laba dibagi secara berimbang dengan penyertaan modal yang dikeluarkan”.²

Syaikh Mahmud Shaltut dalam kitabnya *Al-Islām ‘Aqīdah wa asy-Syari’ah*³ mengemukakan tentang *syirkah*, bahwa Islam membolehkan kaum

¹ Lihat *Al-Munjid fī al-Lughah*, (Beirut: Dār al-Masyrik, 1987), h. 384. Dan lihat pula Ahmad Warson Munawwir, *Kamus Bahasa Arab-Indonesia Al-Munawwir*, (Yogyakarta: Unit Pengadaan buku-buku ilmiah keagamaan Pondok Pesantren Al-Munawwir Krapyak, 1984), h. 765.

² Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi Lubis, *Hukum Perjanjian Dalam Islam*, (Jakarta : Sinar Grafika, 1994), h. 74.

³ Lihat Syaikh Mahmud Shaltut, *Al-Islām ‘Aqīdah wa asy-Syari’ah*, di-Indonesia-kan *Akidah dan Syari’ah Islam*, terj. Fachruddin dan Nasharuddin Thaha, (Jakarta: Bumi Aksara, 1994), h. 41-42.

muslimin untuk mengadakan perjanjian kerjasama dengan orang-orang yang berlainan agama, asal saja tidak membahayakan kepada kepentingan agama dan umat Islam. Sebagaimana firman Allah SWT.:

إِلَّا الَّذِينَ عَاهَدْتُمْ مِنَ الْمُشْرِكِينَ ثُمَّ لَمْ يَنْقُصُوكُمْ شَيْئًا وَلَمْ يُظَاهِرُوا عَلَيْكُمْ أَحَدًا فَأَتِمُوا إِلَيْهِمْ عَهْدَهُمْ إِلَىٰ مُدَّتِهِمْ إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُتَّقِينَ⁴

Artinya: "Kecuali pada orang-orang Musyrik yang kamu telah mengadakan perjanjian (dengan mereka) dan mereka tidak mengurangi sesuatupun (dari isi perjanjian)mu dan tidak (pula) mereka membantu seseorang yang memusuhi kamu, maka terhadap mereka itu penuhilah janjinya sampai batas waktunya. Sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang bertaqwa".⁵

Adapun Taqiyuddin An-Nabhani mengemukakan, bahwa definisi *syirkah* menurut bahasa adalah penggabungan dua bagian atau lebih,⁶ yang tidak bisa dibedakan lagi antara satu bagian dengan bagian lainnya. Sedangkan menurut *syara'*, *syirkah* adalah transaksi antara dua orang atau lebih, kedua-duanya sepakat untuk melakukan kerjasama yang bersifat

⁴ QS. At-Taubah (9):4.

⁵ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, (Semarang: Toha Putra, 1989), h. 278.

⁶ Bandingkan dengan apa yang dikemukakan oleh Ahmad Isa Asyur yang menguraikan dasar *syirkah* melalui hadis *Qudsi* yang artinya; Allah berfirman: "Aku adalah yang ketiga dari dua orang yang bersekutu selama keduanya tidak saling berkhianat. Bila salah satunya berkhianat, maka Aku keluar dari keduanya". (H.R. Abu Daud dan Hakim). Dikemukakan juga definisi *syirkah* dari segi bahasa dan *syara'*. Lebih lengkap, lihat Ahmad Isa Asyur, *Fiqh Muyassar fi al-Mu'amalat*, di-Indonesia-kan *Fiqh Islam Praktis Bab: Mu'amalah*, terj. Abdul Hamid Zahwan, (Solo : Pustaka Mantiq, 1995), h. 71.

finansial dengan tujuan mencari keuntungan. Transaksi ini mengharuskan adanya *ijab* dan *qabul* sekaligus.⁷ Dimana dalam definisinya ini, An-Nabhani juga menambahkan bahwa terdapat kesamaan antara *syirkah* dan perseroan.⁸

Adapun pengertian perseroan dalam sistem kapitalis,⁹ adalah : transaksi, yang mana karena transaksi tersebut dua orang atau lebih, terikat untuk memberikan saham dalam sebuah proyek padat modal, dengan memberikan investasi, baik berupa harta ataupun kerja, agar bisa mendapatkan pembagian hasil dari proyek tersebut. Berupa keuntungan (deviden) maupun kerugian.

Afzalur Rahman menyatakan,¹⁰ bahwa *syirkah* menurut asalnya, merupakan penghubung antar dua tanah atau lebih, dimana sifat dari tanah tersebut sulit dibedakan antara satu dengan lainnya. Dan menurut bahasa hukum, kata *syirkah* berarti bergabungnya dua orang atau lebih dalam satu kepentingan. Namun demikian, kata *syirkah* diperluas penggunaannya dalam kontrak, meskipun tidak ada hubungan nyata antar dua tanah, karena kontrak itulah yang menyebabkan terjadinya hubungan. Disamping itu

⁷ Taqiyuddin An-Nabhani, *Membangun Sistem Ekonomi Alternatif Perspektif Islam*, (Surabaya: Risalah Gusti, 1996), h. 153.

⁸ Lihat *Ibid.*, h. 168.

⁹ Untuk lebih jelasnya mengenai perseroan ini, lihat pula Fuad Mohd. Fachruddin, *Riba dalam Bank, Koperasi, Perseroan dan Asuransi*, (Bandung : Al-Ma'arif, 1993), h. 145.

¹⁰ Lihat Afzalur Rahman, *Economic Doktrines of Islam*, di-Indonesia-kan *Doktrin Ekonomi Islam*, terj. Soeroyo dan Nastangin, jilid 4, (Yogyakarta : Dana Bhakti Wakaf, 1996), h. 365.

Afzalur Rahman memberikan kesamaan definisi *syirkah* ini dengan kemitraan.

Disamping itu, adapula definisi *syirkah* yang dikemukakan oleh ulama' fikih. Menurut *Mazhab Maliki*, *syirkah* adalah suatu izin untuk bertindak secara hukum bagi dua orang yang bekerjasama terhadap harta mereka. Dalam *Mazhab Syafi'i* dan *Hambali* diuraikan, bahwa *syirkah* adalah hak bertindak hukum bagi dua orang atau lebih pada sesuatu yang mereka sepakati. Sedangkan *Mazhab Hanafi* mendefinisikan *syirkah* yang berupa akad yang dilakukan oleh orang-orang yang bekerjasama dengan modal dan keuntungan.¹¹ Dikemukakan pula bahwa dengan adanya akad *syirkah* yang disepakati kedua belah pihak, maka semua pihak yang mengikatkan diri berhak bertindak hukum terhadap harta serikat itu dan berhak mendapatkan keuntungan, sesuai dengan persetujuan yang disepakati.

Yusuf Musa mengelaborasi definisi *syirkah* pada ketentuan, bahwa harus ada dua pihak atau lebih yang ikut berpartisipasi dalam *syirkah* (kerjasama) tersebut. Apabila hanya ada satu orang (sebagai pemilik modal), dimana ada manager yang bertindak sebagai pekerja dan bukan partner dalam kontrak yang telah disepakati, maka yang demikian itu tidak dapat disebut sebagai bentuk *syirkah (partnership)*.¹²

¹¹ Sebagaimana diedit oleh Abdul Azis Dahlan, lihat Abdul Azis Dahlan (et.al.), *Ensiklopedi Hukum Islam*, (Jakarta : Ichtiar Baru van Hoeve, 1997), h. 1711.

¹² Seperti dikutip oleh Mustaq Ahmad, *Business Ethics in Islam*, di-Indonesia-kan *Etika Bisnis Dalam Islam*, terj. Samson Rahman, (Jakarta: Pustaka Al-Kautsar, 2001), h. 119.

2. Macam-macam *syirkah*

Terdapat beberapa pendapat ulama' dalam pembagian dan macam *syirkah*. Ibnu Taimiyah berpendapat bahwa pada umumnya transaksi kerjasama (*syirkah*) terbagi pada dua kategori, yaitu:

- a. Kerjasama dalam pemilikan (*Syirkah al-Amlāk*). Kerjasama dalam pemilikan (*Syirkah al-Amlāk*) merupakan bentuk yang biasa digunakan secara umum dalam hak milik. Menurut ulama' fikih, *Syirkah al-Amlāk* adalah dua orang atau lebih memiliki harta bersama tanpa melalui akad *syirkah*. Adapun *syirkah al-Amlāk* ini terbagi pada:¹³
 - 1) *Syirkah Ikhtiyār* (Perserikatan yang dilandasi pilihan orang yang berserikat), yaitu perserikatan yang muncul akibat tindakan hukum orang yang berserikat. Contohnya: Dua orang yang bersepakat membeli suatu barang atau mereka menerima *hibah*, *wasiat* dan atau *wakaf* dari orang lain, lalu kedua orang itu menerima pemberian tersebut dan menjadi milik mereka secara berserikat (bersama-sama).
 - 2) *Syirkah Jabr* (Perserikatan yang muncul secara paksa, bukan atas keinginan orang-orang yang berserikat), yaitu sesuatu yang ditetapkan menjadi milik dua orang atau lebih tanpa kehendak dari mereka. Contohnya : Harta warisan yang menjadi milik bersama,

¹³ Lihat Abdul Azis Dahlan (et.al.), *Ensiklopedi Hukum Islam...*, h. 1711-1712. Bandingkan pula pembagian *Syirkah al-Amlak* ini menurut Afzalur Rahman. Lihat Afzalur Rahman, *Economic Doctrines of Islam...*, h. 366.

diterima dari seseorang yang telah meninggal dunia. Lebih jauh mengenai hukum yang terkait dengan *Syirkah al-Amlāk* ini dibahas oleh ulama' fikih secara luas dalam bab *wasiat, waris, hibah* dan *wakaf*.

- b. Kerjasama dalam kontrak (*Syirkah al-Uqūd*).¹⁴ *Syirkah al-Uqūd* adalah *syirkah* yang akadnya disepakati dua orang atau lebih untuk mengikatkan diri dalam perserikatan modal dan keuntungan. Selanjutnya dalam *Syirkah al-Uqūd*, Ibnu Taimiyah membaginya pada lima bentuk kerjasama, yaitu:

- 1) Kerjasama dalam permodalan dan tenaga (*Syirkah al-Inān*).¹⁵

Ulama' Fiqh sepakat menyatakan bahwa bentuk perserikatan ini adalah boleh. Dimana dalam hal ini ulama' fiqh juga membuat kaidah, yaitu: kerugian dan keuntungan dibagi sesuai dengan kesepakatan yang tentunya sesuai dengan modal masing-masing pihak.

- 2) Kerjasama dalam tenaga (*Syirkah al-'Abdān*).¹⁶ Dalam bentuk *Syirkah al-'Abdān* terdapat perselisihan diantara ulama' fiqh dalam

¹⁴ Lihat Abdul Azis Dahlan (et. al.), *Ensiklopedi Hukum Islam*, h. 1712. Dan lihat pula Sayyid Sabiq, *Fikih Sunnah*, terj. Kamaluddin A. Marzuki, jilid 13, (Bandung : Al-Ma'arif, 1996), h. 176.

¹⁵ Lihat Abdul Azis Dahlan (et.al.), *Ensiklopedi Hukum Islam...*, h. 1712. Dalam prakteknya di Indonesia, *Syirkah al-Inan* ini dapat dipersamakan dengan: Perseroan Terbatas, Perseroan Firma, Koperasi dan lain sebagainya. Lihat pula Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi Lubis, *Hukum Perjanjian dalam Islam...*, h. 80.

¹⁶ Lihat Abdul Azis Dahlan (et.al.), *Ensiklopedi Hukum Islam...*, h. 1713.

ketentuan boleh tidaknya *syirkah* ini, salah satu alasan yang dikemukakan adalah kerja yang dilakukan dalam perserikatan ini tidak dapat diukur, sehingga membawa kemungkinan terjadinya penipuan dan pada akhirnya membawa perselisihan. Seperti: Tukang atau pekerja yang bergabung menangani sebuah pekerjaan dan setuju untuk membagi penghasilan mereka diantara mereka sendiri.

- 3) Kerjasama dalam kredit (*Syirkah al-Wujūh*).¹⁷ Di zaman sekarang, perserikatan ini mirip dengan makelar dan banyak dilakukan orang. Dimana pihak yang berserikat membeli barang dengan kredit, hanya atas dasar suatu kepercayaan, kemudian barang yang mereka kredit itu mereka jual dengan dengan harga tunai, sehingga mereka meraih keuntungan. Seperti: Seorang atau lebih dari anggota suatu organisasi mendapatkan barang secara kredit dan mereka kemudian menjualnya dan sepakat membagi keuntungan yang diperoleh.
- 4) Kerjasama komprehensif (*Syirkah al-Mufāwadah*).¹⁸ *syirkah* ini merupakan gabungan bentuk dari *Syirkah al-Inān*, *Syirkah al-‘Abdān* dan *Syirkah al-Wujūh*. *Syirkah al-Mufāwadah* ini dapat diartikan sebagai serikat untuk melakukan negoisasi, dalam hal ini tentunya untuk melakukan suatu pekerjaan atau urusan, yang mana istilah sehari-hari sering digunakan istilah patner kerja atau group.

¹⁷ Lihat *Ibid.*, h. 1713-1714. Lebih lanjut dijelaskan bahwa *syirkah al-Wujūh* ini dalam prakteknya di Indonesia dapat dipersamakan dengan komisioner, keagenan, perantara dan lain-lain. Lihat Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi Lubis, *Hukum Perjanjian dalam Islam...*, h. 82.

¹⁸ Lihat Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi Lubis, *Ibid.*, h. 81.

Dalam serikat ini yang lebih ditekankan adalah keahlian dan bukan permodalan.

- 5) Kerjasama *Mudārabah* (*Syirkah al-Mudārabah*).¹⁹ Yaitu suatu persetujuan antara pemilik modal dan seorang pekerja untuk mengelola uang dari pemilik modal dalam perdagangan tertentu, dimana keuntungannya dibagi sesuai dengan kesepakatan bersama. Sedangkan kerugiannya menjadi tanggungan pemilik modal saja. Bentuk *syirkah al-mudārabah*, terdapat perselisihan antara ulama fiqh dalam mengkategorisasikan *al-mudārabah* ini kedalam bentuk *syirkah*. Dari beberapa uraian diatas, penulis dapat menyimpulkan adanya kesamaan antara *Syirkah al-Mudārabah* ini dengan bentuk kerjasama *Commenda* di zaman pertengahan Eropa. Hal ini penulis kemukakan berdasarkan pendapat Ibnu Taimiyah –Sebagaimana ditulis Islahi–²⁰ yang mengatakan bahwa *Commenda* ialah bentuk kerjasama dimana seseorang bisa menyerahkan uangnya kepada yang lain dan memperoleh bagian keuntungan tanpa terlibat langsung dalam pelaksanaan bisnisnya.

Mazhab Hambali mengemukakan pembagian *syirkah* kedalam tiga bentuk, yaitu: Perserikatan dalam modal atau harta (*syirkah al-Amwāl*), Perserikatan dalam kerja (*syirkah al-‘Amāl*) dan Perserikatan tanpa modal

¹⁹ Lihat Abdul Azis Dahlan (et.al), *Ensiklopedi Hukum Islam...*, h. 1714.

²⁰ Seperti ditulis Islahi, *Konsepsi Ekonomi Ibnu Taimiyah*, terj. Anshari Thayib, PT. Bina Ilmu, Surabaya, 1997, h. 191-194.

(*syirkah al-Wujūh*)²¹ Selanjutnya ketiga macam atau bentuk *syirkah* diatas, dapat dikategorisasikan kedalam bentuk *syirkah al-Inān* dan bisa juga dalam bentuk *syirkah al-Mufāwadah*.

Selain beberapa pembagian *syirkah* sebagaimana yang telah penulis kemukakan diatas, ada pula pembagian *syirkah* sebagaimana yang dikemukakan oleh al-Kilabi,²² dimana beliau mengkategorisasikan *syirkah* kedalam tiga bagian, yaitu: *Syirkah al-Amwāl* (perserikatan harta benda), *syirkah al-‘Abdān* dan *syirkah al-Wujūh*. Kemudian *syirkah al-Amwāl* dibagi lagi ke dalam *syirkah al-Inān* dan *syirkah al-Mufāwadah*. Adapun definisi dari masing-masing pembagian *syirkah* tersebut, tidaklah terdapat perbedaan mendasar dengan definisi-definisi yang telah peneliti uraikan diatas.

Mengenai pembagian macam atau bentuk *syirkah* ini, mazhab Hanafi membolehkan semua bentuk *syirkah* apabila syarat-syaratnya terpenuhi. mazhab Maliki membolehkan semua jenis *syirkah*, kecuali *syirkah al-Wujuh*. Mazhab Syafi'i membatalkan semua, kecuali *syirkah al-Inān*. Sementara mazhab Hambali membolehkan semua, terkecuali *syirkah al-Mufāwadah*.²³

²¹ Lihat Abdul Azis Dahlan... (et.al.), *Op. Cit.*, h. 1712.

²² Lihat Muhammad ibn Ahmad ibn Juzzy al-Kilabi, *Al-Qawanin al-Fiqhiyyah*, Dar al-Fikr, t.t., h. 244.

²³ Sayid Sabiq, *Fiqh Sunnah...*, h. 176. Dan lihat Muhammad ibn Ahmad ibn Juzzy al-Kilabi, *Al-Qawanin al-Fiqhiyyah...*, h. 244. Guna memperjelas pembahasan mengenai perselisihan pendapat diatas, lihat pula Abdul Azis Dahlan (et.al.), *Ensiklopedi Hukum Islam...*, h. 1712-1714.

Demikianlah beberapa uraian mengenai pembagian macam atau bentuk *syirkah* dalam *syari'ah* Islam. Selanjutnya untuk mengetahui syarat-syarat terjadinya *syirkah*, dibawah ini akan penulis uraikan diantara beberapa syarat terjadinya *syirkah* tersebut.

3. Syarat-Syarat Terbentuknya *Syirkah*

Diantara syarat-syarat terbentuknya *syirkah* ini – baik *syirkah al-Amlāk* (perserikatan dalam kepemilikan) maupun *syirkah al-'Uqūd* (perserikatan berdasarkan akad) – adalah:²⁴

- a. Perserikatan itu merupakan transaksi yang bisa diwakilkan. Dimana salahsatu pihak jika bertindak hukum terhadap objek perserikatan itu, dengan izin pihak lain, dianggap wakil seluruh pihak yang berserikat.
- b. Persentase pembagian keuntungan untuk masing-masing pihak yang berserikat dijelaskan ketika berlangsungnya akad.
- c. Keuntungan itu diambilkan dari hasil laba harta perserikatan dan bukan dari harta lain.

Ahmad Isa Asyur, mengemukakan syarat-syarat terjadinya *syirkah* harta benda kepada lima bagian, yaitu:²⁵

- a. Guna terwujudnya *syirkah* haruslah terkumpul modal atau barang yang sama jenisnya, dan dua barang yang sama jenisnya tersebut, apabila

²⁴ Lihat *ibid*.

²⁵ Lihat Ahmad Isa Asyur, *Fiqhul Muyassar fi al-Mu'amalat...*, h. 72-74.

dikumpulkan atau digabungkan akan sulit dibedakan. Seperti: Gula, gandum, beras dan lain sebagainya.

- b. Harus sama jenisnya dan tidak diperbolehkan menggunakan barang yang berlainan jenisnya. Sehingga jika barang itu sudah menyatu, tidak dapat lagi dibedakan kepemilikannya.
- c. Kedua barang tersebut haruslah dikumpulkan menjadi satu, sehingga tidak dapat dipisah-pisahkan.
- d. Untuk mengoperasikan barang yang ada tersebut haruslah ada izin diantara kedua pihak yang berseikat.
- e. Keuntungan dan kerugiannya haruslah dibagi rata sesuai dengan modal masing-masing.

Syarat-syarat terjadinya pembentukan *syirkah al-Inān* menurut Abu Bakar Jabir al-Jazairi adalah:²⁶

- a. Harus diantara sesama Muslim, karena orang yang bukan Muslim tidak terjamin akan dapat menghindari perbuatan riba atau memasukkan saham yang haram.
- b. Modal hendaknya diketahui (besar kecilnya), juga bagian keuntungan dan kerugiannya, hal ini disebabkan keuntungan dan kerugian sangat bergantung pada jumlah modal yang dikumpulkan bersama.

²⁶ Untuk jelasnya, lihat Abu Bakar Jabir al-Jazairi, *Minhajul Muslim*, di-Indonesia-kan, *Pola Hidup Muslim : Mu'amalah*, terj. Rachmat Djatnika dan Ahmad Sumpeno, (Bandung : Remaja Rosdakarya, 1991), h. 76-77.

- c. Keuntungannya harus terbuka dan dibagikan kepada masing-masing sesuai dengan saham masing-masing. Dan kerja hendaknya disesuaikan dengan kuantitas saham yang ada, baik dalam keuntungan ataupun kerugian.
- d. Modal haruslah berupa uang, barang siapa memiliki barang dan dia hendak menjadi anggota suatu *syirkah* (perserikatan), hendaknya barang yang ada tersebut diuangkan.
- e. Bila salah seorang dari pihak yang mengadakan kerjasama (*syirkah*) tersebut meninggal dunia, maka kerjasama tersebut batal. Demikian juga bila salah seorang keluar dari ketentuan yang telah ditetapkan.

Selain syarat-syarat terjadinya *syirkah*, terdapat pula hal-hal yang dapat membatalkan akad *syirkah* tersebut (baik hal-hal yang bersifat khusus maupun hal-hal yang bersifat umum). Adapun hal-hal yang membatalkan suatu akad perserikatan secara umum, yaitu:²⁷

- a. Salahsatu pihak mengundurkan diri, dengan alasan, akan tersebut tidak bersifat mengikat (dalam artian: boleh dibatalkan).
- b. Salahsatu pihak yang berserikat meninggal dunia.
- c. Salahsatu pihak kehilangan kecakapannya dalam bertindak hukum, seperti: gila dan sakit yang sulit disembuhkan.
- d. Salahsatu pihak *murtad*, dan melarikan diri ke negeri yang berperang dengan negara muslim.

²⁷ Lihat Abdul Azis Dahlan (et.al.), *Ensiklopedi Hukum Islam...*, h. 1715.

Hal-hal yang membuat berakhirnya perserikatan secara khusus – jika dilihat dari bentuk perserikatannya– ialah:

- a. Dalam *syirkah al-Amwāl* ; akad perserikatan dinyatakan batal apabila semua atau sebagian modal perserikatan hilang, karena objek dari terciptanya perserikatan ini adalah harta.
- b. Dalam *syirkah al-Mufāwāḍah*, akad perserikatan dinyatakan batal apabila modal dari masing-masing pihak tidak sama kuantitasnya karena *al-Mufāwāḍah* itu sendiri berarti persamaan baik dalam modal, kerja ataupun keuntungan yang dibagi.

Kaitannya dengan pembahasan tentang akad diatas, Yusdani dalam tulisannya *Transaksi (Akad) dalam Perspektif Hukum Islam* mengemukakan, bahwa dalam perjanjian Islam dianut pula asas kebebasan berkontrak yang diistilahkan dengan *Mabda' hurriyah al-ta'aqud*. Dan dikemukakan pula segi-segi kebebasan berkontrak seperti yang dikutip penulis dari al-Zarqa, yaitu.²⁸

- 1) Kebebasan untuk mengadakan atau tidak mengadakan perjanjian.
- 2) Tidak terikat kepada formalitas-formalitas, tetapi cukup semata-mata berdasarkan kata sepakat (perizinan); ditambahkan pula bahwa konsep ini pada dasarnya tidak termasuk dalam pengertian kepastian kebebasan berkontrak akan tetapi merupakan azas konsensualisme.
- 3) Tidak terikat kepada perjanjian-perjanjian bernama.

²⁸ Lihat Yusdani, *Transaksi (Akad) dalam Perspektif Hukum Islam*, dalam jurnal *Millah (Vol. II, No. 2 edisi Januari 2002)*, Magister Studi Islam Universitas Islam Indonesia, 2002, h. 76.

4) Kebebasan untuk menentukan akibat perjanjian.

Dikemukakan pula bahwa, pada dasarnya asas kebebasan berkontrak telah jelas diajarkan oleh nash-nash *al-Qur'an*, *as-Sunnah* dan terdapat pula dalam kaedah-kaedah *fiqhiyah*. Hal ini sebagaimana yang telah diuraikan penulis dengan rinci dalam tulisannya tersebut.²⁹

Demikian beberapa syarat-syarat terjadinya *syirkah* yang dapat penulis kemukakan. Untuk lebih memperjelas perbedaan mendasar antara *syirkah* dengan sistem bagi hasil lainnya yang banyak diterapkan dalam sistem ekonomi Islam, maka dibawah ini peneliti kemukakan pula beberapa sistem bagi hasil lainnya dalam sistem ekonomi Islam.

4. Sistem Bagi Hasil Lainnya Dalam Ekonomi Islam

Sebelum peneliti menguraikan lebih jauh lagi akan sistem bagi hasil lainnya yang menggunakan akad (selain *syirkah*) dalam sistem ekonomi islam, terlebih dahulu peneliti kemukakan definisi dari bagi hasil sebagaimana yang dikemukakan oleh Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi K. Lubis, yaitu : “Perjanjian pengolahan tanah, dengan upah sebagian dari hasil yang diperoleh dari pengolahan tanah tersebut”. Lebih rinci disebutkan pula definisi perjanjian bagi hasil dalam undang-undang nomor 2 Tahun 1960 pasal 1 (tentang perjanjian bagi hasil), yaitu:

“Perjanjian dengan nama apapun juga yang diadakan antara pemilik pada suatu pihak dan seseorang atau badan hukum pada pihak lain –yang dalam undang-undang tersebut diatas disebut dengan “penggarap”– berdasarkan perjanjian yang mana

²⁹ Untuk jelasnya, lihat *Ibid*, h. 76-79.

penggarap diperkenankan oleh pemilik tersebut untuk menyelenggarakan usaha pertanian di atas tanah pemilik, dengan pembagian hasilnya antara kedua belah pihak”.³⁰

Diuraikan lebih lanjut, bahwa perjanjian bagi hasil diatas tidaklah bertentangan dengan ketentuan hukum Islam, dan perjanjian bagi hasil ini dipandang lebih baik daripada perjanjian sewa menyewa tanah pertanian. Hal ini disebabkan perjanjian sewa-menyewa tanah pertanian lebih bersifat untung-untungan daripada perjanjian bagi hasil, karena hasil yang diperoleh (produksi) dari tanah pertanian yang disewa tersebut belumlah diketahui jumlah atau hasilnya, adapun jumlah pembayarannya (sewa tanah) telah ditetapkan terlebih dahulu. Dari itulah, “kehadiran” undang-undang tersebut diatas lebih dimaksudkan sebagai usaha untuk melindungi golongan yang ekonominya lemah terhadap praktek-praktek yang sangat merugikan mereka dari golongan yang kuat.

Kaitannya dengan usaha melindungi golongan yang ekonominya lemah melalui perjanjian bagi hasil –sebagaimana yang telah peneliti kemukakan diatas– Khoiruddin Nasution dalam tulisannya *Wilayah Kajian dan Filsafat Ekonomi Islam* menyimpulkan, bahwa filsafat ekonomi Islam minimal terdiri dari dua bagian, yaitu: (1) Berkeadilan (*'adalah*) dan (2) adanya kesamaan kesempatan (*al-musawa*) untuk memanfaatkan sumber daya alam dan kesempatan yang ada.³¹

³⁰ Lihat Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi K. Lubis, *Hukum Perjanjian dalam Islam...*, h. 61-63.

³¹ Lihat Khoiruddin Nasution, *Wilayah Kajian dan Filsafat Ekonomi Islam*, dalam jurnal *Millah...*, h. 22.

Kembali pada pembahasan mengenai sistem bagi hasil lainnya dalam ekonomi Islam, sering pula kita mendengar beberapa istilah dari sistem bagi hasil –yang akan peneliti kemukakan dibawah ini, meskipun tidak secara rinci– dimana sedikit banyaknya sistem bagi hasil tersebut berkaitan dengan kerjasama antara satu pihak dengan pihak lain, yaitu.³²

- a. *Al-Hawālah*; menurut syara' *Al-Hawālah* berarti pelimpahan utang (pembayaran utang) kepada orang lain yang berutang kepadanya. *Al-Hawālah* ini pada dasarnya sama dengan menjual utang dengan utang, namun hal tersebut diperbolehkan oleh syari'at berdasarkan adanya keperluan yang mendesak.
- b. *Ar-Rahn* atau Gadai; yang menurut syara' berarti menjadikan suatu harta benda sebagai tanggungan untuk berhutang. Adapun barang atau harta benda yang digadaikan harus dapat dijual. Jika barang yang digadaikan tersebut tidak dapat dijual, maka transaksi (akad) penggadaian tersebut tidak syah. Selain itu, akad gadai dinyatakan syah apabila orang yang menggadaikan barang menyerahkan barangnya kepada orang yang memberi pinjaman.

³² Adapun sistem bagi hasil lainnya dalam ekonomi Islam – sebagaimana yang tersebut diatas – banyak penulis kutip dari Ahmad Isa Asyur dalam tulisannya *Fiqh al-Muyassar fī al-Mu'āmalat*. Dan masih banyak lagi bentuk sistem bagi hasil lainnya dalam ekonomi Islam, beserta syarat syah terwujudnya sistem bagi hasil tersebut maupun landasan hukumnya. Untuk jelasnya, lihat Ahmad Isa Asyur, *Fiqh al-Muyassar fī al-Mu'āmalat ...*, h. 51-87. Untuk jelasnya mengenai beberapa “hukum kerjasama” yang menggunakan akad, lihat dan baca pula Abu Bakar Jabir al-Jazairi, *Minhajul Muslim*, di-Indonesia-kan dengan *Ensiklopedi Muslim*, terj. Fadhli Bahri, (Jakarta : Darul Falah, 2001), h. 515-544.

c. *Syuf'ah*; menurut syara' *syuf'ah* adalah hak untuk memberi pemilihan atas suatu barang secara terpaksa bagi “teman lama” kepada “teman baru” guna secara bersama-sama mengatasi kesulitan. Misalnya : ada seseorang yang ingin membeli tanah, akan tetapi karena orang tersebut masih kekurangan uang untuk membelinya, maka ia mencari seorang “teman” untuk membeli tanah tersebut. Sehingga tanah tersebut menjadi milik mereka berdua.

d. *Ijārah*; (disebut pula dengan persewaan) ialah, akad yang berkaitan dengan dengan pemanfaatan barang yang dikehendaki yang telah diketahui jenis penggunaannya. Selanjutnya Ahmad Isa Asyur mengemukakan, bahwa akad persewaan ini adalah tetap, dalam artian kedua orang yang melakukan akad sewa menyewa ini tidak boleh menghentikan akad sekehendaknya, terkecuali setelah selesai atau habis waktunya menurut perjanjian yang telah ditetapkan.

B. Transportasi Angkutan Jalan Raya

1. Definisi Transportasi Angkutan Jalan Raya

Pengertian angkutan motor atau disebut pula angkutan jalan raya, adalah: Pengangkutan dengan menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor dijalan raya. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan tehnik yang ada pada kendaraan dan biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang atau barang, selain

daripada kendaraan yang berjalan diatas rel.³³ Senada dengan uraian ini, H.M.N. Nasution mengungkapkan bahwa angkutan bermotor adalah moda transportasi yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai fasilitas operasinya yang bergerak di jalan raya.³⁴

Adapun yang membedakan alat transportasi dalam pembagiannya ialah sifat jasa, operasi dan biaya. Transportasi terbagi pada lima bagian, yaitu: angkutan kereta api (*railroad or railway*), angkutan motor dan jalan raya (*motor/road/highway transportation*), angkutan laut (*water/sea transportation*), angkutan udara (*air transportation*) dan angkutan pipa (*pipalene*).³⁵ Guna lebih mempersempit batasan penelitian ini, maka penulis membatasi obyek penelitian ini pada alat angkutan bermotor atau angkutan jalan raya.

Pembiayaan pengadaan, pemeliharaan dan pengorganisasian peralatan operasi dilakukan sendiri oleh perusahaan angkutan, misalnya : Perusahaan bus membeli, mengoperasikan dan merawat sendiri armada busnya. Sifat pembiayaan peralatan operasi pada perusahaan angkutan yang demikian itu, adalah sama disemua alat angkutan yang lainnya.

³³ Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*, (Jakarta : Lembaga Penerbit FE-UI, 1990), h. 79.

³⁴ Untuk lebih jelasnya, lihat H.M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi...*, h. 41.

³⁵ *Ibid.*, h. 17.

2. Manfaat Transportasi Dibidang Perekonomian

Kegiatan ekonomi masyarakat adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi dan pertukaran kekayaan. Manusia menggunakan sumber daya untuk memenuhi kebutuhannya akan sandang, pangan dan papan. Oleh karena itu, manusia tidak berhenti menyerbu sumber alam dimana saja untuk membuat berbagai jenis barang yang diperlukannya meskipun sumber alam tidak terdapat disuatu tempat. Selanjutnya, melalui proses produksi barang siap pakai perlu dipasarkan, begitupun seterusnya. Dan untuk itulah diperlukannya transportasi.

Selanjutnya kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan manfaat, transportasi adalah salahsatu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis orang maupun barang. Dengan transportasi, bahan baku dibawa menuju tempat produksi dan hasil produksi dibawa kepasar. Selain itu, dengan transportasi pula para konsumen datang kepasar atau tempat pelayanan kebutuhannya, seperti: rumah sakit, pusat rekreasi dan lain sebagainya.³⁶

Selain beberapa manfaat diatas, angkutan (dalam hal ini disebut pula dengan transportasi –pen.) sangat dirasakan memiliki peranan yang sangat penting, hal ini disebabkan transportasi mencakup hampir semua

³⁶ HMN. Nasution, *Manajemen Transportasi...*, h.13.

aktifitas manusia, terutama dibidang sosial ekonomi maupun dalam bidang politik dan pertahanan negara.

Senada dengan uraian diatas, Samiadji Soerjotjaroko – dalam tulisannya *Ruang Lingkup Hukum Angkutan Darat dan Laut* – memberikan contoh akan pentingnya transportasi. Misalnya dalam pengadaan dan penyediaan pangan (umpamanya sembilan bahan pokok), bila angkutan macet, maka seketika itu pula masyarakat menjadi gelisah dan harga bahan pangan menjadi goncang. Akibatnya, dunia perdagangan menjadi “terpukul”, karena pada dasarnya pengangkutan itu merupakan jembatan penghubung antara produsen dan konsumen yang secara tidak langsung hal tersebut menjadi barometer stabilitas harga.³⁷ Penulis juga menambahkan, bahwa tanpa suatu pengangkutan yang baik dan lancar, tidaklah mungkin suatu daerah yang potensial bagi industri, kepariwisataan maupun memiliki sumber daya alam yang berlimpah, dapat maju dan berkembang.

Disamping beberapa manfaat sebagaimana yang telah peneliti kemukakan diatas, tidaklah berlebihan kiranya apabila disebutkan bahwa melalui transportasi perkembangan suatu wilayah maupun daerah dapat tercipta. Hal ini didasarkan pada pengembangan unsur perdagangan dan perekonomian dari daerah yang terisolir menjadi daerah yang mudah terjangkau dalam jaringan perekonomian.

³⁷ Lihat Samiadji Soerjotjaroko, *Ruang Lingkup Hukum Angkutan Darat dan Laut*, dalam *Hukum Angkutan Darat dan Laut*, (Semarang : Bijnacipta, 1978), h. 30-31. Ditambahkan pula, bahwa pada dasarnya pengangkutan melalui darat itu digunakan untuk menghubungkan kota yang satu dengan kota yang lain atau daerah yang lainnya di satu pulau. Lihat *Ibid*.

3. Kerjasama Dibidang Transportasi

Sebelum dibahas secara rinci mengenai apa dan bagaimana kerjasama dibidang transportasi, terlebih dahulu penulis, mengemukakan gambaran umum dari apa yang dinamakan dengan kerjasama tersebut. Udai Pareek mengemukakan, bahwa kerjasama dapat didefinisikan dalam kaitan dengan seseorang yang bekerja dengan seseorang lain atau lebih untuk mencapai suatu tujuan yang dianggap dapat dibagi.³⁸

Uraian yang dikemukakan oleh Udai Pareek ini, secara tidak langsung menunjukkan bahwa jika tujuan (dalam hal ini keuntungan dalam pengelolaan usaha) dianggap dapat dibagi, maka bekerja dengan orang lain untuk mencapai tujuan tersebut merupakan perilaku dari kerjasama. Akan tetapi, jika tujuannya tidak dapat dibagi, maka hal semacam itu bukanlah bagian dari kerjasama akan tetapi lebih merujuk pada bentuk persaingan.

Baik kerjasama ataupun persaingan memiliki arti penting dalam perilaku berorganisasi. Sehingga tidaklah mengherankan jika terdapat fungsi-fungsi baik itu dari persaingan ataupun kerjasama. Hal ini sebagaimana yang diuraikan oleh Udai Pareek dalam analisisnya tentang fungsi dari masing-masing prinsip tersebut. Adapun fungsi dari persaingan adalah.³⁹

³⁸ Lihat Udai Pareek, *Perilaku Organisasi...*, h. 187.

³⁹ Lihat *Ibid.*, h. 190-195.

- a. Mengembangkan identitas; Dalam persaingan, seseorang dapat menguji identitas dirinya, dengan melihat keunikannya, kekuatannya, kemampuannya, kelemahannya dan lain sebagainya.
- b. Mengembangkan tanggung jawab; Pada dasarnya dalam kerjasamapun dituntut tanggung jawab individu dalam berperilaku. Akan tetapi persaingan lebih membantu pengembangan rasa tanggung jawab, hal ini dikarenakan seseorang dipaksa untuk menghadapi akibat dari tindakannya.
- c. Mengembangkan standar-standar intern; Dalam persaingan, masing-masing individu dituntut untuk lebih memperhatikan faktor intern (berupa keunggulan dan kelemahan) dirinya. Sehingga hal semacam itu dapat menopang “semangatnya” untuk menentukan tujuan dan mengambil langkah-langkah yang ingin dicapainya.
- d. Mengembangkan keunggulan; Persaingan dapat membantu individu untuk
- e. Lebih memperhatikan faktor keunggulan (motivasi prestasi). Jika terdapat unsur persaingan dalam diri seseorang, maka ia akan berusaha untuk selalu memperoleh “keberhasilan” yang lebih besar.
- f. Mengembangkan kreatifitas seseorang; Yang terpenting dalam prinsip persaingan adalah, dimana seseorang akan terbantu untuk selalu mengembangkan kreatifitas dirinya, dan ia selalu akan berusaha menemukan cara-cara baru dalam memecahkan persoalan.

g. Mengembangkan Autonomi; Persaingan membantu seseorang dalam mengembangkan cara sendiri ketika mempertimbangkan suatu masalah dan mencari pemecahannya. Autonomi juga dapat membantu seseorang dalam memperhatikan identitas, dan jika digunakan dengan baik, hal tersebut dapat membantu seseorang untuk menghormati identitas orang lain.

Adapun prinsip kerjasama dalam perilaku berorganisasi, dapat mengembangkan berbagai hal, diantaranya ialah :

- a. Mengembangkan kebersamaan; Kerjasama sangatlah membantu dalam pembinaan hubungan, dari itulah tercipta kebersamaan. Sehingga tanpa disadaripun, akan tumbuh dalam prinsip kebersamaan ini sikap saling menghormati ataupun saling menerima dari berbagai individu.
- b. Mengembangkan ide-ide dan alternatif; Dari kerjasama tercipta pula usaha masing-masing individu untuk membentuk ide-ide, pemikiran masalah, maupun pemecahan alternatif. Sehingga pengambilan keputusan dapat dipermudah dengan adanya penyelesaian alternatif tersebut.
- c. Mengembangkan sikap saling mendukung dan memperkuat ; Dalam kerjasama, usaha untuk saling membantu pada diri masing-masing individu dapat terbentuk dengan sendirinya. Sehingga tujuan untuk mencapai keberhasilan dapat diperkuat, yang secara tidak langsung membentuk kelompok yang kuat pula.

- d. Mengembangkan sinergi (kemitraan); Kerjasama sangat membantu membangkitkan sumber daya yang kuat dalam suatu kelompok. Dengan rangsangan bermitra secara terus menerus, maka jumlah ide-ide yang diperoleh akan lebih banyak jika dibandingkan dengan jumlah ide yang disumbangkan secara perorangan.
- e. Mengembangkan tindakan kolektif; Orang-orang yang melakukan kerjasama, tentunya akan lebih meningkatkan kesatuan kelompok mereka dalam bertindak atau berusaha. Sehingga tidaklah berlebihan jika kemudian muncul asumsi yang menyatakan bahwa, semakin tinggi tingkat kerjasama maka semakin besar kekuatan suatu kelompok untuk bertindak bersama.
- f. Mengembangkan keahlian; Dengan adanya kerjasama, maka keahlian dari masing-masing orang dalam suatu kelompok akan tercipta. Karena didalam kebersamaan itu, kelemahan setiap orang dapat tertutupi oleh keunggulan yang dimiliki mitranya, begitupun sebaliknya.

Adapun jenis organisasi dalam fungsi transportasi, biasanya kurang dipersiapkan pembentukannya dan seringkali disusun tanpa memperhatikan semua masalah transportasi. Organisasi demikian itu, sering kurang bertanggung jawab terhadap mereka yang terlibat. Dan fungsi itu, sendiri pada umumnya kurang lengkap, karena bagian-bagian dari kegiatan jasa pengangkutan dikerjakan oleh fungsi lain.⁴⁰

⁴⁰ *Ibid.*, h. 13-39.

Adapun organisasi (dibidang transportasi), baik sebagai kerangka maupun sebagai proses adalah penting, karena tanpa organisasi tidak akan ada manajer yang dapat melakukan pekerjaan jika tidak melalui dan bersama-sama orang lain. Dalam hubungan ini, salahsatu tugas pokok seorang pimpinan adalah menciptakan team work antara sesama anggota organisasi.

Kiranya perlu peneliti tambahkan dalam pembahasan mengenai kerjasama dibidang transportasi ini dengan beberapa uraian yang menyangkut perjanjian pengangkutan. Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi K. Lubis dalam tulisannya *Hukum Perjanjian dalam Islam* (sebagaimana dikutip dari Subekti) mengemukakan maksud dari perjanjian pengangkutan, yaitu : “Suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ketempat lain”.⁴¹ Lebih jauh penulis menguraikan adanya unsur kerjasama dari definisi diatas, hal ini terlihat dari pihak yang bersedia untuk mengangkut dan pihak yang diangkut.

Selain itu, peranan dan tanggung jawab pemerintah dalam bidang angkutan (menurut hemat peneliti) juga merupakan suatu bentuk kerjasama

⁴¹ Lihat Chairuman pasaribu dan Suhrawardi K. Lubis, *Hukum Perjanjian dalam Islam...*, h. 160-161. Selanjutnya dikemukakan pula bahwa, pada dasarnya pengangkut tidak mesti menyediakan alat angkutan. Hal ini diperjelas dengan contoh yang dikemukakan penulis, misalnya si A sebagai seorang supir, tetapi dia tidak memiliki mobil untuk mengangkut, kemudian si B memiliki mobil akan tetapi tidak punya kesanggupan untuk mengangkut, maka B menyuruh si A untuk mengangkutnya (maupun barangnya) dengan mobil tersebut, lantas si A menyanggupinya, maka dalam hal semacam ini dapat pula dikategorikan dengan apa yang dinamakan perjanjian pengangkutan. Tentunya beberapa uraian diatas mengindikasikan betapa pentingnya konsep kerjasama dibidang transportasi tersebut. Untuk jelasnya, lihat *Ibid.*,

antara pemerintah itu sendiri dengan pihak pengusaha angkutan. Hal ini terlihat dalam pasal 33 Undang-undang Dasar 1945 (bidang angkutan jalan raya) yang diatur sebagai berikut:

- a. Negara menguasai dan menyelenggarakan angkutan jalan raya yang vital, baik angkutan orang maupun angkutan barang (pasal 15).
- b. Mengatur dan memberikan bimbingan kepada angkutan swasta demi tercapainya koordinasi antara semua jenis angkutan jalan raya (pasal 16).
- c. Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor (pasal 18) dan perusahaan bis umum untuk pengangkutan orang dengan izin.
Izin yang dimaksud di atas, diberikan untuk :
 - 1) Trayek-trayek yang seluruhnya berada di dalam daerah tingkat I oleh gubernur atau kepala daerah tingkat I, dan trayek-trayek yang melalui lebih dari satu daerah tingkat I oleh pejabat-pejabat yang ditunjuk oleh menteri.
 - 2) Trayek-trayek yang seluruhnya berada dalam daerah Kotamadya oleh walikota atau kepala daerah.
 - 3) Atas usul gubernur atau kepala daerah tingkat I yang bersangkutan, menteri dapat menunjuk trayek diluar batas kota yang dapat dilayani oleh mobil penumpang umum, hanya dengan izin yang diberikan oleh pengusaha pada bagian a dan b di atas. (pasal 19).⁴²

Terkait dengan uraian diatas, dalam Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Organda (Organisasi Angkutan Darat) disebutkan, bahwa dikarenakan pembinaan dunia angkutan diarahkan untuk menciptakan tata hubungan yang mendorong terwujudnya kerjasama yang serasi, maka organisasi (dalam hal ini Organisasi Angkutan Darat – pen.) diharapkan mampu memegang peranan yang besar untuk mewujudkan pemerataan kesejahteraan masyarakat, memperkokoh kesatuan dan persatuan bangsa serta meningkatkan ketahanan nasional, sehingga organisasi angkutan darat

⁴² Lihat Ditjen Perhubungan Darat, *Pokok-pokok Hukum Dewasa Ini dalam Bidang Angkutan Darat*, dalam *Hukum Angkutan Darat dan Laut...*, h. 99.

harus bebas dari pengaruh dan kepentingan politik manapun dan ia merupakan organisasi kemasyarakatan.⁴³

Selain dengan pemerintah, bentuk kerjasama dibidang transportasi tentunya dapat pula terjalin dengan “dealer kendaraan” sebagai pihak yang memproduksi kendaraan serta pihak bank yang memberikan pinjaman bentuk kredit kepada masyarakat yang berkecimpung dalam usaha transportasi, yang pembahasannya akan peneliti kemukakan pada bagian lain hasil penelitian ini.



C. Perusahaan Yang Bergerak Di Bidang Transportasi

1. Definisi Perusahaan

Dalam pasal 1 Undang-undang No. 7 tahun 1981 tentang wajib lapor ketenagakerjaan di perusahaan –sebagaimana dikutip oleh Djumialdji– disebutkan bahwa definisi dari perusahaan adalah:

“Setiap bentuk usaha yang dijalankan dengan tujuan mencari keuntungan atau tidak, baik milik swasta maupun milik negara yang mempekerjakan buruh, sedangkan usaha sosial dan usaha lain tidak berbentuk perusahaan dipersamakan dengan perusahaan apabila mempunyai pengurus dan mempekerjakan orang lain sebagaimana layaknya perusahaan mempekerjakan buruh”.⁴⁴

Sebagai perbandingan, Sudarsono dalam tulisannya *Pengantar Ekonomi Perusahaan* mengemukakan, bahwa definisi dari perusahaan

⁴³ Lihat *Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Organda*, dalam Keputusan Musyawarah Nasional Organda ke-XI, Jakarta, 1992, h. 6.

⁴⁴ Lihat Djumialdji, *Perjanjian Kerja*, Cet. 3, (Jakarta : Bumi Aksara, 1997), h. 119.

tidaklah terlepas dari pendekatan-pendekatan yang bersumber dari berbagai segi dalam memahami definisi perusahaan tersebut. Pendekatan-pendekatan yang perlu diperhatikan adalah:

- a. Jumlah pelaku; apakah kegiatan ekonomi tersebut dilakukan seorang diri ataukah bersama-sama dengan orang lain dalam suatu kelompok.
- b. Keteraturan; apakah kegiatan ekonomi yang dilakukan bersifat teratur dan berkesinambungan ataukah tidak teratur.
- c. Lokasi geografis atau tempat kedudukan; apakah kegiatan ekonomi tersebut dilakukan di tempat tertentu ataukah di tempat lain.
- d. Wadah kelembagaan; apakah kegiatan ekonomi yang dilakukan merupakan kegiatan yang dilembagakan (formal) ataukah tidak dilembagakan (nonformal).
- e. Prioritas terhadap laba; apakah kegiatan ekonomi yang dilakukan sangat memperhatikan unsur laba ataukah kurang memperhatikan unsur laba.
- f. Asal-usul; apakah kegiatan ekonomi yang timbul dikarenakan orang bekerja pada pihak lain, ataukah didirikan dan dioperasikan sendiri oleh seseorang maupun suatu kelompok.⁴⁵

Berangkat dari beberapa pendekatan di atas, lebih jauh Sudarsono mengemukakan, bahwa definisi dari perusahaan adalah:

“Kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh satu atau sekelompok orang dalam wadah kelembagaan formal ditempat tertentu, dan diorganisasikan serta dijalankan secara teratur dan berkesinambungan

⁴⁵ Lihat Sudarsono – Peny. (dkk), *Pengantar Ekonomi Perusahaan : Buku Panduan Mahasiswa*, (Jakarta : Gramedia Pustaka Utama, 1992), h. 29-30.

untuk membuat, menyediakan atau mendistribusikan barang maupun jasa bagi masyarakat yang mau dan mampu untuk membelinya”.⁴⁶

Kiranya tidaklah terdapat perbedaan mendasar dari beberapa definisi perusahaan sebagaimana yang telah peneliti kemukakan di atas. Namun yang menjadi tolak ukur selanjutnya adalah bagaimana “peran” hukum dalam mensosialisasikan suatu “wadah” kegiatan ekonomi menjadi sebuah perusahaan.

Sedangkan pengertian dari pengusaha –seperti yang dikutip Djumialdji– dalam pasal 1 Peraturan pemerintah No. 8 tahun 1981 tentang Perlindungan upah, tidaklah terlepas dari ketiga komponen di bawah ini, yaitu:

- a. Orang, persekutuan atau badan hukum yang menjalankan suatu perusahaan milik sendiri.
- b. Orang, persekutuan atau badan hukum yang secara berdiri sendiri menjalankan perusahaan bukan miliknya.
- c. Orang, persekutuan atau badan hukum yang berada di Indonesia mewakili perusahaan termaksud pada huruf a dan b di atas, yang berkedudukan di luar Indonesia.⁴⁷

Kaitannya dengan perusahaan transportasi yang menjadi pembahasan dalam penelitian ini –sebagaimana wawancara yang peneliti lakukan dengan bapak H. Abdul Kadir–,⁴⁸ pada dasarnya terdapat

⁴⁶ Lihat *Ibid* Selanjutnya bandingkan dengan definisi perusahaan sebagaimana yang dikemukakan oleh Gilarso, yaitu : Suatu satuan ekonomi yang bertujuan untuk menyelenggarakan sebagian dari proses produksi masyarakat dan dengan demikian mendapatkan laba atau penghasilan. Untuk jelasnya lihat pula Gilarso, *Pengantar Ilmu Ekonomi Bagian Makro*, (Yogyakarta : Kanisius, 2000), h. 116.

⁴⁷ Lihat Djumialdji, *Perjanjian Kerja...*, h. 118.

⁴⁸ Sebagaimana wawancara peneliti dengan H. Abdul Kadir (Pimpinan salahsatu Perusahaan Angkutan Kota CV. Tepian Indah, yang juga salah seorang pengurus Organda Samarinda), pada tanggal : 6 Februari 2002.

perbedaan definisi antara pengusaha dengan pemilik kendaraan. Dimana pada umumnya masyarakat setempat lebih mendefinisikan pengusaha dengan istilah “Ketua Grup” atau orang yang menjadi pimpinan sebuah perusahaan, sedangkan pemilik kendaraan adalah orang yang memiliki kendaraan angkutan kota dan hanya bernaung maupun menggunakan nama suatu perusahaan semata.

2. Macam-Macam Perusahaan

Di Daerah Samarinda, yang menjadi lokasi penelitian, terdapat beberapa perusahaan yang bergerak di bidang transportasi. Adapun bentuk perusahaan yang tersebut, terdiri dari: 15 buah perusahaan bentuk persekutuan komanditer (*Comanditaire Vennotschape*), 17 buah bentuk koperasi dan 1 buah perusahaan berbentuk perseroan terbatas.⁴⁹

Tanpa mengurangi pentingnya uraian bentuk perusahaan yang ada di Indonesia, disamping untuk lebih memfokuskan pembahasan tesis ini, maka peneliti mencoba untuk menguraikan definisi ketiga bentuk perusahaan yang peneliti kemukakan di atas.

a. Persekutuan Komanditer (*Comanditaire Vennotschap*)

Sebagaimana dikemukakan oleh Sudarsono, bahwa yang dimaksud dengan persekutuan komanditer, adalah : perusahaan yang merupakan suatu persekutuan dan didirikan oleh satu ataupun beberapa

⁴⁹ Rincian data tersebut di atas, sebagaimana yang tertuang dalam buku Angkutan Kota Dllaj Kota Samarinda, tahun 2001.

orang yang mempercayakan uang atau barang kepada satu atau beberapa orang yang dianggap mampu menjalankan sebuah perusahaan.⁵⁰

Dengan sendirinya definisi di atas memberikan gambaran kepada kita, bahwa terdapat dua unsur yang saling terkait dan mendukung dalam mewujudkan terbentuknya sebuah perusahaan komanditer.

Adapun kedua unsur tersebut terdiri dari : Pertama, unsur sekutu komanditer atau sekutu yang mempercayakan uang dan barangnya. Dan kedua, unsur sekutu komplementer atau orang yang dipercaya menjalankan dan memimpin perusahaan.⁵¹

Selanjutnya, Sudarsono kembali mengemukakan kebaikan dan keburukan persekutuan komanditer ini. Untuk jelasnya lihat dan perhatikan tabel dibawah ini:⁵²

Tabel. 1
Kebaikan Dan Keburukan Persekutuan Komanditer

Kebaikan Perusahaan Komanditer	Keburukan Perusahaan Komanditer
1. Untuk mendirikan perusahaan ini tidaklah sulit. 2. Kebutuhan modal relatif lebih mudah untuk dipenuhi, yaitu dengan cara menyertakan	1. Kelangsungan hidup perusahaan komanditer tidak menentu, karena hanya tergantung pada sekutu komplementer.

⁵⁰ Lihat Sudarsono, *Pengantar Ekonomi Perusahaan...*, h. 56.

⁵¹ Untuk jelasnya lihat *Ibid*.

⁵² Mengenai uraian kebaikan dan keburukan perusahaan komanditer, lihat dan perhatikan *Ibid*, h. 57-58.

ini, yaitu : unsur kerjasama dan gotong royong serta mempererat tali persaudaraan dikalangan sesama anggotanya.⁵⁴

Dari beberapa uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa ciri khas koperasi Indonesia, yaitu:

- 1) Koperasi Indonesia adalah perkumpulan orang-orang dan bukan perkumpulan modal, yang bergotong royong berdasarkan persamaan, bekerja untuk memajukan kepentingan-kepentingan ekonomi mereka dan kepentingan masyarakat.
- 2) Sebagai badan usaha yang berjuang untuk memenuhi kepentingan-kepentingan ekonomi, baik untuk anggota maupun masyarakatnya.
- 3) Meskipun dalam usahanya koperasi dapat melakukan bisnis dengan pihak ketiga (bukan anggota koperasi bersangkutan), akan tetapi hal tersebut tidak melupakan kepentingan para anggotanya.
- 4) Koperasi Indonesia merupakan wadah demokrasi ekonomi dan sosial, karena anggotanya selalu melakukan kerjasama, kegotong royongan berdasarkan persamaan hak, kewajiban dan derajat. Koperasi adalah milik anggota dan kekuasaan tertinggi adalah rapat anggota.
- 5) Dalam koperasi Indonesia, kesadaran para anggota untuk melakukan aktifitas, musyawarah dan mufakat adalah hal yang diutamakan.
- 6) Koperasi Indonesia mengutamakan kepentingan bersama dari semua anggota yang bernaung dalam koperasi tersebut.⁵⁵

Dengan berbagai pembenahan-pembenahan (kalau tidak ingin dikatakan pembaharuan), maka koperasi menjadi sebuah bentuk kerjasama sebagaimana yang banyak kita ketahui selama ini. Terlepas kemudian, apakah sistem operasional (baca : praktek) koperasi yang muncul dari eropa atau yang sedang diterapkan di Indonesia tersebut

⁵⁴ Lihat Ali Hasan, *Masail Fiqhiyyah: Zakat, Pajak Asuransi dan Lembaga Keuangan*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 1996), h. 68.

⁵⁵ Untuk jelasnya lihat Ahmad Dimiyati (dkk.), *Islam dan Koperasi...*, h. 12-13.

sesuai dengan syari'at Islam. Ataukah, koperasi dari sistem kapitalis itu menjadi acuan penting bagi umat Islam dalam membangun sistem ekonomi yang di idam-idamkan pembentukan dan penerapannya dewasa ini.

c. Perseroan Terbatas (PT)

Adapun yang dimaksud dengan perseroan terbatas sebagaimana yang dikemukakan oleh Sudarsono adalah:

Suatu persekutuan untuk menjalankan perusahaan yang memiliki modal usaha atas saham-saham, dimana para pemiliknya turut bagian sebanyak satu atau lebih saham.⁵⁶

Guna lebih memperjelas “kinerja” bentuk perusahaan ini, maka pada tabel dibawah ini kembali dikemukakan kebaikan dan keburukan bentuk perusahaan ini.⁵⁷

Tabel. 2

Kebaikan Dan Keburukan Perusahaan Perseroan Terbatas

Kebaikan Perseroan Terbatas	Keburukan perseroan Terbatas
1. Pemilik perusahaan mempunyai tanggung jawab terbatas. 2. Ada pemisahan antara pemilik perusahaan dan pengurus perusahaan. 3. Dengan dilakukannya pemilihan pengurus	1. Selain pajak penghasilan yang dikenakan pada pengurus, juga dikenakan pajak atas laba yang diperoleh perusahaan. 2. Pendirian perusahaan relatif lebih sulit dibandingkan dengan bentuk-bentuk

⁵⁶ Lihat Sudarsono, *Pengantar Ekonomi Perusahaan....*, h. 58.

⁵⁷ Lihat *Ibid.*, h. 62-63.

perusahaan atas dasar kemampuan, maka kontinuitas perusahaan lebih terjamin. 4. Modal yang dibutuhkan cukup mudah diperoleh, yaitu dengan menjual saham. 5. Dapat dicapai efisiensi dalam pimpinan perusahaan, karena perusahaan menempatkan orang yang tepat. 6. Pemilik perusahaan mudah berganti tanpa membubarkan perusahaan.	terdahulu dan dibutuhkan biaya yang cukup besar. 3. Bidang perusahaan ini sulit diubah, karena selain harus mengubah akta pendirian, juga sulit untuk mengubah investasi yang telah dilakukan. 4. Semakin besar suatu perusahaan (karena berbentuk perseroan terbatas) ada kecenderungan hubungan antar personal menjadi terlalu formal, selain itu ada perbedaan motif antara pemilik dengan pengurus perusahaan.
---	---

Ditinjau dari sudut organisasinya, dalam perseroan terbatas selain terdapat pemisahan antara kekayaan perusahaan dan kekayaan pemilik perusahaan, ada pula pemisahan antara pemilik dengan pengurus perusahaan.⁵⁸

Hal ini tentunya untuk menjaga kelangsungan hidup bentuk perusahaan ini. Adapun diantara cara yang dilakukan adalah diserahkan “pengelolaan” perusahaan kepada pengurus yang ahli dalam bidangnya dan tidak tergantung pada pemilik perusahaan semata. Dengan sendirinya, hal semacam inilah yang membedakan bentuk perusahaan ini dengan perusahaan-perusahaan lainnya.

⁵⁸ *Ibid.*, h. 59.

D. Perjanjian Kerja dalam Islam

1. Definisi

Perjanjian kerja dalam Islam pada dasarnya sama dengan sewa menyewa atau *Ijārah*, akan tetapi pada perjanjian kerja ini kemanfaatnya atas suatu tenaga atau perbuatan.⁵⁹

Perjanjian kerja sebagaimana definisi Taqiyuddin an-Nabhani dapat dilihat dari terminologi *ijārah* yang diartikan sebagai pemilikan jasa dari seorang *ajīr* (orang yang dikontrak tenaganya) oleh *musta'jir* (orang yang mengontrak tenaganya) serta pemilikan harta dari pihak *musta'jir* oleh *ajīr*.⁶⁰

Ijārah sebagai transaksi terhadap jasa tertentu dengan kompensasi, adakalanya menyebutkan suatu pekerjaan tertentu yang harus dikerjakan *ajīr*, dan adakalanya menyebutkan jasa pekerjaan sendiri. Apabila transaksi tersebut menyebutkan jasa suatu pekerjaan tertentu, maka, yang disepakati itulah yang merupakan jasa yang harus dilaksanakan. Dan apabila di dalam transaksi tersebut menyebutkan jasa seseorang maka yang disepakati adalah jasa pada orang yang bersangkutan.

2. Syarat dan Rukun Perjanjian Kerja

Syarat-syarat sah perjanjian kerja dalam hukum Islam meliputi syarat-syarat subyek dan syarat-syarat obyek. Adapun syarat-syarat subyek yang melakukan perjanjian kerja adalah:

⁵⁹ Moh. Anwar, *Fiqh Islam; Muamalat, Munakahat, dan Faraid*, (Bandung: Ma'arif, 1979), h.67

⁶⁰ Taqiyuddin an-Nabhani, *Membangun Sistem Ekonomi Alternatif, Prespektif Islam*, terj.: Muhammad Maghfur, cet 4 (Surabaya: Risalah Gusti, 1996), h. 83.

a. Kecakapan orang bertindak.

Orang yang berakad disyaratkan cakap atau mampu, yaitu keduanya berakal dan dapat membedakan. Jika salah seorang yang berakad itu gila atau anak kecil yang belum bisa membedakan, maka akadnya tidak sah.

b. Adanya kerelaan kedua belah pihak.

Artinya tidak boleh adanya pemaksaan di antara orang-orang yang mengadakan perjanjian *ijārah*.⁶¹

Adapun syarat-syarat dari obyek perjanjian kerja adalah:

- a. Pekerjaan yang diperjanjikan termasuk pekerjaan yang mubah atau halal menurut syara', berguna bagi perorangan atau masyarakat. Pekerjaan-pekerjaan yang haram menurut ketentuan syara' tidak dapat menjadi obyek perjanjian.
- b. Manfaat kerja yang diperjanjikan dapat diketahui dengan jelas. Kejelasan manfaat pekerjaan ini dapat diketahui dengan cara mengadakan pembatasan waktu atau jenis pekerjaan yang harus dilakukan.

Dalam transaksi *Ijārah*/perjanjian kerja ada yang harus menyebutkan pekerjaan yang dikontrak saja, misalkan menjahit, atau mobil sampai tujuan. Ada juga harus menyebutkan waktunya yang dikontrakan tanpa menyebut takaran kerjanya, dan ada pula menyebutkan waktu dan

⁶¹ As-Sayid Sabiq, *Fiqh As-Sunnah*, (Beirut: Dar al-Fikr, 1981), III: 198.

kerjanya. Oleh sebab itu apabila pekerjaan yang tidak ada takaran harus disebutkan waktunya. Untuk menghindari ketidakjelasan. Sebab apabila tidak jelas maka tidak sah perjanjian kerjanya.

Tiap Bentuk dan jenis pekerjaan pekerjaan yang halal, maka hukum yang mengontraknya juga halal. Sehingga transaksi *Ijārah* tersebut boleh dilakukan dalam perdagangan, perindustrian, pelayanan, perwakilan, dan lain sebagainya. Mengontrak suatu pekerjaan adakalanya dilakukan terhadap jenis pekerjaan tertentu, dan ada kalanya pekerjaan itu dideskripsikan dalam suatu pekerjaan.

Apabila transaksi *Ijārah* ini dilakukan terhadap pekerjaan tertentu, maka hukumnya wajib bagi pekerja untuk mengerjakan sendiri. Sedangkan apabila *Ijārah* pada zat yang dideskripsikan dalam suatu pekerjaan maka boleh dikerjakan sendiri boleh juga orang lain. Yang terpenting pekerjaanya jelas.

Dalam menentukan bentuk pekerjaan ini disyaratkan menghilangkan kekaburan (dapat menimbulkan banyak persepsi), sehingga transaksi *Ijārah*/perjanjian kerja tersebut pekerjaannya jelas. Dengan kejelasan tersebut menghilangkan kefasidan dan menjamin para buruh dari tindakan kesewenang-wenang pihak majikan dalam memperlakukan para pekerja serta menghilangkan kecekcokan dan konflik.⁶²

⁶² Taqiyuddin An-Nabhani, *Membangun..*, h. 88

- c. Upah sebagai imbalan pekerjaan harus diketahui dengan jelas, termasuk jumlahnya, wujudnya, dan waktu pembayaran.⁶³

3. Hak Serta Kewajiban Buruh/Pekerja dan Majikan/Pengusaha

Dengan terjadinya perjanjian kerja akan menimbulkan hubungan kerja antara majikan/pengusaha dengan buruh/pekerja yang berisi hak-hak serta kewajiban-kewajiban bagi masing-masing pihak. Hak dari pihak yang satu merupakan kewajiban bagi pihak lainnya. Dengan demikian masing-masing pihak wajib melaksanakan sesuai dengan perjanjian.

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ⁶⁴

Artinya: "Hai orang-orang yang beriman, penuhilah aqad-aqad itu."⁶⁵

Adapun yang menjadi hak serta kewajiban buruh/pekerja adalah sebagai berikut:

a. Kewajiban buruh/pekerja sebagai berikut:

1. Buruh/pekerja wajib melaksanakan pekerjaan yang diperjanjikan.

Kewajiban pekerja menengerjakan sendiri pekerjaan yang diperjanjikan terutama menyangkut *ājir khāṣ* (pekerjaan khusus).

Jika menyangkut pekerjaan umum (*ājir musytarak*) harus disebutkan

⁶³ Ahmad Azhar Basyir, *Refleksi ...*, h.191.

⁶⁴ QS. Al-Ma'idah (5) : 1.

⁶⁵ Depag RI, *Al-Qur'an...*, h.156.

syarat-syaratnya ketika perjanjian dilakukan dan harus disepakati pihak-pihak yang terlibat.⁶⁶

2. Pekerja wajib melaksanakan pekerjaan sesuai dengan waktu perjanjian..⁶⁷⁾

Kewajiban pekerja agar bekerja benar-benar pada waktu yang telah diperjanjikan terutama menyangkut manfaat kerja yang diperoleh dengan ketentuan waktu. Dalam waktu bekerja yang telah disetujui, pekerja tidak diperkenankan bekerja untuk orang lain. Jika ditentukan misalkan bekerja sehari selama delapan jam maka pekerja wajib melakukan pekerjaan dalam waktu yang telah ditentukan.⁶⁸

Sebab pendapatan yang baik dan halal merupakan pendapatan yang diperoleh dari pekerjaan yang jujur terhadap majikan.

3. Buruh wajib pekerjaan dengan tekun, cermat, dan teliti.⁶⁹
4. Menjaga keselamatan barang yang dipercayakan kepadanya untuk dikerjakan.

Barang yang dipercayakan kepada buruh wajib dijaga oleh seorang buruh sebagaimana menjaga pada anak yatim.

⁶⁶ Ahmad Azhar Basyir, *Refleksi ...*, h. 194

⁶⁷ Chauruman Pasaribu, dan Suhrawardi, K. Lubis, *Perjanjian..* , h. 156.

⁶⁸ Ahmad Azhar Basyir, *Refleksi...*, h. 194.

⁶⁹ Chauruman Pasaribu, dan Suhrawardi, K. Lubis, *Perjanjian ...*, h. 156

5. Buruh/pekerja wajib membayar ganti atas barang yang rusak⁷⁰

Ganti rugi barang tersebut berasal dari majikan maupun dari pihak ketiga. Kerugian tersebut baik itu bentuk ekonomi maupun materiil. Yang wajib dibayar oleh buruh/pekerja karena kesengajaan dan kelalaiannya.

b. Hak Buruh/Pekerja

Adapun yang menjadi hak buruh dengan adanya perjanjian antara lain:

1. Hak Atas Upah⁷¹

Ijārah/perjanjian kerja adalah transaksi jasa tertentu dengan menerima kompensasi. Kompensasi tersebut sebagai balasan jasa yang telah diberikan oleh para buruh/pekerja. Dengan demikian seorang buruh/pekerja yang telah memberikan jasa, maka berhak atas kompensasi atau honor atau upah.

Pada dasarnya upah atau gaji yang diberikan majikan/pengusaha kepada pekerja bukanlah kebaikan hati dari majikan/pengusaha, akan tetapi merupakan nilai atau balasan yang diperoleh atas pekerjaan. Oleh sebab itu jika seorang majikan/pengusaha melalaikan kewajibannya maka buruh/pekerja berhak menuntut.

Bagi *ajir khas* hak atas upah ditekan pada kehadirannya menyerahkan diri untuk melakukan pekerjaan dalam waktu yang

⁷⁰ *Ibid.*, h. 156

⁷¹ *Ibid.*

telah ditentukan. Sedangkan bagi *ajir mustarak* hak atas upah ditekan pada diselesaikannya pekerjaan yang diperjanjikan.⁷²

2. Hak menerima pekerjaan sesuai dengan kemampuannya.⁷³

Bekerja merupakan hak mutlaq yang dimiliki setiap muslim. Dan seorang yang muslim bekerja sesuai dengan kemampuannya. Artinya ia berhak menolak sesuatu pekerjaan yang dirasakan berat dan di luar kesepakatan.

3. Hak atas perlakuan baik dalam lingkungan kerja.⁷⁴

Para buruh/pekerja berhak untuk mendapatkan perlakuan baik dalam kedudukannya sebagai manusia yang berkehormatan. Pekerja berhak memperoleh kenikmatan bekerja, waktu istirahat cukup, jam bekerja terbatas dan sebagainya.⁷⁵ Dengan perlakuan baik ini akan memberikan rasa aman dan suasana tentram serta keefektifan kerja tidak terganggu.

4. Hak atas jaminan atas bahaya yang dialami pekerja dalam melakukan pekerjaan.

Hak jaminan ini berlaku dalam bahaya yang dialami pekerja bukan atas kesalahan pekerja sendiri. Dalam hal bahaya pekerjaan yang dialami adalah atas kekhilafan pekerja sendiri, jaminan atas

⁷² Ahmad Azhar Basyir, *Refleksi...*, h.193

⁷³ Chauruman Pasaribu, dan Suhrawardi, K. Lubis, *Perjanjian...*, h.156.

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ Ahmad Azhar Basyir, *Refleksi...*, h.194.

bahaya itu dapat diperoleh dari negara atau dari pekerja sendiri yang diambil dari tabungan upah kerjanya. Asuransi tenaga kerja merupakan salah satu upaya untuk memenuhi hak jaminan atas bahaya yang dialami pekerja.⁷⁶

5. Hak atas jaminan sosial.⁷⁷

Buruh sebagai bagian masyarakat, maka berhak atas jaminan sosial jaminan sosial ini adalah perlindungan yang dimaksud untuk melindungi resiko sosial secara langsung mengakibatkan berkurang, atau hilangnya penghasilan tenaga kerja, sebagaimana dalam Islam mengayomi masyarakat terhadap jaminan sosial, baik keamanan dalam bekerja maupun dalam pemberian upah yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

4. Batal dan Akhir Perjanjian Kerja

Perjanjian kerja ini adalah bagian dari sewa menyewa, dimana dalam sewa menyewa ini adalah akad lazim, masing masing pihak yang mengadakan perikatan dalam perjanjian ini tidak mempunyai hak untuk membatalkan perjanjian kerja. karena perjanjian ini adalah perjanjian yang timbal balik. Apabila ingin membatalkan perjanjian ini maka harus ada keridlaan dua belah pihak yang mengadakan perjanjian sebagaimana

⁷⁶ *Ibid*

⁷⁷ Chauruman Pasaribu, dan Suhrawardi, K. Lubis, *Perjanjian...*, h.156.

keridlaan pada awal akan diadakan akad.⁷⁸ Perjanjian kerja ini bisa batal atau berakhir apabila ada sebab-sebab sebagaimana berikut:

- a. Jangka waktu yang telah di perjanjikan telah berakhir.

Lazimnya suatu perjanjian kerja maka didasarkan pada waktu tertentu. Maka apabila telah sampai kepada waktu yang telah diperjanjikan secara otomatis batallah perjanjian yang telah diadakan oleh para pihak yang telah melakukan perjanjian.⁷⁹

- b. Adanya hal-hal yang tidak dibenarkan oleh syara'seperti yang disebutkan dalam akad.⁸⁰
- c. Salah satu pihak dengan persetujuan pihak lain membatalkan, karena merasa menyesal atas akad yang baru saja dilakukan.⁸¹
- d. Adanya udzur. Sebagaimana pendapat madzhab hanafi, adanya udzur merupakan salah satu penyebab putusanya atau berakhirnya perjanjian kerja (sekali pun datangnya dari salah satu pihak. adapun yang dimaksud dengan udzur disini adalah suatu halangan sehingga perjanjian tidak dapat terlaksana sebagaimana mestinya.⁸²

⁷⁸ Hasbi Ash-Shiddiqie, *Pengantar Fiqh Muamalah*, cet. 3, (Jakarta: Bulan Bintang, 1989), h. 51.

⁷⁹ Ahmad Azhar Basyir, *Azas-Azas Fiqh Muamalah*, (Yogyakarta: Perpustakaan FH UII, 1993), h. 85.

⁸⁰ As-Sayid Sabiq, *Fiqh...*, III: 199.

⁸¹ Ahmad Azhar Basyir, *Azas-Azas...*, h. 85.

⁸² Ibnu Rusyd, *Bidāyah al-Mujtahid*, (Bairut: Da' al-Fikr, tt.), h. 17.

- e. Meninggalnya pekerja/buruh. Pendapat Imam Rafi'i menyebutkan bahwa meninggalnya pekerja adalah salah satu penyebab *fasakh*-nya akad perjanjian kerja/*Ijarah* sebab pekerja tidak memberikan manfaat lagi yang berupa tenaga.⁸³



UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA

⁸³ Muhammad Asy-Syarbīni al-Khathīb, *Mughnī al-Muhtaj ilā Ma'rifah Ma'ānī al-fāz al-Minhaj*, (Mesir: Mustāfā al-Bābī al-Halbi, 1958), II: 355.

BAB III

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Sejarah Singkat Kota Samarinda

Pecahnya perang Gowa antara pasukan Belanda yang menyerang kerajaan Makassar, menyebabkan kerajaan Gowa terkalahkan oleh Belanda. Sehingga terjadilah perjanjian antara Sultan Hasanuddin dengan pihak Belanda (yang dipimpin oleh Spelman), yang dikenal dengan perjanjian *Bongaya* pada tanggal 18 November 1667.

Adapun orang-orang Bugis Wajo yang tidak mau patuh pada perjanjian tersebut dan tetap ingin melakukan perlawanan dengan Belanda, akhirnya mengungsi ke kerajaan Kutai, dan mereka diterima dengan baik oleh Sultan Kutai. Dimana setelah itu mereka diberikan daerah untuk bermukim di sekitar Muara Karang Mumus (daerah Karang Mumus ini terletak di Selili Seberang, yang sekarang masuk wilayah sekitar kecamatan Samarinda Seberang dan Palaran – Pen.).

Dan mulailah orang-orang Bugis Wajo tersebut mendirikan rumah *rakit*¹ yang harus sama tingginya antara satu dengan lainnya, yang mana hal tersebut menunjukkan tidak adanya perbedaan derajat apakah itu kaum bangsawan ataupun bukan, dalam artian semua masyarakat “sama” kedudukan dan derajatnya.

¹ Istilah untuk rumah yang didirikan di atas air, biasanya dengan menggunakan batang kayu besar atau drum dibawahnya.

Sedangkan lokasi rumah *rakit* tersebut terletak di kiri dan kanan dataran rendah atau “*Renda*”, hingga diperkirakan dari penggabungan istilah inilah lokasi pemukiman tersebut dinamakan “SAMARENDA” yang lama kelamaan ejaannya menjadi “SAMARINDA”.²

Demikianlah kiranya kilas balik sejarah mengenai berdirinya Kota Samarinda³ yang dapat peneliti kemukakan pada gambaran umum lokasi penelitian ini. Guna lebih mengetahui gambaran lokasi penelitian dalam kajian tesis ini, maka dibawah ini peneliti kemukakan keadaan geografis dan demografis kota Samarinda, Propinsi Kalimantan Timur.



B. Geografi

1. Letak dan Luas Wilayah

Menurut data Badan Pusat Statistik Samarinda, jarak antara Kota Samarinda dengan Kota-kota besar lainnya, dimana jarak antara Samarinda dengan Banjarmasin (Propinsi Kalimantan Selatan) apabila melalui darat, ialah: 615 Km, dan apabila melalui laut maka jaraknya adalah: 196 Mil. Sedangkan jarak antara Kota Samarinda dengan Surabaya (yang hanya bisa ditempuh melalui laut) adalah : 268 Mil.⁴ Adapun jarak tempuh antara Samarinda dengan Banjarmasin, apabila melalui darat $\pm$ 14

² Lihat *Samarinda Dalam Angka 1999*, viii-ix.

³ Adapun hari jadi Kota Samarinda, sebagaimana yang telah ditetapkan oleh Peraturan Pemerintah Kota Samarinda Nomor 1 tahun 1998, ialah tanggal 21 Januari 1668 M, bertepatan dengan tanggal 5 Sya'ban 1078 H. Untuk jelasnya, lihat *Ibid*.

⁴ Lebih detail, lihat *Samarinda Dalam Angka 2000*, Badan Pusat Statistik Samarinda, 2000, h. 8.

Jam. Sedangkan jarak tempuh antara Samarinda dengan Kota Surabaya (melalui laut) $\pm$ 24 Jam.

Kota Samarinda yang merupakan ibu kota Propinsi Kalimantan Timur adalah salah satu daerah tingkat II yang ada di Kalimantan Timur selain daerah tingkat II lainnya, seperti : Balikpapan, Bontang, Bulungan, Tarakan dan Berau.

Menurut data Badan Pusat Statistik Kalimantan Timur, jarak antara Samarinda dengan Kota Balikpapan adalah : 115 Km. Jarak antara Samarinda dengan Kota Bontang adalah : 150 Km. Sedangkan Jarak antara Samarinda dengan Kota Bulungan : 600 Km, dan jarak antara Samarinda dengan Tarakan : 420 Km.⁵ Adapun batas wilayah Kota Samarinda ini “dikelilingi” oleh Kabupaten Kutai, dalam artian baik sebelah Utara, Timur, Barat maupun sebelah Selatannya berbatasan dengan Kabupaten Kutai.⁶

Sedangkan sarana transportasi yang menjadi penghubung antara Samarinda dengan beberapa daerah tingkat II lainnya dapat melalui darat, sungai dan udara. Meskipun ada beberapa daerah Tingkat II lainnya yang tidak dapat ditempuh melalui darat dikarenakan kondisi jalan yang belum memungkinkan untuk dilalui ataupun letak daerah yang dibatasi oleh sungai maupun laut.

⁵ Lihat *Kalimantan Timur dalam Angka 2000*, h. 7.

⁶ Lihat *Samarinda....*, h. 2.

Luas wilayah Kota Samarinda,⁷ untuk jelasnya dapat peneliti kemukakan melalui tabel dibawah ini, yaitu :

Tabel. 3
Luas wilayah Kota Samarinda

<i>Kecamatan</i>	<i>Desa / Kelurahan</i>	<i>Luas (Km²)</i>
Samarinda Seberang	Loa Janan Ilir	13,91
	Sungai Keledang	4,63
	Baka / Rapak Dalam	9,03
	Masjid	2,20
	Harapan Baru	10,71
Palaran	Handil Bakti	41,08
	Simpang Pasir	31,84
	Rawa Makmur	10,33
	Bukuan	29,43
	Bantuas	38,36
Samarinda Ilir	Pasar Pagi	0,48
	Pelabuhan	0,99
	Karang Mumus	0,49
	Selili	2,14
	Sungai Dama	0,47
	Sungai Kapih	8,43
	Pulau Atas	16,98
	Sambutan	27,51
	Sidomulyo	1,12
	Sungai Pinang Luar	0,88
	Makroman	23,85
	Sindang Sari	5,78
	Sidodamai	0,58

⁷ Data luas wilayah Kota Samarinda ini kiranya perlu peneliti kemukakan, mengingat pembahasannya terkait erat dengan masalah transportasi dalam kajian tesis ini. Data luas wilayah ini peneliti olah kembali dari Badan Pertanahan Kota Samarinda dalam *Samarinda Dalam Angka 2000*. Untuk jelasnya, lihat *Ibid.*, h. 3-4.

Samarinda Utara	Sungai Pinang Dalam	251,72 19,96
	Temindung Permai	5,78
	Lempake	53,31
	Sungai Siring	87,42
	Pelita	1,96
	Sempaja	83,29
Samarinda Ulu		58,26
	Teluk Lerong Ilir	0,96
	Jawa	1,14
	Bugis	0,68
	Sidodadi	1,94
	Air Putih	22,13
	Dadi Mulia	1,18
	Gunung Kelua	2,97
	Air Hitam	27,26
Sungai Kunjang		69,03
	Loa Buah	14,22
	Loa Bakung	14,45
	Karang Asam	7,61
	Lok Bahu	29,60
	Teluk Lerong Ilir	3,15
Jumlah luas wilayah Kota Samarinda		660,23

Sumber : Badan Pusat Statistik Samarinda, 2000

Melihat luasnya wilayah (sebagaimana yang tertuang dalam data diatas), peneliti coba memberikan ilustrasi betapa penting dan dibutuhkanya sarana transportasi guna menunjang terwujudnya aktivitas ekonomi bagi daerah setempat. Tidaklah berlebihan kiranya apabila hal ini peneliti kemukakan, mengingat sarana transportasi merupakan “pondasi utama” dalam menghubungkan satu daerah dengan daerah lainnya, baik itu bagi konsumen maupun produsen.

2. Keadaan Alam

Menurut data statistik Kota Samarinda, rata-rata keadaan suhu udara di Samarinda perbulannya berkisar $26,85^{\circ}\text{C}$, dengan tingkat kelembaban $83,55^{\circ}\text{C}$. Sedangkan keadaan tanah menurut penggunaannya lebih banyak terfokuskan pada sektor pertanian dan perkebunan. Hal ini terlihat dari luas tanah menurut penggunaannya seluas 26.872 (Ha), dari jumlah atau total luas tanah 71.800 (Ha). Selain itu, luas hutan juga merupakan aset tersendiri dalam menunjang peningkatan sumber daya alam Kota Samarinda dengan luas lahannya 15.166 (Ha).⁸

Selain beberapa sumber daya alam (sebagaimana yang peneliti sebutkan di atas), di Kota Samarinda juga terdapat sungai Mahakam yang banyak memberi manfaat bagi masyarakat, dengan panjang sungai 920 Km.⁹ Karena melalui sungai (disamping sebagai sarana transportasi) inilah masyarakat setempat dapat meningkatkan taraf hidupnya melalui sektor perikanan, pertambangan, perdagangan ataupun sektor pariwisata, yang sedikit banyaknya dapat memberikan penghasilan bagi Kota Samarinda.

C. Demografi

Adapun yang menjadi pokok pembahasan pada bagian ini adalah, keadaan penduduk, mata pencaharian, agama yang dianut dan pendidikan.

⁸ Lihat *Ibid.*, h. 7-10.

⁹ Lihat *Kalimantan Timur...*, h. 11.

1. Keadaan Penduduk

Berdasarkan hasil sensus penduduk Kota Samarinda tahun 2000, jumlah penduduknya adalah : 521.619 Jiwa, terdiri dari 266.195 Jiwa laki-laki dan 255.424 Jiwa Perempuan. Selanjutnya bandingkan dengan hasil registrasi penduduk yang menyebutkan jumlah penduduk Kota Samarinda sebanyak 504.995 Jiwa, terdiri dari 260.135 Jiwa laki-laki dan 244.860 Jiwa Perempuan.

Untuk jelasnya, dibawah ini peneliti kemukakan jumlah penduduk menurut jenis kelamin dan kecamatan, yaitu:

Tabel. 4
Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin dan Kecamatan

Kecamatan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
Samarinda Seberang	37.022	35.295	72.317
Palaran	17.760	17.360	35.120
Samarinda Ilir	51.872	51.239	103.111
Samarinda Utara	61.909	57.512	119.421
Samarinda Ulu	49.329	44.848	94.177
Sungai Kunjang	42.243	38.606	80.849
Jumlah	260.135	244.860	504.995

Sumber : Badan Pusat Statistik Samarinda, 2000

Besarnya jumlah penduduk di Kecamatan Samarinda Utara (119.421 Jiwa), menunjukkan bahwa masyarakat lebih terfokuskan untuk bermukim di Kecamatan ini. Kiranya perlu peneliti tambahkan bahwa

peningkatan persebaran penduduk yang tinggal di Kecamatan Samarinda Utara ini sekitar 25 %, meningkat dibandingkan dengan keadaan pada tahun 1990 yang baru mencapai 21.35 %. Hal ini disebabkan, pembukaan wilayah oleh pengembang¹⁰ secara intensif untuk pemukiman, mampu meningkatkan distribusi penduduk yang tinggal di Kecamatan Samarinda Utara, dan secara tidak langsung “menggeser” posisi Kecamatan Samarinda Ilir, yang pada tahun 1990 menduduki urutan teratas dalam distribusi penduduk, dengan jumlah sekitar 23.35 %.¹¹

2. Mata Pencabarian

Seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk, jumlah angkatan kerja di Kota Samarinda pun senantiasa meningkat. Hal ini antara lain disebabkan oleh banyaknya pendatang yang bekerja atau mencari nafkah di Kota tersebut.

Menurut indikator sosial Kota Samarinda, peningkatan jumlah angkatan kerja terbesar terjadi pada periode 1980-1990 dimana pada era tersebut di Kota Samarinda sedang terjadi “*booming*” perusahaan-perusahaan industri kayu yang memerlukan banyak tenaga kerja.¹²

¹⁰ Peneliti mencoba untuk mengilustrasikan maksud dari pengembangan wilayah ini, dimana banyak pihak (negeri maupun swasta) yang membuka lahan baru sebagai lokasi perumahan di Kecamatan Samarinda Utara.

¹¹ Untuk jelasnya, lihat *Indikator Sosial Kota Samarinda 2000*, h. 6-7.

¹² *Ibid.*, h. 48-51.

Pada tahun 2000, jumlah pekerja yang bergerak disektor service atau sektor tersier ¹³ menunjukkan tenaga kerja terbesar diantara sektor lainnya. Untuk jelasnya, lihat dan perhatikan menurut tabel lapangan usaha dibawah ini:

Tabel. 5
Jumlah Pekerja Menurut Lapangan Usaha di Samarinda

Lapangan Usaha	Banyaknya	Persentase
Sektor Primer	22.164	9.84
1. Pertanian	22.164	9.84
Sektor Sekunder	53.488	23.75
1. Pertambangan / Penggalian	3.768	1.67
2. Industri	37.228	16.53
3. Listrik dan Air	244	0.11
4. Konstruksi	12.248	5.44
Sektor Tersier atau Service	149.537	66.41
1. Perdagangan, Restoran dan Hotel	86.412	38.38
2. Angkutan / Komunikasi	17.344	7.70
3. Keuangan	6.288	2.79
4. Jasa-jasa	39.492	17.54
Jumlah	225.188	100 %

Sumber : Susenas, dalam Indikator Sosial Kota Samarinda 2000

¹³ Suroso Imam Zadjuli dalam tulisannya mengemukakan bahwa ketiga sektor (lihat, Tabel 3) di atas merupakan mobilitas ekonomi lintas sektoral. Adapun kelompok primer dan sekunder disebut pula dengan sektor riil, sedangkan sektor tersier disebut sektor non riil. Untuk jelasnya, lihat dan perhatikan Suroso Imam Zadjuli, *Prospek dan Kendala Ekonomi Indonesia Tahun 2000*, makalah disampaikan pada pertemuan bulanan anggota Indonesian Managers Club (IMC), Surabaya, 2001, h. 1.

Dari tabel di atas, terlihat tingkat masyarakat untuk usaha dibidang perdagangan, restoran dan hotel mencapai urutan tertinggi. Menurut hemat peneliti, hal ini menunjukkan tingginya animo masyarakat untuk mengembangkan usahanya sendiri.

Adapun transportasi yang termasuk dalam sektor tersier (angkutan dan komunikasi) menduduki peringkat ketiga, dalam pengamatan sementara peneliti hal ini disebabkan meningkatnya kebutuhan masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi tersebut. Sedangkan jumlah pegawai negeri sipil pemerintah kota Samarinda, keseluruhannya mencapai jumlah 2.051 orang.¹⁴

3. Agama yang Dianut

Mengenai rincian penganut masing-masing agama di Kota Samarinda, perhatikan tabel di bawah ini :

Tabel. 6
Penganut Masing-Masing Agama Di Kota Samarinda

No	Agama	Jumlah
1	Islam	475.343
2	Kristen Katolik	13.770
3	Kristen Protestan	24.586
4	Hindu	940
5	Budha	6.173
6	Lainnya	807
Jumlah		521.619

Sumber : Badan pusat Statistik Samarinda, 2000

¹⁴ Lihat *Samarinda...*, h. 20.

Sedangkan jumlah sarana ibadah yang ada di Kota Samarinda dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel. 7
Jumlah Sarana Ibadah Yang Ada Di Kota Samarinda

Kecamatan	Masjid/ Mushalla/ Surau	Gereja Protestan	Gereja Katolik	Pura	Vihara	Jumlah
Samarinda Seberang	50	9	1	0	0	60
Palaran	84	12	3	2	1	102
Samarinda Ilir	142	9	23	1	1	176
Samarinda Utara	160	*)	*)	*)	*)	160
Samarinda Ulu	101	10	3	*)	*)	114
Sungai Kunjang	72	*)	*)	*)	*)	72
Jumlah/Total	609	40	30	3	2	684

*) Data tidak tersedia

Sumber : Samarinda dalam Angka 2000

Kedua tabel di atas (tabel 4 dan 5) menunjukkan bahwa mayoritas penduduk Kota Samarinda adalah penganut agama Islam, hal ini antara lain disebabkan oleh banyaknya pendatang muslim yang bermukim dan mencari nafkah di Kota Samarinda, sehingga agama Islam dapat berkembang dengan pesat di kota ini.¹⁵

Pada kegiatan keagamaan (khususnya Islam), selain dari kegiatan berupa peringatan hari besar Islam, kegiatan pengajian agamapun

¹⁵ Sebagaimana wawancara peneliti dengan tokoh masyarakat setempat, yaitu : Bapak Mallawy (Ketua KUD Rimba Jaya, Desa Pampang Samarinda) pada tanggal 16 Februari 2002.

rutin dilakukan.¹⁶ Hal ini mengingat besarnya antusias masyarakat setempat untuk aktif dalam kegiatan pengajian agama tersebut.

4. Pendidikan

Mengingat implikasi dan tujuan pembangunan bidang pendidikan yang ingin dicapai melalui penurunan persentase penduduk buta huruf dan meningkatkan persentase penduduk melek huruf, maka pemerintah Kota Samarinda mulai melakukan “pembenahan” dibidang pendidikan. Hal ini terlihat dari persentase penduduk yang melek huruf sebesar 97.07, dari total penduduk kota Samarinda yang berumur 10 tahun keatas. Jika coba peneliti kalkulasikan, dari total penduduk yang berjumlah 521.619 Jiwa dengan jumlah penduduk 10 tahun ke atas sebesar 417.189 Jiwa, maka penduduk yang melek huruf adalah 404.840 Jiwa (97.07 %). Sedangkan tingkat penduduk yang buta huruf mencapai 12.182 Jiwa (2.92 %). Angka ini menurun bila dibandingkan dengan persentase penduduk buta huruf pada tahun 1999 yang mencapai 3.53 % (sekitar 12.349 Jiwa).¹⁷

Untuk mengetahui persentase penduduk 10 tahun ke atas menurut tingkat pendidikan yang ditamatkan pada tahun 2000, lihat dan perhatikan tabel di bawah ini:

¹⁶ Berdasarkan pengamatan peneliti pada banyaknya jadwal kegiatan pengajian agama yang terpampang dekat pintu utama Masjid Raya Samarinda.

¹⁷ Untuk jelasnya lihat *Indikator...*, h. 38.

Tabel. 8
Persentase Penduduk 10 Tahun Ke Atas Menurut Tingkat Pendidikan Yang
Ditamatkan Di Kota Samarinda

NO	JENJANG PENDIDIKAN	JUMLAH	PERSENTASE
1	Tidak / Belum Sekolah	16.391	3,42
2	Tidak / Belum Tamat SD atau MI	89.435	17,53
3	SD / MI	131.147	25,63
4	SLTP / MTs	105.067	20,25
5	SMU / SMK / MA	136.364	26,46
6	Akademi / D I / D II / D III	11.175	2,83
7	S 1 / S 2 / S 3	20.238	3,88
Jumlah		521.619	100 %

Sumber : Susenas dalam Indikator Sosial Kota Samarinda 2000

Data di atas menunjukkan minimnya jumlah penduduk dalam menamatkan pendidikannya hingga program Sarjana. Sementara diantara “syarat” meningkatkan sumber daya manusia haruslah melalui pendidikan.

Hal tersebut di atas ditunjukkan oleh kurangnya sarana perguruan tinggi yang hanya berjumlah 22 buah (baik dari negeri maupun swasta) dari wilayah kota Samarinda yang memiliki luas 660,23 Km². Sedangkan jumlah sekolah adalah 484 buah, terdiri dari : 97 buah TK, 233 buah SD, 91 buah SLTP/MTs dan 63 buah SMA atau yang sederajat.¹⁸

¹⁸ Lihat *Samarinda...*, h. 56 dan 64.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Perkembangan Transportasi di Samarinda

Perkembangan usaha transportasi di Samarinda, berawal dari peleburan perusahaan-perusahaan kecil menjadi sebuah perusahaan dalam bentuk *merger*.¹ Disamping itu, adanya bantuan dari pemerintah pada tahun 1970an berupa kemudahan penyediaan armada angkutan kendaraan jalan raya melalui pembayaran kredit pada *dealer* kendaraan (pihak yang mengeluarkan kendaraan).²

Dari beberapa alasan di atas, terciptalah perkembangan transportasi yang pesat seiring dengan pertumbuhan penduduk di daerah Samarinda. Adapun beberapa perusahaan yang ada tersebut bernaung di bawah Organisasi Angkutan Darat (ORGANDA). Dimana melalui organisasi inilah

¹ Sudarsono mengemukakan bahwa perusahaan bentuk *merger* ini adalah : Salahsatu bentuk perusahaan *consolidation* (peleburan beberapa perusahaan) dimana perusahaan-perusahaan yang bergabung muncul dengan salah satu perusahaan yang lama. Lihat Sudarsono, *Pengantar Ekonomi Perusahaan*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1992) h. 79. Sebagai perbandingan lihat pula definisi *merger* sebagaimana yang dikemukakan oleh Collin, yaitu penggabungan dua atau lebih secara bersama-sama, dimana penggabungan tersebut mencakup tiga kategori; Pertama, penggabungan horisontal antar perusahaan yang secara langsung bersaing dalam pasar yang sama. Kedua, penggabungan vertikal antar perusahaan yang mempunyai hubungan sebagai pelanggan dan pemasok. Dan ketiga, penggabungan konglomerat antar perusahaan yang beroperasi dalam pasar yang tidak ada kaitannya dan dilakukan untuk mencapai tujuan yang sama. Untuk jelasnya, lihat pula Christopher Pass, (dkk), *Kamus Lengkap Ekonomi*, terj.: Tumpal Rumaepa dan Posman Haloho, Edisi kedua, (Jakarta: Erlangga, 1988), h. 407-408.

² *Wawancara* dengan H. Abdul Kadir pada tanggal 16 Februari 2002, di kota Samarinda.

peningkatan armada maupun perkembangan transportasi dapat lebih diperhatikan.

Namun mayoritas opini yang berkembang di kalangan perusahaan jasa transportasi, bahwa latar belakang usaha angkutan kendaraan jalan raya didirikan adalah untuk membantu pemerintah dan lebih penting daripada itu adalah untuk menunjang perekonomian masyarakat setempat. Dengan sendirinya hal tersebut memberikan gambaran kondisi sarana transportasi yang menjadi faktor pendukung terwujudnya perkembangan ekonomi di kota Samarinda.

Adapun alasan para pengusaha mendirikan usaha transportasi dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel. 9

Alasan Berdirinya Usaha Transportasi Di Samarinda

No	Alasan mendirikan usaha transportasi	Frek.	%
1.	Menunjang perekonomian masyarakat	10	27.03
2.	Membantu pemerintah dan masyarakat	11	29.73
3.	Meningkatkan taraf hidup keluarga	5	13.52
4.	Membuka lapangan pekerjaan	2	5.40
5.	Minimnya sarana transportasi di daerah tersebut	3	8.11
6.	Membiayai lembaga pendidikan	1	2.70
7.	Adanya kesempatan untuk “merger” bagi perusahaan	3	8.11
8.	Meningkatkan taraf hidup bagi anggota perusahaan	2	5.40
Jumlah		37	100

KUD Rimba Jaya	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5
KUD Sempaja	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
KUD Utama	-	-	-	-	16	-	-	-	-	-	-	-	16
KUD Karya Jaya	-	-	-	-	17	-	-	-	-	-	-	-	17
KUD Karya Bersama	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-	-	28
KUD Maju	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	7
Kop. Komura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
Kop. Fajar Utama	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Kopesta	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	28	-	43
Kop. Swadek	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Kop. Wahana Mulia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
KSU Madu Keleng	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Kop. Bima Sakti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Per-Trayek	425	524	137	20	61	38	50	24	17	27	96	15	1434

Sumber : DLLAJ Kota Samarinda, 2001

Data di atas menunjukkan betapa kebutuhan masyarakat transportasi angkutan kota masih berpusat di dalam kota, hal ini ditunjukkan dengan trayek dalam kota menurut data buku angkutan 2001 DLLAJ kota Samarinda pada trayek B sebanyak 36,545 %. Selain terpusat pada kota, daerah sekitar yang menunjukkan tingginya aktifitas masyarakat yang membutuhkan transportasi adalah : trayek A, sebanyak 29,635 %, trayek C sebanyak 19,555 % serta daerah Samarinda Seberang dan Loa Janan (yang menjadi batas wilayah antara Samarinda dengan Balikpapan dan Samarinda dengan Tenggarong atau Kabupaten Kutai) sebanyak 6,695 %.

Diantara alasan yang menyebabkan meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi di kota Samarinda, dikarenakan daerah Samarinda merupakan pusat perdagangan di Propinsi Kalimantan Timur. Dimana hasil pertanian, perkebunan, perikanan maupun industri lebih

banyak di “transfer” dari daerah lain dan didistribusikan ke dalam kota Samarinda.

Beranjak dari beberapa uraian di atas, dengan sendirinya terlihat pula betapa transportasi memegang peranan yang amat penting dalam menunjang perkembangan ekonomi di daerah ini. Sehingga tidaklah berlebihan apabila hal tersebut menjadi alasan berdirinya usaha transportasi bagi pengusaha angkutan kendaraan jalan raya di Samarinda adalah untuk menunjang terwujudnya perkembangan ekonomi bagi masyarakat dan daerah sekitarnya.

C. Praktek Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya

Kegiatan dan kerjasama antar pengusaha transportasi dapat dikelompokkan dari dua aspek, yaitu

1. Tipe Perusahaan Transportasi

Tipe perusahaan transportasi di Samarinda terbagi ke dalam dua kelompok, yaitu: perusahaan transportasi yang mempunyai kendaraan transportasi, dan perusahaan transportasi yang tidak mempunyai kendaraan transportasi.

Kelompok pertama adalah pengusaha yang betul-betul telah menjalankan usaha angkutan kendaraan jalan raya dengan memenuhi segala persyaratan yang secara lazim dipenuhi oleh pengusaha-pengusaha lainnya. Dan yang paling membedakan adalah mobil atau kendaraan merupakan hak perusahaan, walaupun secara kuantitas mobil yang dimiliki tidak ada batasan dalam kelompok ini.

Kelompok kedua adalah perusahaan kendaraan yang hanya memiliki jasa perusahaan transportasi. Perusahaannya dapat bergerak di angkutan jalan raya atau pun dalam bidang jasa rental (penyewaan) kendaraan. Penekanan daripada perusahaan transportasi model ini adalah kemampuan (skill) manajemen transportasi yang dimiliki, sehingga kelompok ini mampu dan dapat melakukan usaha jasa transportasi jalan raya. Adapun keberlangsungan perusahaan ini dikarenakan adanya kerjasama yang erat dengan perusahaan kelompok pertama.

Adapun model dan sistem kerjasama antara perusahaan transportasi dapat diklasifikasikan pada:

- a. Kerjasama antara perusahaan transportasi pemilik kendaraan dengan perusahaan transportasi pemilik kendaraan lainnya.
- b. Kerjasama antara perusahaan transportasi pemilik kendaraan dengan perusahaan transportasi bukan pemilik kendaraan.
- c. Kerjasama antara perusahaan transportasi yang sama-sama tidak memiliki kendaraan.

2. Jenis-Jenis Kerjasama

Jenis kerjasama dapat dilihat dari dua sudut pandang yaitu:

- a. Subyek atau tipe perusahaan transportasi yang melakukan kerjasama.

Dalam jenis subyek ini ada klasifikasi sebagai berikut:

- 1) Perusahaan yang mempunyai kendaraan melakukan kerjasama dengan perusahaan lain yang sama-sama mempunyai kendaraan

untuk saling meminjam kendaraan ketika ada order rental (penyewaan) dan kekurangan mobil.

- 2) Perusahaan yang mempunyai kendaraan memberikan *guarantee* terhadap perusahaan yang belum mempunyai kendaraan untuk pengadaan suatu kendaraan dengan mendapatkan *fee* sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.
- 3) Perusahaan yang sama-sama tidak mempunyai kendaraan melakukan suatu bentuk kerjasama dalam mempublikasikan diri sebagai jasa transportasi.

Ditinjau dari 3 sudut subyek perusahaan yang melakukan kerjasama, maka perusahaan angkutan kendaraan jalan raya yang ada di kota Samarinda dapat dikategorisasikan lebih mengacu pada bentuk *consolidation* (bentuk *merger*) dan bentuk perusahaan *joint venture*.

- b. Obyek, yaitu jasa atau jenis kegiatan ekonomi yang dijadikan obyek kerjasama di antara perusahaan transportasi.

Praktek kerjasama yang dilakukan oleh pengusaha angkutan jalan raya dari segi obyek atau jasa yaitu jenis kegiatan ekonomi yang dijadikan obyek kerjasama yaitu:

- 1) Pengusahaan dan pelayanan dalam perpanjangan izin trayek.
- 2) Pengelolaan usaha transportasi angkutan kendaraan jalan raya tersebut dengan sistem bagi hasil atau persentase.
- 3) Pengadaan uraian tetap anggota

Namun demikian, masing-masing perusahaan transportasi yang melakukan kerjasama dengan perusahaan lain atau pun yang tidak tetap merasakan manfaat atas pengelolaan perusahaannya. Hal ini dapat diketahui dari hasil interviu sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel. 11

Manfaat kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya

No	Manfaat Kerjasama	Frek.	%
1.	Memberikan keuntungan material bagi perusahaan	4	44,25
2.	Belajar memelihara kepercayaan yang diberikan orang lain	1	11,25
3.	Meningkatkan taraf hidup anggota perusahaan	2	22,25
4.	Meningkatkan taraf hidup keluarga	2	22,25
Jumlah		16	100

Data di atas menunjukkan bahwa manfaat yang diterima oleh pengusaha angkutan kendaraan jalan raya di kota Samarinda dengan mengadakan kerjasama adalah diperolehnya keuntungan material bagi perusahaan (sebanyak 44,25 %). Hal ini dikarenakan, selain keuntungan yang diperoleh dari pengelolaan kendaraan yang dimiliki oleh pengusaha, adapula keuntungan dari pemilik kendaraan yang turut menggunakan nama perusahaan.

Selain manfaat dari kerjasama yang dilakukan pengusaha angkutan kendaraan jalan raya –sebagaimana yang telah peneliti kemukakan di atas–

berikut ini peneliti kemukakan pula manfaat yang diperoleh pengusaha yang tidak mengadakan kerjasama. Untuk jelasnya lihat pula tabel berikut ini:

Tabel. 12

Manfaat Pengusaha Yang Tidak Mengadakan Kerjasama

No	Manfaat Kerjasama	Frek.	%
1.	Lebih mudah mengatasi masalah yang timbul	8	61,54
2.	Belajar mengelola perusahaan yang dimiliki	5	38,46
Jumlah		13	100

Pada umumnya manfaat yang diperoleh pengusaha yang tidak mengadakan kerjasama adalah kemudahan dalam pengelolaan usaha transportasi yang dijalankan. Hal ini ditunjukkan dengan beberapa “kriteria” yang dikemukakan oleh pengusaha yang tidak mengadakan kerjasama, dimana “kriteria” yang ada hanya terdiri dari dua pendapat, yaitu lebih mudah dalam mengatasi masalah yang timbul dan lebih mudah dalam mengelola usaha transportasi yang dijalankan.

Namun demikian, bagi perusahaan yang melakukan kerjasama satu sama lain tetap mengalami kendala-kendala tertentu. Secara jelas dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel. 13

Kendala Pengusaha Yang Mengadakan Kerjasama

No	Kendala Kerjasama	Frek.	%
1.	Tingginya pembayaran pajak perusahaan	2	15,38
2.	Keuntungan tidak mencukupi pembayaran pajak	1	7,69
3.	Kurangnya kesadaran pembayaran <i>fee</i>	3	23,08
4.	Sulitnya koordinasi dengan pemilik kendaraan	4	30,77
5.	Ada, namun tidak disebutkan	3	23,08
Jumlah		13	100

Data tabel di atas menunjukkan pada umumnya pengusaha yang mengadakan kerjasama banyak menemui kendala dalam berkoordinasi dengan pemilik kendaraan yang turut menggunakan nama perusahaan (sebanyak 30,77 %). Adapun kesulitan dalam berkoordinasi tersebut dikarenakan seringnya terjadi proses “jual-beli” kendaraan dan trayek oleh pemilik kendaraan tanpa sepengetahuan pengusaha atau pimpinan perusahaan. Meskipun biaya *fee* dari penggunaan nama perusahaan tetap di terima oleh pengusaha dari pemilik kendaraan pada saat pengurusan dan perpanjangan izin trayek kendaraan.³

³ Wawancara dengan H. Abdul Kadir, Pimpinan CV. Tepian Indah tanggal 6 Februari 2002 dan H. Ridwan, Pimpinan CV. Suma Karya pada tanggal 8 Februari 2002 di Kota Samarinda.

D. Praktek Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya Perspektif Ekonomi Islam

Dalam konteks perikehidupan manusia sebagai makhluk Allah s.w.t. setiap individu dibebaskan untuk melakukan kegiatan dan perilakunya demi penciptaan kemaslahatan umat. Manusia diberi kekuatan untuk merubah nasibnya dengan ikhtiyar, namun tidak akan pernah lepas dari kekuasaan-Nya.

...إِنَّ اللَّهَ لَا يُغَيِّرُ مَا بِقَوْمٍ حَتَّىٰ يُغَيِّرُوا مَا بِأَنْفُسِهِمْ...⁴

Artinya: "...Sesungguhnya Allah tidak mengubah keadaan sesuatu kaum sehingga mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri..."⁵

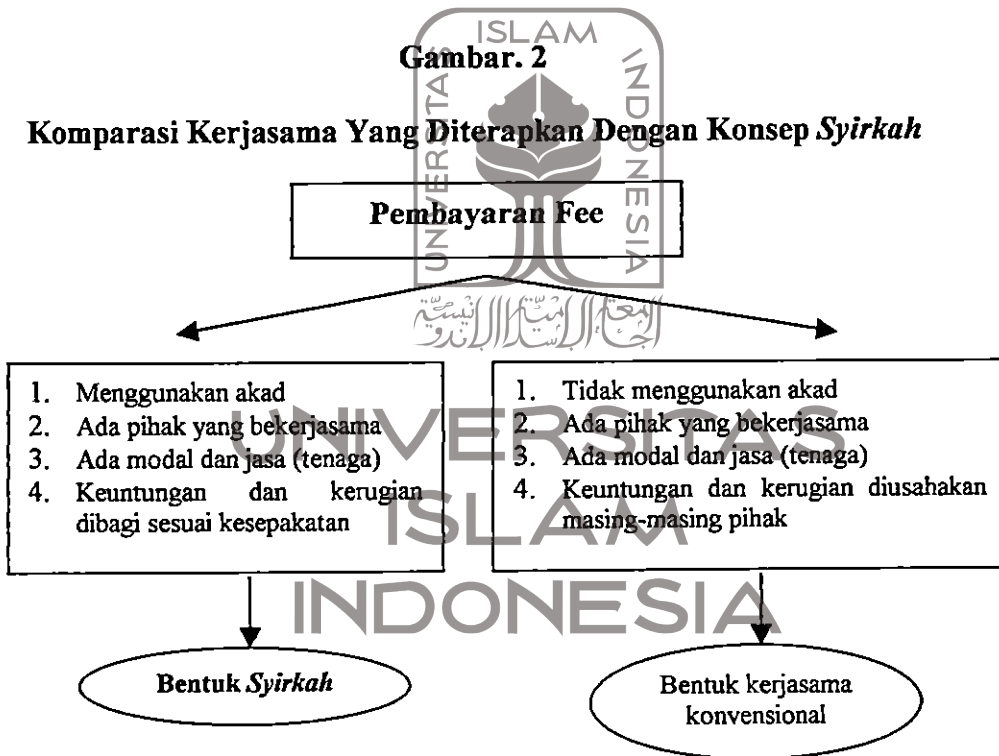
Dalil tersebut sangatlah korelatif terhadap fenomena kerjasama para pengusaha transportasi yang terklasifikasikan pada dua bagian. Sebagian melakukan kerjasama satu sama lain, di bagian yang lain tidak melakukan kerjasama. Tapi pada kenyataannya kedua kelompok tersebut dapat menunjukkan eksistensi dari masing-masing perusahaannya, tanpa bisa diprediksi kuantitas *income* yang secara *fix* dapat didapatkan.

Merujuk dari beberapa uraian di atas tentang analisa kerjasama baik ditinjau dari segi bentuk kerjasama, manfaat maupun kendala kerjasama, maka terlihat beberapa gambaran adanya benang merah antara sistem kerjasama yang selama ini diterapkan oleh pengusaha angkutan kendaraan

⁴ QS. Ar-Ra'd (13):11.

jalan raya di Kota Samarinda dengan *syirkah* (kerjasama) dalam ekonomi Islam.

Sebagaimana yang telah peneliti kemukakan dalam pembahasan analisa kerjasama, pada umumnya pengusaha yang bergerak dibidang angkutan kota menggunakan “konsep” pembayaran *fee* atas izin trayek yang dikeluarkan oleh perusahaan tersebut. Secara jelasnya lihat gambar di bawah ini:



Kaitannya dengan konsep *syirkah*, maka dapat ditarik titik temu antara kerjasama yang telah diterapkan selama ini oleh pengusaha angkutan kendaraan jalan raya di Kota Samarinda dengan *syirkah* (kerjasama) dalam sistem ekonomi Islam.

⁵ Depag RI, *Al-Qur'an...*, h. 370.

Tabel. 14

Analisa Hubungan Kerjasama yang Diterapkan Dengan Konsep *Syirkah*

No	Analisa Kerjasama dan <i>Syirkah</i>	Frek.	%
1.	Melalui akad	8	13,79
2.	Adanya pihak yang bekerjasama	21	36,21
3.	Adanya modal dan jasa (tenaga)	21	36,21
4.	Pembagian keuntungan dan kerugian sesuai kesepakatan atau perjanjian	8	13,79
Jumlah		58	100

Baik dari gambar maupun tabel di atas, terlihat bahwa pada kerjasama pengusaha angkutan kendaraan jalan raya di Kota Samarinda ada yang telah menerapkan konsep *syirkah*. Hal ini berdasarkan pada telah tercukupinya syarat dalam penerapan *syirkah*.

Dan jika bentuk *syirkah* yang telah diterapkan tersebut kembali dispesifikasikan, maka *syirkah* tersebut lebih mengacu pada bentuk *syirkah inan* (kerjasama dalam permodalan dan tenaga), dimana bentuk *syirkah* ini lebih berdasarkan pada “prinsip” pembagian keuntungan dan kerugian sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak (pengusaha dan pemilik kendaraan), yang mana modal dari masing-masing pihak turut diperhitungkan.

Selain itu, pada umumnya modal yang disediakan dalam pengelolaan usaha angkutan kendaraan jalan raya ini diusahakan oleh pemilik kendaraan, sedangkan pengelolaan izin trayek berupa pengurusan dan perpanjangannya diusahakan oleh pengusaha. Dengan sendirinya bentuk kerjasama tersebut

memerlukan akad dan kesepakatan yang ditentukan antara pengusaha dan pemilik kendaraan.⁶

1. Kerjasama antara perusahaan transportasi pemilik kendaraan dengan perusahaan transportasi pemilik kendaraan lainnya.

Model kerjasama ini total dalam satu wadah satu organisasi perusahaan yang telah ditentukan secara bersama. Islam mengenal dengan konsep *syirkah al-'inān*. Yaitu kerja sama dalam permodalan dan tenaga. Dua orang atau lebih mengumpulkan modal mereka, kemudian bekerja bersama-sama dan membagi keuntungan yang diperoleh sesuai dengan modal masing-masing.⁷

2. Kerjasama antara perusahaan transportasi pemilik kendaraan dengan perusahaan transportasi bukan pemilik kendaraan.

Satu pihak mempunyai modal dan pihak lain hanya mempunyai jasa merupakan satu bentuk kerjasama bagi hasil atau *syirkah al-Mudārabah*. Abdullah Saeed mendefinisikan *mudārabah* sebagai salah satu bentuk kerja sama antara pemilik modal (*rabb al-māl*) dengan seorang ahli (*mudārib*) dalam menjalankan usaha. Kontribusi *mudārib* meliputi kerja, waktu, dan manajemen yang telah disepakati dalam

⁶ Wawancara dengan H. Ridwan, (Pimpinan CV. Suma Karya) pada tanggal 8 Februari 2002, Bapak Mallawiy (Pimpinan KUD Rimba Jaya) pada tanggal 16 Februari 2002 dan bapak H. Ghofar Sidik (Pimpinan KUD Karya Bersama) pada tanggal 19 Februari 2002 di kota Samarinda.

⁷ A.A. Islahi, *Konsepsi Ekonomi Ibnu Taimiyah*, alih bahasa Anshari Thayib, Cet. 1, (Surabaya: Bina Ilmu Offset, 1997), h. 193.

kontrak.⁸ Afzalur Rahman menggambarkan *muḍārabah* sebagai bentuk kontrak kerja sama yang didasarkan pada prinsip *profit sharing*, satu memberikan modal dan yang lain menjalankan usaha. Yang pertama sebagai *muḍārib* (*proprietor, rabb al-māl*) sedangkan yang kedua dinamakan *ḍārib*. Secara istilah pada dasarnya antara *muḍārabah* dan *muqāraḍah* sama saja, orang Irak menyebut dengan *muḍārabah*, dan orang-orang Madinah menyebut dengan *muqāraḍah* dalam kerja sama.⁹

Atau terkadang kerjasama ini juga menjadi *syirkah al-mufāwadah* (kerjasama komprehensif),¹⁰ *Syirkah* ini merupakan gabungan bentuk dari *Syirkah al-Inān*, *Syirkah al-Abdān* dan *Syirkah al-Wujūh*. *Syirkah al-Mufāwadah* ini dapat diartikan sebagai serikat untuk melakukan negoisasi, dalam hal ini tentunya untuk melakukan suatu pekerjaan atau urusan, yang mana istilah sehari-hari sering digunakan istilah patner kerja atau group. Dalam serikat ini yang lebih ditekankan adalah keahlian dan bukan permodalan.

⁸ Abdullah Saeed, *Islamic Banking and Interest: A Study of the Prohibition of Riba and its Contemporary Interpretation*, (Leiden, New York, Koln: E.J. Brill, 1996), h. 51. Untuk definisi yang serupa, lihat Nabil A. Saleh, *Unlawful Gain and Legitimate Profit in Islamic Law*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1986), h. 103, Ali Hasan 'Abd al-Qādir, *Fiqh al-Muḍārabah fī at-Taṭbiq al-'Amali wa at-Tajwīd al-Iqtisādī*, (Kairo: LAIB, tt.), h. 8-9.

⁹ Afzalur Rahman, *Banking and Insurance*, (London: The Muslim Schools Trust, 1979), h. 305-306. Lihat juga Mahmud Muhammad Bablily, *Etika Bisnis; Studi Kajian Konsep Perekonomian Menurut Al-Qur'an dan As-Sunnah*, (Solo: Ramadhani, 1990), h. 139.

¹⁰ Lihat Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi Lubis, *Hukum Perjanjian Dalam Islam*, (Jakarta : Sinar Grafika, 1994), h. 81.

3. Kerjasama antara perusahaan transportasi pemilik bukan pemilik kendaraan dengan perusahaan transportasi bukan pemilik kendaraan lainnya.

Model kerjasama ini sejalan dengan *syirkah al-'Abdān*, yaitu kerja sama dalam tenaga.¹¹ Artinya sejumlah orang atau pekerja bergabung menangani sebuah pekerja dan setuju untuk membagi penghasilan yang didapatkan dibagi sesuai dengan kesepakatan dan perjanjian, dan waktu pekerjaan yang dilakukan oleh masing-masing pihak yang melakukan pekerjaan.

Dari sekian model kerjasama yang dapat melibatkan tenaga atau pun permodalannya lainnya dapat disepakati dalam suatu perjanjian atau aqad yang disepakati para pihak pengusaha. Perikatan perjanjian sebelum terbagi dalam kelompok-kelompok pengusaha dan pekerja (dikotomi antara pengusaha yang tidak mempunyai kendaraan) tersebut dapat dengan menggunakan norma dan aspek *ijārah*. Karena perjanjian kerja sebagaimana definisi Taqiyuddin an-Nabhani terminologi *ijārah* yang diartikan sebagai pemilikan jasa dari seorang *ajir* (orang yang dikontrak tenaganya) oleh *musta'jir* (orang yang mengontrak tenaganya) serta pemilikan harta dari pihak *musta'jir* oleh *ajir*.¹²

¹¹ A.A. Islahi, *Konsepsi...*, h. 193.

¹² Taqiyuddin an-Nabhani, *Membangun Sistem Ekonomi Alternatif, Prespektif Islam*, terj.: Muhammad Maghfur, cet 4 (Surabaya: Risalah Gusti, 1996), h. 83.

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Beranjak dari “proses” analisa data baik selama peneliti di lapangan maupun setelah meninggalkan lapangan penelitian, maka ada beberapa simpulan yang dikemukakan, yaitu:

1. Pengusaha transportasi angkutan jalan raya di Samarinda, dalam menerapkan kerjasama pada perusahaannya dari aspek kepemilikan kendaraan perusahaan, yaitu terbagi ke dalam tiga kelompok:
 - a. Kerjasama antara perusahaan transportasi pemilik kendaraan dengan perusahaan transportasi pemilik kendaraan lainnya.
 - b. Kerjasama antara perusahaan transportasi pemilik kendaraan dengan perusahaan transportasi bukan pemilik kendaraan.
 - c. Kerjasama antara perusahaan transportasi yang sama-sama tidak memiliki kendaraan.
2. Terdapat titik temu antara kerjasama yang diterapkan oleh pengusaha angkutan di Kota Samarinda dengan konsep *syirkah* (kerjasama) dalam sistem ekonomi Islam. Jika lebih dispesifikasikan, maka bentuk *syirkah* yang dijalankan adalah *syirkah Inan* (kerjasama dalam permodalan dan tenaga), dimana salahsatu pihak (dalam hal ini pemilik kendaraan) sebagai pemodal dan pihak lain (pengusaha) memberikan jasa berupa pengadaan dan pengurusan izin trayek. Dan dengan sendirinya, pengadaan serta

pengurusan izin trayek tersebut memerlukan “*akad*” antara kedua belah pihak (pengusaha dan pemilik kendaraan). Namun untuk kerjasama model bisa juga *syirkah mudārabah* dan *al-mufāwadah*.

B. Saran-saran

Melihat pada kendala yang di hadapi oleh pengusaha maupun pemilik kendaraan angkutan kendaraan jalan raya di Kota Samarinda, maka peneliti coba memberikan kontribusi sebagaimana berikut ini:

1. Perlunya optimalisasi “perkumpulan” (baca organisasi) antara pemilik dan supir kendaraan, hal ini untuk memudahkan pihak Organisasi Angkutan Darat (ORGANDA) dalam mengelola jasa transportasi di Kota Samarinda.
2. Perlunya pemberian arahan-arahan tentang penerapan konsep *syirkah* bagi pengusaha angkutan kendaraan jalan raya oleh pihak terkait (seperti : Depag dan MUI). Hal ini berdasarkan temuan lapangan adanya penerapan konsep *syirkah*, namun istilah *syirkah* itu sendiri menjadi “asing” bagi pengusaha angkutan kendaraan jalan raya di Kota Samarinda.
3. Kaitannya dengan penelitian ini, kiranya perlu analisa lebih jauh dan mendalam tentang pembahasan tentang penerapan konsep *syirkah* dibidang transportasi, hal ini untuk mewujudkan terciptanya literatur-literatur yang berkenaan dengan pembahasan kerjasama pengusaha angkutan kendaraan jalan raya.

Demikianlah beberapa uraian mengenai penerapan konsep *syirkah* dibidang transportasi khususnya pada pengusaha angkutan kendaraan jalan raya di Kota Samarinda ; teriring harapan dan do'a, semoga bentuk kerjasama *syirkah* dapat terus diaplikasikan guna mewujudkan perkembangan ekonomi Islam yang dicita-citakan.



UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

Al-Qur'an dan Terjemahannya

Ahmad, Mustaq. 2001. **Etika Bisnis Dalam Islam**, Terjemahan oleh Samson Rahman, Jakarta : Pustaka Al-Kautsar, dari **Business Ethics in Islam**. (t.t.).

Al-Jazairi, Abu Bakar Jabir. 1991. **Pola Hidup Muslim : Mu'amalah**, Terjemahan oleh Rachmat Djatnika dan Ahmad Sumpeno, Bandung : Remaja Rosdakarya, dari **Minhajul Muslim**. (t.t.).

-----, Abu Bakar Jabir. 2001. **Ensiklopedi Muslim**, Terjemahan oleh Fadhl Bahri, Jakarta : Darul Falah, dari **Minhajul Muslim**. (t.t.).

Al-Kilabi, Muhammad ibn Ahmad ibn Juzzy, t.t. **Al-Qawanin al-Fiqhiyyah**, ttp. : Dar al-Fikr.

Al-Munjid fi al-Lughah, Beirut : Dar al-Masyrik, 1987.

Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Organda, Dalam Keputusan Musyawarah Nasional Organda ke-XI, Jakarta : tnp., 1992.

An-Nabhani, Taqiyuddin. 1996. **Membangun Sistem Ekonomi Alternatif Perspektif Islam**, Surabaya : Risalah Gusti.

Asyur, Ahmad Isa. 1995. **Fiqh Islam Praktis Bab : Mu'amalah**, Terjemahan oleh Abdul Hamid Zahwan, Solo : Pustaka Mantiq, dari **Fiqhul Muyassar fi al-Mu'amalat**, (t.t.).

Badan Pusat Statistik. 2000. **Hasil Sensus Penduduk 2000**, Kalimantan Timur : Badan Pusat Statistik.

-----, 2000. **Indikator Sosial Kota Samarinda 2000**, Samarinda : Badan Pusat Statistik.

-----, 2000. **Kalimantan Timur Dalam Angka : 2000**, kerjasama BAPPEDA Propinsi Kalimantan Timur dengan Badan Pusat Statistik (BPS) Kalimantan Timur.

-----, 2000. **Samarinda Dalam Angka 2000**, Samarinda : Badan Pusat Statistik Samarinda.

Basyir, Ahmad Azhar. 1981. **Garis-garis Besar Sistem Ekonomi Islam**, Edisi Revisi, Yogyakarta : Bagian Penerbitan FE-UGM.

- Cooper, Cary L dan Peter Makin. 1995. ***Psikologi untuk Kelompok Profesional : Psikologi untuk Manajer***, Terjemahan oleh Lilian Yuwono, Jakarta : Arcan, dari ***Psychology for Professional Groups : Psychology for Manager***. (t.t.).
- Dahlan, Abdul Azis (et.al.). 1997. ***Ensiklopedi Hukum Islam***, Jakarta : Ichtiar Baru van Hoeve.
- Dimiyati, Ahmad (dkk.). 1989. ***Islam dan Koperasi : Telaah Peran Serta Umat Islam dalam Pengembangan Koperasi***, Jakarta : Koperasi Jasa Informasi.
- Ditjen Perhubungan Darat, ***"Pokok-pokok Hukum Dewasa Ini dalam Bidang Angkutan Darat"***. Dalam Ditjen Perhubungan Darat (Ed.). (t.t.). ***Hukum Angkutan Darat dan Laut***, Semarang : Binacipta.
- Djumialdji. 1997. ***Perjanjian Kerja***, Cet. Ketiga, Jakarta : Bumi Aksara.
- DLLAJ Kota Samarinda. 2001. ***Daftar Perusahaan dan Jumlah Armada Angkutan Kota dalam Daerah Kota Samarinda***, Buku Angkutan DLLAJ Kota Samarinda.
- Fachruddin, Fuad Mohd. 1993. ***Riba dalam Bank, Koperasi, Perseroan dan Asuransi***, Bandung : Al-Ma'arif.
- Gilarso. 2000. ***Pengantar Ilmu Ekonomi Bagian Makro***, Yogyakarta : Kanisius.
- Hasan, Ali. 1996. ***Masail Fiqhiyyah : Zakat, Pajak Asuransi dan Lembaga Keuangan***, Jakarta : RajaGrafindo Persada.
- Islahi. 1997. ***Konsepsi Ekonomi Ibnu Taimiyah***, Terjemahan oleh Anshari Thayib, Surabaya : Bina Ilmu.
- Kariem, Rusli (Ed.). 1992. ***Berbagai Aspek Ekonomi Islam***, Yogyakarta : Tiara Wacana Bekerjasama dengan P3EI UIL.
- Karnadi, Muhammad. 1998. ***Suatu Tinjauan Tentang Disiplin Pengemudi Angkutan Kota dalam Berlalu Lintas di Kotamadya Samarinda***, skripsi, Samarinda : Universitas Mulawarman.
- Kartodirdjo, Sartono. 1977. ***"Metode Penggunaan Bahan Dokumen"***. Dalam Koentjaraningrat (Ed.). 1991. ***Metode-metode Penelitian Masyarakat***, Cet. XI, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.

- Mannan, Muhammad Abdul. 1993. ***Ekonomi Islam : Teori dan Praktek***, terjemahan oleh Nastangin, Yogyakarta : PT. Dana Bhakti Wakaf, dari ***Islamic Economics : Theory and Practice***. (t.t.).
- Mantra, Ida Bagus dan Kasto. (t.t.). ***"Penentuan Sampel"***. Dalam Koentjaraningrat (Ed.). 1991. ***Metode-metode Penelitian Masyarakat***, Cet. XI, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Michael, (dkk.). 1994. ***Studi Komparatif Pendapatan Sopir Bus dan Angkutan Kota di Kotamadya Balikpapan***, Laporan Penelitian, Samarinda : Lembaga Penelitian Universitas Mulawarman.
- Miles, Matthew B. dan A. Michael Huberman. 1992. ***Analisis Data Kualitatif***, Terjemahan oleh Tjetjep Rohendi Rohidi, Jakarta : UI-Press, dari ***Qualitative Data Analysis***. (t.t.).
- Muhajir, Noeng. 2000. ***Metodologi Penelitian Kualitatif***, Edisi IV, Yogyakarta : Rake Sarasin.
- Munawwir, Warson. 1984. ***Al-Munawwir***, Yogyakarta : Unit Pengadaan buku-buku ilmiah keagamaan Pondok Pesantren Al-Munawwir Krapyak.
- Nasution, H.M.N. 1996. ***Manajemen Transportasi***, Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Nasution, Khoiruddin. 2002. ***Wilayah Kajian dan Filsafat Ekonomi Islam***, Dalam jurnal ***Millah***, Vol. II, No. 2 edisi Januari 2002, Yogyakarta : Magister Studi Islam Universitas Islam Indonesia.
- Pamudji. 1985. ***Kerjasama Antar Daerah dalam Rangka Pembinaan Wilayah : Suatu Tinjauan dari Segi Administrasi Negara***, cet. 2, Jakarta : Bina Aksara.
- Pareek, Udai. 1996. ***Perilaku Organisasi : Pedoman ke Arah Pemahaman Proses Komunikasi Antar Pribadi dan Motivasi Kerja***, Cet. Ketiga, Jakarta : Ikrar Mandiriabadi.
- Pasaribu, Chairuman dan Suhrawardi Lubis. 1994. ***Hukum Perjanjian Dalam Islam***, Jakarta : Sinar Grafika.
- Pass, Christopher (dkk). 1994. ***Kamus Lengkap Ekonomi***, Terjemahan oleh Tumpal Rumapea dan Posman Haloho, Edisi kedua, Jakarta : Erlangga, dari ***Dictionary of Economics***. (1988).

- Peraturan Daerah Kota Samarinda No. 7 tahun 2001. ***Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor dalam Daerah Kota Samarinda***, Samarinda : tnp.
- Rahman, Afzalur. 1996. ***Doktrin Ekonomi Islam***, Terjemahan oleh Soeroyo dan Nastangin, Jilid 4, Yogyakarta : Dana Bhakti Wakaf, dari ***Economic Doktrines of Islam***. (t.t.).
- Sabiq, Sayid. 1996. ***Fiqh Sunnah***, Terjemahan oleh Kamaluddin A. Marzuki, Jilid 13, Bandung : al-Ma'arif, dari ***fiqh as-Sunnah***. (t.t.).
- Sadli, Ali. 1998. ***Suatu Tinjauan Tentang Perencanaan Lalu Lintas Jalan di Kotamadya Samarinda***, skripsi, Samarinda : Universitas Mulawarman.
- Scheltema, Anne Marie Peter August. 1985. ***Bagi Hasil di Hindia Belanda***, disertasi doktor, Terjemahan oleh Marwan, ttp. : tnp, dari ***Deelbouw in Nederlandsch-Indie***, (1931).
- Shaltut, Syaikh Mahmud. 1994. ***Akidah dan Syari'ah Islam***, Terjemahan oleh Fachruddin dan Nasharuddin Thaha, Jakarta : Bumi Aksara, dari ***Al-Islam Aqidah wa asy-Syari'ah***. (t.t.).
- Shiddiqi, Muhammad Nejatullah. 1996. ***Kemitraan Usaha dan Bagi Hasil dalam Hukum Islam***, Terjemahan oleh Fakhriyah Mumtihan, Yogyakarta : Dana Bhakti Prima Yasa, dari ***Partnership and Profit Sharing in Islamic Law***. (t.t.).
- Siregar, Muchtaruddin. 1990. ***Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan***, Jakarta : Lembaga Penerbit FE-UI.
- Siswoyo, Budi. 1998. ***Suatu Tinjauan Tentang Pelaksanaan Program Pola Kemitra-usahaan di Kotamadya Samarinda***, Skripsi, Samarinda : Universitas Mulawarman.
- Soerjotjaroko, Samiadji. 1978. ***"Ruang Lingkup Hukum Angkutan Darat dan Laut"***. Dalam Ditjen Perhubungan Darat (Ed.). (t.t.). ***Hukum Angkutan Darat dan Laut***, Semarang : Binacipta.
- Sudarsono (dkk) – Peny. 1992. ***Pengantar Ekonomi Perusahaan***, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Triuwono, Iwan. 2000. ***Organisasi dan Akuntansi Syari'ah***, disertasi doktor, Australia : University of Wollongong, dari ***Shari'ate Organisation and Accounting : The Reflection of Self's Faith and Knowledge***. (1995).

- Ya'qub, Hamzah. 1992. ***Kode Etik Dagang Menurut Islam : Pola Pembinaan Hidup Dalam Berekonomi***, Cet. Ke II, Bandung : CV. Diponegoro.
- Yusdani. 2002. ***"Transaksi (Akad) dalam Perspektif Hukum Islam"***. Dalam jurnal ***Millah***, Vol. II, No. 2 edisi Januari 2002, Yogyakarta : Magister Studi Islam Universitas Islam Indonesia.
- Zadjuli, Suroso Imam. 2001. ***"Prospek dan Kendala Ekonomi Indonesia Tahun 2000"***. makalah disampaikan pada pertemuan bulanan anggota Indonesian Managers Club (IMC), Surabaya.



UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA



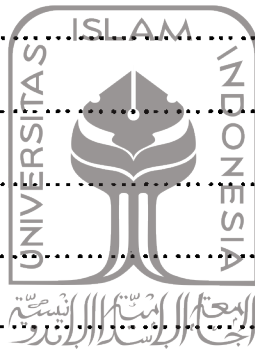
LAMPIRAN – LAMPIRAN

UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA

PANDUAN WAWANCARA
PENERAPAN KONSEP SYIRKAH DIBIDANG TRANSPORTASI
(Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya di
Samarinda Kalimantan Timur)

A. Identitas Responden

1. Nama Responden :
2. Alamat :
3. Tempat/Tgl. Lahir :
4. Agama :
5. Pekerjaan *) :
6. Pendidikan :
7. Nama Perusahaan :
8. Alamat Perusahaan :



B. Panduan Pertanyaan

1. Apakah yang menjadi alasan, sehingga Bapak mendirikan usaha transportasi ini ?
.....
2. Berapakah jumlah angkutan kota yang Bapak miliki ?
.....

*) Pekerjaan selain pengusaha Angkutan Kota

3. Berapakah jumlah pemilik kendaraan Angkutan Kota yang turut menjadi anggota perusahaan Bapak ?

.....

4. Berapakah jumlah keseluruhan Angkutan Kota yang menggunakan nama perusahaan Bapak ?

.....

5. Sudah berapa lama Bapak mengelola usaha transportasi ini ?

.....

6. Menurut Bapak, bagaimanakah pengertian *Syirkah* (kerjasama) dalam Islam ?

.....

7. Apakah Bapak mengetahui sistem bagi hasil lainnya dalam Islam selain bentuk *Syirkah* (kerjasama) ?

.....

8. Apakah Bapak menggunakan sistem bagi hasil tersebut ?

.....

9. (Jika Ya) Bagaimana Bapak menerapkan sistem bagi hasil tersebut ?

.....

10. Sudah berapa lama, Bapak menerapkan sistem bagi hasil tersebut ?

.....

11. Bagaimana dampak sistem bagi hasil tersebut dalam meningkatkan usaha transportasi yang Bapak kelola ini ?

.....

12. Apakah Bapak mengadakan hubungan kerjasama dengan pihak lain ?

.....

13. *(Jika mengadakan kerjasama)*

(1). Dengan siapakah Bapak mengelola usaha transportasi ini ?

.....

(2). Apakah Bapak menemui hambatan dalam mengelola usaha transportasi ini ?

.....

(3). Berapa lamakah Bapak mengadakan hubungan kerjasama tersebut dalam mengelola usaha transportasi ini ?

.....

(4). Bagaimanakah sistem kerjasama yang Bapak terapkan dalam mengelola usaha transportasi ini ?

.....

(5). Menurut Bapak, manfaat apakah yang diperoleh dari kerjasama dalam pengelolaan usaha transportasi tersebut ?

.....

(6). Apakah Bapak mengalami kerugian dalam mengelola usaha transportasi tersebut ?

.....

(7). Apakah Bapak menemukan kendala (permasalahan) dari kerjasama dalam usaha transportasi tersebut ?

.....

(8). Dan jika Bapak menemukan kendala (permasalahan), apakah hal tersebut mempengaruhi usaha Bapak dalam mengelola transportasi ini ?

.....

14. (Jika Tidak mengadakan kerjasama)

(1). Apakah alasan Bapak untuk tidak mengadakan hubungan kerjasama dalam mengelola usaha transportasi ini ?

.....

(2). Apakah Bapak menemukan kendala (permasalahan) dalam mengelola usaha transportasi ini ?

.....

(3). Apakah Bapak mengalami kerugian dalam mengelola usaha transportasi tersebut ?

.....

(4). Menurut Bapak, manfaat apakah yang diperoleh dari pengelolaan usaha transportasi tersebut ?

.....

(5). Bagaimanakah sistem pengelolaan usaha transportasi ini ?

.....

PENGESAHAN PROPOSAL

Proposal Tesis dengan judul :

PENERAPAN KONSEP SYIRKAH DI BIDANG TRANSPORTASI
(Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya di Samarinda
Kalimantan Timur)

Yang disusun oleh :

Nama : Yanuar Syam, S.Ag
No. Peserta : 2001005

Telah diseminarkan pada :

Hari/Tanggal : Selasa, 3 April 2001

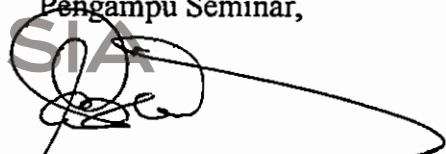


Dan telah direvisi sesuai dengan hasil seminar.

UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA

Yogyakarta, Mei 2001

Pengampu Seminar,


Drs. H. Edy Suandi Hamid, M.Ec

NB : dibuat rangkap dua

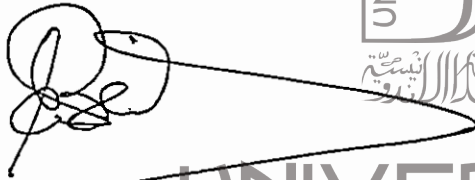
Persetujuan
Proposal Penelitian
Untuk Penyusunan Tesis Berjudul :

**PENERAPAN KONSEP SYIRKAH DI BIDANG TRANSPORTASI
(Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan Kendaraan Jalan Raya
di Samarinda Kalimantan Timur)**

Yang diajukan oleh :
Yanuar Syam, S.Ag
NIM. 2001005

Telah disetujui

Pembimbing Tesis



Drs. H. Edy Suandi Hamid, M.Ec

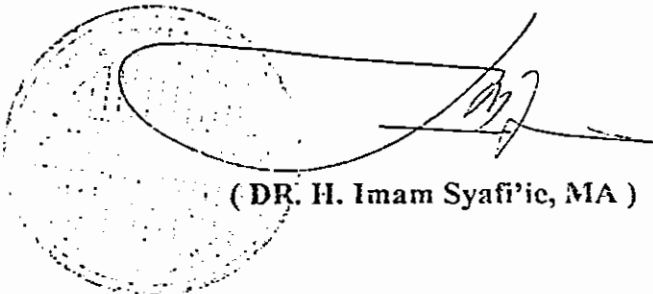


Tanggal : _____

Mengetahui

Ketua Program Magister Studi Islam
Universitas Islam Indonesia Yogyakarta

Tanggal : ...16 MAY 2001...



(DR. H. Imam Syafi'ic, MA)

PEMERINTAH KOTA SAMARINDA
KANTOR KESATUAN BANGSA

JALAN CEMPAKA No. 88 Telp. (0541) 733033 Faks. (0541) 746157
SAMARINDA 75121

SURAT PEMBERITAHUAN PENELITIAN (SPP)

Nomor : 187 /IV/Kesbang/VII/2001

- MEMBACA** : Surat Ketua Program Magister Studi Islam Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Nomor : 296/PSI-MSI/VI/2001 tanggal 26 Juni 2001.
- DASAR** : 1. Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 3 Tahun 2001 tentang Kantor Kesatuan Bangsa Kota Samarinda.
2. Surat Kawat Menteri Dalam Negeri Nomor SD.6/2/12 tanggal 5 Juli 1972.
3. Keputusan Direktur Jenderal Sosial Politik Nomor 14 Tahun 1981 tentang Surat Pemberitahuan Penelitian (SPP).
- MEMPERHATIKAN** : Pennohonan Ybs.
- MEMBERITAHUKAN BAHWA :**
- NAMA** : YANUAR SYAM, S.Ag
- ALAMAT** : Jln. AM. Sangaji No. 16 RT 066 Kelurahan Pelita Samarinda
- PEKERJAAN** : Mahasiswa.
- NIM/NIRM** : 2001005
- JURUSAN** : Ekonomi Islam
- PROGRAM STUDI** : Ekonomi Islam
- KEBANGSAAN** : Indonesia.
- JUDUL PENELITIAN/KEGIATAN** : PENERAPAN SYIRKAH DI BIDANG TRANSPORTASI (Analisa Kerjasama Pengusaha Angkutan Jalan Raya di Samarinda Kalimantan Timur)
- DAERAH PENELITIAN** : Kota Samarinda
- LAMA PENELITIAN/KEGIATAN** : 9 Juli 2001 s/d 19 Oktober 2001
- PENGIKUT PESERTA** : -
- PENANGGUNG JAWAB** : -
- MAKSUD DAN TUJUAN** : Penelitian dan Penyusunan Tesis.
Akan melakukan kegiatan Penelitian dengan ketentuan sebagai berikut :
1. Sebelum melakukan kegiatan penelitian supaya melaporkan kedatangannya kepada Camat/Kepala wilayah yang bersangkutan (Instansi terkait).
 2. Tidak dibenarkan melakukan Penelitian yang tidak sesuai/tidak ada kaitannya dengan judul penelitian dimaksud.
 3. Harus mentaati sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku serta mengindahkan adat istiadat setempat.
 4. Apabila masa berlaku Surat Pemberitahuan ini sudah berakhir, sedangkan pelaksanaan penelitian belum selesai, perpanjangan penelitian harus diajukan kepada instansi pemohon.
 5. Surat pemberitahuan ini akan dicabut kembali dan dinyatakan tidak berlaku, apabila ternyata pemegang Surat Pemberitahuan tidak mentaati/mengindahkan ketentuan-ketentuan tersebut diatas.

Dikeluarkan di : Samarinda
Pada Tanggal : 6 Juli 2001

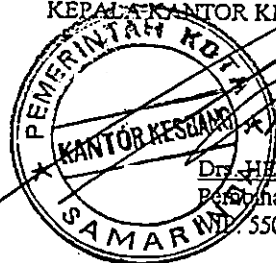
Kepada Yth. :

di- Samarinda

Tembusan Kepada Yth. :

1. Walikota Samarinda
2. Ketua Program Magister Studi Islam UII Yogyakarta
3. Sdr. YANUAR SYAM, S.Ag
4. Arsip.

KEPALA KANTOR KESBANG KOTA SAMARINDA,



Dr. HERMANTO
Ketua

550 010 219



PEMERINTAH KOTA SAMARINDA KANTOR KESATUAN BANGSA

JALAN CEMPAKA No. 88 Telp. (0541) 733033 Faks. (0541) 746157
SAMARINDA 75121

SURAT PEMBERITAHUAN PENELITIAN (SPP)

Nomor : 62 /10/IV/Kesbang/II/2002.

- MEMBACA** : Fex sinol Universitas Islam Indonesia Nomor : 084/PS-HSI/II/2002 tanggal 14 Februari 2002 tentang perpanjangan ijin
- DASAR** : 1. Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 3 Tahun 2001 tentang Kantor Kesatuan Bangsa Kota Samarinda.
2. Surat Kawat Menti Dalam Negeri Nomor SD. 6/2/12 tanggal 5 Juli 1972.
3. Keputusan Direktur Jenderal Sosial Politik Nomor 14 Tahun 1981 tentang Surat Pemberitahuan Penelitian (SPP).

MEMPERHATIKAN : Permohonan Ybs.

MEMBERITAHUKAN BAHWA :

NAMA : YAFUAR STAN. M.Ag
ALAMAT : Jln. AM. Samudra No. 16 RT.66 Samarinda Kaltim.
PEKERJAAN : Mahasiswa
KEBANGSAAN : Indonesia
JUDUL PENELITIAN/KEGIATAN : PENERAPAN KONSEP SIRKAH DI BIDANG TRANSPORTASI
BIDANG :
DAERAH PENELITIAN : Samarinda Kaltim.
LAMA PENELITIAN/KEGIATAN : Mulai Bln Februari 2002 s/d April 2002.
PENGIKUT PESERTA :

PENANGGUNG JAWAB : Ketua Program (Drs. H. ASHURI. MA)

MAKSUD DAN TUJUAN : Penelitian

Akan melakukan kegiatan Penelitian dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Sebelum melakukan kegiatan penelitian supaya melaporkan kedatangannya kepada Camat/Kepala wilayah yang bersangkutan (Instansi terkait).
2. Tidak dibenarkan melakukan Penelitian yang tidak sesuai/tidak ada kaitannya dengan judul penelitian dimaksud.
3. Harus mentaati sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku serta mengindahkan adat istiadat setempat.
4. Apabila masa berlaku Surat Pemberitahuan ini sudah berakhir, sedangkan pelaksanaan penelitian belum selesai, perpanjangan penelitian harus diajukan kepada instansi pemohon.
5. Surat pemberitahuan ini akan dicabut kembali dan dinyatakan tidak berlaku, apabila ternyata pemegang Surat Pemberitahuan tidak mentaati/mengindahkan ketentuan-ketentuan tersebut diatas.
6. Setelah selesai Penelitian agar menyampaikan laporan kepada Walikota Samarinda u.p. Kepala Kantor Kesatuan Bangsa Kota Samarinda.

Kepada Yth. :
Kepala Kantor DILAJ
Tt. II di - SAMARINDA.

Tembusan Kepada Yth. :
1. Ketua Organisasi SAMARINDA
2. Universitas Islam Indonesia di - YOGYAKARTA.
3. A r s i p.-

Samarinda.
Dikeluarkan di : 18 Februari 2002.
Pada Tanggal :

KETUA KANTOR KESATUAN BANGSA KOTA SAMARINDA,

