

**PENERAPAN TARIF ANGKUTAN BENDI DI KOTA WISATA
BUKITTINGGI MENURUT EKONOMI ISLAM**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Dan Melengkapi Syarat-Syarat Guna Memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi Syariah (S.E.Sy)**



MIFTAHUL JANNAH

10825002821

PROGRAM S1

JURUSAN EKONOMI ISLAM

FAKULTAS SYARI'AH DAN ILMU HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI

SULTAN SYARIF KASIM RIAU

PEKANBARU

2013

ABSTRAK

Skripsi ini berjudul : **“Penerapan Tarif Angkutan Bendi Di Kota Wisata Bukittinggi Menurut Ekonomi Islam”**.

Kota Bukittinggi adalah salah satu kota di provinsi Sumatera Barat, Indonesia. Salah satu transportasi tradisional kota wisata ini yang sangat terkenal berperan penting dalam menunjang para wisatawan dalam maupun luar negeri untuk datang ke kota Bukittinggi adalah bendi. Tarif dalam angkutan bendi di Bukittinggi berbeda dengan tarif angkutan darat lainnya dan tarifnya tidak ditentukan seperti angkutan kota lainnya. Dari latar belakang masalah tersebut dirumuskan masalah yaitu bagaimana sistem penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi dan bagaimana penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Populasi seluruh kusir bendi yang ada di Bukittinggi yang berjumlah 200 kusir bendi. Namun ketika penelitian dilakukan ternyata yang aktif hanya 96 kusir bendi, yaitu yang beroperasi di Pasar Bawah 41 kusir bendi, Pasar Banto 35 kusir bendi dan Jam Gadang 20 kusir bendi. Untuk sampel penulis mengambil seluruh kusir bendi dengan metode *total sampling* yaitu dengan memakai seluruh populasi dalam pelaksanaan penelitian. Sedangkan teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara, angket. Sumber data dari penelitian ini adalah data primer adalah data yang diperoleh langsung dari kusir bendi, Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata kota Bukittinggi propinsi Sumatera Barat dan data sekunder yaitu data yang diperoleh dari buku-buku yang berhubungan dengan penelitian.

Berdasarkan hasil penelitian sistem penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi dilakukan dengan sistem tawar menawar yang dilakukan oleh kusir dengan penumpang yang berdasarkan azas permintaan dan penawaran dan telah sesuai dengan pasar Islami. Dan di dalam penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi terjadi ketidakjelasan ongkos rute jalurnya, karena tidak ada

peraturan daerah yang mengaturnya, namun Islam tidak melarang terjadinya hal tersebut dikarenakan bendi merupakan angkutan yang sudah jarang ditemukan sedangkan permintaan terhadap bendi tersebut banyak inilah yang disebut dengan pasar *monopolistic*. Jadi dapat disimpulkan bahwa penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi dibolehkan di dalam Islam.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim.

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat, taufik dan hidayah-Nya kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat serta salam tidak lupa penulis panjatkan kepada junjungan alam dan suritauladan kita semua yakni Nabi besar Muhammad Saw. dengan melafaskan *Allahumma Shalli'ala Muhammad Wa'alaali Muhammad.*

Atas rahmad Allah SWT, penulis menyelesaikan skripsi yang berjudul: **“PENERAPAN TARIF ANGKUTAN BENDI DI KOTA WISATA BUKITTINGGI MENURUT EKONOMI ISLAM”**, ini merupakan karya ilmiah yang disusun oleh penulis untuk memenuhi persyaratan dalam mencapai gelar Sarjana Syariah Jurusan Ekonomi Islam Fakultas Syariah Ekonomi Islam dan Ilmu Hukum Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.

Dalam menyelesaikan skripsi ini, ucapan terimakasih yang tak terhingga penulis sampaikan kepada Alm. Ayahanda Asmar dan Ibunda Yarnis tercinta, yang telah memberikan doa, cinta kasih dan perhatiannya sehingga penulis dapat meraih cita-cita mulia menjadi seorang hamba yang berilmu pengetahuan, dan untuk Uni Arni Sari dan Uda Jasman terimakasih atas semua dukungan moril dan materil yang diberikan sehingga peneliti bisa menyelesaikan tugas peneliti sebagai anak/adik/mahasiswa.

Dalam menyelesaikan karya tulis ini, penulis banyak mendapat dukungan dari berbagai pihak, baik berupa bantuan moril maupun materil. Untuk itu tidak lupa penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada semua pihak yang telah banyak membantu, penulis ucapkan banyak terimakasih kepada:

1. Yang terhormat Bapak Prof. H. M. Nazir, MA selaku Rektor UIN Suska Riau beserta staf-stafnya yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menuntut ilmu di perguruan tinggi ini.
2. Bapak Dr. H. Akbarizan, M.Ag, M.Pd selaku Dekan Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum serta Wakil Dekan I, II, III.
3. Bapak Mawardi, S.Ag, M.Si selaku ketua Jurusan Ekonomi Islam dan Bapak Darmawan Tia Indrayana selaku Sekretaris Jurusan.
4. Kepada Bapak/Ibu dosen pengajar yang telah mendidik dan membantu penulis dalam menyelesaikan perkuliahan di UIN Suska Riau Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum, sekaligus civitas akademik Fakultas Syariah Ilmu Hukum yang telah menyediakan waktu pelayanan untuk penulis yang sangat membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak Jonnius, SE. MM selaku Pembimbing Akademis penulis yang selalu sabar memberikan nasehat dan waktunya kepada penulis dalam masa perkuliahan.
6. Bapak Ahmad Adri Riva'i, M.Ag selaku Pembimbing Skripsi yang telah banyak meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini, semoga Allah SWT

senantiasa melimpahkan rahmat-Nya dan mempermudah segala urusan menuju *Ridha Illahi*.

7. Seluruh Kusir Angkutan bendi kota Wisata Bukittinggi
8. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika.
9. Terkhusus Untuk Nuril, Lisa, Bang Robby, yang telah memberikan motivasi dan semangatnya kepada penulis serta seluruh teman-teman lokal EI-2 angkatan 2008 dan teman-teman dari jurusan EI angkatan 08 dan semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu, penulis mengucapkan banyak terimakasih.

Akhirnya kepada Allah SWT jualah memohon ampun serta berdo'a semoga jerih usaha dan perjuangan mendapat ridhonya sebagai amal ibadah di dunia menuju surga-Nya kelak *Amin Yarobbal 'Alamin*. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca sekalian, aamiin.

Pekanbaru, Juni 2013
Wasalam

Penulis

DAFTAR ISI

PENGESAHAN JUDUL	
PENGESAHAN PEMBIMBING	
PENGESAHAN SKRIPSI	
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Batasan Masalah.....	6
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian	6
E. Tinjauan Kepustakaan	7
F. Metode Penelitian.....	9
G. Sistem penelitian	12
BAB GAMBARAN UMUM ANGKUTAN BENDI DI KOTA	
WISATA BUKITTINGGI.....	14
A. Gambaran Umum Kota Wisata Bukittinggi	14
1. Sejarah Kota Bukittinggi.....	14
2. Letak Geografis Kota Bukittinggi.....	23
3. Kondisi Sosial, Budaya, dan Tempat-tempat Wisata Kota Bukittinggi	25
4. Visi dan Misi.....	32
B. Gambaran Umum Angkutan Bendi.....	34
1. Pengertian Angkutan Bendi	34
2. Sejarah Angkutan Bendi	35
3. Jenis-jenis Bendi	36
C. Organisasi Angkutan Bendi	38
BAB III TINJAUAN UMUM TENTANG PENERAPAN TARIF	
ANGKUTAN DALAM ISLAM.....	40
A. Pengertian Tarif Angkutan Dalam Islam.....	40
B. Dasar Hukum Tarif Angkutan	44
C. Penerapan Tarif Angkutan Dalam Islam	46

BAB IV PENERAPAN TARIF ANGKUTAN BENDI DI KOTA WISATA BUKITTINGGI MENURUT EKONOMI ISLAM.....	60
A. Sistem Penerapan Tarif Angkutan Bendi Di Kota Wisata Bukittinggi	60
B. Penerapan Tarif Angkutan Bendi Di Kota Wisata Bukittinggi Menurut Ekonomi Islam	71
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	75
A. Kesimpulan	75
B. Saran	76
DAFTAR KEPUSTAKAAN	
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota merupakan kawasan yang mempunyai kegiatan utama yang bukan pertanian dengan fungsi sebagai tempat pemukiman, pemusatan, distribusi pelayanan jasa pemerintah, sosial, dan kegiatan ekonomi.¹ Kota merupakan suatu wilayah yang di dalamnya memiliki aksesibilitas seperti pusat pemukiman penduduk, pusat kegiatan ekonomi, pusat kegiatan politik, pusat hiburan, dan pusat kegiatan sosial budaya.

Kota memiliki peran yang sangat besar sebagai pusat pertumbuhan ekonomi masyarakat. Hal tersebut disebabkan karena kota merupakan lokasi yang paling efisien dan efektif untuk kegiatan-kegiatan produktif sehubungan dengan sarana dan prasarana, tersedianya tenaga kerja, tersedianya dana sebagai modal dan sebagainya.

Dengan peran kota yang sedemikian besar maka akan terbentuk keberagaman aktivitas pada kawasan perkotaan. Berdasarkan hal tersebut penduduk kota memerlukan ruang untuk dapat mengakomodasi seluruh aktivitasnya, namun karena adanya keterbatasan lahan di kawasan perkotaan maka akan terjadi perkembangan kawasan perkotaan hingga daerah sub-urbannya.

Persebaran ruang untuk mewadahi aktivitas penduduk tersebut akan menimbulkan adanya pergerakan penduduk yang cukup besar yang dipengaruhi oleh faktor jarak. Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi dan perkembangan penduduk

¹ Suparmoko, *Ekonomi Sumber Daya Alam Lingkungan*, (Yogyakarta: BPFE, 2007), cet. 3, h. 465.

yang retailif tinggi membuat semakin banyaknya jumlah barang dan penumpang yang memerlukan jasa transportasi.²

Transportasi memang sangat penting bagi kehidupan manusia, mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, sosial, politik suatu negara. Tanpa adanya transportasi tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi masyarakat. Transportasi sendiri dapat diartikan sebagai perpindahan barang ataupun manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.³ Transportasi adalah sebuah proses pindah, bergerak, mengangkut dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.⁴

Jadi dapat disimpulkan transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi sendiri terbagi menjadi tiga (3) yaitu, transportasi darat, laut, dan udara.

Transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal. Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor pertanian,

² Kamaliddin Rustian, *Ekonomi Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, tt), h.65.

³ A. Abas Salim, *Managemen Trasportasi*, (Jakarta: Grafindo Persada, 1995), h.5.

⁴ Rio Oktriwar, *Pelaksanaan Sistem Sewa Pada Usaha Rental Mobil PT Citra Sinar Agung Travel Pekanbaru Menurut Perspektif Ekonomi Islam*, Skripsi Ekonomi Islam di Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum (Pekanbaru: Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum, 2010), h. 2.

perindustrian, pertambangan, konstruksi, keuangan, pemerintahan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan pariwisata. Oleh karena itu transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang *diderivasi* atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat.⁵ Salah satu kota yang sangat membutuhkan transportasi adalah kota Bukittinggi.

Kota Bukittinggi adalah salah satu kota di provinsi Sumatera Barat, Indonesia. Kota ini pernah menjadi ibu kota Indonesia pada masa Pemerintahan Darurat Republik Indonesia (PDRI). Bukittinggi juga terkenal sebagai kota wisata yang berhawa sejuk, dan bersaudara (*sister city*) dengan Seremban di Negeri Sembilan, Malaysia. Seluruh wilayah kota ini berbatasan langsung dengan Kabupaten Agam. Tempat wisata yang ramai dikunjungi adalah Jam Gadang, yaitu sebuah menara jam mirip Big Ben yang terletak di jantung kota sekaligus menjadi simbol bagi kota yang berada pada tepi sebuah lembah bernama Ngarai Sianok.

Kota Bukittinggi merupakan salah satu Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) di Sumatera Barat yang berjarak kurang dari 90 KM dari Bandara Internasional Minangkabau. Julukan kota wisata yang melekat pada kota Bukittinggi bukan omong kosong belaka. Banyak penginapan, wisata belanja, wisata sejarah dan serta makanan yang ada di kota wisata ini.

⁵ Rahardjo Adisasmita, *Dasar Dasar Ekonomi Transportasi*, (Jakarta: Graha Ilmu, 2010), cet.1, h.1.

Salah satu transportasi tradisional kota wisata ini yang sangat terkenal berperan penting dalam menunjang para wisatawan dalam maupun luar negeri untuk datang ke kota Bukittinggi adalah bendi. Secara bahasa bendi dapat diartikan sebagai kereta beroda dua yang ditarik oleh kuda. Bendi merupakan alat transportasi tradisional yang masih dimanfaatkan sampai sekarang oleh masyarakat.

Tarif dalam angkutan bendi di Bukittinggi berbeda dengan tarif angkutan darat lainnya. Dalam angkutan bendi, tarifnya tidak ditentukan seperti angkutan kota lainnya. “Bendi ongkosnya aneh, saat saya ingin berangkat dari Mandiangin ke Pasar Banto tarifnya Rp. 2000,- tapi waktu pulang dengan naik bendi juga dari Pasar Banto ke Mandiangin tarifnya Rp. 5000,-.”⁶

Ongkos bendi dari Pasar Banto memutar Jam Gadang dan kembali lagi ke pasar Banto itu sekitar Rp. 15.000,- sampai Rp.25.000,-. Bahkan kalau hari liburan sekolah bisa saja Rp.30.000,- sampai Rp.50.000,-.⁷ Menurut kusir bendi yang lain tarif bendi di kota Bukittinggi tidak ditentukan oleh Pemerintahan daerah, tapi ditentukan oleh persatuan bendi itu sendiri yaitu PERKABI (Persatuan Kuda Bendi).⁸

Bagi sebagian masyarakat tarif tersebut mungkin tidak masalah, tetapi dengan tarif angkutan bendi yang tidak tetap itu membuat masyarakat tidak puas karena tidak adanya kejelasan dalam tarif angkutan bendi.

⁶ Lisa Febrina Sari (konsumen), ”*Wawancara*”, wisatawan lokal yang berdomisili di Pekanbaru, 15 November 2012.

⁷ Jupri (pemilik/kusir Bendi),” *Wawancara*”, Bukittinggi-Pasar Banto , 20 November 2012.

⁸ Effendi (Kusir Bendi) “*Wawancara*” Bukittinggi-Pasar Bawah, 10 Januari 2013.

Sedangkan di dalam Islam transaksi harus ada kejelasan dan harus berdasarkan pada prinsip kerelaan antara dua belah pihak. Dalam Islam ada transaksi yang haram berdasarkan dzatnya yaitu:⁹

1. Kuantitas, contohnya adalah pedagang yang mengurangi takaran (timbangan) barang yang dijualnya.
2. Kualitas, contohnya adalah penjual yang menyembunyikan cacat barang yang ditawarkan.
3. Waktu penyerahan, contohnya adalah petani buah yang menjual buah di luar musimnya padahal si petani mengetahui ia tidak dapat menyerahkan buah yang dijanjikannya itu pada waktunya.
4. Harga, adalah memanfaatkan ketidaktahuan pembeli akan harga pasar dengan menaikkan harga produk di atas harga pasar.

Berdasarkan kondisi ini muncul pertanyaan apakah penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi tersebut dibolehkan dalam Islam? Ini mendorong peneliti untuk melakukan penelitian dengan judul: **“Penerapan Tarif Angkutan Bendi di Kota Wisata Bukittinggi Menurut Ekonomi Islam”**.

Dijadikannya kota wisata Bukittinggi sebagai sasaran penelitian karena merupakan salah satu kota wisata yang berada Sumatera Barat yang selalu ramai dikunjungi wisatawan dari dalam maupun dalam negeri, yang memiliki *icon* transportasi bendi sebagai salah satu daya tarik wisatawan asing maupun lokal datang

⁹ Adiwarman A. Karim, *Bank Islam Analisis Fiqih dan Keuangan*, (Jakarta: PT Rajagrafindo Persada, 2008), h. 56.

ke kota wisata Bukittinggi, dan penerapan tarif angkutan bendi yang masih belum jelas.

B. Batasan Masalah

Karena begitu luasnya pembahasan ini maka dibatasi pada penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dilakukan penelitian dengan menitik beratkan kepada pokok permasalahan, yaitu bagaimana penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam. Untuk mencapai hasil yang diharapkan, maka penelitian ini dibatasi dengan sub masalah yaitu:

1. Bagaimana sistem penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi?
2. Bagaimana penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam?

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian
 - a. Untuk mengetahui bagaimana sistem penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi.
 - b. Untuk mengetahui bagaimana penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam.

2. Manfaat Penelitian

- a. Untuk menambah pengetahuan tentang sistem penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi.
- b. Untuk menambah pengetahuan tentang penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam.

E. Tinjauan Kepustakaan

Dalam buku *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi* karya Rahardjo Adisasmita dijelaskan bahwa tarif angkutan atau tarif penumpang merupakan harga jasa transportasi.¹⁰

Dalam buku *Perencanaan Transportasi* karya Fidel Miro dijelaskan bahwa tarif adalah biaya yang dikeluarkan oleh penumpang atau konsumen untuk harga jasa transportasi.¹¹

Di dalam Skripsi Rio Oktriwar, *Pelaksanaan Sistem Sewa Pada Usaha Rental Mobil PT Citra Sinar Agung Travel Pekanbaru Menurut Perspektif Ekonomi Islam* Transportasi adalah sebuah proses pindah, bergerak, mengangkut dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.¹²

Skripsi *Kontribusi Objek Wisata Air Terjun Gemurai Kecamatan Kuantan Mudik terhadap Pendapat Daerah Kabupaten Kuantan Singingi Menurut Perspektif*

¹⁰ Rahardjo Adisasmita, *op. cit.*, h.1.

¹¹ Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi*, (Jakarta: Erlangga, 2005), h. 20.

¹² Rio Oktriwar, *Pelaksanaan Sistem Sewa Pada Usaha Rental Mobil PT Citra Sinar Agung Travel Pekanbaru Menurut Perspektif Ekonomi Islam*, Skripsi Ekonomi Islam di Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum (Pekanbaru: Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum, 2010), h. 2.

Ekonomi Islam karya Daryanti dijelaskan Pariwisata berasal dari kata wisata yang berarti perjalanan ke dan tinggal disuatu tempat di luar lingkungan kesehariannya untuk jangka waktu tidak lebih dari satu tahun dengan tujuan untuk bersantai (*leasure*).¹³

Buku *Sedjarah Negeri Kurai V Djorong* menjelaskan bahwa Bukittinggi adalah sebuah kota yang terletak di atas tanah orang Kurai yang tingginya 936 dari muka laut, yang berdiri pada tahun 1820. Tanah tersebut dikelilingi oleh djalan Bambulan, djalan Rumah Bola, dan tanah yang ada di muka sakit Militer. Di dalamnya adalah Benteng, Rumah Residen, kuburan Belanda lama, Wek Tiong Hoa, Wek India, Kampuang Nias, Kebun Bunga.¹⁴

Dari penjelasan di atas terlihat banyak penulis yang telah berusaha untuk mengungkapkan tentang transportasi, pariwisata, tetapi sepanjang pengetahuan penulis belum ada yang membahas tentang penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam. Karena itulah dilakukan penelitian hal tersebut.

¹³ Daryanti, *Kontribusi Objek Wisata Air Terjun Gemurai Kecamatan Kuantan Mudik terhadap Pendapat Daerah Kabupaten Kuantan Singingi Menurut Perspektif Ekonomi Islam*, Skripsi Ekonomi Islam di Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum (Pekanbaru: Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum, 2010), h.68.

¹⁴ Hadji Mohamma Hadjerat, *Sedjarah Negeri Kurai V Djorong*, (Bukittinggi: Adnil Moris, 1947), h. 37.

F. Metode Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian lapangan (*Field research*). Adapun yang menjadi tempat penelitian adalah kota Bukittinggi terutama di 3 lokasi yaitu Pasar Banto, Pasar Bawah, dan Jam Gadang, karena ketiga lokasi tersebut merupakan pusat beroperasinya angkutan bendi di kota tersebut.

2. Subjek dan Objek Penelitian

Adapun subjek penelitian ini adalah seluruh kusir bendi, sedangkan objek dalam penelitian ini adalah penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam.

3. Populasi dan Sampel

Dalam penelitian ini, peneliti mengambil populasi seluruh kusir bendi (orang yang mengemudikan bendi) yang ada di Bukittinggi yang berjumlah 200 kusir bendi.¹⁵ Namun ketika penelitian dilakukan ternyata yang aktif hanya 96 kusir bendi, yaitu yang beroperasi di Pasar Bawah 41 kusir bendi, Pasar Banto 35 kusir bendi dan Jam Gadang 20 kusir bendi. Untuk sampel penulis mengambil seluruh kusir bendi dengan metode *total sampling* yaitu dengan memakai seluruh populasi dalam pelaksanaan penelitian.¹⁶

¹⁵ Tarman (Kusir/anggota PERKABI), “wawancara”, Bukittinggi Pasar Bawah, 10 Januari 2013.

¹⁶ Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2008), h. 218.

4. Sumber Data

- a. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari kusir bendi kota Bukittinggi propinsi Sumatera Barat.
- b. Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari buku-buku yang berhubungan dengan penelitian.

5. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data yang valid dan akurat, penulis menggunakan beberapa metode dalam mengumpulkan data yang menunjang penelitian ini yaitu:

- a. Observasi yaitu pengamatan secara langsung gejala-gejala yang ada di lapangan.
- b. Wawancara yaitu penulis melakukan wawancara langsung dengan kusir bendi dan pihak-pihak terkait di kota Bukittinggi.
- c. Angket yaitu menyebarkan angket yang berisikan pertanyaan yang tertulis mengenai permasalahan yang diteliti dan diajukan kepada responden penelitian.
- d. Studi kepustakaan yaitu memperoleh data yang ada hubungannya dengan permasalahan penelitian baik yang didapat dari buku-buku, hasil-hasil seminar yang mempunyai korelasi terhadap penelitian ini.

6. Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yang bersifat deskriptif kualitatif yaitu menganalisis data dengan jalan mengklasifikasi data-data berdasarkan kategori-kategori atas dasar persamaan jenis data tersebut. Kemudian diuraikan sehingga diperoleh gambaran umum yang utuh tentang masalah penelitian.

7. Metode Penelitian

Untuk mengelola serta menganalisis data yang telah dikumpulkan, penulis menggunakan metode sebagai berikut:

1. Deduktif, yaitu penulis mengumpulkan data-data yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti yang bersifat umum dan kemudian ditarik suatu kesimpulan yang bersifat khusus.
2. Induktif, yaitu penulis mengumpulkan data-data yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti yang bersifat khusus dan kemudian diambil suatu kesimpulan yang bersifat umum.
3. Deskriptif, yaitu suatu uraian penulisan yang menggambarkan secara tepat masalah yang diteliti dengan data yang diperoleh.

G. Sistematika Penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini, jumlah bab yang digunakan adalah sebanyak lima bab. Untuk lebih jelas dan mudah dipahami penelitiannya maka, penulis memaparkan sistematika penulisan ke lima bab tersebut yaitu:

Bab pertama memaparkan pendahuluan yang mengandung latar belakang masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, tinjauan kepustakaan, metode penelitian, dan sistematika penulisan. Dalam bab ini secara umum dibicarakan tentang permasalahan penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam. Gambaran umum tentang angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi akan dijelaskan pada bab dua.

Dalam bab dua ini akan diuraikan tentang gambaran umum angkutan bendi di kota Bukittinggi. Dalam bab ini akan dibicarakan tentang gambaran umum angkutan bendi di kota Bukittinggi di antaranya gambaran umum kota wisata Bukittinggi yaitu sejarah dan letak geografis kota bukittinggi dan kondisi sosial, budaya dan tempat-tempat wisata lainnya. Serta gambaran umum angkutan bendi yaitu tentang pengertian angkutan bendi, sejarah angkutan bendi, dan organisasi angkutan bendi. Tarif dalam Islam akan dijelaskan pada bab tiga.

Dalam bab ketiga ini akan diuraikan tentang penerapan tarif angkutan dalam Islam yaitu: pengertian tarif angkutan dalam Islam, dasar hukum tarif angkutan, dan penerapan tarif angkutan dalam Islam. Penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam akan dijelaskan pada bab empat.

Bab keempat ini akan diuraikan tentang sistem penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi, dan penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam. Kesimpulan dan saran akan dijelaskan pada bab lima.

Bab lima ini akan diuraikan kesimpulan dan saran yang diambil berdasarkan uraian pada bab sebelumnya.

BAB II

GAMBARAN UMUM ANGKUTAN BENDI DI KOTA WISATA BUKITTINGGI

A. Gambaran Umum Kota Wisata Bukittinggi

1. Sejarah dan Letak Geografis Kota Bukittinggi

a. Masa Kolonial Hindia Belanda

Kota Bukittinggi merupakan salah satu kota tua di Indonesia yang lahir pada tanggal 22 Desember 1784 (persetujuan DPRD TK. II Bukittinggi dengan SK DPRD TK. II Bukittinggi No. 10/SK.II/DPRD/1988 tanggal 15 Desember 1988).¹ Kota Bukittinggi juga dijuluki dengan “Kota Jam Gadang” dan “Kota Wisata” yang luas wilayahnya 25.239 Km² mempunyai rentang perjalanan sejarah yang panjang.²

Kota Bukittinggi adalah kota yang memiliki dinamika pemerintahan lokal yang cukup panjang. Dinamika itu tidak saja meliputi bentuk pemerintahan modern yang saat ini dikenal banyak kalangan, tetapi juga bentuk dan struktur pemerintahan masa lalu di mana wilayah kota Bukittinggi (sekarang) dahulunya merupakan wilayah Kanagarian Limo Jorong yang berubah bentuk dari pemerintahan Nagari menjadi pemerintahan yang modern. Dimulai dari penjajahan kolonial Belanda yang meliputi beberapa fase perkembangan bentuk

¹ Dokumen, *Bukittinggi Kota Wisata*, (Bukittinggi: BAPPEDA, 1991), h. 22.

² Dokumen, *Bukittinggi Dalam Angka*, (Bukittinggi: BAPPEDA, 2007), h. xxxvii.

pemerintahan di zaman kemerdekaan mulai dari orde lama, orde baru dan orde reformasi.³

Kota Bukittinggi juga merupakan kota yang indah, kota bunga mawar, dengan hawa yang sejuk dan nyaman yang dahulunya merupakan kota tempat orang berpariwisata, topografinya berbukit-bukit dan terletak di tengah-tengah, telah menjadikan Bukittinggi suatu tempat yang tidak saja unik tetapi juga mengandung potensi yang besar, baik dari posisi politik maupun ekonomi. Maka tidaklah salah semasa pemerintahan Hindia Belanda, Bukittinggi dikenal dengan julukan “Paris Van Sumatra”, suatu istilah yang menyiratkan keindahan dan keapikan suasana kota yang dipadankan dengan kota Paris sebagai kiblat bagi masyarakat Eropa untuk sesuatu yang bernilai keindahan dan kenyamanan.⁴

Sebagai salah satu kota yang sangat strategis, Bukittinggi pada masanya menjadi pusat dari berbagai kegiatan pemerintahan, mulai dari zaman penjajahan kolonial Hindia Belanda, zaman penjajahan Jepang, zaman perebutan kemerdekaan maupun setelah kemerdekaan. Posisi penting yang ditempati oleh kota Bukittinggi ini, sebetulnya tidak lepas dari dua hal, pertama posisi geografis dan struktur topografinya yang membuat Bukittinggi bernilai strategis, sehingga layak untuk dijadikan pusat pemerintahan. Kedua perjalanan sejarah yang mengakibatkan Bukittinggi selalu berada pada posisi penting.

2. ³ Bappeda, *Dinamika Pemerintahan Lokal Kota Bukittinggi*, (Bukittinggi: LPM-II, 2004), h.

⁴ *Ibid.*, h. 5.

Dalam sejarahnya, penamaan terhadap Bukittinggi tidak selalu sama. Pada masa Hindia Belanda nama Bukittinggi dalam kalangan pemerintahan jajahan Hindia Belanda lebih dikenal dengan *Fort de Kock*. bung Hatta sebagaimana yang di kutip oleh jurnalis *Dinamika Pemerintahan Lokal Kota Bukittinggi*, memberikan kesan berbeda antara nama *Fort de Kock* dengan Bukittinggi. *Fort de Kock* adalah nama yang bernuansa “kolonial” dan lebih dikenal di kalangan pemerintahan kolonial pada waktu itu. Sedangkan di kalangan masyarakat Agam pada umumnya menyebut Bukittinggi. Nama Bukittinggi lebih bernuansa “tradisional” yang dalam beberapa hal dapat diartikan sebagai penolakan masyarakat terhadap penamaan *Fort de Kock* yang diberikan oleh penjajah yang menguasai pemerintahan pada saat itu.⁵

Penamaan Bukittinggi ini lebih dikenal oleh masyarakat dari pada *Fort de Kock*, antara lain dikarenakan nama Bukittinggi ini adalah nama yang lahir dari proses sosio-kultural masyarakat atas pemahaman terhadap karakteristik tempat (karena memang terdapat bukit-bukit yang tinggi), sehingga nama tersebut menjadi sangat dekat dengan masyarakat. Bahkan penggunaan nama Bukittinggi juga dapat bermakna sebagai pernyataan anti kolonial. Itulah sebabnya, meskipun di masa penjajahan Belanda, Bukittinggi bernama *Fort de Kock* sesuai nama resminya yang digunakan di kalangan pemerintahan, tetapi rakyat Agam selalu menyebutnya Bukittinggi.⁶

⁵ *Ibid.*, h. 6.

⁶ *Ibid.*

Pasar Bukittinggi yang letaknya di atas tanah orang Kurai dan tingginya 936 m di atas permukaan laut, berdiri pada tahun 1820 apabila dihitung sampai sekarang sudah 193 tahun. Dalam tahun itu penghulu Nagari Kurai dijemput oleh kompeni Belanda untuk membuat perjanjian-perjanjian yang akan bantu membantu, sehingga penghulu mendapat tanda-tanda persahabatan dari Belanda. Kemudian kompeni Belanda bermufakat dengan penghulu Kurai untuk mendirikan benteng yang berbentuk bintang, benteng tersebut diberi nama “*Sterreschans*” yang berarti bintang pelindung. Benteng ini dibangun di suatu lokasi yang sangat strategis yaitu sebuah bukit yang bernama Bukit Jirek gunannya untuk memantau pergerakan kaum Paderi yang berpusat di Bonjol. Belanda juga mendirikan rumah *Residens* dan rumah rapat di Bukik Sarang Gagak, kebun bunga yang berada di Bukit Melambung yang dahulunya kuburan Tiong Hoa sekarang menjadi Kebun Binatang, dan masih banyak lagi bangunan yang dibangun oleh Belanda di Bukik Tambun Tulang, Bukik Cubadak Bungkok dan semua ini menjadi kota Bukittinggi dan Belanda menamakannya “*Fort de Kock*.”⁷

Fort de Kock merupakan benteng Letnan Jendral Belanda yang bernama *De kock*. Benteng ini letaknya di atas bukit yang tertinggi yaitu di atas Bukit Jirek.⁸ Tanah ulayat Kurai ini akan dikembalikan lagi kepada Nagari Kurai Limo

37. ⁷ Hadji Mohammad Hadjerat, *Sejarah Negeri Kurai V Jorong*, (Bukittinggi, ichwan, 1947) h.

⁸ *Op.cit.*, h.6.

Jorong apabila sudah tidak diperlukan lagi. Karna pemakaian ini oleh orang Belanda adalah sebagai “pinjaman” dari orang Kurai kepada Belanda.⁹

Pada tahun 1820 itu pulalah penghulu Kurai mengadakan mufakat di Bukit Kubangan Kabau (tidak jauh dari lokasi tanah benteng). Bukik Kubangan Kabau inilah yang dahulunya menjadi lokasi Pakan Kurai, yaitu sebuah pusat kegiatan ekonomi masyarakat Kurai. Pemufakatan penghulu tersebut bermaksud untuk mengganti nama dari Bukik Kubangan Kabau (tidak didapat data jelas mengapa penggantian nama tersebut harus dilakukan) menjadi Bukik Nan Tinggi dan seterusnya disebut Bukittinggi. Bukik Kubangan Kabau atau Bukittinggi, memang merupakan tempat tertinggi di antara bukit-bukit di sekitarnya. Penggantian nama ini sekaligus mengganti nama Pakan Kurai menjadi Pasar Bukittinggi. Belanda juga menggunakan nama “Pasar Bukittinggi” untuk menyebut pusat kegiatan ekonomi *Fort de kock*.¹⁰

Di sini kembali timbul kerancuan penggunaan nama antara Bukittinggi, *Fort de Kock* dan Kurai, sehingga beberapa literatur menyebutnya dengan “*Gemeente Bukittinggi*” padahal mungkin yang dimaksud adalah *Gemeente Fort de Kock*”. Dilihat dari aspek pemerintahan lokal penamaan tersebut sebenarnya memberi makna yang berbeda, pertama karena menyangkut batas wilayah

⁹ *Ibid.*, h.7.

¹⁰ *Ibid.*, h.7.

pemerintahan, kedua penduduk yang ada di dalamnya dan siapa pemerintah yang berkuasa menjalankan aturan terhadap wilayah dan penduduk tersebut.¹¹

Dalam kasus penamaan *Fort de Kock* pada awalnya sangat jelas bahwa wilayahnya hanya sebatas sekitar benteng *sterreschans* dengan penduduk sekitar benteng yang terdiri dari orang Cina, Keling, dan pribumi lokal yang kebanyakan pegawai Belanda, sedangkan pemerintah yang berkuasa di wilayah itu adalah pemerintah Hindia Belanda yang menjalankan aturan-aturan dengan dasar hukum positif. Sedangkan di luar *Fort de Kock* merupakan wilayah Nagari Kurai Limo Jorong yang dihuni oleh penduduk pribumi dan berada di bawah kendali pemerintahan tradisional penghulu Kurai yang menjalankan hukum adat. Sedangkan penamaan Bukittinggi pada awalnya merupakan penamaan terhadap suatu tempat yang merupakan suatu sentral ekonomi (pasar), kemudian menjadi label nama yang melekat untuk suatu pusat pemerintahan. Nama Bukittinggi dalam bidang pemerintahan baru muncul tahun 1913, sewaktu pembentukan *onderdistrik Sarik-Bukittinggi* dan "*Nagari Bukittinggi*" sesuai peraturan pemerintahan Hindia Belanda menurut *Staatsblad* 1913 No. 321.¹²

b. Masa Pemerintahan Jepang

Pada masa pemerintahan Jepang, Bukittinggi dijadikan sebagai pusat pengendalian pemerintahan militer untuk kawasan Sumatera, bahkan sampai ke Singapura dan Thailand karena di sini berkedudukan komandan Militer ke-25.

¹¹ *Ibid.*, h. 8.

¹² *Ibid.*, h.8.

Pada masa ini Bukittinggi berganti nama dari *Taadsgemente Fort de Kock* menjadi Bukittinggi *Shi Yaku Sho* yang daerahnya diperluas dengan dimasukkan nagari-nagari Sianok, Gadut, Kapau, Ampang Gadang, Batu Taba, dan Bukik Batabuah yang semuanya itu sekarang berada dalam daerah Kabupaten Agam. Di kota ini pulalah Pemerintah Bala Tentara Jepang mendirikan pemancar radio terbesar untuk pulau Sumatera dalam rangka mengibarkan semangat rakyat untuk menunjang kepentingan perang Asia Timur Raya versi Jepang.¹³

Walikota Bukittinggi sewaktu pemerintahan Jepang yang terakhir adalah Kolonel Sito Ochiro. Pada saat itu juga merupakan tempat kedudukan Komandemen Militer se Sumatera di mana komando nya bernama *Saiko Sikikan Sakka* yaitu Jendral Kabaya Shi.¹⁴

c. Pada Zaman Kemerdekaan

Pada zaman perjuangan kemerdekaan Republik Indonesia, Bukittinggi berperan sebagai kota perjuangan. Dari Bulan Desember 1948 sampai bulan Juni 1949 Bukittinggi ditunjuk sebagai Ibu Kota Pemerintah Darurat Republik Indonesia (PDRI) setelah Yogyakarta jatuh ketangan Belanda.¹⁵

d. Zaman Setelah Kemerdekaan

Bukittinggi pernah menjadi ibukota Propinsi Sumatera dengan Gubernurnya Mr. Tengku Muhammad Hasan. Kemudian dalam Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang No. 4 Tahun 1950, Bukittinggi ditetapkan

¹³ Bapedda, *Bukittinggi dalam Angka*, (Bukittinggi: BAPPEDA, 2007), h. 69.

¹⁴ *Ibid.*, h. 70.

¹⁵ *Ibid.*, h. 70.

sebagai ibukota Propinsi Sumatera Tengah yang meliputi keresidenan-keresidenan Sumatera Barat, Jambi, dan Riau yang sekarang masing-masing keresidenan menjadi propinsi-propinsi sendiri.¹⁶

Setelah Keresidenan Sumatera Barat dikembangkan menjadi Propinsi Sumatra Barat, maka Bukittinggi ditunjuk sebagai Ibukota Propinsinya. Semenjak tahun 1958 secara *de facto* ibukota propinsi telah berpindah ke Padang namun secara *de yure* barulah tahun 1979 Bukittinggi tidak lagi menjadi ibukota Propinsi Sumatera Barat, dengan keluarnya Peraturan Pemerintah No. 29 Tahun 1979 yang memindahkan ibukota Propinsi Sumatera Barat ke Padang.¹⁷

e. Bukittinggi dimasa Sekarang.

Bukittinggi merupakan sebagai sentral perdagangan, yang bukan hanya berskala regional, khususnya untuk barang-barang konveksi, pakaian jadi dan barang-barang kerajinan tangan. Produk ini merupakan kerajinan masyarakat sekitar Bukittinggi dan pada umumnya dipasarkan di Pasar Aur dan potensi ini juga berskala nasional dan bahkan mancanegara.¹⁸

Fungsi sebagai kota perdagangan dan jasa sudah melekat pada kota Bukittinggi yang berkembangnya dewasa ini demikian pesatnya, apalagi dengan didukung 4 pusat pasar induk yaitu Pasar Atas, Pasar Bawah, Pasar Aur Kuning, dan Pasar Banto.

¹⁶ *Ibid.*, h. 70.

¹⁷ *Ibid.*, h. 70.

¹⁸ Situs Resmi Kota Bukittinggi, “Bidang Perdagangan dan jasa” arikel diakses pada 23 April 2007 dari <http://www.bukittinggikota.go.id/index.php?>

Pada sektor pariwisata, disamping objek alam yang ada dalam kota Bukittinggi, juga menyediakan paket-paket wisata daerah-daerah sekitarnya. Dalam hal ini Bukittinggi akan berperan sebagai *Home Base* kunjungan wisata daerah-daerah lain. Saat ini Bukittinggi terdapat sebanyak 43 buah hotel baik berbintang maupun melati ditambah 11 mes/wisma/pondok wisata. Tidak salah kiranya Bukittinggi ditetapkan sebagai kota Wisata dan sekaligus Kota Tujuan Wisata Propinsi Sumatera Barat. Pada tanggal 11 Maret 1984 Bukittinggi dicanangkan sebagai Kota Wisata dan Daerah Tujuan Wisata Utama di Sumatera Barat. Dan pada bulan Oktober 1987 ditetapkan sebagai daerah Pengembangan Pariwisata Propinsi Sumatera Barat dengan Perda Nomor : 25 tahun 1987.¹⁹

Pada bidang kesehatan kota Bukittinggi yang memiliki iklim sejuk ini memiliki peluang yang sangat besar sebagai kota pelayanan kesehatan dan peristirahatan. Kota dengan luas relative kecil ini telah memiliki 5 rumah sakit yaitu 3 buah milik pemerintah dan 2 swasta dengan didukung oleh 5 unit puskesmas non inpres yang tersebar ditiap kecamatan dan 6 puskesmas keliling serta 15 puskesmas pembantu. Keunggulan pelayanan kesehatan di Kota Bukittinggi ini adalah terdapatnya pusat pengembangan dan pelayanan stroke nasional yang merupakan satu-satunya di Indonesia.²⁰

Kondisi sarana dan prasarana yang relative memadai itu, berkorelasi positif dengan tingkat kunjungan pasien, pada tahun 2004 sebanyak 259.196 orang

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

telah datang kerumah sakit yang ada di Bukittinggi. Menurut daerah asalnya 53,74% penderita yang dirawat di rumah sakit Bukittinggi berasal dari dalam propinsi Sumatera Barat, 46,26% berasal dari luar Provinsi Sumatera Barat.²¹

Sedangkan bidang pendidikan Bukittinggi sebagai Kota Pendidikan telah memiliki sarana dan prasarana pendidikan yang memadai karena saat ini telah tersedia 34 Taman Kanak-kanak, 59 Sekolah Dasar, 10 SLTP, 15 SMU, 13 SMK dan 18 Perguruan Tinggi. Jangkauan pelayanan pendidikan tidak hanya untuk putra daerah Kota Bukittinggi saja, akan tetapi meliputi Wilayah Sumatera Barat bagian Utara, sebagian Riau, Sumatera Utara dan Jambi. Demikian juga tenaga guru/ dosen telah memadai sehingga prestasi akademik pelajar kota ini sangat membanggakan.²²

Dengan kondisi demikian maka ke depan orientasi pendidikan harus diupayakan bagaimana menciptakan kualitas akademik yang tinggi dibarengi dengan kualitas agama yang sempurna. Hal ini harus kita antisipasi karena dampak globalisasi akan menyebabkan pengaruh negatifnya merasuk ke rumah tangga. Untuk itu kedepan akan dikembangkan Pembangunan sumber daya manusia (SDM) berbasis Aqidah, maka pola pendidikan yang berbasis agama sudah dimulai sejak dini (dari kandungan).²³

2. Letak Geografis Kota Bukittinggi

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*

Letak Kota Bukittinggi yang terletak di tengah-tengah pulau Sumatra di atas jajaran Bukit barisan, dengan Konfigurasi fisik berbukit dan berlembah serta berhawa sejuk. Di kota ini terdapat objek-objek wisata alam dengan pemandangan yang indah, dengan luas wilayah 25.239km² yang terdiri dari 27 bukit, diantaranya: Mandiangin, Jirek, Ambacang, Malambuang, Upang-upang, Cubadak Bungkuak, Pauah, Sarang Gagak, Lacia, Tambun Tulang, Jalan Aua Lam Pasa, Cangang, Cindai, Paninjauan, Campago, Sawah Laweh, Gumasik, Batarah, Gamuak, Panganak, Guguak Bulek, Kandang Kabau, Sangkuik, Gulimeh, Api, Pinang sabatang.

Lembahnya yang sangat terkenal adalah Ngarai Sianok yang terletak pada sisi barat kota Bukittinggi terdapat jurang yang curam dengan ke dalaman 100m serta mempunyai kemiringan antara 80°-90° yang menjadi daya tarik pariwisata. Di samping itu kota Bukittinggi dilatar belakanginya oleh tiga gunung yaitu: Gunung Merapi, Gunung Singgalang, dan Gunung Sago, sehingga sebutan Kota Tri Arga sangat populer sebagai julukan untuk daerah ini.²⁴

Secara geografis Bukittinggi terletak antara 100,21°-100,25° BT dan antara 00,76°-00,19° LS dengan ketinggian 909-941m di atas permukaan laut, berhawa sejuk dengan suhu berkisar antara 16,1°-24,9°c. Pada umumnya kota Bukittinggi banyak turun hujan, rata-rata 2,381 milimeter pertahun dengan jumlah

²⁴ *Ibid.*, h.63.

hujan rata-rata 193 hari pertahun dan kelembaban hawa berkisar antara 82,0° - 90,8°.²⁵

3. Kondisi Sosial, Budaya, dan Tempat-tempat Wisata Kota Bukittinggi

a. Kependudukan

Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil (Disdukcapil) Kota Bukittinggi mencatat bahwa hasil perekaman elektronik kartu tanda penduduk (e-Ktp) melebihi jumlah kuota. Dari jumlah kuota sebanyak 62,911 ternyata bertambah menjadi 64.731 jiwa sehingga ada penambahan penduduk sekitar 1.820 jiwa.²⁶

Masyarakat kota Bukittinggi mayoritas beragama Islam sekitar 97,89 % dan selebihnya beragama Katolik, Protestan, Budha dan Hindu. Penduduk terpadat berdomisili di kecamatan Guguk Panjang, karena pusat perdagangan dan kegiatan laian sebagian besar berada di kecamatan tersebut dengan kepadatan rata-rata 5.531 jiwa.km.²⁷

²⁵ *Ibid.*, h.63.

²⁶ Posmetro Padang, 2 maret 2013,<http://posmetropadang.com/index.php?>

²⁷ Situs Resmi Kota Bukittinggi, "Masyarakat" artikel ini diakses pada 23 april 2003, http://www.bukittinggikota.go.id/index.php?class=text&file_id=97

b. Pendidikan

Dari hasil pendataan Survei Sosial Ekonom Nasional (Susenas) 2011, tercatat ijazah tertinggi yang dimiliki penduduk kota Bukittinggi dengan persentase terbanyak masih ada pada kelompok sekolah SMTA/ sederajat yaitu sebesar 35,41 persen. Pada kelompok ini, ijazah tertinggi yang dimiliki penduduk perempuan lebih tinggi dibandingkan penduduk laki-laki yakni 36,01persen berbanding 34,79 persen.²⁸

Tabel I.1
Persentase Penduduk Sekolah Siswa Dan Guru Sekolah Dasar
Tahun 2013

Tahun	Sekolah	Murid	Guru
2013	75	13.325	1000
2012	75	13.142	978
2011	74	13.068	900
2010	73	13.151	876
2009	74	12.796	850

Sumber: Kota Bukittinggi

Tabel I.2
Persentase Penduduk Sekolah Siswa Dan Guru Sekolah Menengah Pertama
Tahun 2013

Tahun	Sekolah	Murid	Guru
2013	15	12.325	600
2012	14	12.142	578
2011	14	12.068	500
2010	14	12.151	476
2009	13	11.796	450

Sumber: Kota Bukittinggi

²⁸ *Ibid.*

Tabel I.3
Persentase Penduduk Sekolah Siswa Dan Guru Sekolah Menengah Tingkat Atas Tahun 2013

Tahun	Sekolah	Murid	Guru
2013	23	19.325	1000
2012	25	20.142	978
2011	25	20.068	800
2010	25	20.151	776
2009	25	18.796	750

Sumber: Kota Bukittinggi

c. Tempat-tempat Pariwisata

Kota Bukittinggi memiliki banyak tempat-tempat wisata yang dapat dikunjungi, selain tempatnya bersejarah Bukittinggi juga memiliki Pemandangan yang indah yang sangat sayang untuk di lewatkan. Nama tempat- tempat wisatanya adalah

1. Jam Gadang

Jam Gadang ini merupakan Lambang dari Kota Bukittinggi yang dibangun Controleur Rookmaker pada tahun 1926 yang letaknya di pusat kota antara di Bukit Cubadak dan Bukit Kandang Kabau, dan atapnya bercirikan khas Minang yakni *Gonjong*.²⁹

2. Taman Bundo Kandung

Taman *Bundo kanduang* terletak di atas Bukit Cubadak Bungkuak seluas $\pm 33.621\text{m}^2$ yang dahulunya taman ini bernama *Stormpark* dibangun oleh Controleur Strom Van Graven Zande pada tahun 1900. Kemudian dijadikan kebun binatang pada tahun 1929 oleh Dokter Hewan J. Hock. Di

²⁹ Observasi, Bappeda, *Bukittinggi Kota Wisata*, (Bukittinggi: Bappeda, 1991) h. 49.

tengah-tengah taman ini ada bangunan Rumah Adat Minangkabau yang dibangun pada 1 Juli 1935 di masa J. Mandelaar Controleur Agam Tuo. Dalam rumah adat ini banyak terdapat benda-benda peninggalan sejarah baik Bukittinggi maupun Minangkabau.³⁰

3. *Janjang Ampek Puluah*

Tangga ini sebetulnya terdiri dari ±100 anak tangga, namun lebih terkenal dengan sebutan “*Janjang Ampek Puluah*” (Tangga Empat Puluh). tangga ini dibangun pada tahun 1908, yang awalnya dimaksudkan sebagai penghubung antara Pasar Atas dengan Pasar Bawah dan akhirnya dijadikan sebagai salah satu obyek wisata di Bukittinggi Kota Wisata.³¹

4. Benteng *Fort de Kock*

Benteng *Fort de Kock* didirikan pada tahun 1825/1826 di puncak Bukit Jirek oleh Kapten Bayer sewaktu Baron Henrik Markus menjadi Komandan Der Roopen/Wakil Gubernur Jendral Hindia Belanda. Benteng ini juga dijadikan sebagai tempat perlindungan sewaktu perang Paderi terhadap pasukan Imam Bonjol. Pada tahun 1932 di benteng ini dibangun mercu air dan dari sini air yang berasal dari Sungai Tanang didistribusikan kepada masyarakat Bukittinggi.³²

³⁰*Ibid.*, h.52.

³¹*Ibid.*, h. 40.

³²*Ibid.*, h. 52.

5. Ngarai Sianok

Ngarai Sianok terletak di pinggiran kota Bukittinggi bagian barat, membujur dari selatan Nagari Koto Gadang dan terus ke utara nagari Anam Suku dan berakhir di Batang Palupuh. Panjangnya ± 15 km dengan kedalamannya ± 150 m.³³

6. Panorama Baru

Panorama Baru terletak ± 5 Km arah Barat Bukittinggi yang merupakan objek wisata yang selalu dilakukan pembenahannya.³⁴

7. *Lubang Jepang*

Lubang Jepang (Lobang Jepang) dibangun pada tahun 1942 sewaktu Bukittinggi menjadi sebagai pusat komando Pertahanan Tentara Jepang di Sumatera di bawah pimpinan Jendral Watanabe (*Saeko Sikokon Kakka*). Lobang ini terdapat di bawah tanah pada kedalaman ± 50 meter dari permukaan tanah. Tujuan lobang ini dibangun adalah untuk kepentingan atau pertahanan tentara Jepang pada waktu itu.³⁵

8. Museum Perjuangan

Museum Perjuangan Eka Dharma Bukittinggi ini terletak di Jl. Panorama Bukittinggi yang diresmikan oleh Bapak Dr. Muhammad Hatta pada tanggal 16 Agustus 1973.³⁶

³³ *Ibid.*, h. 53.

³⁴ *Ibid.*, h.55.

³⁵ *Ibid.*, h. 56.

³⁶ *Ibid.*, h. 57.

9. Tugu Pahlawan Tak Dikenal

Tugu Pahlawan Tak Dikenal ini terletak dalam Taman Lenggo Geni di jantung Kota Bukittinggi. Dibuat dari batu dengan relief-relief yang mencerminkan tahap-tahap suka duka perjuangan kemerdekaan Republik Indonesia. Pada tugu ini tertulis sajak karya Maha Putera Indonesia Prof. Muhammad Yamin, SH.³⁷

10. Janjang Gantuang

Janjang Gantuang (Tangga Gantung) ini dibangun dalam tahun 1932 pada zaman pemerintahan Hindia Belanda sewaktu Cator jadi Controleur Agama Tuo dan terletak di jl. Perintis Kemerdekaan yang menghubungkan Pasar Bawah dengan Lereng (Pasar Atas).³⁸

11. Gedung Negara Tri Arga

Pada zaman Penjajahan Jepang dijadikan tempat kediaman panglima Pertahanan Jepang (*Seiko Seikikan kakka*). Pada zaman Revolusi fisik tahun 1946 menjadi istana Wakil Presiden RI pertama Drs. Muhammad Hatta. Sekarang gedung ini digunakan tempat seminar lokakarya dan pertemuan tingkat nasional dan regional yang representatif.³⁹

³⁷ *Ibid.*, h. 58.

³⁸ *Ibid.*, h. 59

³⁹ *Ibid.*, h. 60.

12. Perpustakaan Muhammad Hatta

Perpustakaan Muhammad Hatta ini diresmikan pada tanggal 1976 oleh Bapak Muhammad Hatta yang merupakan mantan Wakil Presiden Republik Indonesia. Perpustakaan ini merupakan sarana penting untuk menunjang pendidikan dan memperluas ilmu pengetahuan.⁴⁰

13. Jembatan Limpapeh

Jembatan ini terletak di jl. A. Yani Bukittinggi menghubungkan obyek wisata Benteng *Fort de Kock* dengan kebun binatang. Jembatan ini diresmikan oleh bapak Soesilo Soedarman (Menparpostel) pada bulan Maret 1992.⁴¹

14. Istana Bung Hatta

Istana Bung Hatta ini merupakan tempat kelahiran wakil Presiden pertama Republik Indonesia yang juga merupakan kediaman Bapak Muhammad Hatta. Sekarang dijadikan Museum yang memamerkan semua benda-benda bersejarah milik Bapak Muhammad Hatta.⁴²

15. *Great Wall Of* Koto Gadang (Janjang Koto Gadang)

Great Wall Of Koto Gadang atau Janjang koto gadang merupakan Janjang Saribu (seribu anak tangga) orang Koto Gadang yang dahulunya merupakan tangga penghubung masyarakat Koto Gadang untuk berdagang dan bersekolah ke kota Bukittinggi diperbaharui menyerupai tembok Cina

⁴⁰ *Ibid.*, h. 61.

⁴¹ *Ibid.*, h. 62.

⁴² *Ibid.*, h. 63.

yang baru diresmikan oleh Menteri Komunikasi dan Informatika (Menkominfo) RI yaitu Bapak Tifatul Sembiring pada tanggal 27 Januari 2013.⁴³

4. Visi dan Misi Kota Bukittinggi

a. VISI

Periode 2011 – 2015 adalah periode kedua dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Bukittinggi 2006 – 2025. Pada periode pertama, 2006 – 2010, telah diletakkan dasar-dasar pembangunan untuk menuju cita-cita pembangunan jangka panjang sebagaimana tertuang dalam RPJPD dimaksud. Berangkat dari hasil capaian kinerja pembangunan periode 2006 – 2010, maka untuk kesinambungan pembangunan dan terciptanya pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*), pada periode kedua RPJPD 2006 – 2025 ini, maka visi pembangunan Kota Bukittinggi tahun 2011 – 2015 adalah “Masyarakat Bukittinggi Cerdas, Sehat Dan Berekonomi Mapan Dengan Dilandasi Nilai-Nilai Agama Dan Adat” yang artinya adalah:

1. Masyarakat yang cerdas
2. Kecerdasan adalah awal kesuksesan, yang akan mengeluarkan masyarakat dari belenggu kemiskinan, dan mampu bersaing dengan dunia global. Masyarakat Bukittinggi yang cerdas, adalah masyarakat yang berpendidikan dan menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi.

⁴³ Web Site Resmi Kota Bukittinggi, 15 Februari 2013.

3. Masyarakat yang sehat, masyarakat bukittinggi yang sehat adalah masyarakat yang terbebas dari kesakitan serta memiliki status gizi yang baik.
4. Masyarakat Bukittinggi yang berekonomi mapan, masyarakat bukittinggi yang berekonomi mapan adalah masyarakat yang memiliki kemampuan ekonomi untuk memenuhi kebutuhan hidup secara layak sesuai kebutuhan untuk mengikuti perkembangan dunia.

Nilai-nilai agama dan adat harus melandasi perwujudan masyarakat yang cerdas, sehat dan berekonomi mapan. nilai-nilai agama dan adat dengan filosofi “adat basandi syarak, syarak basandi kitabullah” dijadikan landasan dalam setiap proses pembangunan, sehingga lebih bermakna dan diridhoi Allah Subhanahu wata’ala.

b. Misi

Untuk mewujudkan visi tersebut, ada 4 misi yang akan dilakukan dan ingin dicapai yang mendasarinya kepada nilai-nilai agama dan adat. Misi tersebut yaitu :

1. Menciptakan tata kelola pemerintahan yang baik berdasarkan prinsip *good governance* and *clean government*.
2. Meningkatkan mutu pendidikan mengacu kepada Standar Nasional Pendidikan (SNP) pada semua level tingkatan pendidikan

3. Meningkatkan pelayanan kesehatan yang layak, murah dan terjangkau bagi semua lapisan masyarakat serta menciptakan lingkungan yang memenuhi standar kesehatan
4. Menumbuhkembangkan ekonomi kerakyatan berbasis potensi unggulan daerah (perdagangan dan jasa, pariwisata, pelayanan pendidikan dan pelayanan kesehatan)

B. Gambaran Umum Angkutan Bendi

1. Pengertian Angkutan Bendi

Bendi merupakan kereta beroda dua yang ditarik oleh kuda sebagai alat angkutan transportasi. Pada umumnya bendi terdapat di setiap daerah di Indonesia, ada yang ditarik oleh seekor kuda dan ada juga oleh dua ekor kuda dengan berbagai bentuk dan nama. Ada yang menyebutnya bendi, andong, dokar, delman, sado, dos dan lain-lain. Bentuk bendi tidak banyak perbedaan. Pada dasarnya sebuah bendi terdiri dari bak, roda, dan ada yang memakai tenda dan tidak.⁴⁴

Bendi ini adalah alat transportasi semenjak dulu dan hingga sekarang masih bertahan. Bendi yang telah ada semenjak kolonial Belanda hingga sekarang telah mengalami berbagai bentuk ke arah yang lebih sempurna dan lebih indah. Apalagi saat sekarang bendi juga dilengkapi dengan berbagai bentuk hiasan atau asesoris serta warna cat, jambul atau *umbua-umbua*, sarung bantal

⁴⁴ Erman Makmur. Riza Mutia. Arman , *Bendi tradisional Sumatera Barat*, (Padang: Dinas Pendidikan dan Kebudayaan, 1999), h. 20.

dengan warna merah terang. Pada beberapa bagian dari dinding luar bendi juga dihiasi seng yang telah diukir motif flora dan geometris. Kemudian bendi yang bertatakan untaian mainan dari loyang/nikel yang berwarna putih apabila disinari matahari kelihatan mengkilat, menambah kemegahan sebuah bendi.⁴⁵

Walaupun pada saat sekarang telah banyak kendaraan bermotor dan bis umum dalam kota, namun tidak semua daerah dapat dilalui bis umum. Daerah-daerah yang memiliki jalan atau gang kecil yang tidak bisa dilewati bis umum, maka daerah ini menjadi jalur untuk dilewati bendi. Dan sebagian masyarakat masih memanfaatkan bendi sebagai angkutan umum, dengan pembayaran yang tidak terlalu mahal dan dapat terjangkau oleh masyarakat.⁴⁶

Bendi yang beroperasi di daerah ini merupakan milik kusir bendi tersebut yang langsung menjalankan bendinya sendiri dan ada juga orang yang memiliki saja dan atau kusirnya saja. Antara pemilik dan kusir mendapat bagian dengan sistem bagi hasil yaitu sepertiga untuk pemilik bendi. Biaya makanan kuda biasanya ditanggung oleh kusir bendi dan selebihnya untuk kusir bendi. Mengenai waktu operasinya bendi, ada bendi yang keluar pagi hingga sore dan ada pula bendi yang beroperasi sore hari hingga malam.⁴⁷

2. Sejarah angkutan Bendi

Kapan adanya angkutan bendi ini di Sumatera Barat belum diketahui pasti, karena masih sedikit data tentang bendi. Dalam naskah lama Minangkabau

⁴⁵ *Ibid.*, h. 20.

⁴⁶ *Ibid.*, h. 20.

⁴⁷ Rio (pemilik/kusir Bendi), "Wawancara", Jam Gadang, 28 februari 2013.

seperti *tambo*, *kaba* tidak ada disebut mengenai bendi. Namun kemudian ada terdapat pada cerita novel angkatan Balai Pustaka seperti dalam cerita Siti Nurbaya, Salah Asuhan yang menyebutkan bahwa bendi sebagai kendaraan pribadi tokoh masyarakat lalu seperti kaum Belanda, Tuanku Lareh, Angku Palo, Demang, kaum ningrat / bangsawan dan orang-orang yang kaya.⁴⁸

Orang yang memiliki bendi di masa lalu adalah orang terpandang dan orang kaya, karena bendi pada masa itu satu-satunya alat angkut/transportasi. Sama halnya dengan mobil mewah/lux yang dimiliki oleh orang-orang tertentu saat ini hanya sebagian kecil masyarakat yang memilikinya.⁴⁹

Tentang adanya bendi di Sumatera Barat diperkirakan awal abad ke 19 yaitu masa pemerintahan kolonial Belanda. Dari beberapa dokumentasi masa pemerintahan kolonial Belanda, terlihat ada beberapa bentuk bendi.⁵⁰

3. Jenis-jenis Bendi

a. Trem / Terent

Trem/Terent disebut juga bendi Balandu. Kemungkinan kata *terem* berasal dari bahasa asing (Inggris), *trem* yaitu kereta yang dijalankan oleh listrik atau lokomotif kecil dan merupakan salah satu angkutan kota di Eropa. Demikian juga dengan kata *terent* kemungkinan berasal dari kata *train* yang artinya kereta api. Kedua kata ini menurut logat / dialog bahasa Minangkabau. Bentuk Trem hampir sama dengan Kereta api yang ada di Jakarta, yang

⁴⁸ *Op.cit.*, h. 7.

⁴⁹ *Ibid.*, h. 7.

⁵⁰ *Ibid.*, h. 8.

dijalankan oleh listrik atau lokomotif. Sedangkan yang dimaksud dengan term/ terent adalah sejenis bendi yang memiliki roda empat buah, serta ditarik oleh kuda. Orang Belanda menyebutnya term/trein, sedangkan orang Minang menyebutnya bendi terem/terent atau bendi Balandu.⁵¹

b. Sado

Sado juga merupakan bagian lain dari Bendi. Bentuk sado hampir sama dengan bendi saat sekarang ini. Dari data yang diperoleh dikenal dua jenis sado yaitu sado tetap dan sado sambung. Sado tetap yaitu sado yang sama persis seperti bendi saat sekarang ini sedangkan sado sambung yaitu bak belakang yang bentuknya seperti di sambung menyerupai bak depan.⁵²

c. Bogi

Bogi bentuknya lebih kecil dari bendi, baik bak maupun rodanya. Bogi masih dapat bertahan hingga saat ini walaupun jumlahnya tidak sebanyak bendi.

d. Bendi

Bendi ini bentuk nya tidak jauh berbeda dengan bogi, sado dan term, kereta yang diteri oleh kuda yang dihiasi dengan accesoris serta warna cat, ambua-ambua, sarung bantal dengan warna merah terang. Pada beberapa bagian dinding luar bendi juga dihiasi seng yang diukir motif flora dan geometris. Kemudian bendi bertatakan untaian mainan dari Loyang/nikel

⁵¹ *Ibid.*, h.8.

⁵² *Ibid.*, h. 13.

yang berwarna putih, apabila disinari matahari kelihatan mengkilat, menambah kemegahan sebuah bendi.⁵³

C. Organisasi Angkutan Bendi

Organisasi angkutan bendi di kota Bukittinggi ini adalah Persatuan Kuda Bendi (PERKABI) yang menurut narasumber perkabi ini sudah lama berdiri. Pastinya berdirinya Perkabi ini tidak ada dokumen pasti maupun narasumber yang jelas. Dari wawancara yang telah dilakukan Perkabi sejak tahun 1960 sudah ada. Namun dalam jangka waktu 20 tahun ini, Perkabi ini sudah tidak aktif lagi. Karena sudah Sudah tidak ada lagi ketua atau pimpinan yang mengatur jalannya struktur organisasi ini. Kebijakan-kebijakan yang dilaksanakan oleh Para kusir ini adalah hasil mufakat para kusir-kusir.⁵⁴

Jalur angkutan bendi di kota bendi ini berbeda-beda baid dari Jam Gadang, Pasar Bawah maupun Pasar Banto.⁵⁵

- Rute/jalur Jam gadang dengan target konsumen wisatawan lokal maupun asing.
Pasar Atas/Jam Gadang – Panorama – Kampung Cino – Tembok – Bukit Apit – Jam Gadang.
- Rute/jalur Pasar Bawah dengang target konsumen penduduk asli dengan rute jalan tetap.

⁵³ *Ibid.*, h. 20.

⁵⁴ Sutan Mangkuto (kusir/pemilik bendi), "wawancara", Bukittinggi-Pasar Banto , 20 November 2012.

⁵⁵Sudarman (Staf Angkutan orang),"wawancara" Dinas Pehubungan Bukittinggi, 20 November 2012.

Pasar Bawah –Gurun Panjang –Pasar Bawah.

- Rute/jalur Pasar Banto dengan target konsumen penduduk asli.

Pasar Banto – Bukit Apit – Mandi Angin – Manggis – Sanjai – Pasar Banto.

BAB III

TINJAUAN TENTANG PENERAPAN TARIF ANGKUTAN DALAM ISLAM

A. Pengertian Tarif Angkutan Dalam Islam

Transportasi/pengangkutan merupakan pemindahan barang dan manusia Dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Dalam hubungan ini terlihat bahwa unsur-unsur pengangkutan meliputi atas: (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan, (c) ada jalanan/ jalur yang dapat dilalui, (d) ada terminal asal dan terminal tujuan, serta (e) sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.¹

Tarif atau harga merupakan nilai suatu barang atau jasa yang diukur dengan jumlah uang yang dikeluarkan oleh konsumen untuk mendapatkan sejumlah kombinasi dan barang atau jasa berikut pelayanannya. Dalam kamus Bahasa Indonesia tarif merupakan biaya, sewa, atau ongkos,² yang kita berikan kepada pemberi jasa.

Tarif pada angkutan adalah harga yang di berikan oleh konsumen kepada pemberi jasa angkutan secara tunai. Harga adalah nilai suatu barang atau

¹ M. N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2008), Cet. Ke-3, h.1.

² Poewadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia Edisi tiga*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2007), h. 811.

jasa yang diukur dengan jumlah uang yang dikeluarkan oleh pembeli untuk mendapatkan sejumlah uang kombinasi dan barang atau jasa berikut pelayanannya.³

Menurut Sayyid Sabiq, tarif adalah apa yang sama-sama yang disetujui oleh kedua belah pihak yang berinteraksi baik harga itu lebih besar, lebih kecil atau sama.⁴

Tarif adalah unsur penting dalam menentukan pendapatan perusahaan, karna pendapatan perusahaan atau *total revenue* (TR) adalah hasil kali dari harga (p) dengan kuantitas yang terjual, tinggi rendahnya akan mempengaruhi jumlah dengan barang yang dijual dengan demikian pentingnya membuat kebijakan harga.⁵

Menurut Henry Faizal Noor tarif adalah biaya tambahan, margin atau mark-up biaya (*cost plus pricing*) sedangkan harga jual adalah jumlah dari biaya-biaya ditambah keuntungan (*cost plus pricing*) penetapan harga jual didasarkan pada besarnya biaya yang dikeluarkan ditambah keuntungan yang dikehendaki produsen.⁶

Tarif adalah sesuatu yang bernilai yang harus direlakan oleh pembeli untuk memperoleh barang atau jasa. Ini mencakup biaya-biaya transaksi, saldo

³ Tim. Reality, *Kamus Terbaru Bahasa Indonesia Dilengkapi Ejaan Yang Benar*, (Jakarta: Reality Publisher 2008), h. 201.

⁴ Abu Malik Kamaln Bin Assayid Salim, *Sahih Fiqh Assunnah Wa Adhilatuhu Wa Tauhid Mazdhib Al-Imnah Terj. Sahih Fiqih Sunnah Khairul Amru Harahap*, (Jakarta: Pustaka Azam, 2007) Cet. Ke-1 h. 471.

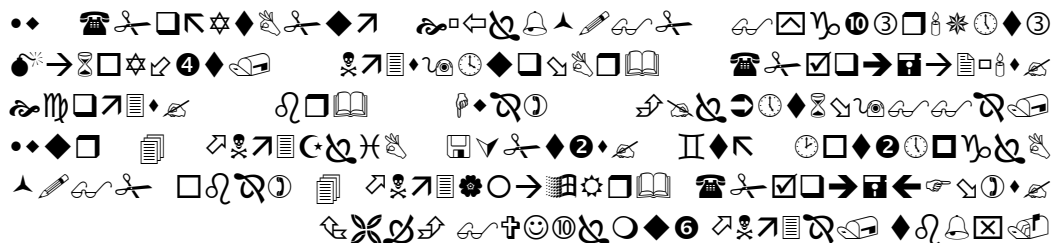
⁵ Thomas J, *Pemasaran dan Pasar*, (Jakarta: Gema Insani press, 2001) Cet. Ke-1 h. 34.

⁶ Henry Faizal Noor, *Ekonomi Menejerial*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), Cet. Ke-1 h. 303.

minimum atau kompensasi.⁷ Tarif adalah bunga, biaya administrasi, biaya provisi dan komisi, biaya kirim, biaya tagih, biaya sewa, biaya iuran dan biaya-biaya lainnya.⁸

Standar alat tukar sangat penting untuk menentukan suatu harga yang setara dalam jual beli. Jika harga yang ditentukan senilai dengan barang yang dibeli, maka pembeli dan nilai barang tersebut seharga dengan alat tukar yang diberikan pembeli kemudian dilanjutkan dengan serah terima ijab Qabul yang sah disertai saling ridha meridhai, maka terjadilah keadilan harga dalam jual beli.

Sesuai dengan firman Allah SWT:



Artinya:” *Wahai orang-orang yang beriman, jangan lah kamu saling memakan harta sesama kamu dengan jalan yang batil (tidak benar), kecuali dengan jalan perniagaan/berdagang yang berlaku dengan suka sama suka di antara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu. Sesungguhnya Allah Maha Penyayang bagimu”.* (Q.S. Annisa’)

Bukhari Alma mengatakan bahwa Teori Ekonomi, pengertian tarif, nilai dan utility merupakan konsep yang saling berhubungan. Yang dimaksud dengan *utility* adalah suatu atribut yang melekat pada suatu barang, yang memungkinkan barang tersebut dapat memenuhi kebutuhan (*needs*), keinginan (*wants*), dan

⁷ Setyo Soedrajat, *Manajemen Pemasaran Jasa Bank*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004), Cet. Ke-1, h. 57-58.

⁸ Kasmir, *Manajemen Perbankan*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2010), Cet. Ke-1, h. 205.

memuaskan konsumen (*satisfaction*). Jadi harga (*price*) adalah nilai suatu barang yang dinyatakan dengan uang.⁹

Menurut pakar Ekonomi Islam Rahmat Syafei, tarif hanya terjadi pada akad, baik lebih sedikit, lebih besar, atau sama dengan nilai barang. Biasanya harga dijadikan penukar barang yang diridhoi oleh kedua belah pihak yang berakad.¹⁰

Dalam berbagai usaha penentuan tarif barang dan jasa merupakan suatu kunci strategi akibat dari berbagai hal seperti, deregulasi, persaingan yang semakin ketat, rendah dan tingginya pertumbuhan ekonomi dan peluang usaha bagi yang menempati pasar. Tarif sangat mempengaruhi posisi, kinerja keuangan dan juga mempengaruhi persepsi pembeli dan penentuan posisi merk.

Dari pengertian diatas dapat dijelaskan bahwa tarif merupakan suatu kesepakatan mengenai transaksi serah terima jasa dimana kesepakatan tersebut diridhoi oleh kedua belah pihak. Tarif tersebut harus direlakan oleh kedua pihak dalam akad, baik lebih sedikit, lebih besar, atau sama dengan nilai barang/jasa yang ditawarkan oleh pihak penjual kepada pihak pembeli.

⁹ Bukhari Alma, *Manajemen Pemasaran Modern*, (Yogyakarta: Liberty. 2005), h. 241.

¹⁰ Rahmad Syafei, *Fiqh Muamalah*, (Bandung: Pustaka Setia, 2000), h. 87.

B. Dasar Hukum Tarif Angkutan

Hadits Rasulullah Saw

يَا
وَلَيْسَ
يُظَلِّبُنِي
هُوَ : لِيَهْ

Artinya: *Rasulullah SAW. Harga-harga barang naik dikota Madinah, kemudian para sahabat meminta Rasulullah SAW menetapkan harga, maka Rasulullah bersabda: sesungguhnya Allah SWT Dzat Yang Maha Melepas, dan Yang Maha Memegang rezeki. Aku sangat berharap bias bertemu dengan Allah SWT tanpa seorangpun dari kalian menuntunku dengan tuduhan kedzaliman dalam darah dan harta.”(HR. Abu Daud)”*.¹¹

Para Ulama Mengambil Istimbath (kesimpulan) dari hadits di atas, haramnya intervensi penguasa di dalam menentukan harga barang, karena hal itu dianggap sebagai kezaliman. Manusia bebas menggunakan hartanya. Membatasi mereka berarti menafikan atau meniadakan kebebasan ini. Melindungi kemaslahatan pembeli bukanlah hal yang lebih penting dari melindungi kemaslahatan penjual. Jika hal itu sama perlunya, wajib hukumnya membiarkan kedua belah pihak berijtihad untuk kemaslahatan mereka.¹²

Sebagaimana yang diungkapkan Asyafari di dalam bukunya *Al-Ghozali Halal dan Haram* bahwa Imam asy-Syaukani berkata: “sesungguhnya manusia mempunyai wewenang dalam urusan harta mereka. Pembatasan tarif berarti pencegahan terhadap mereka. Imam (penguasa) ditugaskan untuk memelihara kemaslahatan kaum muslimin. Perhatiannya terhadap pemurahan harga bukanlah

¹¹ Abu Daud bin Ash’as, *Shahih Abu Daud*, (Libanon: DAR al-FIKR, 1994), juz 3, h248

¹² Asyafari, *Imam Al Ghozali Halal dan Haram*, (Jakarta: CV Bintang Remaja, tt), h. 358.

lebih utama daripada memperhatikan penjual dengan cara meninggikan tarif. Jika dua hal ini sama perlunya, kedua belah pihak wajib diberikan keuangan perijtihad kemaslahatan diri mereka masing-masing.¹³

Bahkan hadis ini dijadikan sebagai dalil yang menunjukkan bahwa sikap negara disini adalah membiarkan pasar bebas sesuai faktor-faktor alamiah tanpa campur tangan pemerintahan yang memaksa orang untuk menjual dengan tarif yang tidak mereka setujui, atau untuk membeli dengan tarif yang tidak mereka terima. Ini adalah kezaliman.

Tetapi dalam situasi tertentu, campur tangan pemerintah dalam menetapkan tarif dan mekanisme pasar atau pematokan tarif pasar dimungkinkan.¹⁴ Dan penentuan tarif penuh dengan keadilan, misalnya dipaksa mereka untuk menunaikan kewajiban, membayar *mitsil* dan melarang mereka menambah dari harga *mitsil*, maka hal ini dipandang halal, bahkan hukumnya wajib.¹⁵ Untuk menciptakan keadilan pasar dan mencegah kezaliman atau monopoli pasar.

Ibn Taimiyah menjelaskan, ketika terjadinya ketidakadilan tarif maka pemerintah boleh melakukan intervensi demi menjaga kemaslahatan umat bahkan pemerintah boleh memaksa penjual untuk menjual dengan harga standar atau yang setara, ketika terjadi sebuah ketidakadilan yang merajalela sebagaimana

¹³ *Ibid.*, h. 358.

¹⁴ Adiwarman A. Karim, *Ekonomi Mikro Islam*, (Jakarta: Penerbit III T Indonesia, 2003), h. 471.

¹⁵ *Op.cit.*, h. 359.

diungkapkan oleh Ibnu taimiyah dalam Kitabnya *Alhuisbah fi' Al Islam* yaitu dan wajib apabila tidak mungkin untuk menghilangkan semua kezaliman, maka menghilangkan kezaliman saja, maka menetapkan tarif yang setara ini adalah suatu kewajiban, artinya memberikan konsekuensi mereka untuk menjual atau membeli hanya dengan harga yang setara.¹⁶

Dari sini dapat dipahami, bahwa jika kemasalahan umum tidak dapat tercapai kecuali dengan melakukan pematokan tarif, maka boleh dilakukan pematokan tarif untuk mereka dengan patokan yang adil, tidak kurang dan tidak lebih.¹⁷

C. Penerapan Tarif Angkutan Dalam Islam

1. Penetapan Tarif Angkutan

Di dalam Islam penetapan tarif disebut dengan *tas'ir*. *Tas'ir* secara etimologi artinya menetapkan tarif, adapun *tas'ir* secara terminologis adalah penetapan tarif standar pasar yang ditetapkan oleh pemerintah atau yang berwenang untuk disosialisasikan secara paksa kepada masyarakat dalam jual beli barang atau jasa.¹⁸

Sejarah penetapan tarif ini berawal pada saat perkembangan Islam di Makkah, Rasulullah Saw. dan masyarakat Muslim mendapat gangguan dan terror yang berat dari masyarakat kafir Makkah)terutama suku Quraish, suku

¹⁶ Ibnu Taimiyah, *Alhisbah fi Al-Islam*, (Kairo: Rar Al- Sa'ab, 1976), h.41.

¹⁷ Adiwarmanto A. Karim, *Ekonomi Islam: Suatu Kajian Kontemporer*, (Jakarta: Gema Insani Press), h. 15.

¹⁸ Darmani, *Ayat-ayat dan Hadis Ekonomi syariah*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2001), h. 198.

Rasulullah sendiri) sehingga perjuangan dan dakwah merupakan prioritas. Ketika masyarakat Muslim telah ber-*hijrah* (berimigrasi) ke Madinah, peran Rasulullah Saw. bergeser menjadi pengawas pasar atau *al-muhtasib*. Beliau mengawasi jalannya mekanisme pasar di Madinah dan sekitarnya agar tetap dapat berjalan secara Islami.¹⁹

Pada saat itu mekanisme pasar sangat dihargai. Beliau menolak untuk menetapkan harga pada saat itu tiba-tiba saja naik. Sepanjang kenaikan terjadi karena kekuatan permintaan dan penawaran yang murni, yang tidak dibarengi dengan dorongan monopolistik dan monopsonistik, maka tidak ada alasan untuk tidak menghormati pasar sebagaimana yang telah dibicarakan di atas.²⁰

Dalam hadis di atas jelas dinyatakan bahwa pasar merupakan hukum alam (*Sunnatullah*) yang harus dijunjung tinggi. Tak seorangpun secara individual dapat mempengaruhi pasar, sebab pasar adalah kekuatan kolektif yang menjadi ketentuan Allah.²¹ Penetapan harga bukan berarti mutlak dilarang, menetapkan harga sekalipun dengan maksud menghilangkan bahaya dan menghalangi setiap perbuatan zalim. Bahkan, menurut para ahli, menetapkan harga itu ada yang bersifat zalim dan terlarang dan ada pula yang bijaksana dan halal. Oleh karena itu, jika penetapan harga itu mengandung unsure kezaliman dan pemaksaan yang tidak betul ialah dengan menetapkan suatu harga yang tidak dapat diterima oleh masyarakat atau banyak

¹⁹ P3EI, *Ekonomi Islam*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2008) h. 302.

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*, h. 303.

masyarakat yang merasa dirugikan, maka jelaslah harga semacam itu hukumnya haram. Jika penetapan harga itu penuh dengan keadilan misalnya dipaksa mereka untuk menunaikan kewajiban membayar harga *mitsil*, dan melarang mereka menambah harga *mitsil*. Harga ini dipandang halal dan wajib.²²

Berdasarkan sejarah inilah penetapan tarif angkutan. Dapat disimpulkan penetapan tarif boleh dan halal dilakukan apabila terjadi kezhaliman di lapangan atau di pasar dan harus ditetapkan dengan tariff normal yang berlaku di pasaran. Dan akan haram hukumnya apabila menetapkan suatu tarif yang tidak dapat di terima.

Menurut Ibnu Taimiyah sebagaimana dikutip oleh Said Sa'ad Marathon dalam bukunya *Ekonomi Islam di tengah krisis ekonomi global*, Ibnu Taimiyah membolehkan intervensi (penetapan) dalam keadaan tertentu. Sepintas, pendapatnya ini bertentangan dengan sikap Rasulullah Saw. yang menolak intervensi. Namun sebenarnya pendapat Ibnu Taimiyah justru menjabarkan hadis Rasulullah Saw. bahwa seharusnya harga terjadi secara rela sama rela pada saat penawaran bertemu permintaan.²³

Kesalahan dalam intervensi dapat menimbulkan berbagai konsekuensi dan dampaknya berjangkau jauh, tindakan penentuan harga uang melanggar etika dapat menyebabkan pelaku usaha tidak disukai pembeli atau konsumen.

²² Yusuf Qardhawi, *Halal dan Haram*, (Surabaya: Bina Ilmu, 2003), h. 355.

²³ Said Sa'ad Marthon, *Ekonomi Islam Ditengah Krisis Ekonomi Global*, (Jakarta Timur, Zikrul Hakim, 2001), Cet. 1, h. 96.

Bahkan konsumen dapat melakukan reaksi yang dapat menjatuhkan nama baik penjual. Apabila kewenangan tarif tidak berada pada pelaku usaha melainkan berada pada kewajiban pemerintah, maka penentuan harga yang tidak diinginkan oleh para pembeli (dalam hal ini masyarakat) bisa mengakibatkan suatu reaksi penolakan oleh banyak orang atau sebagian kalangan, reaksi penolakan itu bisa diekspresikan dalam berbagai tindakan yang kadang-kadang kepada tindakan anarkis atau kekerasan yang melanggar norma hukum.²⁴

Rasulullah Saw. telah melarang melakukan *ihthikar*, yaitu secara sengaja menahan atau menimbun (*hoarding*) barang, terutama saat terjadi kelangkaan, dengan tujuan untuk menaikkan harga dikemudian hari. Bersumber dari Said bin al Musayab dari Ma'mar bin Abdullah Al-Adawi bahwa Rasulullah Saw. Bersabda:

يحتكر

“tidaklah orang melakukan ikhtikar itu kecuali dosa”²⁵

Praktek *ihthikhar* akan menyebabkan mekanisme pasar terganggu, di mana produsen kemudian akan menjual dengan harga yang tinggi dari harga normal. Penjual akan mendapatkan keuntungan besar (*monopolistic rent*) sedangkan konsumen akan menderita kerugian . jadi akibat dari ihtikar adalah masyarakat luas dirugikan oleh sekelompok kecil lain. Agar harga

²⁴ Philip Kotler, Gary Amstrong, *Prinsip-Prinsip Pemasaran*, (Jakarta: Erlangga, 2001), Jilid 1, Cet. Ke-8 h. 439.

²⁵ AbuDaud Sulaiman bin 'Ash'as, *op.cit.*, h.249.

kembali pada posisi harga pasar, maka pemerintah dapat melakukan berbagai upaya menghilangkan penimbunan (misalnya dengan menegakkan hukum), bahkan dengan intervensi harga. Dengan intervensi harga, penimbun terpaksa menurunkan harganya dan melempar barang kepasar.²⁶

Namun, tidak termasuk *ihthikhar* adalah penumpukan yang dilakukan pada situasi ketika pasokan melimpah, misalnya ketika terjadi panen besar dan segera menjualnya ketika pasar membutuhkannya. Dalam situasi panen besar seperti ini, maka bias dibayangkan ketika tidak ada pihak yang bersedia membeli atau menumpuk panen tersebut, maka harga yang terbentuk di pasar akan semakin lemah. Hal ini justru merugikan petani yang dalam hal ini merupakan kelompok terbesar dalam masyarakat.²⁷

Islam menghargai hak penjual dan pembeli untuk menentukan tarif sekaligus melindungi hak keduanya. Islam membolehkan bahkan mewajibkan, pemerintah melakukan intervensi harga, bila kenaikan harga disebabkan adanya distorsi terhadap permintaan dan penawaran. Kebolehan intervensi harga ini antara lain karena:²⁸

- a. Intervensi tarif menyangkut kepentingan masyarakat yaitu melindungi penjual dalam hal tambahan keuntungan (*profit A Margin*) sekaligus melindungi pembelian dari penurunan daya beli.

²⁶ P3EI, *op. cit.*, h. 333.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*, h. 30.

- b. Bila kondisi menyebabkan perlunya intervensi harga, karena jika tidak dilakukan intervensi harga, penjual menaikkan harga dengan cara iktikar atau *ghaban fa hisy*. Oleh karenanya pemerintah dituntut proaktif dalam mengawasi harga guna menghindari adanya kezhaliman produsen terhadap konsumen.
- c. Pembeli biasanya mewakili masyarakat yang lebih luas, sedangkan penjual mewakili kelompok masyarakat yang lebih kecil. Artinya intervensi harga harus dilakukan secara proporsional dengan melihat kenyataan tersebut.

2. Faktor-faktor penetapan Harga/Tarif Angkutan

a. Keadaan perekonomian

Saat krisis moneter terjadi di Asia dan juga di Indonesia pada 1997, menyebabkan nilai tukar US dolar yang awalnya sekitar Rp. 2000,-/1 dolar naik menjadi Rp.9000,-/1 dolar bahkan sempat menembus angka diatas Rp. 15.000,-/1 dolar. Hal ini menyebabkan kepanikan dan secara spontan harga barang-barang saat itu naik, bahkan sampai harga sembako melambung selangit.²⁹

MA. Manan mengatakan, control harga oleh pemerintah akan dapat mengatur harga maksimum dan dapat membentuk keselarasan antara kepentingan konsumen dan produsen. Pemerintah juga dapat

²⁹ MA. Manan, *Teori dan Praktek Ekonomi Islam*, (Yogyakarta: PT. Dana Bakti Prima Yasa, 1997), h. 154.

mengatasi sikap-sikap dan praktek-praktek eksploitasi terdapat salah satu pihak yang terlibat dipasar.³⁰

b. Permintaan dan Penawaran

Permintaan adalah sejumlah barang yang diminta oleh konsumen pada tingkat harga tertentu, yang pada umumnya semakin rendah harga/tarif, permintaan akan mengalami kenaikan, sementara penawaran kebalikannya, yakni jumlah yang ditawarkan penjual pada tingkat harga tertentu³¹.

Menurut Ibn Khaldun faktor yang mempengaruhi penawaran adalah banyaknya permintaan, tingkat keuntungan relative (tingkat harga), tingkat usaha manusia (produktifitas), besarnya tenaga buruh termasuk ilmu pengetahuan dan keterampilan yang dimiliki, keamanan dan ketenangan, serta kemampuan teknik dan perkembangan masyarakat secara keseluruhan. Sedangkan faktor yang mempengaruhi permintaan adalah pendapatan, jumlah penduduk, kebiasaan dan adat istiadat masyarakat, serta pembangunan dan kemakmuran masyarakat.³²

³⁰ *Ibid.*

³¹ Mustafa Edwin Nasution, *Pengenalan Ekstusif Ekonomi Islam*, (Jakarta: Kencana, 2010), Edisi. 1, Cet. Ke. 3 h.99.

³² *Ibid.*, h. 99.

c. Elastisitas permintaan

Faktor lain adalah permintaan pasar, yang tidak hanya mempengaruhi harga tetapi juga volume yang dapat dijual. Jika harga naik penjualan akan menurun, demikian juga sebaliknya.³³

d. Persaingan

Bentuk dari persaingan beragam, hal ini akan mempengaruhi strategi penetapan tarif. Beberapa bentuk persaingan tersebut adalah sebagai berikut:

- Persaingan tidak sempurna, hal ini umumnya terjadi pada barang-barang manufaktur yang menyebabkan barang dengan merk tertentu mengalami kesulitan dalam pemasaran karena adanya perbedaan dari merk.
- Oligopoli, secara harfiah oligopoly berarti ada beberapa penjual dipasar.³⁴ oligopoli terjadi pada saat beberapa orang penjual yang menguasai pasar sehingga harga yang ditetapkan tinggi.³⁵
- Monopoli (*ihtikar*), terjadi dalam keadaan penjual yang ada dipasar hanya ada satu, sehingga penjual mengambil keuntungan di atas

³³ Fitriani Lasari, *Mekanisme Penentuan Harga Jasa Percetakan Pada Usaha Percetakan Dalam Meningkatkan Perekonomian Masyarakat Ditinjau Menurut Ekonomi Islam (Study Pada Usaha Percetakan Di Kecamatan Sukajadi Pekancaru)*, Skripsi Ekonomi Islam di Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum (Pekanbaru: Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum, 2013), h. 29.

³⁴ Adiwarmarman A. Karim, *op.cit.*, h. 175

³⁵ Fitriani Lasari, *Loc.cit.*,

keuntungan normal dengan cara menjual lebih sedikit barang untuk harga yang lebih tinggi.³⁶

e. Biaya

Penetapan harga /tarif sering dilakukan berdasarkan berapa besar biaya dasar. Jika harga jual diatas biaya, marjinnya akan menjadi keuntungan. Jika sebaliknya, yang terjadi adalah sebaliknya.³⁷

Sepintas Ibnu Taimiyah bertentangan dengan penolakan Rasulullah untuk melakukan *Price Intervention* (intervensi harga), sebenarnya Ibnu Taimiyah malah menjabarkan hadis Rasulullah tersebut yaitu harga seharusnya terjadi secara rela sama rela pada saat supply bertemu demand. Bagi Ibnu Taimiyah *price invention* dapat dibedakan menjadi dua yaitu:³⁸

- *Price invention* yang zalim

Suatu intervensi harga dianggap zalim bila harga/tariff (*ceiling price*) ditetapkan dibawah harga ekuilibrium (harga yang adil) yang terjadi melalui mekanisme pasar, yaitu atas dasar rela sama rela. Secara parallel dapat pula dikatakan *floor price* ditetapkan di atas *competitive equilibrium price* adalah zalim.

³⁶ Adiwarman A. Karim, *op.cit.*, h. 173.

³⁷ Arif Rahman, *Strategi Dahsyat Marketing Mix For Small Business: Cara Jitu Merontokkan Pesainga*, (Jakarta: Trans Media, 2010), Cet.Ke-1, h.93

³⁸ Adiwarman A. Karim, *op.cit.*, h. 164.

- *Price intervention* yang adil

Suatu intervensi tarif yang dianggap adil bila tidak menimbulkan aniaya terhadap penjual maupun pembeli.

Ibnu taimiyah juga menjelaskan tiga keadaan dimana intervensi harga harus dilakukan:³⁹

- Produsen tidak mau menjual barangnya kecuali pada tarif yang lebih tinggi dari pada harga pasar, padahal konsumen membutuhkan barang tersebut.
- Produsen menawarkan pada harga yang terlalu tinggi menurut konsumen sedangkan konsumen meminta pada harga yang terlalu rendah menurut produsen.
- Pemilik jasa, misalnya tenaga kerja, yang menolak bekerja kecuali pada harga yang lebih tinggi dari pada harga pasar yang berlaku, padahal masyarakat membutuhkan jasa tersebut.

3. Penetapan Harga Dalam Islam

a. penetapan tarif pada ketidak sempurnaan pasar

Berbeda denga kondisi musim kekeringan dan perang, Ibnu Taimiyah sebagaimana dikutip oleh Zainal Arifin dan Dahlia Husein, merekomendasikan penetapan tarif oleh pemerintah ketika terjadinya ketidaksempurnaan memasuki pasar. Misalnya, jika para penjual menolak untuk menjual barang dagangan mereka kecuali jika harganya mahal dari

³⁹ *Ibid.*

pada harga normal dan pada saat yang sama penduduk sangat membutuhkan barang-barang tersebut. Maka mereka diharuskan menjualnya pada tingkat harga yang setara, contoh sangat nyata dari ketidaksempurnaan pasar adalah adanya monopoli dalam perdagangan makanan dan barang-barang serupa. Dalam kasus seperti itu otoritas harus menetapkan harganya untuk penjualan dan pembelian mereka. Pemegang monopoli tak boleh dibiarkan bebas melaksanakan kekuasaannya. Sebaliknya otoritas harus menetapkan harga yang disukainya, sehingga melawan ketidakadilan terhadap penduduk.⁴⁰

Dalam poin ini Ibnu Taimiyah menggambarkan prinsip dasar untuk membongkar ketidakadilan: “ Jika penghapusan seluruh ketidakadilan tak mungkin dilakukan, seseorang wajib mengeliminasiya sejauh ia bisa melakukannya”. Itu sebabnya, jika monopoli tidak dapat dicegah, tak bisa dibiarkan begitu saja merugikan orang lain, sebab itu regulasi harga tidak lagi dianggap cukup. Di abad pertengahan, umat islam sangat menentang praktek penimbunan barang dan monopoli, dan mempertimbangkan pelaku monopoli itu sebagai perbuatan dosa. Meskipun menentang praktek monopoli, Ibnu Taimiyah juga

⁴⁰ Zainal Arifin dan Dahlia Husein, *Norma dan Etika Ekonomi Islam*, (Jakarta: Gema Insani Pers, 1999) h. 67.

membolehkan pembeli untuk membeli barang dari pelaku monopoli sebab jika itu dilarang, penduduk semakin menderita.⁴¹

Karena hal itu, perlunya menasehati pemerintah untuk menetapkan tarif dan pemerintah tak memperbolehkan para penjual membuat perjanjian untuk menjual barang pada tingkat harga yang ditetapkan lebih dulu, tidak juga oleh para pembeli, sehingga mereka membentuk kekuatan untuk menghasilkan harga barang dagangan pada tingkat yang lebih rendah, kasus serupa berupa monopoli.⁴²

b. Musyawarah untuk menetapkan harga

Dalam hubungannya dengan masalah musyawarah penetapan tarif, Ibnu Taimiyah menjelaskan sebuah metode yang diajukan pendahulunya Ibnu Habib, menurut Imam (kepala pemerintahan) harus menjalankan musyawarah dengan peran tokoh perwakilan dari pasar (*wujuh ahl al-suq*). Pihak lain juga diterima hadir dalam musyawarah ini, karena mereka harus juga dimintai keterangannya. Setelah melakukan perundingan dan penyelidikan tentang pelaksanaan jual-beli dan pemerintah harus secara *persuasive* menawarkan ketetapan harga yang didukung oleh peserta musyawarah dan juga seluruh penduduk. Jadi keseluruhan nya harus sepakat tentang hal itu, harga itu tak boleh ditetapkan tanpa persetujuan dan izin dari mereka. Jika harga itu dipaksakan dan membuat mereka tidak

⁴¹ *Ibid.*

⁴² *Ibid.*

memperoleh keuntungan, maka penetapan harga seperti itu mengakibatkan stok bahan kebutuhan sehari-hari akan menghilang dan barang-barang penduduk menjadi hancur. Ia menegaskan secara jelas kerugian dan bahaya dari penetapan harga yang sewenang-wenang, tak akan memperoleh dukungan secara populer. Misalnya akan muncul pasar gelap atau pasar abu-abu atau manipulasi kualitas barang yang dijual pada tingkat harga yang ditetapkan itu. Ketakutan seperti itu dinyatakan juga oleh Ibnu Qudamah. Bahaya yang sama, juga banyak dibahas oleh ahli-ahli ekonomi modern, karena itu disangsikan lagi, bahaya ini harus ditekan, kalau bisa dihilangkan sama sekali. Harga itu perlu ditetapkan melalui musyawarah bersama dan diciptakan oleh rasa kewajiban moral serta pengabdian untuk kepentingan umum.⁴³

c. Penetapan harga dalam sektor pasar

Menurut Imam Jlaaluddin As-Suyuti sebagaimana dikutip oleh Ibnu Taimiyah dalam bukunya *Majmi' alfatwa* berpendapat, bahwasanya ketika *labourers* dan *owners* menolak membelanjakan tenaga, material, modal dan jasa untuk produksi kecuali dengan harga yang lebih tinggi dari pada harga pasar wajar, pemerintah boleh menetapkan tarif pada tingkat harga yang adil dan memaksa mereka untuk menjual faktor-faktor produksinya dengan harga wajar. Tak terlepas dari Ibnu Taimiyah yang juga menyatakan “jika penduduk membutuhkan jasa dari pekerja tangan

⁴³ Ibnu Taimiyah, *Majmi' al-Fatwa*, (Beirut, Dar al-Fikr, juz VIII, 1387 H), h. 583.

ahli dan pengukir, dan mereka menolak tawaran mereka atau melakukan sesuatu yang menyebabkan ketidaksempurnaan pasar maka pemerintah harus mengeluarkan kebijakan penetapan tarif itu untuk melindungi para pemberi kerja dan pekerja dari saling mengeksploitasi satu sama lain”. Apa yang dinyatakan itu berkaitan dengan tenaga kerja, yang dalam kasus yang sama bisa dikatakan sebagai salah satu faktor pasar.⁴⁴

⁴⁴ *Ibid.*, h. 585

BAB IV
PENERAPAN TARIF ANGKUTAN BENDI DI KOTA WISATA
BUKITTINGGI MENURUT EKONOMI ISLAM

A. Sistem Penerapan Tarif Angkutan Bendi di Kota Wisata Bukittinggi

1. Sistem Penerapan Tarif angkutan Bendi di Kota Wisata Bukittinggi

Telah diketahui sebelumnya tarif adalah biaya yang dikeluarkan oleh konsumen kepada pembeli jasa. Sedangkan penerapan tarif angkutan adalah pelaksanaan transaksi yang terjadi di lapangan yang dilakukan oleh pemberi jasa.

Sistem penerapan tarif angkutan bendi yang dilakukan oleh kusir angkutan bendi, yang pangkalannya berada di Pasar Bawah Bukittinggi, Pasar Banto Bukittinggi dan Jam Gadang Bukittinggi ditentukan oleh Persatuan kuda bendi (PERKABI) atau musyawarah para kusir-kusir bendi di kota Bukittinggi.¹ Tetapi yang berada di Jam Gadang, tarif angkutannya ditentukan oleh kusir bendi itu sendiri, yang disepakati atas dasar tawar menawar dan disepakati antara pemberi jasa dengan konsumen/penumpang.²

Kusir bendi ini akan mematok harga tinggi kepada wisatawan dalam negeri yang bukan masyarakat asli Bukittinggi terutama kepada wisatawan

¹ Effendi (Kusir Bendi) “*Wawancara*” Bukittinggi-Pasar Bawah, 10 Januari 2013.

² Anggrek (Kusir Bendi) “*Wawancara*” Bukittinggi-Jam Gadang, 6 Maret 2013.

asing dari luar negeri. Setelah mematok harga yang tinggi, barulah konsumen atau penumpang menawar tarif tersebut.³

Berikut ini adalah perbedaan tarif angkutan Bendi di Kota Wisata Bukittinggi:⁴

Pangkalan	Tarif/harga
Pasar Bawah Bukittinggi	Rp. 2000,-/orang
Pasar Banto Bukittinggi	Rp. 10.000,-/Jalan
Jam Gadang Bukittinggi	Rp. 50.000 – 150.000,-/ 1 jam Putaran

Dari table di atas terlihat jelas selisih tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi. Perbedaan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi terlihat jauh berbeda.

Untuk mengetahui lamanya responden menjadi kusir angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi dapat dilihat pada table berikut:

Table IV. 1
Pendapat Responden mengenai lamanya responden menjadi Kusir Bendi di kota wisata Bukittinggi

No	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
A	< 1 Tahun	7	7.29%
B	>2 Tahun	25	26.04%
C	>5 Tahun	64	66.67%
Jumlah		96	100%

Keterangan: dari data di atas dapat dijelaskan bahwa responden menjawab opsi A sebanyak 7 orang (7.29%), sedangkan yang menjawab opsi B sebanyak 25 orang (26.04%) dan yang menjawab 64 orang (66.67%).

³ Mangkuto (Kusir Bendi) “Wawancara” Bukittinggi-Pasar Bawah, 10 Januari 2013.

⁴ Rio (Kusir bendi), “Wawancara” Bukittinggi-Jam Gadang, 6 Maret 2013.

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa kusir bendi yang banyak aktif menjadi kusir adalah lebih dari 5 tahun ini terbukti dari banyaknya jawaban responden yang memilih opsi “C” yaitu lebih dari 5 tahun sebanyak 64 orang atau 66.67%.

Menurut Bapak Sutan Saidi, kusir yang aktif di kota wisata Bukittinggi rata-rata lamanya lebih dari 5 tahun, karena rata-rata kusirnya sudah mengendarai bendi lebih dari 30 tahun ke atas. Ada yang masih baru bisa dihitung beberapa orang saja.⁵

Selanjutnya untuk mengetahui alasan responden mengendarai bendi di kota wisata Bukittinggi. Berikut tanggapan atas responden tentang alasan menjadi kusir bendi di kota wisata Bukittinggi dapat dilihat pada tabel berikut:

Table IV. 2
Pendapat responden tentang alasan kusir mengendarai bendi di kota wisata Bukittinggi

No	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
A	Mata Pencaharian Sehari-hari	70	72.91%
B	Tambahan penghasilan	21	21.88%
C	Mengisi kekosongan waktu	5	5.21%
Jumlah		96	100%

Keterangan: dari table di atas dapat dijelaskan bahwa responden menjawab opsi A sebanyak 70 orang (72.91%) sedangkan yang menjawab opsi B sebanyak 21 orang (21.88%), dan yang menjawab opsi C sebanyak 5 orang (5.21%).

⁵ Sutan Saidi (Kusir bendi), “Wawancara”, Jam Gadang Bukittinggi, 6 Maret 2013.

Dari data di atas dapat diperoleh kesimpulan bahwa pendapat responden tentang alasan kusir mengendarai bendi adalah untuk mata pencaharian sehari-hari. Hal ini terbukti banyaknya jawaban responden memilih opsi “A” yaitu mata pencaharian sehari-hari sebanyak 70 orang atau 72.91%.

Menurut bapak Sutan Nagari (kusir) bagi kusir bendi yang menjadikan usaha mengendarai bendi ini sebagai tambahan penghasilan, karena mereka penghasilan utamanya adalah petani.⁶

Selanjutnya untuk mengetahui siapa yang menetapkan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi dapat dilihat dari table berikut:

Tabel IV. 3
Pendapat responden tentang siapa yang menentukan tarif/ongkos angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi

No	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
A	Perkabi	70	72.92%
B	Pemerintah	-	-
C	Kusir	26	27.08%
Jumlah		96	100%

Dari table di atas dapat dijelaskan bahwa responden menjawab opsi A sebanyak 70 orang (72.92), sedangkan yang menjawab opsi B tidak ada dan yang menjawab opsi C sebanyak 26 orang (27.08%).

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa pendapat responden tentang siapa yang menentukan tarif angkutan bendi ditentukan oleh persatuan kuda

⁶ Sutan Nagari (kusir), “*Wawancara*”, Jam Gadang Bukittinggi, 6 Maret 2013.

bendi (Perkabi). Hal ini terbukti dari banyaknya jawaban responden memilih opsi “A” yaitu Pekabi sebanyak 70 orang atau 72.92%.

Tarif angkutan bendi yang ditentukan oleh Perkabi ini adalah musyawarah para kusir-kusir angkutan bendi yang ada di kota wisata Bukittinggi. Untuk mengetahui berdasarkan apa penetapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi, dapat dilihat pada table berikut:

Table IV. 4
Pendapat Responden tentang berdasarkan apa penetapan tarif angkutan di kota wisata Bukittinggi

No	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
A	Per orang	60	62.5%
B	Per jalan	17	17.7%
C	Per jarak jalan	19	19.8%
	Jumlah	96	100%

Keterangan: dari data di atas dapat dijelaskan bahwa responden menjawab opsi A sebanyak 60 orang (62.6%), yang alasannya sistem angkutannya *ngirit/ngetem* yaitu menunggu penuh penumpang angkutan bendi dengan tarif perorang. Sedangkan yang menjawab opsi B sebanyak 17 orang (17.7%) yang alasannya adalah setiap ada penumpang bendi langsung jalan menuju ke tujuan. Dan yang menjawab opsi C sebanyak 18 orang (19.8%) yang alasannya adalah tarif angkutan bendi ini ditentukan berdasarkan jarak yang ditempuh.

Untuk mengetahui tanggapan responden tentang berapa pendapatan rata-rata kusir bendi di kota wisata Bukittinggi dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel IV. 5
Besar pendapatan rata-rata perhari yang diperoleh dari mengendarai angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi

No	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
A	Rp. 50.000,-	71	74%
B	Rp. 100.000,-	25	26%
C	>Rp. 100.000,-	-	-
Jumlah		96	100%

Keterangan: dari tabel diatas dapat dijelaskan bahwa responden menjawab opsi A sebanyak 71 orang (74%), sedangkan yang menjawab opsi B sebanyak 25 orang (26%) dan yang memilih opsi C tidak ada.

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa pendapatan rata-rata yang diperoleh dari menjadi kusir bendi di kota wisata Bukittinggi sebesar Rp. 50.000,- . hal ini terbukti dari banyaknya jawaban responden memilih opsi “A” yaitu Rp. 50.000,- sebanyak 71 orang atau 74%.

Menurut Rio (kusir), pendapatan yang didapatkan bisa menutupi kebutuhan kuda dan biaya kehidupan sehari-hari.⁷

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang biaya perawatan makan kuda bendi sehari di kota wisata Bukittinggi:

Tabel IV. 6
Biaya perawatan / makan kuda bendi sehari di kota wisata Bukittinggi

No	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
A	Rp. 25.000,-	65	67.7%
B	Rp. 30.000,-	31	32.3%
C	Rp.50.000,-	-	-
Jumlah		96	100%

⁷ Rio (kusir), *Wawancara*, Bukittinggi-Jam Gadang, 6 Maret 2013.

Keterangan: dari tabel di atas dapat dijelaskan bahwa responden yang menjawab opsi A sebanyak 65 orang (67,7%), sedangkan yang menjawab opsi B sebanyak 31 orang (32.3%) dan yang memilih opsi C tidak ada.

Dapat disimpulkan bahwa pendapat responden tentang biaya perawatan / makan kuda bendi sehari adalah sebesar Rp. 25.000,- hal ini terbukti dari banyaknya jawaban responden memilih opsi A yaitu Rp. 25.000,- sebanyak 65 orang atau 67.7%. sedangkan menurut responden yang mempengaruhi naiknya angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel IV. 7
Pendapat responden tentang yang mempengaruhi naiknya tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi

No	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
A	Pemerintah	2	2.08%
B	Wisatawan	6	6.25%
C	Biaya perawatan	88	91.67%
Jumlah		96	100%

Keterangan: dari tabel di atas dapat dijelaskan bahwa responden menjawab opsi A sebanyak 2 orang (2.08%), sedangkan yang menjawab opsi B sebanyak 6 orang (6.25%) dan yang menjawab opsi C sebanyak 88 orang (91.67%).

Dari data di atas dapat disimpulkan yang mempengaruhi naiknya tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi adalah biaya perawatan atau biaya makan bendi. Hal ini terbukti banyaknya responden memilih opsi C sebanyak 88 orang (91.67%).

2. Tindakan Pemerintah Terhadap Penerapan Tarif Angkutan Bendi di Kota Wisata Bukittinggi

Pemerintah kota Bukittinggi tidak ada menentukan tarif angkutan bendi. Menurut bapak Sudarman (staff angkutan orang) tarif angkutan bendi itu berdasarkan kesepakatan antara kusir bendi dengan penumpang/konsumen. Sedangkan pemerintah hanya melakukan pengawasan saja.⁸

Tarif angkutan bendi tersebut yang di Pasar Banto Bukittinggi tarif Rp. 10.000,- jalan, tarifnya disepakati berdasarkan berapa jarak yang akan ditempuh, harga yang tidak terlalu tinggi dikarenakan penumpang angkutan bendi ini adalah masyarakat asli/tetap kota Bukittinggi. Rute Pasar Banto – Bukit Apit – Mandi Angin – Manggis – Sanjai.⁹

Tarif angkutan bendi di Pasar Bawah Bukittinggi hanya Rp. 2000,- perorang yang kusirnya menunggu penuh penumpang atau ngetem/ngirit setelah penuh baru bendinya jalan ke tujuan target utama bendi Pasar Bawah Bukittinggi adalah penduduk asli/tetap kota bukittinggi. Rute Pasar Bawah – Gurun Panjang.¹⁰

Sedangkan tarif angkutan bendi di Jam Gadang berdasarkan kesepakatan antara kusir dengan penumpang. Angkutan bendi di Jam Gadang ini mempunyai target wisatawan asing baik dalam maupun luar negeri. Rute

⁸ Sudarman (Staff Angkutan Orang), Dinas Perhubungan Bukittinggi, 5 Maret 2013.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

Jam Gadang Bukittinggi – Pasar Atas – Panorama – Kampung Cino – Tembok – Bukit Apit.¹¹

Untuk keamanan dalam mengendarai angkutan bendi kusirnya harus sudah berumur 17 tahun, yang harus memiliki sim D untuk surat izin mengendarai bendi. Kuda yang di pakai untuk penarik bendi harus ada surat rekomendasi dari dinas pertanian bahwa kudanya sehat dan sudah siap untuk dibawa ke tempat umum.¹²

Untuk tempat pemberhentian atau pangkalan bendi di kota wisata Bukittinggi, menurut pemerintah tempat sekarang yang menjadi tempat pangkalan bendi, sudah menjadi tempat yang pas di kota wisata Bukittinggi, karena selain bendi merupakan angkutan penduduk setempat, bendi juga merupakan angkutan pariwisata yang sangat dibudidayakan oleh pemerintahan kota wisata Bukittinggi.¹³

Kapasitas angkutan bendi agar tidak ada kecelakaan dalam menaiki bendi tergantung besar kudanya, apabila kudanya kecil kapasitas jumlah penumpangnya adalah untuk orang dewasa 3 orang dan untuk anak kecil 5 orang. Sedangkan apabila kudanya besar jumlah penumpangnya adalah untuk orang dewasa 4 orang dewasa dan untuk anak kecil 6 orang. Namun banyak

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

kusir angkutan bendi menaikkan penumpang melebihi kapasitas yang seharusnya.¹⁴

Peraturan daerah kota Bukittinggi tentang bendi ini adalah Perda Kota Bukittinggi No 26 Tahun 2004 yang isinya adalah:

Retribusi kendaraan tidak bermotor dan becak

1. Kendaraan Bendi

- Izin operasi – Rp. 10.000,-/ tahun.
- Surat Tanda Kendaraan Tidak Bermotor (STKTB) dan Buku Uji – Rp. 70.000,-/ tahun.

2. Kendaraan becak

- STKTB dan Buku Uji – Rp. 5.000,-/ tahun.¹⁵

Selanjutnya untuk mengetahui selama menjadi kusir bendi di kenakan retribusi (pajak) di kota wisata Bukittinggi dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel IV. 8
Pendapat responden selama menjadi kusir bendi dikenakan retribusi (pajak) di kota wisata Bukittinggi

No	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
A	Ya	41	42.7%
B	Kadang-kadang	50	52.1%
C	Tidak ada	5	5.2%
Jumlah		96	100%

Keterangan: dari tabel diatas dapat dijelaskan bahwa responden menjawab opsi A sebanyak 41 orang (42.7%), sedangkan yang menjawab opsi B sebanyak 50 orang (52.1%) dan yang memilih opsi C sebanyak 5 orang (5.2%).

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Peraturan Daerah Kota Bukittinggi Tahun 2004.

Dapat disimpulkan bahwa pendapat responden tentang selama menjadi kusir dikenakan pajak adalah kadang-kadang. Hal ini terbukti dari banyaknya responden memilih opsi “B” yaitu kadang-kadang sebanyak 50 orang (5.2%).

Seharusnya untuk retribusi kusir wajib membayarnya, karena retribusi merupakan peraturan dari pemerintah yang harus dibayar. Menurut bapak Bujang, apabila tidak membayar retribusi/pajak tempat duduk angkutan bendi yang berwarna merah disita oleh Dinas Perhubungan, apabila ingin mengambil tempat duduk itu harus membayar Pajak ke Dinas Perhubungan.¹⁶

Selanjutnya bagaimana retribusi (pajak) dari pengelola transportasi angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel IV. 9
Pendapat responden bagaimana retribusi (pajak) dari pengelola transportasi angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi

No	Jawaban	Jumlah	Persentase (%)
A	Tidak memberatkan	75	78.125%
B	Cukup memberatkan	15	15.625%
C	Sangat memberatkan	6	6.25%
Jumlah		96	100%

Keterangan: dari data di atas dapat dijelaskan bahwa responden menjawab opsi A sebanyak 75 orang (78.124%), sedangkan yang menjawab opsi B sebanyak 15 orang (15.625%) dan yang menjawab opsi C sebanyak 6 orang (6.25%).

Dapat disimpulkan bahwa pendapat responden tentang bagaimana retribusi (pajak) dari pengelola transportasi angkutan bendi di kota wisata

¹⁶ Bujang(Kusir Bendi), “wawancara”, Pasar Banto Bukittinggi, 6 Maret 2013.

Bukittinggi yaitu tidak memberatkan. Hal ini terbukti bahwa responden banyak memilih opsi “A” yaitu tidak memberatkan sebanyak 75 orang (6.25%).

Seharusnya apabila retribusi (pajak) tidak memberatkan, kusir bendi bisa membayar retribusi tersebut, bukannya setelah barang disita baru akan membayar retribusi (pajak) angkutan bendi.

B. Penerapan Tarif Angkutan Bendi di Kota Wisata Bukittinggi Menurut Ekonomi Islam

Sistem penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi sudah dijelaskan pada poin di atas. Angkutan bendi di Pasar Bawah dan Pasar Banto ditentukan oleh Perkabi atau musyawarah para kusir bendi. Sedangkan angkutan bendi yang berada di Jam Gadang ditentukan oleh kusir bendi itu sendiri, setelah itu terjadilah tawar menawar antara kusir dengan penumpang.

Pada tabel IV.1 dapat dilihat bahwa rata-rata lamanya kusir bendi mengendarai kusir bendi sebagai mata pencaharian lebih dari 5 tahun berjumlah 66.67% dikarenakan banyak bapak-bapak yang menjadi kusir lebih dari 30 tahun.¹⁷

Usaha dari mengendarai bendi ini merupakan mata pencaharian sehari-hari yang terbukti pada data responden tabel IV.2 dengan jumlah 72.91%. sebagian kusir yang menjadikan usaha mengendarai bendi ini sebagai tambahan penghasilan dan mengisi kekosongan waktu, karena sebagian kusir berprofesi sebagai petani.¹⁸

¹⁷ Sutan Saidi, *loc.cit.*

¹⁸ Sutan Nagari, *loc.cit.*

Angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi ini menurut data responden tabel data IV.3 yang menentukan tarif angkutan bendi adalah Perkabi atau musyawarah para kusir bendi dengan jumlah 72.92%. sebagian angkutan bendi tarifnya ditentukan oleh kusir dengan sistem tawar menawar antar kusir dengan penumpang.

Poin di atas sesuai dengan penetapan tarif dalam Islam, yaitu dengan musyawarah. Jika tarif angkutan dipaksa untuk menetapkan dengan tarif yang tidak sesuai atau tidak bisa menutupi kebutuhan, maka angkutan bendi ini akan berhenti beroperasi dan membuat proses ekonomi terganggu.

Dalam kasus ini pemerintah tidak ada ikut serta dalam menentukan tarif angkutan bendi ini, pemerintah hanya mengawasi agar tidak ada kecurangan, kezhaliman dan ketidakadilan antara kusir dengan penumpang. Menurut pemerintah lokasi pangkalan angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi sudah pas, karena selain angkutan bendi merupakan angkutan umum untuk masyarakat tetap, angkutan bendi juga merupakan angkutan wisatawan asing untuk berkeliling kota Bukittinggi.¹⁹

Pada data responden tabel IV.4 penetapan tarif angkutan bendi ini ditetapkan berdasarkan orang dengan jumlah 62.5%, karena pemilihan opsi ini merupakan kusir angkutan bendi yang beroperasi di Pasar Bawah, dan 17.7% merupakan kusir angkutan bendi yang beroperasi di Pasar Banto, dan 19.8% merupakan kusir angkutan bendi yang beroperasi di jam Gadang.

Pendapatan sehari-hari kusir angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi rata-rata adalah Rp.50.000,- ini dapat dilihat pada data responden tabel IV. 5. Menurut Rio

¹⁹ Sudarman, *loc.cit.*

kusir angkutan bendi yang beroperasi di Jam Gadang, pendapatan yang didapatkan bisa menutupi kebutuhan sehari-hari.²⁰ Sedangkan menurut bapak Samsul kadang-kadang pendapatan bisa menutupi kebutuhan, kadang-kadang tidak sama sekali, bahkan untuk makan kuda saja tidak mencukupi.²¹

Biaya perawatan atau makan kuda bendi rata-rata Rp. 25.000,- ini dapat dilihat pada tabel IV.6. Menurut bapak Khaidir apabila ongkos angkutan umum seperti oplet/IKB naik maka ongkos bendi juga naik.²²

Menurut penulis banyak hal yang mempengaruhi naiknya tarif/ongkos bendi ini. Baik karena biaya makan kuda, angkutan umum lainnya dan kenaikan bahan bakar minyak (BBM), walaupun bendi tidak memerlukan BBM, tetapi BBM merupakan tiang dari semua masalah kenaikan harga bahan pokok.

Kembali ke masalah awal, yang masalahnya adalah terjadinya ketidakjelasan pada tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi yang terjadi di lapangan yaitu Mandiangin ke Pasar Banto tarifnya Rp. 2000,- tapi waktu pulanginya dengan naik bendi juga dari Pasar Banto ke Mandiangin tarifnya Rp. 5000,-.

Angkutan bendi tarifnya terletak pada sistem tawar menawar antar kusir dengan penumpang, tarif yang ditawarkan oleh kusir ini berdasarkan berapa jarak yang akan ditempuh dan berapa berat dan jumlah penumpang bendi setelah itu penumpang akan menawar tarif tersebut, setelah keduanya sepakat barulah bendi ini jalan ke tempat yang di tuju. Jadi untuk menjawab masalah yang ada di lapangan,

²⁰ Rio. *loc.cit*

²¹ Samsul (Kusir Bendi), "wawancara", Pasar Bawah Bukittinggi, 6 Maret 2013.

²² Khaidir (Kusir Bendi), "wawancara", Pasar Bawah Bukittinggi, 6 Maret 2013.

sudah dijelaskan di atas bahwa tarif angkutan bendi itu terjadi tergantung kesepakatan kusir dengan penumpang. Setelah terjadi kesepakatan barulah bendi tersebut jalan. Dan penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi merupakan suatu kebudayaan yang tidak di mugkinkan untuk di tetapkan.

Proses tawar menawar yang terjadi di lapangan ini telah sesuai dengan pasar Islami, karena kenaikan tarif ini terjadi adanya permintaan dan penawaran murni maksudnya adalah memang permintaan pasarlah yang membuat tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi naik. Sedangkan pemerintahan ditugaskan untuk mengawasi dan memelihara kemaslahatan kaum atau masyarakat.

Dalam pasar *monopolistic* penjual dapat menentukan harga barang/jasa karena barang dan jasa yang dijual mempunyai keunikkan. Keunikan tersebut yang membuka peluang untuk menentukan harga yang berbeda dengan harga barang/jasa lainnya di dalam pasar.²³

Mahalnya tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi sama dengan pasar *monopolistic*, karena bendi merupakan angkutan yang mulai sulit untuk ditemukan, dan angkutan bendi ini merupakan angkutan yang unik sehingga tarif angkutannya berbeda dengan angkutan lainnya. Hal ini sesuai dengan kaidah fiqiyah yaitu:

لولاية الخاصة اقوي من الولاية العاية

“ Kekuasaan yang khusus lebih kuat dari pada kekuasaan yang umum ”²⁴

²³ Adiwarmarman A. Karim, *Ekonomi Mikro Islam*, (Jakarta: Raja Grafindo, 2011), h.171.

²⁴ Asimuni A. Rahman, *Qidah-Qaidah Fiqih Qawa'idul Fiqhiyah*, (Jakarta: Bulan Bintang), h. 132.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan hasil penelitian, mengenai penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi menurut ekonomi Islam dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Sistem penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi dilakukan dengan sistem tawar menawar yang dilakukan oleh kusir dengan penumpang yang berdasarkan azas permintaan dan penawaran dan telah sesuai dengan pasar Islami.
2. Di dalam penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi terjadi ketidakjelasan ongkos rute jalurnya, karena tidak ada peraturan daerah yang mengaturnya, namun Islam tidak melarang terjadinya hal tersebut dikarenakan bendi merupakan angkutan yang sudah jarang ditemukan sedangkan permintaan terhadap bendi tersebut banyak inilah yang disebut dengan pasar *monopolistic*. Jadi dapat disimpulkan bahwa penerapan tarif angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi dibolehkan di dalam Islam.

B. Saran

Berdasarkan hasil uraian dan kesimpulan di atas, ada beberapa saran menurut penulis perlu untuk dipertimbangkan oleh berbagai pihak, diantaranya yaitu:

1. Kepada kusir angkutan bendi di kota wisata Bukittinggi diharapkan untuk meningkatkan kejujuran dan pelayanan, untuk Pemerintahan Kota Bukittinggi diharapkan ada peraturan yang mengatur tarif angkutan bendi ini, dan Dinas Pariwisata agar lebih memperhatikan keberadaan bendi-bendi di kota wisata Bukittinggi.
2. Kepada masyarakat, diharapkan bisa memberikan pandangan positif terhadap tarif angkutan bendi, karena telah sesuai dengan syariat Islam.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- A. Abu Daud bin Ash'as, *Shahih Abu Daud*, Libanon: DAR al-FIKR, 1994
- Abu Malik Kamaln Bin Assayid Salim, *Sahih Fiqh Assunnah Wa Adhilatuhu Wa Tauhid Mazdhib Al-Imnah Terj. Sahih Fiqih Sunnah Khairul Amru Harahap*, Jakarta: Pustaka Azam, 2007
- Adiwarman A. Karim, *Bank Islam Analisis Fiqih dan Keuangan*, Jakarta: PT Rajagrafindo Persada, 2008
- , *Ekonomi Mikro Islam*, Jakarta: Penerbit III T Indonesia, 2003
- , *Ekonomi Islam: Suatu Kajian Kontemporer*, Jakarta: Gema Insani Press
- Arif Rahman, *Strategi Dahsyat Marketing Mix For Small Business: Cara Jitu Merontokkan Pesainga*, Jakarta: Trans Media, 2010
- Asyafari, *Imam Al Ghozali Halal dan Haram*, Jakarta: CV Bintang Remaja, tt
- Asimuni A. Rahman, *Qidah-Qaidah Fiqih Qawa'idul Fiqhiyah*, Jakarta: Bulan Bintang
- Bappeda, *Bukittinggi Kota Wisata*, Bukittinggi: BAPPEDA, 1991
- , *Bukittinggi Dalam Angka*, Bukittinggi: BAPPEDA, 2007
- , *Dinamika Pemerintahan Lokal Kota Bukittinggi*, Bukittinggi: LPM-II, 2004
- Bukhari Alma, *Manajemen Pemasaran Modern*, Yogyakarta: Liberty. 2005
- Darmani, *Ayat-ayat dan Hadis Ekonomi syariah*, Jakarta: Rajawali Pers, 2001
- Daryanti, *Kontribusi Objek Wisata Air Terjun Gemurai Kecamatan Kuantan Mudik terhadap Pendapat Daerah Kabupaten Kuantan Singingi Menurut Perspektif Ekonomi Islam*, Skripsi Ekonomi Islam di Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum Pekanbaru: Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum, 2010
- Erman Makmur. Riza Mutia. Arman , *Bendi tradisional Sumatera Barat*, Padang: Dinas Pendidikan dan Kebudayaan, 1999
- Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Erlangga, 2005

- Fitriani Lasari, *Mekanisme Penentuan Harga Jasa Percetakan Pada Usaha Percetakan Dalam Meningkatkan Perekonomian Masyarakat Ditinjau Menurut Ekonomi Islam (Study Pada Usaha Percetakan Di Kecamatan Sukajadi Pekancaru)*, Skripsi Ekonomi Islam di Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum Pekanbaru: Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum, 2013
- Hadji Mohammad Hadjerat, *Sedjarah Negeri Kurai V Djorong*, Bukittinggi: Adnil Moris, 1947
- Henry Faizal Noor, *Ekonomi Menejerial*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007
- Ibnu Taimiyah, *Majmi' al-Fatwa*, Beirut, Dar al-Fikr, juz VIII, 1387 H
-----, *Alhisbah fi Al-Islam*, Kairo: Rar Al- Sa'ab, 1976
- Kamaluddin Rustian, *Ekonomi Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia, tt
- Kasmir, *Manajemen Perbankan*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2010
- M. N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2008
- MA. Manan, *Teori dan Praktek Ekonomi Islam*, Yogyakarta: PT. Dana Bakti Prima Yasa, 1997
- Mustafa Edwin Nasution, *Pengenalan Eksklusif Ekonomi Islam*, Jakarta: Kencana, 2010
- Philip Kotler, Gary Amstrong, *Prinsip-Prinsip Pemasaran*, Jakarta: Erlangga, 2001
- Posmetro Padang, 2 maret 2013, <http://posmetropadang.com/index.php?>
- Poewadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia Edisi tiga*, Jakarta: Balai Pusataka, 2007)
- P3EI, *Ekonomi Islam*, Jakarta: Rajawali Pers, 2008
- Rio Oktriwar, *Pelaksanaan Sistem Sewa Pada Usaha Rental Mobil PT Citra Sinar Agung Travel Pekanbaru Menurut Perspektif Ekonomi Islam*, Skripsi Ekonomi Islam di Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum, Pekanbaru: Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum, 2010
- Rahardjo Adisasmita, *Dasar Dasar Ekonomi Transportasi*, Jakarta: Graha Ilmu, 2010
- Rahmad Syaifei, *Fiqh Muamalah*, Bandung: Pustaka Setia, 2000

- Said Sa'ad Marthon, *Ekonomi Islam Ditengah Krisis Ekonomi Global*, Jakarta Timur, Zikrul Hakim, 2001
- Setyo Soedrajat, *Manajemen Pemasaran Jasa Bank*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004
- Situs Resmi Kota Bukittinggi, "Bidang Perdagangan dan jasa" arikel diakses pada 23 April 2007 dari <http://www.bukittinggikota.go.id/index.php?>
- Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2008
- Suparmoko, *Ekonomi Sumber Daya Alam Lingkungan*, Yogyakarta: BPFE, 2007
- Tim. Reality, *Kamus Terbaru Bahasa Indonesia Dilengkapi Ejaan Yang Benar*, Jakarta: Reality Publisher 2008
- Thomas J, *Pemasaran dan Pasar*, Jakarta: Gema Insani press, 2001.
- Yusuf Qardhawi, *Halal dan Haram*, Surabaya: Bina Ilmu, 2003
- Zainal Arifin dan Dahlia Husein, *Norma dan Etika Ekonomi Islam*, Jakarta: Gema Insani Pers, 1999