

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Aktivitas manusia dalam kehidupan sehari-hari tidak terlepas dari pelayanan pada sektor jasa transportasi, telekomunikasi, jasa finansial, hiburan, kesehatan dan lainnya. Transportasi merupakan sarana yang penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan. Transportasi sangat diperlukan dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang sebagai akibat meningkatnya perkembangan penduduk dan pengembangan pemukiman yang semakin luas.

Dunia transportasi yang semakin maju menjadikan jarak antara daerah dirasakan lebih dekat. Transportasi telah menjadi salah satu unsur yang menentukan guna menjamin perkembangan ekonomi di masyarakat. Mereka memerlukan jasa transportasi yang dapat dengan cepat melayani berbagai kebutuhannya. Sarana transportasi diperlukan untuk mengangkut orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, seperti bisnis dan untuk kegiatan penting lainnya.

Pemerintah dalam hal ini menyediakan fasilitas transportasi tersebut dengan memberikan banyak pilihan sesuai dengan tingkat daya beli masyarakat. Masyarakat dapat memilih jenis angkutan yang sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan masyarakat itu sendiri. Masyarakat golongan ekonomi menengah kebawah cenderung untuk menggunakan jasa angkutan yang lebih ekonomis. Golongan ekonomi menengah ke atas akan lebih senang menggunakan jenis angkutan pribadi atau jenis angkutan lainnya yang lebih nyaman.

Alat transportasi perkeretaapian merupakan salah satu bentuk transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional. Kereta api merupakan

transportasi dengan multi keunggulan komparatif seperti: harga tiket lebih murah dibandingkan transportasi lain dengan tujuan sama, hemat bahan bakar, energi, bersifat massal, adaptif dengan tugas pokok dan fungsi mobilisasi arus penumpang dan barang di atas rel.

PT. Kereta Api Indonesia dalam melayani kebutuhan masyarakat menyediakan transportasi angkutan penumpang di daerah Jawa, Sumatera Selatan, Lampung, Sumatera Barat, dan Sumatera Utara. PT. Kereta Api Indonesia sebelumnya merupakan sebuah perusahaan umum (Perum). Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan mengubah perusahaan umum kereta api menjadi perusahaan perseroan (Persero) (Erizon,2017).

PT. Kereta Api Indonesia di Stasiun Simpang Haru kota Padang sebagai salah satu tempat vital di lingkup perlintasan perjalanan di provinsi Sumatera Barat memiliki jumlah pengguna yang cukup banyak diminati oleh masyarakat disekitar kota Padang maupun luar kota Padang. Stasiun simpang haru kota Padang sebagai salah satu stasiun besar merupakan tempat bagi masyarakat yang hendak menggunakan jasa transportasi seperti dari Padang menuju Pariaman dan sebaliknya.

Salah satu permasalahan yang dihadapi perusahaan jasa transportasi PT. Kereta Api Indonesia di Stasiun Simpang Haru kota Padang saat ini yaitu tentang sistem penjualan tiket yang dibatasi sehingga menimbulkan keluhan bagi pelanggan.

Sistem penjualan tiket kereta api di Stasiun Simpang Haru kota Padang adalah merupakan kegiatan muamalah diantara umat Islam, dalam kegiatan muamalah juga telah ditentukan aturan-aturan hukum seperti rukun, syarat, maupun prinsip-prinsip dan jual beli. Muamalah atau hubungan dan pergaulan antar sesama manusia di bidang harta benda merupakan unsur duniawi, dan pengaturannya diserahkan kepada manusia itu sendiri. Oleh karena itu, semua bentuk akad dan berbagai

cara transaksi yang dibuat oleh manusia hukumnya sah dan dibolehkan, asal tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan umum yang ada dalam syara'. Hal tersebut sesuai dengan kaidah:

الأصل في الأشياء الإباحة حتى يدل الدليل على التحريم

Artinya: "Pada prinsipnya segala sesuatu itu hukumnya mubah sampai ada dalil yang menyatakan keharamannya" (Rozalinda 2005, 4).

Dalil yang dapat merubah hukum muamalah dari boleh (mubah) kepada tidak boleh (haram) tersebut mengacu kepada disiplin ushul fiqih, yaitu dapat berupa dahlil eksplisit (sharih) Al-Quran dan Hadist Nabi saw, atau dalil lain uji verifikasi tertentu seperti *ijma'* (konsensus para ulama), *Qiyas* (analogi), *maslahah mursalah* (konsep maslahat) dan sebagainya.

Dari kaedah tersebut diatas, sebenarnya terfokus kepada prinsip maslahat, yaitu konsep pertimbangan baik buruk, positif negatif dan mudharat maslahat yang berdasarkan kaedah umum dan dalil shahih syari'at Islam. Setiap transaksi dan hubungan perdata (mu'amalah) dalam Islam tidak boleh menimbulkan kerugian kepada diri sendiri maupun kepada orang lain. Hal ini di dasarkan pada hadits Nabi Saw. Yang diriwayatkan oleh Ibnu Majah, Ad-Daruquthi, dan lain-lain dari Abi Sa'id Al-Khudri r.a. Rasulullah SAW bersabda :

لا ضرر ولا ضرار

Artinya : "Janganlah merugikan diri sendiri dan janganlah merugikan orang lain" (HR. Ibnu Majah) (Muslich 2010, 7)

Setiap aspek dalam muamalah boleh selama tidak keluar dari tuntunan ajaran Islam, begitu juga dengan halnya jual beli. Orang yang terjun ke dunia usaha, berkewajiban mengetahui hal-hal yang dapat mengakibatkan jual beli itu sah atau tidak (*fasid*), termasuk PT. Kereta Api Indonesia yang berada di Stasiun Simpang Haru kota Padang dalam penjualan tiket kereta api. Tiket adalah dokumen angkutan yang sah dan

merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan, dimana perusahaan wajib mengangkut, dan orang yang telah memiliki tiket berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih, dapat berupa tiket komputer, tiket tercetak atau bentuk lainnya yang ditetapkan Perusahaan sebagai tiket, untuk Kereta Api yang bersangkutan. Tiket komputer adalah dokumen angkutan yang sah berupa hasil *print out* aplikasi RTS pada blanko yang ditetapkan perusahaan. Sedangkan tiket tercetak adalah dokumen angkutan yang sah berupa kertas tercetak dengan nama, kelas pelayanan dan tarif.

Dalam penjualan tiket keberangkatan ini, PT. Kereta Api Indonesia yang berada di Stasiun Simpang Haru kota Padang menerapkan aturan dimana setiap satu orang pembeli hanya boleh membeli maksimal 4 (empat) tiket untuk satu jam keberangkatan. Selain itu, dalam praktek jual beli yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia yang berada di Stasiun Simpang Haru kota Padang, di Stasiun tersebut juga menetapkan peraturan bahwa para pembeli tiket atau pengguna jasa kereta api tidak menyediakan tiket untuk keberangkatan pergi sekaligus untuk keberangkatan pulang atau yang biasa disebut dengan tiket PP (Pulang-Pergi). Aturan tentang penjualan tiket tersebut disampaikan oleh Erizon selaku Asisten Manager Pelayanan dan Angkutan Penumpang. Hal tersebut didasarkan pada Bab IV tentang Tiket Kereta Api Pasal 10 KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) NOMOR : KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 Tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang yang berbunyi:

- (1) Setiap penumpang wajib memiliki tiket.
- (2) Tiket hanya berlaku untuk pengangkutan dari stasiun keberangkatan ke stasiun kedatangan sebagaimana tercantum dalam tiket kecuali ditetapkan lain oleh perusahaan.

- (3) Satu tiket hanya berlaku untuk satu nama penumpang, nama dan nomor kereta api, tanggal dan jam keberangkatan, kelas dan relasi perjalanan sebagaimana tercantum dalam tiket.
- (4) Pada kereta api komersial, satu orang penumpang diperbolehkan membeli lebih dari satu tiket atas nama dirinya, dalam hal penumpang memiliki hak atas tarif reduksi maka tiket kedua dan seterusnya dikenakan tarif non reduksi (tarif reguler).
- (5) Pada kereta api non komersial satu orang penumpang hanya diperbolehkan membeli satu tiket atas nama dirinya.
- (6) Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud di atas dapat dilakukan pada kondisi tertentu dengan penetapan dilakukan oleh pejabat serendah-rendahnya senior manager/manager pemasaran angkutan Daop/Divre.

Berdasarkan Bab IV tentang Tiket Kereta Api Pasal 10 ayat 6 KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) NOMOR : KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 Tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang di atas yang menyatakan bahwa “Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud di atas dapat dilakukan pada kondisi tertentu dengan penetapan dilakukan oleh pejabat serendah-rendahnya senior manager/manager pemasaran angkutan Daop/Divre”. Mengacu pada ayat 6 tersebut maka timbullah aturan baru dari UPT Post. Divre2 Sumatera Barat Tentang c/207 Transaksi Penjualan Khusus Kereta Api Lokal/Komuter yang termasuk dalam program yang tertera pada ayat 3 “Untuk tertib pelayanan tiket, diatur sebagai berikut”:

- a. Penjualan tiket sesuai dengan urutan keberangkatan kereta api di stasiun masing-masing.
- b. Satu pengantri dapat melakukan transaksi pembelian maksimal empat tiket.

Dari praktek sistem penjualan tiket yang dilakukan PT. Kereta Api Indonesia di Stasiun Simpang Haru kota Padang tersebut membuat

sebagian pengguna jasa kereta api PT. KAI Kota Padang merasa kecewa atau merasa kurang terbantu dengan adanya aturan yang membatasi pembelian tiket dan tidak adanya tiket PP (Pulang-Pergi) tersebut. Hal ini disampaikan oleh para konsumen tiket PT. KAI kota Padang , diantaranya:

1. Maria Ulfa

“Saya merasa kesal karena saya ingin membeli tiket dengan jumlah 11 (sebelas) tiket untuk saya bersama keluarga,namun ketika membeli tiket saya hanya boleh membeli maksimal 4(empat) tiket dikarenakan adanya aturan yang mengatur bahwa setiap 1 (satu) orang pengantri hanya dibolehkan membeli maksimal 4 (empat) tiket saja. Sedangkan pada saat saya membeli tiket itu saya hanya pergi sendirian untuk membelinya. Karena aturan tersebut saya tidak bisa membeli tiket sesuai yang saya inginkan tadi. Hal itu membuat saya merasa kecewa terhadap sistem penjualan tiket kereta api di stasiun kereta api simpang haru kota Padang tersebut (Ulfa 2017).”

2. Hilda Wati Ilham

“Saya telah mengantri untuk membeli tiket keberangkatan pada jam 06.00 pagi di stasiun kereta api kota Padang dengan tujuan ke Pariaman, disaat saya membeli tiket untuk keberangkatan jam 06.00 pagi tersebut saya ingin langsung membeli tiket untuk keberangkatan pulang dari Pariaman ke Padang di jam keberangkatan pada pukul 16.30 WIB supaya saya tidak perlu lagi memikirkan tiket untuk saya pulang ke Padang dan pastinya saya juga tidak harus susah payah untuk mengantri membeli tiket di Pariaman nantinya. Namun pihak PT. KAI Kota Padang tidak menyediakan tiket keberangkatan untuk pergi sekaligus tiket keberangkatan untuk pulang dalam satu kali pembelian. Hal itu membuat saya kecewa kepada PT. KAI Kota Padang (Ilham 2017).”

3. Yori Mustika Yanti

“Saya merasa kurang terbantu dengan adanya aturan yang menyatakan bahwa setiap 1(satu) orang pengantri hanya dibolehkan membeli maksimal 4 (empat) tiket saja. Sedangkan waktu itu saya harus membeli 15 tiket untuk saya dan keluarga saya yang akan pergi berlibur ke Pantai Gondorih Pariaman. Saya merasa tidak terbantunya itu ketika saya membeli tiket tersebut saya tidak dibolehkan membeli 15 tiket secara langsung karena adanya aturan bahwa setiap 1(satu) orang pengantri hanya dibolehkan membeli maksimal 4 (empat) tiket saja. Sedangkan saya hanya pergi berdua dengan adik saya yang masih kecil, itu dikarenakan kami dibatasi kendaraan untuk pergi bersama dalam waktu yang bersamaan. Dan untuk menghindari kekhawatiran tiket habis karena itulah saya hanya pergi berdua bersama adik saya yang masih kecil. Karena aturan yang ditetapkan oleh PT. KAI tentang pembatasan tersebut saya harus menjemput keluarga saya yang lainnya untuk membeli tiket tersebut. Dan itu membuat saya dan keluarga saya merasa kurang terbantu dengan adanya aturan pembatasan dalam membeli tiket itu(Yanti 2017).”

Dari data lapangan di atas, bahwa sistem penjualan tiket yang diberlakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia yang berada di Stasiun Simpang Haru di kota Padang dengan melakukan pembatasan jumlah tiket agaknya tidak sesuai dengan visi dan misi PT. Kereta Api Indonesia sehingga mendatangkan persoalan baru bagi pengguna jasa layanan kereta api, tidak terpenuhinya kebutuhan konsumen secara utuh atau sempurna, padahal kebutuhan dari konsumen tersebut tidaklah demikian. Oleh sebab itu masalah ini menarik untuk diteliti lebih dalam dan hasil penelitian ini akan dituangkan dalam bentuk skripsi yang berjudul **“Sistem Penjualan Tiket Kereta Api di Stasiun**

Kereta Api Simpang Haru Kota Padang Ditinjau dari Fiqih Muamalah”

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah yang akan penulis bahas adalah bagaimana pandangan fiqh muamalah terhadap sistem penjualan tiket kereta api yang terjadi di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang ?

3. Pertanyaan Penelitian

- 3.1. Kenapa PT. KAI Simpang Haru Kota Padang mengambil kebijakan setiap pengantri tiket hanya dibolehkan membeli tiket kereta api maksimal 4 (empat) tiket saja ?
- 3.2. Apa faktor penyebab PT. KAI Simpang Haru Kota Padang tidak menyediakan tiket PP (Pulang-Pergi) ?
- 3.3. Bagaimana pandangan fiqh muamalah terhadap sistem penjualan tiket kereta api di stasiun kereta api simpang haru kota Padang ?

4. Tujuan dan kegunaan penelitian

4.1. Tujuan penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dalam penelitian skripsi ini adalah:

- 4.1.1. Untuk mengetahui faktor penyebab PT. KAI Kota Padang mengambil kebijakan setiap pengantri tiket hanya dibolehkan membeli tiket kereta api maksimal 4 (empat) tiket saja.
- 4.1.2. Untuk mengetahui faktor penyebab PT. KAI Kota Padang tidak menyediakan tiket PP (Pulang-Pergi).
- 4.1.3. Untuk mengetahui pandangan fiqh muamalah terhadap sistem penjualan tiket kereta api di stasiun kereta api simpang haru kota Padang.

4.2. Kegunaan penelitian

- 4.2.1. Sebagai pengembangan disiplin ilmu muamalah
- 4.2.2. Sebagai sumber informasi ilmiah tentang hukum jual beli tiket kereta api ditinjau dari fiqh muamalah.

- 4.2.3. Untuk mengetahui tentang cara bertransaksi yang baik dalam melakukan jual beli.
- 4.2.4. Skripsi ini diharapkan sebagai bahan tambahan literatur kepustakaan.
- 4.2.5. Sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan studi Strata Satu pada jurusan hukum ekonomi syari'ah (muamalah) Fakultas Syari'ah UIN Imam Bonjol Padang.

5. Studi Literatur/Telaah Pustaka

Dari studi literatur/telaah pustaka yang penulis lakukan bahwa penulisan skripsi ini berpedoman kepada skripsi yang berjudul "Tinjauan Hukum Islam terhadap Jual Beli Tiket Cimporong Melalui Calo (Studi Kasus di Bandara Internasional Minangkabau)" yang diteliti oleh Edi Sagian, NIM. 302.236. Dalam skripsi ini yang dibahas adalah dampak dari sistem jual beli tiket melalui calo terhadap masyarakat bahwa transaksi jual beli ini dapat merugikan si pembeli.

Penulisan skripsi ini juga berpedoman pada skripsi yang berjudul "Pemotongan Harga Beli Tiket oleh Air Lines terhadap Penumpang yang Cancel Berangkat ditinjau dari Fiqih Muamalah (Studi Kasus di Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia, Citilink, Air Asia, dan Sriwijaya Air)" yang diteliti oleh Rahmat Firdaus, NIM. 309.271. Dimana di dalam skripsi ini yang di bahas adalah bagaimana pandangan fiqih muamalah terhadap pelaksanaan jual beli tiket dan pemotongan harga beli tiket di empat perusahaan penerbangan yaitu Garuda Indonesia, Citilink, Air Asia, dan Sriwijaya Air.

Sedangkan judul yang mau penulis angkat adalah tentang sistem penjualan tiket kereta api di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang ditinjau dari fiqih muamalah. Dimana setiap satu orang pembeli hanya boleh membeli maksimal empat tiket untuk satu jam keberangkatan. Selain itu, dalam praktek penjualan tiket yang dilakukan

oleh PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang, di Stasiun tersebut juga tidak menyediakan tiket pulang pergi.

Jadi, yang membedakan antara skripsi-skripsi yang menjadi pedoman di atas dengan skripsi yang ingin peneliti bahas adalah bahwa skripsi-skripsi tersebut berupa sistem penjualan tiket pesawat, sedangkan skripsi yang ingin peneliti bahas adalah sistem penjualan tiket kereta api.

6. Metodologi Penelitian

6.1. Jenis penelitian

Adapun jenis penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian lapangan (*field research*), yang dilakukan dengan menghimpun data primer dari narasumber dengan wawancara. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan oleh pihak yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan kepada yang diwawancarai yang memberikan jawaban atas pertanyaan (Muleong 2000, 6).

Selanjutnya untuk mengolah data yang didapatkan dari lapangan, penulis juga akan melakukan penelitian kepustakaan (*library research*) sebagai langkah dalam menghimpun data sekunder, yaitu dengan membaca, mempelajari, menganalisa literatur/buku-buku, dari sumber lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Sehingga dengan demikian, penelitian ini dapat dilakukan secara integral.

6.2. Pendekatan penulisan

Dalam upaya memperoleh gambaran yang jelas dan terperinci dari permasalahan ini penulis menggunakan pendekatan penelitian kualitatif, yaitu penelitian yang fokus kajian penelitian atau pokok soal yang hendak diteliti, mengandung penjelasan mengenai dimensi- dimensi apa yang menjadi pusat perhatian serta yang kelak dibahas secara mendalam dan tuntas. Dalam permasalahan ini

penulis fokus kepada sistem penjualan tiket kereta api di stasiun kereta api simpang haru kota Padang.

6.3. Jenis data

Adapun jenis data yang penulis tulis adalah Data Kualitatif adalah data yang dapat mencakup hampir semua data non numerik. Data ini menggunakan kata-kata untuk menggambarkan fakta dan fenomena yang diamati.

6.4. Sumber Data

Adapun sumber data yang penulis gunakan pada penelitian ini adalah:

6.4.1. Data primer, yaitu sumber data utama yang dapat dijadikan jawaban terhadap masalah penelitian (Saebani 2008, 158). Penulis peroleh dari pihak PT. KAI di Stasiun kota Padang, yang merupakan data primer dalam penelitian ini.

6.4.2. Data sekunder adalah data yang diperoleh dengan cara mengumpulkan bahan bacaan yang berhubungan dengan pembahasan ini melalui studi kepustakaan.

6.5. Instrumen pengumpulan data

Adapun teknik yang dilakukan dalam pengumpulan data ini adalah dengan cara:

6.5.1. Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data melalui proses pencatatan yang diamati secara langsung. Penulis memperoleh data dengan melakukan pengamatan langsung akad antara petugas penjual tiket kereta api dengan pembeli tiket kereta api pada saat transaksi jual beli (Zed 2007, 3).

6.5.2. Wawancara adalah pengadaan dialog atau proses tanya jawab langsung dengan responden untuk mendapatkan data yang dibutuhkan (Saebani 2008, 83). Penulis mewawancarai sampel secara tidak terstruktur atau secara bebas dan sampel

bebas menjawab dan mengemukakan apa yang diketahuinya (Muleong 2000, 3).

- 6.5.3. Studi dokumen, digunakan untuk memperoleh data sekunder, dengan membaca, mempelajari, meneliti, mengidentifikasi, dan menganalisa data sekunder yang berkaitan dengan penelitian.

6.6. Teknik Analisis Data

Dalam menganalisis data yang diperoleh digunakan teknik analisis data deskriptif kualitatif yaitu upaya yang dilakukan dengan jalan memeriksa semua data yang ada, mengklasifikasikan, menginterpretasikan, menganalisa dan menarik kesimpulan dari data tersebut. Kesimpulan diambil dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif, yaitu memaparkan data tanpa menggunakan hitungan, melainkan hanya berupa penalaran analisis dan tanggapan terhadap fakta yang terjadi (Muhajir 1998, 30-31).

7. Sistematika penulisan

Untuk memudahkan dalam memahami masalah yang penulis bahas, maka penulis membuat sistematika penulisan yang dibagi kepada lima bab. Setiap bab terdiri dari beberapa sub bab yang saling berhubungan.

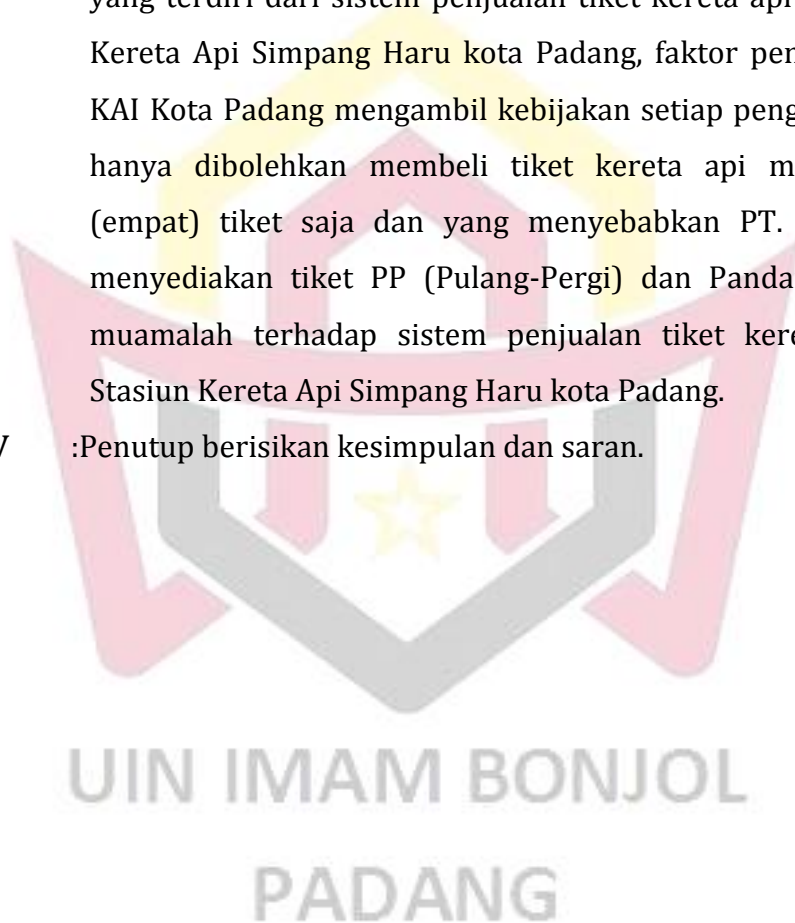
BAB I :Berisikan pendahuluan yang menjadi acuan dalam penulisan selanjutnya. Dalam bab ini penulis mengemukakan latar belakang masalah, rumusan masalah, pertanyaan penelitian, tujuan dan kegunaan penelitian, studi literatur/telaah pustaka, metodologi penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II :Prinsip muamalah dalam Islam yang terdiri dari: Mubah, Halal, Sesuai dengan Ketentuan Syariat, Asas Manfaat, Asas Maslahat, Asas Kerelaan, Niat, Asas Tolong Menolong.

BAB III :Gambaran umum tentang Stasiun Kereta Api kota Padang yang terdiri dari sejarah dan perkembangan Stasiun Kereta Api kota Padang, visi, misi dan tujuan Stasiun Kereta Api kota Padang, struktur organisasi Stasiun Kereta Api kota Padang. Penjualan tiket kereta api di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang.

BAB IV :Tinjauan fiqh muamalah terhadap sistem penjualan tiket kereta api di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang yang terdiri dari sistem penjualan tiket kereta api di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang, faktor penyebab PT. KAI Kota Padang mengambil kebijakan setiap pengantri tiket hanya dibolehkan membeli tiket kereta api maksimal 4 (empat) tiket saja dan yang menyebabkan PT. KAI tidak menyediakan tiket PP (Pulang-Pergi) dan Pandangan fiqh muamalah terhadap sistem penjualan tiket kereta api di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang.

BAB V :Penutup berisikan kesimpulan dan saran.



BAB II

PRINSIP-PRINSIP MUAMALAH DALAM ISLAM

1. Prinsip-prinsip Muamalah Dalam Islam

Manusia diciptakan Allah Swt., dengan tujuan semata-mata hanya untuk mengabdikan dan beribadah kepada-Nya. Sehingga segala aktivitas, gerak dan langkah manusia harus senantiasa dilakukan dalam rangka mengabdikan kepada Allah Swt., seperti yang tertera dalam firman Allah Qs Az-Zariyat 56 (Rozalinda 2005, 1):

وَمَا خَلَقْتُ الْجِنَّ وَالْإِنْسَ إِلَّا لِيَعْبُدُونِ ﴿٥٦﴾

Artinya: "Dan aku tidak menciptakan jin dan manusia melainkan supaya mereka mengabdikan kepada-Ku" (Qs. Az-Zariyat: 56) (Departemen Agama RI 2009, 523).

Berdasarkan ayat ini para ulama membagi ibadah kepada dua bentuk yakni, pertama *ibadah mahdah* yaitu ibadah yang dilakukan dalam rangka menjalin hubungan langsung dengan Allah Swt., atau dikenal juga dengan *habl min Allah* seperti shalat, puasa, haji. Kedua, *ibadah ghairu mahdah* yaitu ibadah yang dilakukan tidak langsung dengan Allah, hanya melalui aktivitas dengan sesama manusia atau dikenal juga dengan *habl min an-nas*. Termasuk dalam kajian ini adalah akad-akad dalam muamalah seperti jual beli, sewa menyewa, hutang piutang, dan lain sebagainya. Semua aktivitas semacam ini akan bernilai ibadah di sisi Allah jika dilakukan dengan kejujuran dilandasi dengan unsur rasa tolong menolong sesama manusia dan niat ikhlas karena Allah Swt.

Secara umum Agama Islam meliputi dua ajaran pokok yaitu akidah dan syari'ah. Akidah mengatur masalah-masalah apa yang harus diyakini manusia meliputi iman kepada Allah, malaikat-malaikat-Nya, Rasul-rasul-Nya, kitab-kitab-Nya, dari hari kiamat. Syari'ah merupakan aturan yang mengatur tentang segala sesuatu yang berkaitan dengan

amal perbuatan manusia, meliputi ibadah, dan muamalah. Ibadah merupakan hukum-hukum yang mengatur hubungan manusia dengan Allah, sedangkan muamalah merupakan hukum-hukum yang mengatur hubungan manusia dengan sesama manusia.

Fiqh muamalah merupakan *kalimah idhafi* (kata majemuk) yang terdiri dari fiqh dan muamalah. Fiqh secara bahasa artinya *al-fahmu* artinya pemahaman yang mendalam. Secara istilah fiqh adalah:

الفقه هو العلم بالاحكام الشرعية العملية المكتسب من الادلة التفصيلية

Artinya: "Fiqh adalah ilmu yang berkaitan dengan hukum-hukum yang bersifat amaliah yang digali dari dalil-dalil yang terperinci".

Sedangkan muamalat secara bahasa merupakan jamak dari muamalah yang berarti: *مفاعلة من العمل*

"Saling melakukan pekerjaan".

Kata-kata *mufa'alah* menghendaki saling bekerja antara dua pihak atau lebih dalam melakukan suatu perbuatan seperti jual beli dan sejenisnya. Sedangkan pengertian muamalat secara istilah adalah:

الاحكام المتعلقة بتصرفات الناس في شئوهم الدنيوية

Artinya: "Hukum-hukum yang mengatur tentang hubungan manusia dengan sesamanya dalam masalah keduniawian".

Ini merupakan pengertian muamalah dalam arti luas, cakupan muamalah dalam pengertian ini meliputi seluruh aspek kehidupan manusia di dunia meliputi persoalan bisnis, keluarga, politik dan kenegaraan, perdata maupun pidana. Sedangkan pengertian muamalah dalam arti khusus adalah hukum-hukum yang mengatur hubungan manusia dengan sesama manusia dalam masalah maliyah dan huquq atau masalah hak-hak kebendaan.

Pengertian fiqh muamalah dalam arti khusus ini hanya membahas hubungan manusia dengan sesama manusia tentang hak dan kebendaan. Pembahasan ini menyangkut jual beli, sewa menyewa, hutang piutang, perserikatan dan lain sebagainya. Sesuai dengan pengertian muamalah dalam arti luas di atas maka cakupan muamalah

sangat luas meliputi seluruh aspek kehidupan manusia di dunia seperti persoalan bisnis, keluarga, politik dan kenegaraan, perdata maupun pidana. Ini berarti muamalah dalam kajian ilmu fiqh sangat erat hubungan dengan fiqh-fiqh lain (Rozalinda 2005, 2-3).

Agar kegiatan muamalah seseorang sejalan dengan ketentuan agama maka dia harus menyelaraskan dengan prinsip-prinsip muamalah yang digariskan dalam ajaran Islam. Prinsip-prinsip muamalah adalah hal-hal pokok yang harus dipenuhi dalam melakukan aktifitas yang berkaitan dengan hak-hak kebendaan dengan sesama manusia. Hal-hal yang menjadi prinsip dalam bermuamalah adalah:

1.1. Mubah

Prinsip dasar dalam setiap bentuk muamalah dalam Islam adalah mubah atau boleh. Setiap akad muamalah yang dilakukan manusia dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya adalah boleh selama tidak ada dalil yang menyatakan keharamannya. Hal ini didasarkan pada kaidah fiqh:

الأصل في الأشياء الإباحة حتى يدل الدليل على التحريم

Artinya: "Pada prinsipnya segala sesuatu itu hukumnya mubah sampai ada dalil yang menyatakan keharamannya" (Rozalinda 2005, 4).

Kaidah ini berlaku dalam bidang muamalah dan transaksi. Dari kaidah ini dapat dipahami bahwa segala macam cara untuk bermu'amalah atau segala macam pekerjaan dibolehkan kecuali yang tegas-tegas diharamkan dalam dalil yang menunjukkan keharaman suatu pekerjaan tersebut. Adapun kaidah lain yang menerangkannya adalah:

لا حكم لأفعل قبل ورود الشرع

Artinya: "Tidak ada hukum terhadap suatu perbuatan sebelum datangnya syari'ah" (Djazuli 2006, 52).

Maksud kaidah ini adalah tidak ada pelarangan terhadap suatu perbuatan sebelum adanya dalil syari'ah yang menjelaskannya. Seperti

berjudi, minum khamar maka perbuatan berjudi dan minum khamar ini boleh saja karena tidak ada dalil yang mengharamkannya.

Kaidah ini sejalan dengan kaidah lain yang berbunyi:

الا صل في العبادات البطلن حتى يقوم دليل على الامر

Artinya: "Pada dasarnya dalam ibadah, semuanya batal sehingga ada dalil yang memerintahkannya" (Djazuli 2010, 115).

Yang dimaksud dengan dalil pada kaidah ini adalah dalil yang bersumber dari nash dan dalil dalam pengertian Qorinah (tanda atau indikasi) yang ada pada akad sebagai firman Allah Swt., dalam Qs. Al-Baqarah ayat 275:

.....وَأَحَلَّ اللَّهُ الْبَيْعَ وَحَرَّمَ الرِّبَا فَمَنْ جَاءَهُ مَوْعِظَةٌ مِنْ رَبِّهِ فَانْتَهَى فَلَهُ مَا سَلَفَ وَأَمْرُهُ إِلَى اللَّهِ وَمَنْ عَادَ فَأُولَئِكَ أَصْحَابُ النَّارِ هُمْ فِيهَا خَالِدُونَ

Artinya: "Allah telah menghalalkan jual beli dan mengharamkan riba." Maka seluruh bentuk jual beli yang memenuhi rukun dan syarat dibolehkandalam Islam namun bila ada qarinah atau indikasi yang mengarah kepada bentuk yang terlarang misalnya ada unsur tipuan dalam jual beli maka jual beli menjadi terlarang" (Qs. Al-Baqarah ayat 275) (Departemen Agama RI 2009, 47).

1.2. Halal

Dalam melakukan muamalah, benda yang akan ditransaksikan harus suci zatnya, sesuai dengan firman Allah dalam Qs. Al-Maidah ayat 88:

وَكُلُوا مِمَّا رَزَقَكُمُ اللَّهُ حَلَلًا طَيِّبًا

Artinya: "Makanlah olehmu sesuatu yang ada di bumi yang halal lagi baik" (Qs. Al-Maidah ayat 88) (Departemen Agama RI 2009, 122).

Halal al-thayyiban pada ayat ini mengandung pengertian zat pada benda yang ditransaksikan harus halal dan cara memperoleh benda tersebut harus dengan cara yang halal pula. Dengan demikian tidak dibenarkan melakukan muamalah terhadap benda yang haram secara zat seperti bangkai dan tidak dibenarkan melakukan muamalah terhadap benda yang diperoleh dengan cara tidak sah seperti jual beli barang hasil curian dan sebagainya. Pada dasarnya semua yang baik dihalalkan. Ha ini sejalan dengan firman Allah Swt., dalam Qs. Al-Maidah ayat 5:

الْيَوْمَ أُحِلَّ لَكُمُ الطَّيِّبَاتُ

Artinya: "Pada hari ini dihalalkan bagimu yang baik-baik" (Qs. Al-Maidah ayat 5) (Departemen Agama RI 2009, 107).

1.3. Sesuai Dengan Ketentuan Syari'at dan Aturan Pemerintah

Dalam Islam prinsip yang berlaku adalah melakukan transaksi harus sesuai dengan apa yang diatur dalam syari'at dan peraturan pemerintah. Maka transaksi yang dilakukan dengan cara melawan hukum atau bertentangan dengan ketentuan syari'at dianggap tidak sah. Hal ini sesuai dengan firman Allah Swt., dalam Qs. Al-Maidah ayat 59:

قُلْ يٰٓأَهْلَ الْكِتٰبِ هَلْ تَنقِمُونَ مِنَّا اِلَّا اَنْ ءَامَنَّا بِاللّٰهِ وَمَا اُنزِلَ اِلَيْنَا وَمَا اُنزِلَ مِن قَبْلُ وَاَنْ اَكْثَرُكُمْ فٰسِقُونَ ﴿٥٩﴾

Artinya: "Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya) serta para Pemimpinmu, dan ulil amri diantara kamu, kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, Maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al-Qur'an) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian, yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya (Qs. Al-Maidah ayat 59) (Departemen Agama RI 2009, 118).

Maksud dari ayat diatas adalah setiap muamalah yang dilakukan harus mematuhi dan mentaati ketentuan yang ada dalam al-Qur'an dan Hadis serta Ijma' ulama serta peraturan pemerintah. Sebagai prinsip dari syari'at adalah menentang sikap *amal ma'ruf nahi mungkar*. Dengan dasar prinsip ini segala transaksi yang membawa kearah yang positif atau kebaikan dapat dibenarkan selama tidak bertentangan dengan ketentuan syari'at. Sebaliknya setiap transaksi yang membawa ke arah negatif atau merugikan para pihak dilarang oleh syari'at. Begitu juga dengan mua'malah yang dilakukan harus dapat merealisasikan tujuan syari'at yaitu mewujudkan kemaslahatan dan menghindarkan kemudharatan dalam kehidupan manusia (Rozalinda 2005, 6).

Maksudnya setiap transaksi yang akan dilakukan harus sesuai dengan ketentuan syari'at Islam. Artinya tidak boleh melakukan transaksi yang bertentangan dengan syari'at Islam, seperti larangan jual beli gharar karena dikhawatirkan terjadi unsur penipuan disebabkan tidak jelasnya unsur-unsur yang diperjual belikan. Sebagaimana hadits Nabi saw:

عن عبدالله بن عمر ان رجلا ذكر للنبي صلى الله عليه وسلم انه يخدع في البيوع فقال:
اذا بيعت فقل لا خلا به (رواه البخاري)

Artinya: "Dari Abdullah bin Umar ra ia berkata seorang laki-laki bercerita kepada Nabi saw bahwa ia ditipu orang dalam jual beli maka Nabi bersabda: "apabila engkau berjual beli maka katakanlah, tidak boleh adanya tipuan". (HR.Al-Bukhari) (Al Ja'fi 1987, 745).

Jadi jelaslah bahwa setiap muamalah dilakukan harus sesuai dengan ketentuan yang telah ada dalam nash (Al-Qur'an dan Hadits) serta Ijma' Ulama.

1.4. Asas Manfaat

Benda yang akan ditransaksikan harus mempunyai manfaat. Baik manfaat yang dapat dirasakan secara langsung seperti buah-buahan atau tidak langsung seperti bibit tanaman. Jadi tidak dibenarkan melakukan

transaksi terhadap benda yang akan mendatangkan kesia-siaan pada para pihak. Karena muamalah dalam islam harus mengandung manfaat dan menghindari bentuk kesia-siaan itu termasuk sikap mubazir dan orang yang melakukan tindakan mubazir termasuk saudara setan, sesuai dengan firman Allah Swt., dalam Qs. Al-Isra' ayat 27 yang berbunyi:

﴿إِنَّ الْمُبَذِّرِينَ كَانُوا إِخْوَانَ الشَّيْطَانِ ط وَكَانَ الشَّيْطَانُ لِرَبِّهِ كَفُورًا﴾

Artinya: "Sesungguhnya orang-orang yang menyia-nyiakan harta itu adalah saudara syetan" (Qs. Al-Isra' ayat 27) (Departemen Agama RI 2009, 284).

Pengertian benda yang dimanfaatkan tentunya sangat relative, sebab pada hakikatnya seluruh barang yang dijadikan sebagai objek jual beli adalah merupakan barang yang dapat dimanfaatkan. Jadi yang dimaksud dengan benda yang bermanfaat itu adalah sesuatu yang bernilai guna untuk sesuatu yang tidak bertentangan dengan agama, misalnya suatu barang dibeli untuk berbuat yang bertentangan dengan syari'at Islam, maka dapat dikatakan bahwa benda itu tidak bermanfaat. Oleh sebab itu sesuatu yang tidak bermanfaat bahkan sesuatu yang bisa mengancam kehidupan manusia tidak boleh diperjual belikan. Ini sesuai dengan kaidah ushul fiqih yang berbunyi:

مَادِلٌ عَلَى الْحَرَامِ فَهُوَ حَرَامٌ

Artinya: "Segala sesuatu yang menuju terciptanya sesuatu yang haram, maka itu haram" (Haroen 1996, 172).

Kaidah muamalah yang menerangkan tentang manfaat ini adalah:

الْخَرَجُ بِالْضَمَانِ

Artinya: "Manfaat suatu benda merupakan faktor pengganti kerugian" (Djazuli 2006, 133).

Maksud dari *Al-Kharaja* dalam kaidah di atas adalah suatu yang dikeluarkan baik manfaat benda maupun pekerjaan seperti buah yang

keluar dari pohon. Maksudnya ialah buah yang keluar dari pohonnya merupakan suatu manfaat yang dapat diambil dari pohonnya. Jika seseorang membeli satu pohon manggis, maka ia berhak mendapatkan buah manggis dari pohon tersebut karena buah adalah manfaat yang keluar dari pohon manggis dan tidak bisa dipisahkan dari pohonnya.

Sedangkan arti *dhamani* adalah pengganti kerugian. Maksudnya seseorang yang membeli pohon manggis tadi belum bisa dikatakan membeli dan berhak memanfaatkan pohon manggis dan buahnya bila ia belum menyerahkan uang. Fungsi uang adalah sebagai harga yang telah disepakati antara penjual dan dirinya selaku pembeli sebagai ganti rugi dari pembeli kepada penjual yang telah menyerahkan pohon manggisnya.

Prinsip dasar dalam persoalan muamalah adalah untuk mewujudkan kemaslahatan umat manusia, dengan memperhatikan dan mempertimbangkan berbagai situasi dan kondisi di sekitar manusia itu sendiri. Hukum Islam sangat memperhatikan terhadap keadaan khusus, yang kesukarannya perlu dikurangi guna member kemudahan bagi orang-orang yang terpaksa. Firman Allah Swt., dalam Qs. Al-Baqarah ayat 185 yang berbunyi:

يُرِيدُ اللَّهُ بِكُمُ الْيُسْرَ وَلَا يُرِيدُ بِكُمُ الْعُسْرَ

Artinya: "Allah menghendaki kemudahan bagimu, dan tidak menghendaki kesukaran bagimu" (Qs. Al-Baqarah ayat 185) (Departemen Agama RI 2009, 28).

Ibnu Qayyim mengatakan bahwa basis syari'at Islam adalah hikmah dan kemaslahatan manusia di dunia dan akhirat. Kemaslahatan ini terletak pada keadilan sempurna, rahmat kebahagiaan dan kebijaksanaan. Pada kenyataannya dalam praktek muamalah yang Islami di Indonesia pada Lembaga Keuangan Syariah (LKS) baik perbankan syariah, asuransi syariah, reksadana syariah, leasing dan sebagainya. Masih baru dan lingkungan atau Negara yang tidak (belum) menerapkan

sistem syariah maka sering menghadapi situasi yang sulit. Dalam situasi seperti itu Dewan Pengawas Syariah (DPS) sering mengeluarkan fatwa dengan latar belakang dharurah, yang isinya dalam rangka kemaslahatan (Sula 2004, 744).

Kaidah fiqh mengatakan:

الأصل في المعاملة الإباحة إلا أن يدل الدليل على تحريمها

Artinya: "Pada dasarnya semua untuk muamalah boleh dilakukan kecuali kalau ada dalil yang mengharamkannya" (Djazuli 2006, 130).

Para ulama mendasarkan ketetapan bahwa segala sesuatu mubah seperti tersebut di atas dengan dalil-dalil Al-Qur'an dalam firman Allah Swt., dalam Qs. Al-Baqarah ayat 29 yang berbunyi:

هُوَ الَّذِي خَلَقَ لَكُمْ مَا فِي الْأَرْضِ جَمِيعًا ثُمَّ أَسْتَوَىٰ إِلَى السَّمَاءِ
فَسَوَّاهُنَّ سَبْعَ سَمَوَاتٍ وَهُوَ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ ﴿٢٩﴾

Artinya: "Dialah Allah, yang menjadikan segala yang ada di bumi untuk kamu dan Dia berkehendak (menciptakan) langit, lalu dijadikan-Nya tujuh langit. dan Dia Maha mengetahui segala sesuatu" (Qs. Al-Baqarah ayat 29) (Departemen Agama RI 2009, 5).

Al-Qardhawi dalam bukunya Halal dan Haram dalam Islam, mengatakan bahwa kaidah asal segala sesuatu adalah halal, ini tidak terbatas dalam masalah benda, tetapi meliputi masalah-masalah perbuatan lain dan pekerjaan yang tidak termasuk kepada urusan ibadah, yaitu yang biasa disebut dengan muamalah. Pokok dalam masalah tidak halal, tidak haram, dan tidak terikat kecuali yang memang telah diharamkan oleh syari'at. Adapun dalam soal ibadah, tidak boleh dikerjakan kecuali dengan syarat yang telah ditetapkan oleh Allah dan hukum atau muamalah tidak boleh diharamkan kecuali dengan ketentuan yang diharamkan oleh Allah (Al-Qardhawi 1997, 16).

Ini adalah suatu kaidah yang besar sekali manfaatnya, dengan dasar itulah manusia dapat melakukan jual beli, sewa menyewa sesuka hati selama hal itu tidak diharamkan oleh syara'. Sesuatu yang oleh syara'

tidak diberi pembatasan, mereka dapat menetapkan menurut kemutlakan hukum asal.

1.5. Asas Maslahat

Maslahat adalah sesuatu yang ditunjukkan oleh dalil huku tertentu yang membenarkan atau membatalkannya atas segala tindakan manusia dalam rangka mencapai tujuan syara', yaitu memelihara agama, jiwa, akal, harta benda dan keturunan. Maslahat dalam konteks investasi yang dilakukan oleh seseorang hendaknya bermanfaat bagi pihak-pihak yang melakukan transaksi dan juga harus dirasakan oleh masyarakat. Prinsip maslahat merupakan hal yang paling esensial dalam bermuamalah. Oleh karena itu, pastikan bahwa investasi yang dilakukan itu dapat memberikan dampak social dan lingkungan yang positif bagi kehidupan masyarakat, baik untuk generasi saat ini maupun untuk yang akan datang. Seluruh investasi yang memungkinkan keuntungan yang bersifat sementara, tetapi pada akhirnya akan mendatangkan kerugian bagi semua pihak hendaklah ditinggalkan. Investasi seperti ini dianggap oleh Allah Swt., investasi yang merusak dan tidak membawa maslahat kepada umat Islam pada khususnya dan masyarakat pada umumnya. Menginvestasikan harta pada usaha yang tidak mendatangkan maslahat kepada masyarakat harus ditinggalkan, karena tidak sesuai dengan kendak syariat Islam (Mardani 2012, 10).

Prinsip maslahat ini sejalan dengan tujuan syariat (maqashid syariah) yakni mendatangkan kemaslahatan dan menghindari kemudharatan pada setiap transaksi yang dilakukan. Sesuai dengan kaidah:

درء المفاسد أولى من جلب المنافع

Artinya: "Menolak segala bentuk kemudharatan lebih diutamakan daripada menarik manfaat" (Hasbi 1974, 40).

Bila dalam suatu perkara terkumpul mudharat dan maslahat, menolak kemudharatan harus diutamakan karena akibat dari

kemudahan yang ditimbulkan mempunyai akses yang lebih besar daripada mengambil sedikit manfaat. Misalnya, jual beli minuman keras dan jual beli lotre harus dilarang dengan ketat karena dampak negatif yang ditimbulkan lebih besar daripada tingkat kemaslahatan. Akses kemaslahatan adalah setiap transaksi yang dilakukan dengan sesama manusia itu mendatangkan kebaikan, nilai guna dan faedah untuk kehidupan pribadi maupun masyarakat (Rozalinda 2017, 7).

1.6. Asas Kerelaan

Asas kerelaan ini mengandung makna bahwa setiap hubungan perdata harus dilakukan secara bebas dan sukarela. Kebebasan kehendak para pihak yang melahirkan kerelaan dalam persetujuan harus senantiasa diperhatikan. Asas ini juga mengandung arti bahwa selama teks Al-Qur'an dan Sunnah Nabi Muhammad tidak mengatur suatu hubungan perdata, selama itu pula para pihak bebas mengaturnya atas dasar kerelaan masing-masing.

Dalam muamalah, setiap akad atau transaksi yang dilakukan dengan sesama manusia harus dilakukan atas dasar suka sama suka atau kerelaan. Hal ini dimaksudkan agar dalam setiap transaksi tidak terjadi karena paksaan dan intimidasi pada salah satu pihak atau pihak lain, sesuai dengan firman Allah Swt., dalam Qs. An-Nisa' ayat 29 yang berbunyi:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ
تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ ۚ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ

رَحِيمًا ﴿٢٩﴾

Artinya: "Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang Berlaku dengan suka sama-suka di antara kamu. dan janganlah kamu membunuh dirimu; Sesungguhnya

Allah adalah Maha Penyayang kepadamu.”(Qs. An-Nisa’ ayat 29) (Departemen Agama RI 2009, 83).

Ayat di atas menjelaskan ada dua perkara sebagai syarat bagi syahnya perdagangan. Pertama, hendaknya perdagangan itu dilakukan dengan dasar suka sama suka di antara kedua belah pihak. Kedua, hendaklah keuntungan satu pihak tidak berdiri di atas dasar kerugian pihak lain. Tanpa dilandasi dengan keridhaan, maka seluruh akad dalam muamalah menjadi batal, demikian kedudukan prinsip muamalah menjadi sangat fatal dalam akad-akad yang dibuat dalam muamalah yang dilandasi hukum syari’ah. Wahbah Az-Zuhaili mengatakan bahwa berdasarkan ayat di atas, “maka dimana ada kerelaan berarti ia akan mensyahkan adanya kontrak atau akad muamalah dan tanggungannya tanpa perlu syarat-syarat tertentu” (Zuhaili 2011, 391).

‘An taradin dalam prinsip ini dimaksudkan bahwa transaksi muamalah harus dilakukan atas kemauan dan pemikiran sendiri, bukan atas dasar terpaksa atau dipaksa orang lain. Secara hukum kerelaan atau suka sama suka merupakan persoalan batiniah dan tidak bisa dibuktikan karena sulit untuk mengukur sejauh mana seseorang rela terhadap transaksi yang dilakukannya. Maka prinsip *‘an taradin* ini harus dimanifestasikan melalui akad (transaksi) yaitu ijab dan qabul atau dalam bentuk mu’athah yaitu saling member antara para pihak yang melakukan transaksi tanpa lafaz ijab dan qabul seperti yang berlaku di pasar swalayan pada saat ini (Rozalinda 2005, 7).

Berdasarkan ayat di atas dapat diambil suatu kesimpulan yang mirip suatu kaidah yang berlaku dalam bidang muamalah yang berbunyi:

الرضا سيد الاحكام

Artinya:”Kerelaan merupakan dasar semua hukum (muamalah)”.

Kaidah muamalah yang mengatakan adalah:

الاصل في العقد رض المتعاقدين ونتجته ما التزمه با تعا قد

Artinya: "Hukum asal dalam transaksi adalah keridhaan kedua belah pihak yang berakad, hasilnya adalah berlaku sahnyanya yang diakadkan" (Djazuli 2006, 130).

Keridhaan dalam transaksi adalah merupakan prinsip, oleh karena itu transaksi barulah sah apabila didasarkan kepada keridhaan kedua belah pihak. Artinya tidak sah suatu akad apabila salah satu pihak dalam keadaan terpaksa atau juga merasa tertipu. Bisa jadi pada waktu akad sudah saling meridhai, tetapi kemudian salah satu pihak merasa tertipu dan hilanglah keridhaannya, maka akad tersebut bisa dibatalkan.

Untuk menunjukkan adanya kerelaan dalam setiap akad atau transaksi dilakukan ijab dan qabul atau serah terima antara kedua belah pihak yang melakukan transaksi (Muslich 2010, 8).

Kerelaan dalam jual beli merupakan prinsip yang sulit diukur dengan kualitasnya. Namun kerelaan ini dapat dilihat dari ijab dan qabul yang diucapkan yaitu dengan saling menerima dan memberi antara penjual dan pembeli. Dengan adanya saling menerima dan member antara penjual dan pembeli itu artinya secara tidak langsung ada kerelaan dari penjual untuk memberikan barangnya (menjual), serta ada kerelaan dari pembeli untuk memberikan uang sebagai ganti dari barang yang ingin dibelinya.

1.7. Niat

Niat merupakan sesuatu yang sangat menentukan nilai suatu perbuatan, karena hasil dari suatu perbuatan tergantung pada niat. Bahkan dalam setiap perbuatan yang baik dan benar (ibadah) menghadirkan niat hukumnya fardhu bagi setiap pelaksanaannya. Banyak hadits yang mencantumkan seberapa penting arti dari menghadirkan niat dalam setiap perbuatan. Niat juga mengandung makna keikhlasan terhadap apa yang akan kita lakukan. Jadi pada intinya setiap niat yang baik pasti menghasilkan perbuatan yang baik pula dan

sebaliknya, setiap niat yang buruk akan menghasilkan perbuatan yang buruk pula (Baits 2016). Hal ini sesuai dengan hadits Nabi Saw:

عن عمر بن خطاب قال: انما الاعمال بالنيات وانما لكل امرئ ما نوى... (رواه البخارى)

Artinya: "Dari Umar bin Khattab dia berkata: aku mendengar Rasulullah saw bersabda: sesungguhnya setiap perbuatan itu tergantung kepada niatnya" (HR. Al-Bukhari) (Al Ju'fi 1987, 1)

Baik buruknya hasil dari transaksi tergantung pada niat seseorang, karena niat merupakan tolak ukur untuk membedakan ikhlas atau tidaknya seseorang. Kalau seseorang melakukan jual beli atau transaksi lainnya dengan niat karena Allah maka perbuatan yang dilakukannya itu akan bernilai ibadah di sisi-Nya. Tetapi jual beli atau transaksi bisnis lainnya dilakukan hanya untuk mendapat keuntungan semata, maka yang akan diperoleh hanyalah nilai materinya saja tanpa ada nilai ibadah di dalamnya. Karena niat disyariatkan dalam Islam adalah untuk membedakan antara perbuatan yang bernilai ibadah dengan perbuatan yang hanya semata kebiasaan atau rutinitas (Rozalinda 2005, 7).

1.8. Asas Tolong-Menolong

Manusia merupakan makhluk sosial yang senantiasa membutuhkan manusia lain dalam rangka memenuhi segala kebutuhan hidupnya. Karena manusia juga makhluk yang lemah, dia tidak mampu memenuhi segala kebutuhan hidupnya sendiri, dengan demikian manusia akan saling membutuhkan satu sama lainnya. Untuk itu perlu dikembangkan sikap hidup tolong menolong dengan sesama manusia dalam setiap aspek kehidupan, sesuai dengan QS al-Maidah ayat 2 yang berbunyi:

...وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ وَاتَّقُوا اللَّهَ

إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ ﴿٢﴾

Artinya: "Dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan

pelanggaran dan bertakwalah kamu kepada Allah, Sesungguhnya Allah Amat berat siksa-Nya”(Qs. Al-Maidah ayat 2) (Departemen Agama RI 2009, 83).

Berdasarkan ayat Al-Qur'an di atas dapat diketahui bahwa orang yang melakukan suatu transaksi itu hendaklah memiliki sifat tolong menolong dalam kebaikan dan ketakwaan. Seperti saling member kebaikan, misalnya dalam jual beli penjual melebihkan sedikit timbangan barangnya kepada pembeli. Pembeli pun juga harus suka menolong.

Sifat dasar usaha muslim itu adalah:

- 1.8.1. Jangan bersikap curang (Qardhawi 1996, 538) Dalil Al-Qur'an yang melarang sikap curang ini adalah firman Allah dalam Qs. Al-Mutaffifin ayat 1-3 yang berbunyi:

وَيْلٌ لِّلْمُطَفِّفِينَ ﴿١﴾ الَّذِينَ إِذَا أَكْتَالُوا عَلَى النَّاسِ يَسْتَوْفُونَ ﴿٢﴾
وَإِذَا كَالُوهُمْ أَوْ وَزَنُوهُمْ يُخْسِرُونَ ﴿٣﴾

Artinya: "Kecelakaan besarlah bagi orang-orang yang curang, (yaitu) orang-orang yang apabila menerima takaran dari orang lain mereka minta dipenuhi dan apabila mereka menakar atau menimbang untuk orang lain, mereka mengurangi (Qs. Al-Mutaffifin ayat 1-3) (Departemen Agama RI 2009, 587).

- 1.8.2. Bersifat inovatif. Al-qur'an menempatkan manusia sebagai khalifah dengan tugas memakmurkan bumi, melakukan perubahan dan perbaikan.
- 1.8.3. Membuat manajemen dan administrasi yang baik (Tim Multitama Comunication 1996, 13-15) Allah menetapkan manajemen yang baik itu semenjak dari dulu. Salah satu contoh ayatnya adalah Qs. Al-Baqarah ayat 282 yang berbunyi:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا إِذَا تَدَايَنْتُمْ بِدَيْنٍ إِلَىٰ أَجَلٍ مُّسَمًّى فَاكْتُبُوهُ

Artinya: "Hai orang-orang yang beriman, apabila kamu bermu'amalah tidak secara tunai untuk waktu yang

ditentukan, hendaklah kamu menuliskannya (Qs. Al-Baqarah ayat 282) (Departemen Agama RI 2009, 48).

- 1.8.4. Disamping itu sebuah karya usaha haruslah berkelanjutan, bukan hanya untuk kepentingan individu tetapi juga untuk generasi ke generasi selanjutnya (Ibrahim 2003, 50) dalam firman Allah Qs. An-Nisa' ayat 9:

وَلْيَخْشَ الَّذِينَ لَوْ تَرَكَوْا مِنْ خَلْفِهِمْ ذُرِّيَّةً ضِعَفًا خَافُوا عَلَيْهِمْ
فَلْيَتَّقُوا اللَّهَ وَلْيَقُولُوا قَوْلًا سَدِيدًا ﴿٩﴾

Artinya: "Dan hendaklah takut kepada Allah orang-orang yang seandainya meninggalkan dibelakang mereka anak-anak yang lemah, yang mereka khawatir terhadap (kesejahteraan) mereka. oleh sebab itu hendaklah mereka bertakwa kepada Allah dan hendaklah mereka mengucapkan perkataan yang benar" ."(Qs. An-Nisa' ayat 9) (Departemen Agama RI 2009, 78).

Manusia merupakan makhluk sosial yang senantiasa membutuhkan manusia lain dalam rangka memenuhi segala kebutuhan hidupnya, karena manusia juga makhluk yang lemah dan tidak mampu memenuhi segala kebutuhan hidupnya sendiri, dengan demikian manusia akan saling membutuhkan satu sama yang lainnya. Untuk itu perlu dikembangkan sikap hidup tolong menolong dengan sesama manusia dalam setiap aspek kehidupan.

Setiap transaksi yang dilakukan harus ada unsur tolong-menolong di dalamnya. Misalnya pada transaksi jual beli, pada dasarnya jika akad dilakukan sebaik-baiknya maka didalamnya sudah ada bentuk aplikasi tolong-menolong dengan sesama manusia. Seorang penjual membutuhkan uang dari pembeli, demikian juga seorang pembeli membutuhkan barang dari penjual, secara tidak langsung masing-masing pihak telah menolong satu sama lainnya melalui akad jual beli ini. Penjual mendapatkan uang yang dibutuhkannya dari pembeli, sedangkan pembeli mendapatkan barang yang dibutuhkannya pula. Inilah bentuk

ta'awun yang disyaria'atkan dalam transaksi muamalah (Rozalinda, 2007: 7-8).



BAB III
GAMBARAN UMUM TENTANG STASIUN KERETA API SIMPANG HARU
KOTA PADANG

A. GAMBARAN UMUM TENTANG STASIUN KERETA API SIMPANG HARU
KOTA PADANG

1. Sejarah dan Perkembangan Stasiun Kereta Api Kota Padang

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang – *Vorstenlanden* (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta *Naamlooze Venootschap Naderlansch Indische Spoorweg Maatschappij* (NV. NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm. Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui *Staatssporwegen* (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), *Oots Java Stoomtram Maatschappij* (OJS), *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (Ps.SM), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (Pb.SM), *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM), *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS), *Madoera Stoomtram Maatschappij* (Mad.SM), *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM).

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan. Sampai akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api dan

trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km. Pada tahun 1942 pemerintah Hindia Belanda menyerahkan tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih oleh Jepang dan berubah nama menjadi *Rikuyu Sokyoku* (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api di sana.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambil alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung pada tanggal 28 September 1945 (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama *Staatsporwegen / Verenigde Sporwegbedrijf* (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Selain di Jawa, Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Sulawesi dan lainnya, Sumatera Barat juga melakukan pembangunan jalur kereta api. Rencana pembangunan rel kereta api di Sumatera Barat awalnya hanya digunakan untuk distribusi kopi dari daerah pedalaman (Bukittinggi, Payakumbuh, Tanah Datar, Pasaman) ke pusat perdagangan di Padang. Akan tetapi, rencana ini berubah dengan menambah jalur menuju tambang batu bara di daerah

Sawahlunto. Rencana ini mengemuka setelah ditemukannya Pemerintah Hindia Belanda tertarik pada penambangan dan pengangkutan batu bara karena kualitasnya yang tinggi dengan jumlahnya yang cukup banyak. Oleh karena itu Pemerintah Kolonial Belanda mengutus Ir. Cluseaner, Ir. W. Verwey, JW. Ijzerman, RAJ Snathkage, ANJ Vaan Hess serta delapan opsir untuk merintis dan melakukan penyelidikan kemungkinan dibangunnya rel kereta api untuk distribusi batu bara. Dalam penyelidikan tersebut, muncul dua usulan jalur yang akan dibangun. Pertama, melewati Soebang Pass menembus Bukit Barisan hingga ke Teluk Bayur. Jalur Soebang pass merupakan wilayah antara Solok, Sitinjau Laut dan berakhir di Padang.

Namun jalur ini akan menghabiskan biaya yang sangat besar untuk pembuatan sedikitnya 32 terowongan. Sedangkan biaya yang disediakan oleh pemerintah Hindia Belanda 5,5 juta Gulden. Kedua, Pelabuhan Teluk Bayur ke Sawahlunto melalui Padang Panjang. Perbandingan biaya yang dikeluarkan untuk jalur ini tidak melebihi biaya yang ditetapkan pemerintah Hindia Belanda. (Rusli Amran, 1985: 11-15). Karena tingginya biaya yang akan dikeluarkan, pembangunan kereta api di Sumatera Barat sempat menjadi perdebatan hangat di parlemen Belanda. Perdebatan panjang pembangunan jalur kereta melalui Subang atau Padang Panjang berlanjut hingga pada tahun 1887. Selain itu terdapat perdebatan untuk membangun jaringan rel menuju wilayah timur Sumatera yang masih banyak belum ditaklukkan. Akhirnya diputuskan pembangunan jalur rel angkutan batubara dengan membelokkan arah melewati Padang Panjang sehingga bertemu dengan jaringan rel dari Bukittinggi. Jalur ini sejajar dengan jalur pedati yang dibuat Van Den Bosch di Lembah Anai hingga berakhir di Pelabuhan Teluk Bayur.

Sedangkan jalur yang menghubungkan Muaro menuju Pekanbaru akan dibuat menyusul. Pembangunan ini sendiri melibatkan pihak swasta dengan bunga 5% setahun dari Pemerintah Hindia Belanda. Era perkeretaapian di Sumatera Barat dapat dikatakan sejak pembangunan jalur kereta api oleh Perusahaan Kereta Api Negara Sumatra Staats Spoorwegen (SSS), pembangunan tersebut dimulai dari Teluk Bayur – Sawahlunto yang dimulai dari Stasiun Pulo Air – Stasiun Padang Panjang sepanjang 17 km, jalur kereta api ini dibuka pada tanggal 1 Juli 1891. Pada era tersebut dimulailah perkeretaapian di Sumatera Barat, dan selanjutnya dibangunlah jalur kereta api yang berkelanjutan dengan total 240 km, jalur tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Pembuatan jalan kereta api dari Pulau Air sampai ke Padang Panjang 71 km selesai dalam bulan Juli 1891.
- b. Padang Panjang ke Bukittinggi 19 km selesai pada bulan November 1891.
- c. Padang Panjang – Solok 53 km selesai pada 1 Juli 1892, di jalur ini terdapat jalur kereta api yang memakai gerigi (Petak antara Stasiun Padang Panjang – Stasiun Batutabal) seperti jalur kereta api di Ambarawa (Jambu – Gemawang).
- d. Solok – Muaro Kalaban 23 km dan Padang – Teluk Bayur 7 km. Kedua jalur ini selesai pada tanggal yang sama yaitu 1 Oktober 1892.
- e. Jalur kereta api dari Muaro Kalaban – Sawahlunto dengan menembus sebuah bukit berbatu yang kemudian bernama Lubang Kalam sepanjang hampir 1 km (835 Meter) selesai pada 1 Januari 1894.
- f. Jalur kereta api dari Lubuk Alung ke Pariaman selesai tahun 1908, selanjutnya Pariaman – Naras selesai pada bulan Januari 1911, Naras – Sungai Limau tahun 1917.

- g. Payakumbuh ke Limbanang selesai Juni 1921.
- h. Muaro Kalaban – Muaro Sijunjung diselesaikan pada tahun 1924.

Perkembangan jalur rel Ranah Minang Pasca Proklamasi Kemerdekaan yaitu setelah terbentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945 masih terdapat beberapa perusahaan kereta api swasta yang tergabung dalam SS/VS (Staatsspoorwagen/Verenigingde Spoorwagenbedrijf atau gabungan perusahaan kereta api pemerintah dan swasta Belanda) yang ada di Pulau Jawa dan DSM (Deli Spoorweg Maatschappij) yang ada di Sumatera Utara, masih menghendaki untuk beroperasi di Indonesia. Pada saat kembali ingin menguasai Indonesia, Belanda berusaha untuk mendapatkan kembali perusahaan ini. Perusahaan ini mengurus perkeretaapian di Jawa, Sumatera Barat dan Sumatera Selatan. Pada awal era kemerdekaan peranan kereta api di Sumatera Barat tetap berjalan fungsinya sebagai sarana transportasi walau tersendat-sendat jalannya, karena sepanjang tahun 1945-1950 bangsa Indonesia disibukkan oleh perang mempertahankan kemerdekaan.

Kendala utama tersendatnya peranan perusahaan kereta api adalah banyaknya fasilitas-fasilitas kereta api yang rusak akibat perang Asia Pasifik, ditambah lagi banyak pembongkaran rel kereta api oleh Jepang dipergunakan untuk membangun rel kereta api di Burma. Pelaksanaan perkeretaapian di Sumatera Barat pada awal kemerdekaan masih menggunakan fasilitas peninggalan Belanda, Indonesia pada masa itu belum mampu untuk mendatangkan fasilitas berupa Gerbang, penambahan jalur baru, pembuatan stasiun baru. Hal ini melihat keperluan yang ada, kereta api pada masa ini untuk pengangkutan batubara dari Sawahlunto, pengangkutan semen dan alat transportasi masal. Meski demikian, era 1950-an menjadi penting dengan datangnya lokomotif diesel.

Dimulai tahun 1950 menjadi titik tolak kebangkitan perkeretaapian di Indonesia karena Indonesia mendapat pengakuan kedaulatan dari kerajaan Belanda sehingga memberi efek untuk keamanan di Indonesia. Di daerah Sumatera Barat transportasi kereta api menjadi normal kembali pasca kemerdekaan setelah mencapai kejayaan dari perkembangan kereta api di masa kolonial Belanda.

Pada tahun 1950 ini kereta api di Sumatera Barat memulai babak baru. Pada tahun ini, kereta api kembali menjalankan fungsinya sebagai sarana transportasi massal dan barang. Semenjak dinasionalisasikan sampai pada tahun 1950 perkembangan kereta api begitu dirasakan, karena mulai stabilnya kondisi kehidupan sosial politik di Sumatera Barat. Hal ini terlihat pada produksi padi di Sumatera Barat tahun 1950-1951 mencapai angka 530.549 ton karena kelangkaan pupuk yang didatangkan dari Padang dengan kereta api. Selain itu kereta api juga mengangkut para pedagang yang membawa hasil tanaman palawija dari Bukittinggi, Padang Panjang dan Solok ke Padang, dari Pariaman juga di angkut kopra dan gambir dari Payakumbuh. Pemanfaatan jasa kereta api mendukung perekonomian di Sumatera Barat. Pada periode tahun ini juga, Dinas DKA memodrenisasi teknologi kereta api. Semula teknologi yang memanfaatkan tenaga uap menjadi diesel. Penggunaan tenaga diesel pada kereta api dianggap lebih efisien. Pengalihan ini membuahkan banyaknya lokomotif perintis yang menggunakan tenaga uap dipensiunkan dari tugasnya.

Pada akhir tahun 1950-an kereta api kembali terganggu karena kondisi di daerah Sumatera Barat bergejolak dengan adanya gerakan PRRI. Kondisi Sumatera Barat yang dilanda pergolakan daerah sehingga tidak memungkinkan aktivitas ekonomi berjalan lancar seperti sebelum terjadi pergolakan. Peristiwa ini memberikan dampak fatal terhadap operasionalisasi kereta api, banyak penduduk yang

diungsikan. Pengungsian penduduk ini menggunakan kereta api untuk mengangkut penduduk dan mengangkut persediaan makanan ke pedalaman. Kondisi daerah yang masih dilanda pergolakan menyebabkan masyarakat takut untuk melakukan perjalanan, hal ini disebabkan banyaknya terjadi pencegatan-pencegatan, sabotase terhadap sarana transportasi. Akibat dari tidak lancarnya kereta api mengakibatkan penurunan volume angkutan baik dari ibukota provinsi, kota Padang ke daerah-daerah pedalaman Sumatera Barat maupun sebaliknya sehingga pengoperasiannya berhenti selama 27 hari.

Bahkan pemerintah pusat menganjurkan untuk menghentikan operasi kereta api sebagai angkutan umum untuk sementara waktu agar tidak terjadi hal-hal tidak diinginkan. Pemerintah pusat juga takut meningkatkan kekuatan dari PRRI karena mudahnya akses kereta api ke daerah pedalaman sebagai basis kekuatannya. Pergolakan daerah telah berakhir pada awal tahun 1960-an, namun terjadi penurunan peran kereta api sebagai alat transportasi. Hal ini disebabkan berbagai faktor antara lain kondisi kereta api yang sudah mulai rusak, kurangnya tenaga sumber daya manusia untuk memperbaiki, melakukan perawatan dan menurunnya produksi batubara di Ombilin. Di tahun 1963, DKARI (Djawatan Kereta Api Republik Indonesia) berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) dan untuk mengelola perkeretaapian di Sumatera Barat, maka dibentuklah PNKA Eksploitasi Sumatera Barat (PNKA ESB). Tujuan pergantian ini tidak lain untuk meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat sebagai pengguna jasa kereta api baik penumpang maupun barang. Akan tetapi harapan ini tidak terwujud di Sumatera Barat, karena yang terjadi malah penurunan pelayanan akibat oleh menurunnya produksi batubara sebagai pengguna utama kereta api.

Selain itu, Indonesia kemudian dilanda pemberontakan G30S/PKI yang terjadi pada tahun 1965. Secara tidak langsung dampaknya juga terasa di Sumatera Barat. Selain itu, perkembangan kendaraan bermotor yang semakin canggih dan efisien memberikan efek penurunan fungsi kereta api sebagai sarana pendukung ekonomi untuk daerah-daerah pedalaman Sumatera Barat. PNKA sebagai penyedia jasa angkutan kereta api dikalahkan oleh kendaraan bermotor yang berseliweran di jalan raya. Peristiwa nasional mulai dari pergolakan daerah 1958-1961, pemberontakan G30S/PKI tahun 1965 dan perkembangan kendaraan bermotor menjadi faktor penurunan fungsi ekonomi kereta api. Keruntuhan perkeretaapian Sumatera Barat diperparah lagi oleh situasi internal PNKA seperti merosotnya pendapatan perusahaan baik dari pengangkutan barang maupun penumpang.

Walau demikian, semasa dikelola PNKA, perkeretaapian Sumatera Barat telah dilakukan modernisasi teknologi kereta api. Semula teknologi yang memanfaatkan tenaga uap seperti lokomotif diganti menjadi lokomotif berpengerak diesel. Penggunaan tenaga diesel pada kereta api saat itu dianggap lebih efisien. Pengalihan ini membuah banyaknya lokomotif perintis yang menggunakan tenaga uap dipensiunkan dari tugasnya. Lokomotif diesel BB 300 pabrikan Krupp Jerman mulai didatangkan, kemudian dilanjutkan dengan membeli lokomotif BB 303 dan BB 306 dari Henschel Jerman untuk lintas non gerigi pada masa PJKA. Sedangkan khusus dieselisasi lintasan bergerigi, mulai dipesan lokomotif khusus BB 204 menggantikan lokomotif uap legendaris E10 dan beberapa lokomotif D18 sejak tahun 1982 hingga 1993 pada masa PJKA hingga perusahaan sudah berstatus menjadi PERUMKA.

Mayoritas lokomotif didatangkan guna mendukung banyaknya volume angkutan barang pada masa itu berupa batubara ombilin, CPO

(minyak sawit) dan angkutan semen curah serta sebagian kecil untuk dinasan penumpang komersial (wisata). Puncaknya terjadi saat menjelang akhir tahun 90-an dengan tercapainya angkutan batubara mencapai lebih dari 1 juta ton/tahun dari mulut tambang ombilin menuju pelabuhan Teluk Bayur dan pabrik Semen Padang.

Batu bara sebagai komoditi andalan yang menggunakan jasa kereta api sudah mulai berkurang penggunaannya oleh perusahaan seperti PLN yang ada di Padang dan Bukittinggi karena telah mengganti bahan bakarnya dengan minyak bumi pada tahun 1967. Padahal pengangkutan batu bara untuk daerah-daerah ini menjadi pemasukan yang cukup besar oleh perusahaan kereta api. Ketergantungan perusahaan pada pengangkutan batu bara mengakibatkan kehilangan yang cukup besar dan mengancam keberadaan kereta api di Sumatera Barat. Sesuai dengan rancangan awal keberadaan kereta api ini untuk menunjang pendistribusian batu bara. Batu bara yang mendapat saingan dari hasil bumi lainnya terjadi kemerosotan penambangan sehingga menyebabkan efek domino terhadap perusahaan kereta api.

Mengharapkan angkutan penumpang telah disaingi juga oleh kendaraan bermotor. Perkembangan angkutan kereta api di Sumatera Barat ditentukan oleh ketersediaan sumber bahan mentah yaitu batu bara sebagai barang angkutan utama disamping semen dan komoditi lainnya dari daerah pedalaman. Menurunnya fungsi kereta api sebagai angkutan penumpang dan jasa diakibatkan oleh bertambahnya jumlah angkutan bus yang akhirnya mempersempit ruang gerak aktivitas kereta api sebagai angkutan.

Perusahaan kereta api kembali berganti nama dari Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) pada tahun 1971 sesuai dengan PP No 61 tahun 1971. Perubahan kembali terjadi pada tahun 1990 dengan PP No. 57 tahun

1990 status perusahaan jawatan diubah menjadi perusahaan umum sehingga PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka).

Kemuduran demi kemunduran semakin terlihat jelas dengan berkurangnya angka produksi batu bara pada periode 1961-1965 mencapai 110.000 ton pertahun dan dalam periode 1967-1973 79.000-90.00 ton pertahun. Penurunan ini tentu mempengaruhi keberadaan perusahaan kereta api karena pemasukan yang utama perusahaan dari pengangkutan batu bara. Selain itu, ada beberapa jalur kereta api dari Bukittinggi – Payakumbuh tidak berfungsi lagi, sehingga jalur kereta api di Pariaman juga ikut mengalami kerugian sebagai penghubung antar daerah pedalaman dengan Padang sebagai pusat ekonomi dan perdagangan.

Pada tahun 1970 angkutan barang kereta api adalah berjumlah 207.613 ton dan penumpang berjumlah 1.250.000 orang maka dalam tahun berikutnya berkurang menjadi 187.071 ton dan barang 810.000 orang penumpang pada tahun 1973. Dari angka-angka ini terlihat penurunan penggunaan kereta api. Kondisi ini juga diperparah oleh pengurangan lokomotif. Pada masa awal kemerdekaan untuk lokomotif bergerigi sebanyak 24 buah pada awal tahun 1970-an hanya dioperasikan sebanyak 6 buah. Hal semacam ini tidak lepas dari meningkatnya jumlah kendaraan bermotor pada tahun 1960-an jumlah bus yang tercatat 1000 unit dan truk 2.360 unit maka pada tahun 1972 tercatat 1,858 bus dan 3,332 truk ditambah sarana dan prasarana lalu lintas yang mulai membaik. Seakan-akan mempertegas persaingan antara kendaraan bermotor dengan kereta api. Kendaraan bermotor menuju kejayaan sedangkan kereta api menuju proses kelumpuhan.

Pada rentang tahun 1970-an sampai tahun 1990 adalah perjuangan perusahaan kereta api untuk tetap hidup. Dalam rangka

mempertahankan keberadaan perusahaan ini, maka pemerintah terpaksa ikut campur dengan melanjutkan kerjasama dengan PT Semen Padang dalam pengangkutan semen. Pengoperasian pada jalur Padang ke Pariaman juga mengalami kerugian hampir tiga tahun. Akan tetapi pada akhir tahun 1977, permintaan batu bara meningkat, sehingga perusahaan mendatangkan lokomotif baru sebanyak 31 unit guna mengantisipasi persaingan dengan kendaraan bermotor.

Perubahan besar terjadi pada tahun 1998, yaitu perubahan status dari Perusahaan Umum Kereta Api menjadi PT Kereta Api (Persero), berdasarkan penjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambil alihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Berdasarkan PP No. 19 tahun 1998. Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api yang didirikan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 57 tahun 1990 dialihkan bentuknya menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 9 tahun 1969 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 1 Tahun 1969 (Lembaran Negara Tahun 1969 No. 16; Tambahan Lembaran Negara No. 2890) tentang Bentuk-Bentuk Usaha Negara Menjadi Undang-Undang. Pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api dinyatakan bubar pada saat pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) tersebut dengan ketentuan bahwa segala hak dan kewajiban, kekayaan serta pegawai Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api yang ada pada saat pembubarannya beralih kepada Perusahaan Perseroan (Persero) yang bersangkutan. Proses perubahan PERUMKA sehingga menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) melalui keputusan Presiden atau Kepres Nomor 39/1999, 1 Juni 1999 PERUMKA secara resmi berubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengoperasikan kelas Bisnis, Eksekutif, Ekonomi dan kelas khusus secara komersil pada kereta api. Perkeretaapian

Sumatera Barat pun kini menjadi wewenang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat.

Setelah era reformasi, terjadi penurunan produksi batu bara yang cukup signifikan. Hal ini diperparah dengan berhenti beroperasinya angkutan CPO dari Naras karena adanya keterkaitan perusahaan perkebunan sawit tersebut dengan keluarga Cendana. Akhirnya pada akhir tahun 2002 PT BA-UPO resmi menghentikan produksi batu bara ombilannya sekaligus ikut menutup operasional angkutan batu bara yang menggunakan rangkaian kereta api sejak zaman kolonial. Kini yang tersisa hanyalah sarana untuk angkutan semen PT Semen Padang yang menjadi andalan utama sebagai sumber pemasukan dan kereta api lokal Padang – Pariaman serta kereta wisata yang beroperasi setiap hari dari Padang menuju Pariaman. Selebihnya sarana-sarana tersebut ada yang menjadi besi tua teronggok di Balai Yasa Padang dan sebagian lagi dipindahkan ke luar Sumatera Barat untuk mendukung operasional Kereta Api di sana.

Selain dikenal dengan pesona alamnya, perkeretaapian di Sumatera Barat juga terbilang unik. Jaringan relnya memiliki jalur bergerigi disepanjang Lembah Anai. Saat ini, hanya tinggal dua jalur kereta api yang menggunakan jalur bergerigi di Indonesia. Di Pulau Jawa berada di jalur rel Ambarawa – Bedono yang merupakan bagian dari jalur kereta api Kedungjati ke Yogyakarta. Penggunaan jalur bergerigi di Lembah Anai merupakan adaptasi dari kendaraan alam yang berbukit-bukit karena kota ini bagian dari Bukit Barisan yang mementang dari Aceh ke Lampung. Jalur bergerigi ini berada tepat di samping jurang terjal dengan pemandangan indah Lembah Anai. Jalur bergerigi ini bercabang dua, satu di lintasan menuju Bukittinggi yang berakhir di Kotobaru dan satunya lagi berakhir di Batutabal lintas menuju Solok.

Selain itu terdapat jalur dipinggiran Danau Singkarak yang sangat menakjubkan. Dari seluruh jalur eksisting di Ranah Minang, hanya menyisakan jalur Komuter Padang – Pariaman dan petak rel antara Indarung – Bukitputus yang melayani Kereta Api angkutan PT Semen Padang. Jalur Pariaman – Naras dan Lubuk Alung – Sawahlunto sedang dalam tahap reaktivasi. Sedangkan jalur Padang Panjang yang menghubungkan Bukittinggi dan Payakumbuh kini terbengkalai dengan menyisakan beberapa rel dan jembatannya diantara bangunan-bangunan yang menutupi jalurnya.

Perkembangan jalur perkeretaapian di Sumatera Barat saat ini hanya tersisa jalur Padang – Pariaman sepanjang 52 km yang masih secara rutin beroperasi setiap hari. Kota Padang dan Pariaman adalah dua kota besar yang menjadi pusat kegiatan masyarakat di Sumatera Barat. Kini masyarakat bisa melakukan perjalanan antar dua kota tersebut dengan sarana transportasi kereta api. PT. KAI menyediakan Kereta Api Sibinuang untuk melayani perjalanan kereta api di Sumatera Barat. Kereta api ini merupakan Kereta Api kelas ekonomi yang melayani koridor Padang – Pariaman dan berada di bawah kendali Divisi Regional II Sumatera Barat. Kereta api ini telah banyak diminati masyarakat Sumatera Barat sebagai transportasi massal pilihan. Selain biayanya yang murah, perjalanan Kereta Api Sibinuang dianggap bisa menghadirkan keistimewaan berbeda dibanding menggunakan moda transportasi massal lain. Kereta api ini melaksanakan perjalanan Padang – Pariaman empat kali pulang pergi dalam sehari. Rute Kereta Api Sibinuang dari Padang meliputi Stasiun Padang yang terletak di Simpang Haru, Stasiun Alai, Stasiun Air Tawar, Stasiun Tabing, dan Stasiun Lubuk Buaya, Stasiun Duku, Stasiun Lubuk Alung, Stasiun Pauh Kamar, Stasiun Kuraitaji dan yang terakhir Stasiun Pariaman. Stasiun Pariaman (PMN) merupakan Stasiun kereta api di Jalan Pangeran Diponegoro , Kampung Pondok, Pariaman

Tengah, Pariaman. Stasiun yang terletak pada ketinggian +2 meter dan terletak hanya 20 meter dari pantai. Stasiun yang menjadi tempat pemberhentian kebanyakan para wisatawan yang berkunjung ke kota Pariaman menggunakan kereta api pada hari sabtu minggu atau hari libur nasional (Zainir/Asisten Manager Humasda, 2018).

2. Logo, Visi, Misi, dan Tujuan Stasiun Kereta Api Kota Padang



Bentuk:

- Garis melengkung : Melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI Dalam mencapai Visi dan Misinya.
- Anak Panah : Melambangkan Nilai Integritas, yang harus dimiliki insan PT KAI dalam mewujudkan Pelayanan Prima.

Warna:

- Orange : Melambangkan proses Pelayanan Prima (Kepuasan Pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.
- Biru : Melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke *stakeholders*, Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.

Visi:

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

Misi:

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberika nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan. Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

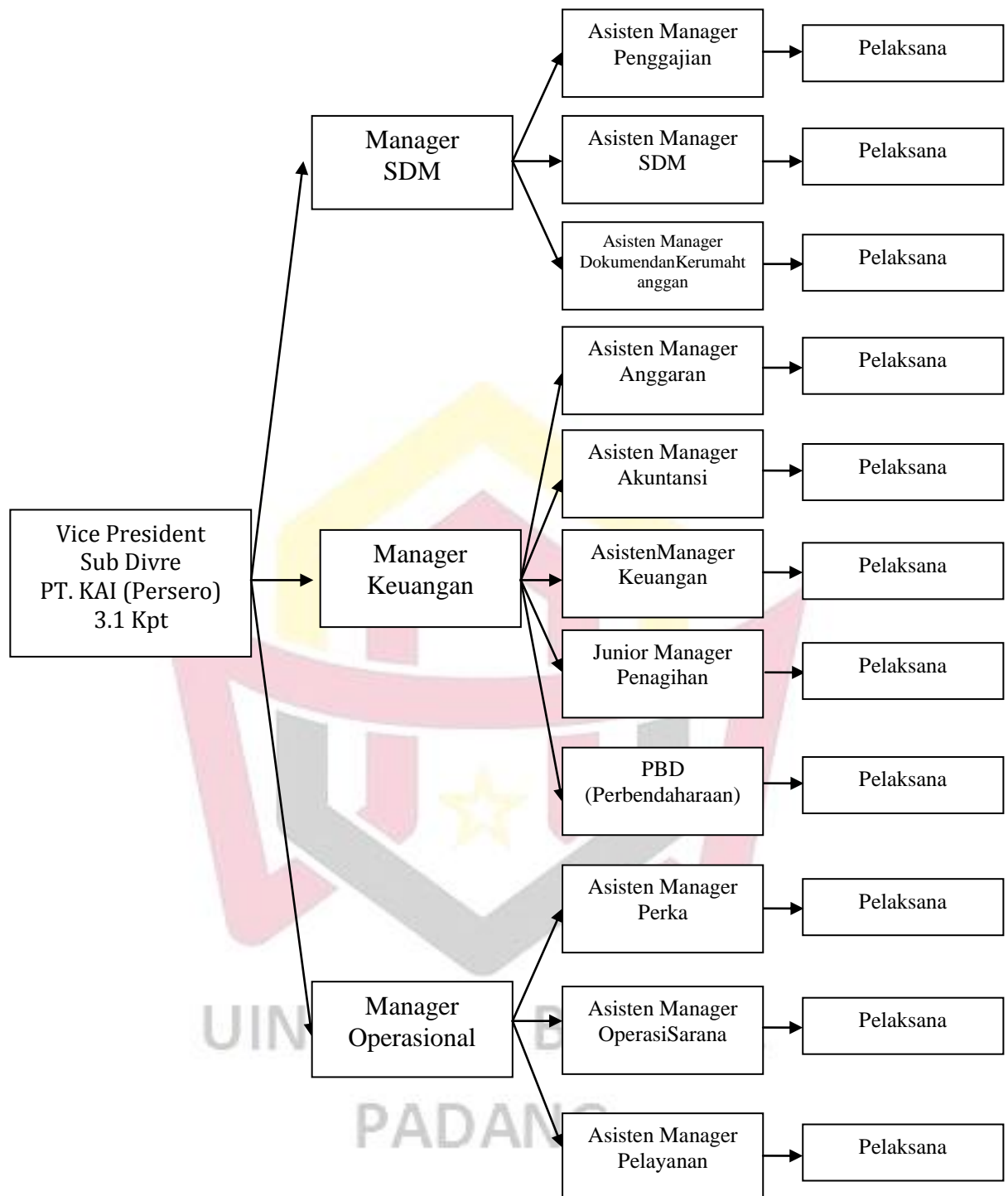
Tujuan:

Memberikan pelayanan jasa yang berkualitas dan berorientasi kepada kepuasan pengguna jasa kereta api melalui pengelolaan secar profesional.

3. Struktur Organisasi Stasiun Kereta Api Kota Padang Beserta Tugasnya

Untuk melihat bagaimana struktur organisasi Stasiun Kereta Api Kota Padang serta tugas para karyawan yang bekerja di stasiun Kereta Api Kota Padang, dapat dilihat dari skema berikut ini.

UIN IMAM BONJOL
PADANG



Berdasarkan skema dari struktur organisasi Stasiun Kereta Api Kota Padang Beserta Tugasnya dijelaskan sebagai berikut:

- a. Vice President: Sebagai pimpinan Subdivre 3.1 KPT yang memiliki kuasa dan pemberi keputusan terhadap perusahaan atas laporan yang telah diberikan.
- b. Manager SDM: Sebagai pengatur dan pemimpin unit SDM yang berhubungan dengan masalah kepegawaian.
- c. Manager Keuangan: Sebagai pengatur dan pimpinan unit keuangan yang berhubungan dengan masalah keuangan.
- d. Manager Operasional: Sebagai pengatur dan pemimpin unit operasional kereta api.
- e. Asisten Manager Penggajian: Sebagai wakil manager SDM yang mengatur di bagian penggajian
- f. Asisten Manager SDM: Sebagai wakil Manager SDM yang mengatur di bagian SDM.
- g. Asisten Manager Dokumen dan Kerumahtanggaan: Sebagai wakil manager SDM yang mengatur di bagian dokumen dan kerumahtanggaan.
- h. Asisten Manager Anggaran: Sebagai wakil manager keuangan yang mengatur di bagian anggaran.
- i. Asisten Manager Akuntansi: Sebagai wakil manager keuangan yang mengatur di bagian akuntansi.
- j. Asisten Manager Keuangan: Sebagai wakil manager keuangan yang mengatur di bagian keuangan.
- k. Junior Manager Penagihan: Sebagai wakil manager keuangan yang mengatur di bagian penagihan asset – asset kereta api.
- l. Perbendaharaan: Sebagai wakil manager keuangan yang mengatur di bagian kas sub divre 3.1 KPT.
- m. Asisten Manager PERKA: Sebagai wakil manager operasional yang mengatur di bagian perjalanan kereta api.
- n. Asisten Manager Operasi Sarana: Sebagai wakil manager operasional yang mengatur dibagian operasi sarana.

- o. Asisten Manager Pelayanan: Sebagai wakil manager operasional yang mengatur dibagian pelayanan jasa.
- p. Pelaksana: Melaksanakan apa yang ditugaskan para asisten manager sesuai dengan unitnya masing-masing.

Koordinasi

1. Vice President

- 1.1. Vice President-Manager SDM: Mengkoordinir Manager SDM agar urusan kepegawaian, penggajian pegawai serta dokumen kerumahtanggaan, dilaksanakan dengan baik dan benar.
- 1.2. Vice President-Manager Keuangan: Mengkoordinir Manager Keuangan agar urusan anggaran, akuntansi, penagihan sewa rumah dinas dan asset-asset tersebut dilaksanakan dengan baik dan benar.
- 1.3. Vice President-Manager Operasional: Mengkoordinir manager operasional agar urusan operasional perjalanan kereta api, sarana perkeretaapian serta pelayanan jasa dapat dilaksanakan secara baik dan benar.

2. Manager SDM

- 2.1. Manager SDM-Vice President: Melaporkan kegiatan di unit SDM kepada Vice President untuk dikoreksi dan dipertanggungjawabkan.
- 2.2. Manager SDM-Manager Keuangan: Berkoordinir dalam hal laporan kebutuhan jumlah gaji pegawai dan tunjangan-tunjangan yang diberikan.
- 2.3. Manager SDM-Manager Operasional: Berkoordinir dalam hal kepegawaian, baik dalam kuota pegawai maupun prestasi pegawai.
- 2.4. Manager SDM-Asisten Manager Penggajian: Mengawasi dan mengkoordinir asisten manager penggajian agar urusan penggajian pegawai terlaksana dengan baik dan benar.

- 2.5. Manager SDM-Asisten Manager SDM: Mengawasi dan mengkoordinir kepada Asisten manager SDM agar urusan kepegawaian (cuti, mutasi, pension, dll) bisa terlaksana dengan baik dan benar.
- 2.6. Manager SDM-Asisten Manager Dokumen KerumahTanggaan: Mengawasi dan mengkoordinir kepada asisten manager dokumen dan kerumahtanggaan agar urusan dokumen dan kerumahtanggaan berjalan dengan baik dan benar (Surat Masuk, Surat Keluar, dll)
3. Manager Keuangan
 - 3.1. Manager Keuangan-Vice President: Melaporkan kegiatan di unit keuangan kepada Vice President untuk dikoreksi dan dipertanggungjawabkan.
 - 3.2. Manager Keuangan-Manager Operasional: Berkoordinir dalam hal kebutuhan dana operasional kereta api (mulai dari BBM hingga pemberian uang jalan)
 - 3.3. Manager Keuangan-Asisten Manager Anggaran: Mengawasi dan mengkoordinir kepada Asisten Manager Anggaran, agar urusan anggaran terlaksana dengan baik dan benar.
 - 3.4. Manager Keuangan-Asisten Manager Akutansi: Mengawasi dan mengkoordinir kepada Asisten Manager Akutansi agar urusan akutansi dapat berjalan dengan lancar dan benar.
 - 3.5. Manager Keuangan-Asisten Manager Keuangan: Mengawasi dan mengkoordinir kepada Asisten Manager Keuangan agar urusan keuangan dapat berjalan dengan lancar dan benar.
 - 3.6. Manager Keuangan-Junior Manager Penagihan: Mengawasi dan mengkoordinir kepada Junior Manager penagihan, agar urusan penagihan sewa rumah dinas dan asset lainnya berjalan dengan lancar dan benar.

3.7. Manager Keuangan-Pembendaharaan (PBD): Mengawasi dan mengkoordinir kepada pegawai PBD agar urusan kas daerah dapat dipertanggungjawabkan secara benar.

4. Manager Operasional

4.1. Manager Operasional-Vice President: Melaporkan kegiatan di unit operasinal kepada Vice President untuk diperiksa dan dipertanggungjawabkan.

4.2. Manager Operasional-Asisten Manager PERKA: Mengawasi dan mengkoordinir Asisten manager PERKA agar urusan PERKA dapat berjalan dengan baik dan benar sesuai GPK (Garis Perjalanan Kerta Api)

4.3. Manager Operasional-Asisten Manager Operasional Sarana: Mengawasi dan mengkoordinir Asisten Manager Operasional agar urusan pengoperasian sarana kereta api bisa terlaksana dengan baik dan benar.

4.4. Manager Operasional-Asisten Manager Pelayanan: Mengawasi dan mengkoordinir Asisten Manager Pelayanan, agar urusan pelayanan jasa kereta api khususnya bagi pengguna jasa kereta api dapat dilaksanakan dengan baik dan benar sesuai dengan SOP pelayanan (Standar Operasional Procedure).

4.5. Semua Asisten Manager-Pelaksana: Berwewenang untuk memberi komando kepada pelaksana, baik pelaksana operasional maupun perkantoran agar dapat menyelesaikan tugasnya masing-masing dengan baik dan benar (Zainir/Asisten Manager Humasda, 2018).

B. PENJUALAN TIKET KERETA API DI STASIUN KERETA API SIMPANG HARU KOTA PADANG

Salah satu alat transportasi massal yang populer di Padang adalah kereta api. Kereta api tersebut dinamakan Kereta Api Sibinuang. Kereta api ini mengangkut penumpang dari kota Padang menuju kota Pariaman dan begitu juga sebaliknya. Di kota Padang juga banyak terdapat Stasiun tempat pemberhentian kereta api, mulai dari Stasiun Padang yang terletak di Simpang Haru, Stasiun Alai, Stasiun Air Tawar, Stasiun Tabing, dan Stasiun Lubuk Buaya. Tapi biasanya penumpang lebih memilih naik di Stasiun Padang yakni Stasiun yang ada di Simpang Haru. Stasiun Simpang Haru adalah Stasiun kereta api yang terletak di jalan Stasiun No. 1 Simpang Haru Kecamatan Padang Timur, Padang Sumatera Barat. Stasiun yang terletak pada ketinggian 8 m ini merupakan pusat Divisi Regional II Sumatera Barat.

Loket penjualan tiket di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang ini buka setiap hari. Jadwal dan harga tiket kereta api sesuai dengan Grafik perjalanan kereta api (GAPEKA) 1 April 2017. Kereta Api Ekonomi Lokal Padang Pariaman atau Kereta Api Sibinuang ini ada empat kali jadwal keberangkatan setiap harinya. Jadwal keberangkatan Kereta Api Sibinuang dari Padang ke Pariaman untuk hari senin sampai hari jum'at mulai jam 05.45, 09.00, 14.00, dan jam 17.10 WIB. Sedangkan jadwal keberangkatan Kereta Api Sibinuang dari Padang ke Pariaman untuk hari sabtu dan minggu mulai jam 07.30, 09.00, 14.00, dan jam 17.00 WIB.

Berdasarkan jadwal keberangkatan Kereta Api Sibinuang dari Padang ke Pariaman di atas, untuk jam buka loket penjualan tiket kereta api di Stasiun Simpang Haru kota Padang ini berbeda pula. Pada hari senin sampai dengan hari jum'at, loket penjualan tiket di Stasiun Simpang Haru kota Padang biasa dibuka mulai dari jam 05.00 WIB. Pada jam tersebut loket dibuka untuk penjualan tiket khusus untuk keberangkatan

di jam 05.45 WIB. Para penumpang yang ingin melakukan perjalanan menggunakan kereta api untuk keberangkatan jam 05.45 WIB maka ia sudah bisa membeli tiket di loket Stasiun pada jam 05.00 WIB. Untuk pembelian tiket keberangkatan jam 09.00 WIB para calon penumpang kereta api bisa membeli tiket di loket Stasiun mulai dari jam 07.30 sampai jam keberangkatan. Untuk jam keberangkatan jam 14.00 WIB maka calon penumpang kereta api bisa datang ke loket Stasiun untuk membeli tiket pada jam 11.00 WIB. Dan untuk keberangkatan jam 17.10 WIB loket penjualan tiket kereta api dibuka pada jam 14.30 WIB sampai jam keberangkatannya. Sedangkan di hari sabtu dan minggu loket penjualan tiket dibuka mulai dari jam 06.00 WIB untuk keberangkatan di jam 07.30 WIB. Untuk keberangkatan jam 09.00, 14.00, dan 17.00 WIB buka loket penjualan tiketnya sama dengan jam di hari senin sampai dengan minggu.

Harga tiket Kereta Api Sibinuang cukup murah, hanya dengan Rp. 5000 untuk sekali perjalanan. Rute Kereta Api Sibinuang dari Padang meliputi Stasiun Padang yang terletak di Simpang Haru, Stasiun Alai, Stasiun Air Tawar, Stasiun Tabing, dan Stasiun Lubuk Buaya, Stasiun Duku, Stasiun Lubuk Alung, Stasiun Pauh Kambar, Stasiun Kuraitaji, dan Stasiun Pariaman. Waktu tempuh lama perjalanan kereta api dari Padang menuju Kota Pariaman sekitar 1 jam 30 menit. Khusus untuk tiga Stasiun di kota Padang, kereta tidak berhenti lama, sekitar 2-3 menit saja. Jarak tempuh antar Stasiun dari Stasiun Simpang Haru, Stasiun Pasar Alai, Stasiun Air Tawar serta Stasiun Tabing dan Stasiun Lubuk Buaya, sekitar 2-3 menit pula. (Nola Permata Sari/Petugas Locket Padang, 2017)

Berikut ini tabel jam keberangkatan dan jam buka loket pembelian tiket di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang (Yuki Selviana/Customer Service, 2017).

a. Senin-Jum'at

Jam Keberangkatan	Jam buka loket
05.45 Wib	05.00 Wib
09.00 Wib	07.30 Wib
14.00 Wib	11.00 Wib
17.10 Wib	14.30 Wib

b. Sabtu dan Minggu

Jam Keberangkatan	Jam buka loket
07.30 Wib	06.00 Wib
09.00 Wib	07.30 Wib
14.00 Wib	11.30 Wib
17.00 Wib	14.30 Wib

Menurut Yuki Selviana, kalau di hari libur untuk keberangkatan kereta di jam 09.00 WIB semua tiket akan habis terjual dikarenakan ramainya pembeli tiket pada hari tersebut. Sedangkan di hari-hari biasa atau tidak pada saat liburan, tiket banyak terjual di hari sabtu, minggu dan jum'at sore ketika mahasiswa banyak yang pulang kampung. Dan untuk penjualan tiket ini sepi di jam 05.45 WIB, sebab para penumpangnya di jam ini umumnya hanya pegawai yang ingin berangkat kerja. Jumlah tiket yang paling banyak terjual adalah sebanyak 700 tiket untuk keberangkatan Pariaman-Padang, sedangkan untuk keberangkatan Padang-Pariaman sebanyak 400 tiket yang terjual per harinya. Kemudian jumlah tiket yang paling sedikit terjual sekitar 70 tiket sepanjang perjalanan Padang-Lubuk Alung. Kendala yang dialami oleh petugas loket ketika menjual tiket adalah ketika tiket habis sedangkan penumpang masih ramai di Stasiun. Kemudian berkaitan dengan strategi penjualan tiket, yang dikarenakan itu tiket lokal, maka petugas hanya menjual tiket di Stasiun saja. Dan untuk tiket online itu hanya disediakan untuk kereta jarak menengah dan jarak jauh.

Tabel Laporan Penjualan di Stasiun Simpang Haru kota Padang
per hari tanggal trans: 18-12-2017 to 18-12-2017 (Yuki
Selviana/Customer Service, 2017)

STASIUN	NO KA	RUTE	PNP	KELAS	BATAL	TERJUAL	TUSLA	NET CANCEL	REVENUE
PD	B2	PD- PMN	UMUM	EKO	0	281	0	0	1405000
PD	B4	PD- PMN	UMUM	EKO	0	391	0	0	1955000
PD	B4	PD- LA	UMUM	EKO	0	2	0	0	10000
PD	B6	PD- PAK	UMUM	EKO	0	4	0	0	20000
PD	B6	PD- LA	UMUM	EKO	0	2	0	0	10000
PD	B6	PD- PMN	UMUM	EKO	0	146	0	0	730000
PD	B8	PD- PMN	UMUM	EKO	0	128	0	0	640000
PD	B8	PD- LA	UMUM	EKO	0	7	0	0	35000
PD	B8	PD- LBY	UMUM	EKO	0	2	0	0	10000
PD	B8	PD- PAK	UMUM	EKO	0	1	0	0	5000
PD	B8	PD- KI	UMUM	EKO	0	2	0	0	10000

STASIUN	NO KA	KELAS	BATAL	TERJUAL	TUSLA	NET CANCEL	REVENUE
PD	B2	EKO	0	281	0	0	1405000
PD	B4	EKO	0	393	0	0	1965000
PD	B6	EKO	0	152	0	0	760000
PD	B8	EKO	0	140	0	0	700000
TOTAL			0	966	0	0	4.830.000

Kemudian untuk seluruh calon penumpang angkutan
rombongan (KA Sibinuang/Lokal Ekonomi) disyaratkan sebagai
berikut: (Yuki Selviana/Customer Service, 2017)

- a. Angkutan rombongan dilayani pada hari senin-sabtu (tidak termasuk hari minggu, libur sekolah dan libur nasional)
- b. Membuat surat permohonan angkutan rombongan (1 minggu sebelum keberangkatan dengan meliputi : hari/tanggal berangkat, jam pergi/pulang dan jumlah rombongan.
- c. Pelunasan pembayaran tiket rombongan paling lambat 3 hari sebelum keberangkatan.
- d. Pembatalan tiket rombongan minimal 1 hari sebelum keberangkatan.
- e. Pembatalan tiket rombongan dikenakan denda 25% dari harga keseluruhan harga tiket.
- f. Pengembalian uang tiket 3 hari setelah pembatalan.

Kemudian pihak Stasiun juga memberikan ketentuan bagi anak yang berusia 3 tahun ke atas wajib mempunyai tiket. Serta seluruh penumpang kereta api, bahwa telah berlaku *tiket infant* (untuk anak umur di bawah 3 tahun) dengan ketentuan sebagai berikut: (Yuki Selviana/Customer Service, 2017)

- a. Penumpang *infant* pertama dari satu penumpang dewasa (mengambil tempat duduk dikenakan tarif dewasa).
- b. Penumpang *infant* kedua dan seterusnya dari satu penumpang dewasa dikenakan tarif dewasa.

Adapun visi dan misi pelayanan dari Stasiun yaitu dengan memberikan pelayanan prima kepada pelanggan, yaitu memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 A unsur pokok sebagai berikut. (Nola Permata Sari/Petugas Loker Padang, 2017)

- a. Ability (kemampuan)
- b. Attitude (sikap)
- c. Appearance (penampilan)

- d. Attention (perhatian)
- e. Action (tindakan)
- f. Accountability (tanggung jawab)

Perilaku pelayanan prima:

1. Menempatkan kepentingan pelanggan di atas kepentingan kelompok atau pribadi.
2. Membangun kerjasama yang produktif.
3. Ramah, sopan dan santun dalam melayani pelanggan (internal dan eksternal).
4. Proaktif dalam memenuhi harapan pelanggan.
5. Berorientasi pada pasar.
6. Memberikan penghargaan kepada pelanggan.
7. Simpatik, empati, mutual respect dan budi bahasa.
8. Aktif-proaktif.
9. Hangat-akrab.



BAB IV

TINJAUAN FIQIH MUAMALAH TERHADAP SISTEM PENJUALAN TIKET KERETA API DI STASIUN KERETA API SIMPANG HARU KOTA PADANG

1. Sistem Penjualan Tiket Kereta Api di Stasiun Kereta Api Simpang Haru Kota Padang

Tiket adalah dokumen angkutan yang sah dan merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan, dimana perusahaan wajib mengangkut, dan orang yang telah memiliki tiket berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih, dapat berupa tiket komputer, tiket tercetak atau bentuk lainnya yang ditetapkan Perusahaan sebagai tiket, untuk kereta api yang bersangkutan. Tiket tersebut berupa isi identitas diri pengguna jasa serta berisi nomor tempat duduk yang dimiliki. Sebagai salah satu penyelenggara pelayanan jasa angkutan, untuk dapat menggunakan atau memiliki kereta api, calon penumpang harus memiliki tiket sebagai tanda bukti dapat menggunakan jasa ini. Untuk dapat memperoleh sebuah tiket, calon penumpang harus terlebih dahulu mengetahui informasi tujuan keberangkatan, waktu keberangkatan, kereta yang akan digunakan, tarif tiket kereta, serta mengisi identitas diri sesuai dengan kartu identitas yang dimiliki.

Dalam perkembangannya, PT. Kereta Api Indonesia telah menerapkan beberapa sistem tiket yang diberlakukan. Adapun sistem penjualan tiket kereta api yang berada di Stasiun kereta api Simpang Haru kota Padang menggunakan dua sistem sebagai berikut :

a. Sistem rombongan

Sistem rombongan adalah suatu sistem yang diterapkan oleh PT. KAI di Stasiun Simpang Haru kota Padang, dimana pembeli yang ingin membeli tiket kereta api ini jika melebihi kouta penumpang minimal 20 orang penumpang yang diwakilkan oleh seorang penumpang dalam pemesanan pembelian tiket kereta api, atau bisa

disebut juga dengan kelompok atau grup seperti rombongan sekolah, rombongan majlis taklim, rombongan PKK atau rombongan organisasi lainnya, maka dari itu yang digunakan oleh penumpang dalam pembelian tiket kereta api harus dengan sistem rombongan karena harus memiliki legalitas berbentuk stempel, dimana rombongan tersebut harus membuat surat permintaan tiket rombongan, yang diajukan terlebih dahulu satu minggu sebelum hari keberangkatan kepada pihak Manager Operasi dan Fasilitas angkutan penumpang.

Aturan tentang penjualan tiket tersebut disampaikan oleh Erizon selaku Asisten Manager Pelayanan dan Angkutan Penumpang. Hal tersebut didasarkan pada Bab XIV tentang Diskon Tarif Pasal 82 KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) NOMOR : KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 Tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang yang berbunyi :

- (1) Pengelolaan pelayanan angkutan rombongan dilakukan dengan ketentuan berikut:
 - a. Untuk wilayah Daop / Divre dilakukan oleh Senior Manager / Manager Pemasaran Angkutan;
 - b. Untuk wilayah kantor pusat dilakukan oleh *VP Passenger Ticketing Sales / Manager Group Costumer and Support Service*;
 - c. Anak perusahaan atau pihak lain yang ditetapkan perusahaan.
- (2) Pemohon angkutan rombongan untuk kemudian dilaporkan kepada *Manager Group Costumer and Support Service* tembusan *Manager Ticketing Centre* yang memuat data-data berikut:
 - a. Jumlah dan daftar peserta rombongan (daftar nama peserta rombongan dapat menyusul, diperlukan untuk pencetakan tiket);
 - b. Nama dan nomor kereta api;
 - c. Relasi;
 - d. Hari, tanggal keberangkatan dan kembali

- e. Tarif yang disepakati; dan
 - f. Jumlah bea yang dibayar.
- (3) *Ticketing Centre* mengalokasikan tempat duduk kereta api dimaksud beserta *setting* tarifnya sesuai dengan jumlah dan tarif yang disepakati dengan menggunakan kode sub kelas rombongan.
- (4) Pemohon wajib memberikan uang muka angkutan rombongan serendah-rendahnya 25% dari tarif angkutan rombongan yang harus dibayar pada saat penandatanganan Berita Acara Kesepakatan (BAK) dan disetorkan ke kas Perusahaan serta pembayaran pelunasan sisa tarif angkutan dan pencetakan tiket selambat-lambatnya dilakukan 7 (tujuh) hari sebelum keberangkatan kereta api.

Dengan demikian sistem rombongan ini memberikan hal yang positif yaitu sangat membantu penumpang yang melebihi kuota dalam pemesanan atau pembelian tiket kereta api, juga tidak menyulitkan penumpang untuk pergi membeli ke Stasiun Simpang Haru dengan pergi bersama atau rombongan, cukup diwakilkan oleh yang mewakili rombongan yang akan berpergian, secara tidak langsungnya anggota penumpang dapat memiliki tiket kereta api tanpa harus pergi ke Stasiun untuk membeli tiket kereta api. Namun dengan demikian, pihak petugas PT. KAI Stasiun kereta juga akan tetap mencek pada penumpang apakah benar dia penumpang yang bersama satu rombongan dengan tiket yang dipesan berlegalitas atau tidak pada saat hari keberangkatan.

b. Sistem Langsung

Sistem langsung ini adalah suatu sistem yang diterapkan oleh PT. KAI di Stasiun Simpang Haru kota padang, dimana pembeli yang ingin membeli tiket kereta api secara individu atau perorangan, dengan begitu penumpang yang ingin membeli tiket kereta api dapat langsung membelinya ke loket Stasiun atau *shelter* tanpa harus

memesannya satu minggu sebelum keberangkatan dan tanpa harus mengurus surat yang harus mempunyai legalitas berbentuk stempel. Dengan demikian sangat memudahkan penumpang yang hendak pergi sesuai jadwal keberangkatan. Hanya saja sistem langsung ini tidak bisa sesuka hati atau berdasarkan keinginan penumpang untuk membeli tiket lebih banyak. Dalam sistem langsung ini juga ada aturan yang diterapkan oleh PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang yakni pembelian tiket oleh seorang penumpang atau individu hanya dibolehkan maksimal jumlah tiket pembelian hanya empat tiket saja.

Aturan tentang penjualan tiket tersebut disampaikan oleh Erizon selaku Asisten Manager Pelayanan dan Angkutan Penumpang. Hal tersebut didasarkan pada Bab IV tentang Tiket Kereta Api Pasal 10 KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) NOMOR : KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 Tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang yang berbunyi:

- (7) Setiap penumpang wajib memiliki tiket.
- (8) Tiket hanya berlaku untuk pengangkutan dari stasiun keberangkatan ke stasiun kedatangan sebagaimana tercantum dalam tiket kecuali ditetapkan lain oleh perusahaan.
- (9) Satu tiket hanya berlaku untuk satu nama penumpang, nama dan nomor kereta api, tanggal dan jam keberangkatan, kelas dan relasi perjalanan sebagaimana tercantum dalam tiket.
- (10) Pada kereta api komersial, satu orang penumpang diperbolehkan membeli lebih dari satu tiket atas nama dirinya, dalam hal penumpang memiliki hak atas tarif reduksi maka tiket kedua dan seterusnya dikenakan tarif non reduksi (tarif reguler).
- (11) Pada kereta api non komersial satu orang penumpang hanya diperbolehkan membeli satu tiket atas nama dirinya.
- (12) Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud di atas dapat dilakukan pada kondisi tertentu dengan penetapan

dilakukan oleh pejabat serendah-rendahnya senior manager / manager pemasaran angkutan Daop / Divre.

Berdasarkan Bab IV tentang Tiket Kereta Api Pasal 10 ayat 6 KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) NOMOR : KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 Tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang di atas yang menyatakan bahwa “Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud di atas dapat dilakukan pada kondisi tertentu dengan penetapan dilakukan oleh pejabat serendah-rendahnya senior manager / manager pemasaran angkutan Daop / Divre”. Mengacu pada ayat 6 tersebut maka timbullah aturan baru dari UPT Post. Divre2 Sumatera Barat Tentang c/207 Transaksi Penjualan Khusus Kereta Api Lokal / Komuter yang termasuk dalam program yang tertera pada ayat 3 “Untuk tertib pelayanan tiket, diatur sebagai berikut”:

- c. Penjualan tiket sesuai dengan urutan keberangkatan kereta api di stasiun masing-masing.
- d. Satu pengantri dapat melakukan transaksi pembelian maksimal empat tiket.

Dari praktek penjualan tiket dengan sistem secara langsung yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia di stasiun simpang haru kota Padang tersebut membuat sebagian pengguna jasa kereta api PT. KAI Kota Padang merasa kecewa atau merasa kurang terbantu dengan adanya aturan yang membatasi pembelian tiket yaitu satu orang pengantri hanya boleh membeli maksimal empat tiket saja. Dimana saat seseorang ingin membeli tiket lebih dari empat tiket dan itu tidak dibolehkan dikarenakan adanya aturan yang mengatur bahwa satu orang pengantri hanya boleh membeli maksimal empat tiket saja. Sebagaimana diungkapkan oleh salah satu konsumen yang mengalaminya “*Saya merasa kurang terbantu dengan adanya aturan*

yang menyatakan bahwa setiap 1(satu) orang pengantri hanya dibolehkan membeli maksimal 4 (empat) tiket saja. Sedangkan waktu itu saya harus membeli 15 tiket untuk saya dan keluarga saya yang akan pergi berlibur ke Pantai Gondorih Pariaman. Saya merasa tidak terbantunya itu ketika saya membeli tiket tersebut saya tidak dibolehkan membeli 15 tiket secara langsung karena adanya aturan bahwa setiap 1(satu) orang pengantri hanya dibolehkan membeli maksimal 4 (empat) tiket saja. Sedangkan saya hanya pergi berdua dengan adik saya yang masih kecil, itu dikarenakan kami dibatasi kendaraan untuk pergi bersama dalam waktu yang bersamaan. Dan untuk menghindari kekhawatiran tiket habis karena itulah saya hanya pergi berdua bersama adik saya yang masih kecil. Karena aturan yang ditetapkan oleh PT. KAI tentang pembatasan tersebut saya harus menjemput keluarga saya yang lainnya untuk membeli tiket tersebut. Dan itu membuat saya dan keluarga saya merasa kurang terbantu dengan adanya aturan pembatasan dalam membeli tiket itu”.

Hal senada juga disampaikan oleh Maria Ulfa, bahwa Ia merasa kesal karena ingin membeli tiket dengan jumlah 11 (sebelas) tiket untuk dia bersama keluarga, namun ketika membeli tiket dia hanya boleh membeli maksimal 4 (empat) tiket dikarenakan adanya aturan yang mengatur bahwa setiap 1 (satu) orang pengantri hanya dibolehkan membeli maksimal 4 (empat) tiket saja. Sedangkan pada saat dia membeli tiket itu ia hanya pergi sendirian untuk membelinya. Karena aturan tersebut ia pun tidak bisa membeli tiket sesuai yang dia inginkan tadi. Hal itu membuat ulfa merasa kecewa terhadap sistem penjualan tiket kereta api di stasiun kereta api simpang haru kota Padang tersebut.(Ulfa 2017)

2. Faktor Penyebab PT. KAI Kota Padang Mengambil Kebijakan Setiap Pengantri Tiket Hanya dibolehkan Membeli Tiket Kereta Api Maksimal 4 (Empat) Tiket saja dan yang Menyebabkan PT. KAI Tidak Menyediakan Tiket PP (Pulang-Pergi)

Pada sebuah PT atau suatu badan hukum memiliki kebijakan yang mana kebijakan yang telah dibuat dan disepakati serta diberitahukan sehingga diterapkannya kebijakan tersebut sesuai aturan dan ketentuan yang berlaku pada badan hukum atau PT tersebut, begitu juga pada PT. KAI di Stasiun Simpang Haru kota Padang yang mana memiliki salah satu kebijakan diantara kebijakan yang dimilikinya yakni PT. KAI yang berada di Stasiun Simpang Haru kota Padang menerapkan kebijakan penjualan tiket maksimal dapat dibeli oleh seorang penumpang atau seorang pembeli atau secara individu hanya boleh membeli maksimalnya hanya empat tiket saja.

Kebijakan penjualan tiket disampaikan oleh Erizon selaku Asisten Manager Pelayanan dan Angkutan Penumpang di Stasiun Simpang Haru kota Padang pada tanggal 15 Mei 2017 menyatakan: "dalam jual beli tiket keberangkatan ini, PT. KAI Persero di Stasiun Simpang Haru kota Padang menerapkan aturan dimana setiap satu orang pembeli hanya boleh membeli maksimal 4 (empat) tiket untuk satu jam keberangkatan. Aturan tentang penjualan tiket adalah hasil kebijakan dari UPT Post. Divre2 Sumatera Barat" (Erizon 2017)

Hal senada juga disampaikan oleh penumpang atau pembeli tiket KAI Kota Padang, wawancara tanggal 15 Mei 2017 dengan Deni status Mahasiswa menyatakan: "sekitar satu tahun belakangan sepengetahuan saya pemberlakuan pembelian tiket diatur untuk satu orang pembeli boleh membeli maksimal empat tiket, padahal sebelumnya tidak ada aturan yang demikian" (Deni, 2017).

Jika dilihat kebijakan yang diterapkan oleh PT. KAI di stasiun simpang haru kota Padang dengan membatasi pembelian hanya maksimal

empat tiket untuk seorang penumpang atau seorang individu, berlaku pada sistem langsung karena pada sistem langsung tidak mengurus atau berlaku untuk dua hari atau tiga hari sebelum keberangkatan dan tidak juga harus mempunyai surat yang berlegalitas berbentuk stempel bukti rombongan.

Ketentuan dalam pembelian tiket harus dibeli pada hari keberangkatan yang diinginkan, karena stasiun KAI buka dan bekerja setiap hari dan keberangkatan kereta api sesuai jadwal perjalanan yang telah ditetapkan. Maka dari itu kebijakan PT. KAI membatasi pembelian tiket kereta api.

Ketentuan untuk sistem rombongan berbeda dengan sistem pembelian perorangan yang maksimal empat tiket, sistem rombongan boleh membeli jumlah tiket banyak dengan kuota minimal 20 orang (dua puluh orang) penumpang dan harus diurus satu minggu sebelum jadwal keberangkatan dan juga berlegalitas stempel.

Kebijakan yang dikeluarkan oleh PT.KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang tentang pemberlakuan pembatasan pembelian tiket kereta api ini mempunyai alasan sebagai berikut:

1. Standar Operasional Prosedur (SOP)

Standar Operasional Prosedur (SOP) sebagai pedoman pelaksanaan administrasi perkantoran dalam rangka peningkatan pelayanan. Pada dasarnya, SOP merupakan sebuah alat manajemen untuk membuat keseragaman pola bisnis, keseragaman pola kerja dan keseragaman kualitas dari sebuah proses atau produk yang akan dibuat atau dilaksanakan. SOP sangat dibutuhkan dalam perusahaan sebagai pedoman dalam melakukan suatu proses pekerjaan. Pentingnya SOP membuat perencanaan dan pembuatan SOP yang baik sangat dibutuhkan demi membawa perusahaan ke arah yang lebih baik. Untuk itu perlu distandarkan melalui pembuatan standar operasional prosedur (SOP) yang komplit, lengkap dan detail, sehingga

setiap petugas dapat melayani pelanggan dengan sebaik-baiknya, sesuai standar pelayanan yang telah ditetapkan.

Dengan pembuatan SOP yang lebih detail akan memudahkan petugas front liner dalam menjalankan tugasnya di lapangan. Sedangkan supervisor juga memiliki pedoman dalam mengawasi jalannya pelayanan yang dilakukan oleh para petugas kepada pelanggan, baik petugas PT. KAI maupun petugas dari para mitra kerja yang bertugas dalam front liner perusahaan. Standar pelayanan meliputi etika penampilan. Hal ini penting karena penampilan sangat dirasakan oleh para konsumen secara langsung dan menentukan citra pelayanan dan citra PT. KAI. Etika pelayanan, para petugas telah dibekali dengan etika pelayanan sebelum menjalankan tugas pelayanan kereta api, sehingga etika pelayanan ini harus diterapkan di lapangan. Kemudian standar keamanan, standar kebersihan dan check sheet untuk monitoring. Dengan demikian maka standar pelayanan akan dapat terus dilaksanakan secara konsisten dengan panduan SOP yang jelas, detail dan rinci.

Personil yang terkait dengan pelayanan cukup banyak. Mereka yang terlibat dalam alur pelayanan penumpang harus mendapat pembekalan yang sama dengan karyawan organik PT. KAI. Agar pelayanan dapat sesuai SOP yang lengkap dan detail, maka konsekuensi dan keseriusan para pegawai di front liner sangat diperlukan. Selain itu dukungan fasilitas sarana juga ikut menentukan kualitas pelayanan ini secara keseluruhan. Untuk menciptakan kondisi tersebut, Direksi telah membentuk organisasi Quality Assurance, yang khusus menangani jaminan kualitas pelayanan.

2. Penertiban Layanan

Penertiban dan penataan terus dilakukan oleh pihak PT. KAI Simpang Haru kota Padang untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa kereta api. Salah satu upaya untuk penertiban

pelayanan yang dilakukan oleh pihak Stasiun Simpang Haru kota Padang guna untuk kepentingan para penumpang dan pihak kereta api itu sendiri maka dikeluarkanlah aturan mengenai pembatasan pembelian tiket.

Berdasarkan Bab IV tentang Tiket Kereta Api Pasal 10 ayat 6 KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) NOMOR : KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 Tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang di atas yang menyatakan bahwa “Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud di atas dapat dilakukan pada kondisi tertentu dengan penetapan dilakukan oleh pejabat serendah-rendahnya senior manager / manager pemasaran angkutan Daop/Divre”. Mengacu pada ayat 6 tersebut maka timbullah aturan baru dari UPT Post. Divre2 Sumatera Barat Tentang c/207 Transaksi Penjualan Khusus Kereta Api Lokal/Komuter yang termasuk dalam program yang tertera pada ayat 3 “Untuk tertib pelayanan tiket, diatur sebagai berikut”:

- a. Penjualan tiket sesuai dengan urutan keberangkatan kereta api di stasiun masing-masing.
 - b. Satu pengantri dapat melakukan transaksi pembelian maksimal empat tiket.
3. Menghindari Praktek Calo

Kebijakan yang dikeluarkan oleh PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang tentang pemberlakuan pembatasan pembelian tiket, dimana satu orang pengantri atau pembeli hanya dibolehkan membeli maksimal empat tiket saja. Hal itu dilakukan untuk menghindari praktek percaloan. Maksud dari Calo adalah orang yang menjadi perantara dan memberikan jasanya untuk menguruskan sesuatu berdasarkan upah. Sistem pelaksanaan pembelian tiket oleh calo berupa awalnya tiket dibeli kepada petugas, lalu tiket dijual oleh pihak calo kepada penumpang yang membutuhkan tiket dengan harga yang

lebih mahal dari harga normal atau harga asli dari ketentuan tiket Stasiun KAI Simpang Haru (Erizon, 2017).

Berkaitan dengan hal tersebut juga diungkapkan oleh Andrizal mengenai alasan diberlakukannya pembatasan pembelian tiket. Ia mengungkapkan bahwa pembatasan pembelian tiket kereta api yang diberlakukan di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang dengan mekanisme satu orang pengantri atau pembeli tiket hanya dibolehkan membeli maksimal empat tiket saja itu akan menghindarkan terjadinya praktik percaloan, kata Andrizal selaku Asisten Manager PERKA dan OPSAR. Menurut dia, "Justru dengan pembatasan tersebut dimaksudkan agar penjualan tiket bisa merata dan secara otomatis juga tidak memberikan peluang bagi praktik percaloan. Dengan upaya pembatasan itu tujuannya adalah agar masyarakat calon pengguna jasa kereta api bisa kebagian dengan merata karena tidak akan ada yang bisa memesan banyak untuk dijual kembali sehari sebelumnya. Kebijakan tersebut justru sangat strategis bagi masyarakat mengingat misalnya jumlah trip (jadwal keberangkatan) kereta api untuk satu hari itu hanya empat kali perjalanan. Dengan jumlah trip kereta api yang sangat terbatas, maka peraturan itu sangat strategis karena tidak memungkinkan orang memesan tiket lebih dari empat tiket untuk sekali pemesanan" (Andrizal, 2017).

Adapun penerapan tiket pulang-pergi pada umumnya diterapkan oleh semua angkutan, baik itu angkutan darat, udara, dan angkutan air. Lain halnya pada PT. KAI Simpang Haru kota Padang ini, loket Stasiun kereta api ini tidak menyediakan tiket arus pulang-pergi, cukup menyediakan tiket pergi sesuai lokasi tujuan kereta api, yang mana arus kereta api ini dari Padang ke Pariaman. Pada tiket berpergian kita mengenal istilah pulang-pergi, maksudnya disini, dimana kita dapat memesan tiket dalam satu waktu atau dalam waktu yang bersamaan mengambil arus pergi, sekaligus memesan tiket untuk

arus pulang dengan menentukan arus pulang yakni kapan kita inginkan. Dengan begitu kita tidak perlu lagi membeli tiket untuk pulang karena kita sudah memiliki tiket untuk pulang, hanya saja menunggu jadwal pulang sesuai yang kita pesan atau jadwal keberangkatan pulang.

Namun demikian, ada alasan kenapa PT. KAI kota Padang tidak menyediakan tiket pulang-pergi terhadap penumpang tersebut dengan alasan yang disampaikan oleh erizon selaku Asisten Manager Pelayanan dan Angkutan Penumpang “jika disediakan tiket pulang pergi di Stasiun Kereta Api Simpang Haru ini, maka penumpang akan membeli tiket ini cukup pada stasiun Simpang Haru saja, sedangkan di Pariaman juga ada Stasiun Kereta Api, disana juga dapat membeli tiket, jadi agar tiket di loket Stasiun Pariaman dapat terjual juga” (Erizon, 2017).

Berdasarkan yang disampaikan oleh Erizon mengenai kebijakan dalam penyediaan pembelian tiket kereta api pulang-pergi tidak berlaku untuk pembelian tiket kereta api dengan sistem perorangan maupun rombongan. Hanya saja, pada sistem pembelian dengan sistem rombongan pembelian tiket kereta api dilakukan tiga hari sebelum hari keberangkatan yang diinginkan oleh pembeli, proses pembelian tiket kereta api untuk waktu pulang tetap membeli tiket di stasiun terdekat, dengan cara pembeli memperlihatkan surat legalitas yang diurus oleh pembeli beberapa hari sebelum keberangkatan kepada petugas PT. KAI di Stasiun pembeli berada saat itu.

Misalnya: pembeli dari Padang ingin membeli tiket kereta api tujuannya Pariaman untuk membawa rombongan maka satu minggu sebelum pembeli berangkat ke Pariaman terlebih dahulu memesan tiket di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang. Pembeli mengatakan berapa jumlah tiket yang ingin dibeli misalnya 30 orang, maka petugas kereta api memberikan formulir yang telah disediakan

PT. KAI kota Padang, dan pembeli memberikan syarat-syarat berupa surat tanda kartu penduduk (KTP) dan selanjutnya pembeli memperlihatkan surat yang sudah berlegalitas atau adanya tanda stempel yang diberikan petugas kereta api ke kantor PT. KAI kota Padang, setelah itu kantor PT. KAI kota Padang akan memproses dan merekomendasi surat permohonan pembeli, setelah surat rekomendasi di keluarkan PT. KAI kota Padang maka diberikan kepada pembeli. Pada hari keberangkatan pembeli membawa surat rekomendasi yang diberikan PT. KAI kota Padang dan memberikan kepada penjual tiket sehingga penjual tiket akan mengetahui tujuan pembeli untuk membeli tiket rombongan, dengan surat tersebut petugas tiket memberikan tiket rombongan kepada pembeli.

Tujuan tidak diadakannya tiket kereta api pulang-pergi kepada pembeli agar tiket yang disediakan oleh PT. KAI kota Padang maupun Pariaman cepat terjual habis. Serta menegakkan keadilan disiplin baik kepada pembeli maupun petugas dan memberlakukan pembelian tiket dengan tidak saling berdesak-desak tetapi saling menjaga keamanan.

Pada uraian di atas, maka dapat disimpulkan hal yang menjadi faktor penyebab PT. KAI yang berada di Stasiun Simpang Haru kota Padang tidak menyediakan tiket pulang-pergi atau yang biasa disebut dengan tiket PP adalah sebagai berikut:

1. Dikarenakan setiap stasiun pemberhentian menjual tiket, dan agar tiket dapat terjual secara merata di setiap stasiun. Maka Stasiun Simpang Haru kota Padang tidak menyediakan tiket pulang-pergi.
2. Untuk menegakkan keadilan dan disiplin baik kepada pembeli dan petugas dalam transaksi penjualan tiket.

3. Pandangan Fiqih Muamalah Terhadap Sistem Penjualan Tiket Kereta Api di Stasiun Kereta Api Simpang Haru Kota Padang

Secara umum muamalah diartikan sebagai hubungan antar sesama manusia dalam segala bidang. Sedangkan dalam artian lebih khusus muamalah adalah hubungan antara sesama manusia yang berkaitan dengan harta benda saja (Muslich 2010,2). Muamalah atau hubungan dan pergaulan antar sesama manusia di bidang harta benda merupakan unsure duniawi, dan pengaturannya diserahkan kepada manusia itu sendiri. Oleh karena itu, semua bentuk akad dan berbagai cara transaksi yang dibuat oleh manusia hukumnya sah dan dibolehkan, asal tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan umum yang ada dalam syara'. Hal tersebut sesuai dengan kaidah:

الأصل في الأشياء الإباحة حتى يدل الدليل على التحريم

Artinya: "Pada prinsipnya segala sesuatu itu hukumnya mubah sampai ada dalil yang menyatakan keharamannya" (Rozalinda 2005, 4).

Dalil yang dapat merubah hukum muamalah dari boleh (mubah) kepada tidak boleh (haram) tersebut mengacu kepada disiplin ushul fiqih, yaitu dapat berupa dahlil eksplisit (sharih) Al-Quran dan Hadist Nabi saw, atau dalil lain uji verifikasi tertentu seperti *ijma'* (konsensus para ulama), *Qiyas* (analogi), *maslahah mursalah* (konsep maslahat) dan sebagainya.

Dari kaedah tersebut diatas, sebenarnya terfokus kepada prinsip maslahat, yaitu konsep pertimbangan baik buruk, positif negatif dan mudharat maslahat yang berdasarkan kaedah umum dan dalil shahih syari'at Islam. Setiap transaksi dan hubungan perdata (mu'amalah) dalam Islam tidak boleh menimbulkan kerugian kepada diri sendiri maupun kepada orang lain. Hal ini di dasarkan pada hadits Nabi Saw. Yang diriwayatkan oleh Ibnu Majah, Ad-Daruquthi, dan lain-lain dari Abi Sa'id Al-Khudri r.a. Rasulullah SAW bersabda :

لا ضرر ولا ضرار

Artinya : “Janganlah merugikan diri sendiri dan janganlah merugikan orang lain” (HR. Ibnu Majah) (Muslich 2010, 7)

Agar kegiatan muamalah seseorang sejalan dengan ketentuan agama maka dia harus menyelaraskan dengan prinsip-prinsip muamalah yang digariskan dalam ajaran Islam. Prinsip-prinsip muamalah adalah hal-hal pokok yang harus dipenuhi dalam melakukan aktifitas yang berkaitan dengan hak-hak kebendaan dengan sesama manusia. Hal-hal yang menjadi prinsip dalam bermuamalah adalah:

1.9. Mubah

Prinsip dasar dalam setiap bentuk muamalah dalam Islam adalah mubah atau boleh. Setiap akad muamalah yang dilakukan manusia dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya adalah boleh selama tidak ada dalil yang menyatakan keharamannya. Hal ini didasarkan pada kaidah fiqih:

الأصل في الأشياء الإباحة حتى يدل الدليل على التحريم

Artinya: “Pada prinsipnya segala sesuatu itu hukumnya mubah sampai ada dalil yang menyatakan keharamannya” (Rozalinda 2005, 4).

Kaidah ini berlaku dalam bidang muamalah dan transaksi. Dari kaidah ini dapat dipahami bahwa segala macam cara untuk bermu’amalah atau segala macam pekerjaan dibolehkan kecuali yang tegas-tegas diharamkan dalam dalil yang menunjukkan keharaman suatu pekerjaan tersebut. Adapun kaidah lain yang menerangkannya adalah:

لا حكم لأفعل قبل ورود الشرع

Artinya: “Tidak ada hukum terhadap suatu perbuatan sebelum datangnya syari’ah” (Djazuli 2006, 52).

Maksud kaidah ini adalah tidak ada pelarangan terhadap suatu perbuatan sebelum adanya dalil syari’ah yang menjelaskannya. Seperti berjudi, minum khamar maka perbuatan berjudi dan minum khamar ini boleh saja karena tidak ada dalil yang mengharamkannya.

Yang dimaksud dengan dalil pada kaidah ini adalah dalil yang bersumber dari nash dan dalil dalam pengertian Qorinah (tanda atau indikasi) yang ada pada akad sebagai firman Allah Swt., dalam Qs. Al-Baqarah ayat 275:

.....وَأَحَلَّ اللَّهُ الْبَيْعَ وَحَرَّمَ الرِّبَا فَمَنْ جَاءَهُ مَوْعِظَةٌ مِنْ رَبِّهِ فَاتَّقِهَا فَلَهُ مَا سَلَفَ وَأَمْرُهُ إِلَى اللَّهِ وَمَنْ عَادَ فَأُولَئِكَ أَصْحَابُ النَّارِ هُمْ فِيهَا خَالِدُونَ ﴿٢٧٥﴾

Artinya: "Allah telah menghalalkan jual beli dan mengharamkan riba." Maka seluruh bentuk jual beli yang memenuhi rukun dan syarat dibolehkandalam Islam namun bila ada qarinah atau indikasi yang mengarah kepada bentuk yang terlarang misalnya ada unsur tipuan dalam jual beli maka jual beli menjadi terlarang" (Qs. Al-Baqarah ayat 275) (Departemen Agama RI 2009, 47).

1.10. Halal

Dalam melakukan muamalah, benda yang akan ditransaksikan harus suci zatnya, sesuai dengan firman Allah dalam Qs. Al-Maidah ayat 88:

وَكُلُوا مِمَّا رَزَقَكُمُ اللَّهُ حَلَالًا طَيِّبًا

Artinya: "Makanlah olehmu sesuatu yang ada di bumi yang halal lagi baik" (Qs. Al-Maidah ayat 88) (Departemen Agama RI 2009, 122).

Halal al-thayyiban pada ayat ini mengandung pengertian zat pada benda yang ditransaksikan harus halal dan cara memperoleh benda tersebut harus dengan cara yang halal pula. Dengan demikian tidak dibenarkan melakukan muamalah terhadap benda yang haram secara zat seperti bangkai dan tidak dibenarkan melakukan muamalah terhadap benda yang diperoleh dengan cara tidak sah seperti jual beli barang hasil curian dan sebagainya.

1.11. Sesuai Dengan Ketentuan Syari'at dan Aturan Pemerintah

Dalam Islam prinsip yang berlaku adalah melakukan transaksi harus sesuai dengan apa yang diatur dalam syari'at dan peraturan pemerintah. Maka transaksi yang dilakukan dengan cara melawan hukum atau bertentangan dengan ketentuan syari'at dianggap tidak sah. Hal ini sesuai dengan firman Allah Swt., dalam Qs. Al-Maidah ayat 59:

قُلْ يٰٓأَهْلَ ٱلْكِتَٰبِ هَلْ تَنقِمُونَ مِنَّآ إِلَّآ أَن ءَامَنَّا بِٱللَّهِ وَمَآ أُنزِلَ إِلَيْنَا وَمَآ أُنزِلَ مِن قَبْلُ وَأَنۢ أَكْثَرُكُمْ فَسِٰقُونَ ﴿٥٩﴾

Artinya: “Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya) serta para Pemimpinmu, dan ulil amri diantara kamu, kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, Maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al-Qur'an) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian, yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya (Qs. Al-Maidah ayat 59)(Departemen Agama RI 2009, 118).

Maksud dari ayat diatas adalah setiap muamalah yang dilakukan harus mematuhi dan mentaati ketentuan yang ada dalam al-Qur'an dan Hadis serta Ijma' ulama serta peraturan pemerintah. Sebagai prinsip dari syari'at adalah menentang sikap *amal ma'ruf nahi mungkar*. Dengan dasar prinsip ini segala transaksi yang membawa kearah yang positif atau kebaikan dapat dibenarkan selama tidak bertentangan dengan ketentuan syari'at. Sebaliknya setiap transaksi yang membawa ke arah negatif atau merugikan para pihak dilarang oleh syari'at. Begitu juga dengan mua'malah yang dilakukan harus dapat merealisasikan tujuan syari'at yaitu mewujudkan kemaslahatan dan menghindarkan kemudharatan dalam kehidupan manusia (Rozalinda 2005, 6).

1.12. Asas Manfaat

Benda yang akan ditransaksikan harus mempunyai manfaat. Baik manfaat yang dapat dirasakan secara langsung seperti buah-buahan atau

tidak langsung seperti bibit tanaman. Jadi tidak dibenarkan melakukan transaksi terhadap benda yang akan mendatangkan kesia-siaan pada para pihak. Karena muamalah dalam islam harus mengandung manfaat dan menghindari bentuk kesia-siaan itu termasuk sikap mubazir dan orang yang melakukan tindakan mubazir termasuk saudara setan, sesuai dengan firman Allah Swt., dalam Qs. Al-Isra' ayat 27 yang berbunyi:

إِنَّ الْمُبَذِّرِينَ كَانُوا إِخْوَانَ الشَّيْطَانِ ط وَكَانَ الشَّيْطَانُ لِرَبِّهِ كَفُورًا ﴿٢٧﴾

Artinya: "Sesungguhnya orang-orang yang menyia-nyiakan harta itu adalah saudara syetan" (Qs. Al-Isra' ayat 27) (Departemen Agama RI 2009, 284).

Prinsip ini dilahirkan dari ajaran Islam yang melarang seseorang melakukan tindakan merugikan diri sendiri maupun orang lain. Membuang-buang harta atau merusak harta, tidak hanya merugikan diri sendiri juga bisa merugikan orang lain (Rozalinda 2016, 6).

1.13. Asas Maslahat

Prinsip maslahat ini sejalan dengan tujuan syariat (maqashid syariah) yakni mendatangkan kemaslahatan dan menghindari kemudharatan pada setiap transaksi yang dilakukan. Sesuai dengan kaidah:

درء المفاسد أولى من جلب المنافع

Artinya: "Menolak segala bentuk kemudharatan lebih diutamakan daripada menarik manfaat" (Hasbi 1974, 40).

Bila dalam suatu perkara terkumpul mudharat dan maslahat, menolak kemudharatan harus diutamakan karena akibat dari kemudharatan yang ditimbulkan mempunyai akses yang lebih besar daripada mengambil sedikit manfaat. (Rozalinda 2017, 7).

1.14. Asas Kerelaan

Dalam muamalah, setiap akad atau transaksi yang dilakukan dengan sesama manusia harus dilakukan atas dasar suka sama suka atau kerelaan. Hal ini dimaksudkan agar dalam setiap transaksi tidak terjadi karena paksaan dan intimidasi pada salah satu pihak atau pihak lain, sesuai dengan firman Allah Swt., dalam Qs. An-Nisa' ayat 29 yang berbunyi:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ
تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ ۚ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ
رَحِيمًا ﴿٢٩﴾

Artinya: "Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang Berlaku dengan suka sama-suka di antara kamu. dan janganlah kamu membunuh dirimu; Sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu." (Qs. An-Nisa' ayat 29) (Departemen Agama RI 2009, 83).

'An taradin dalam prinsip ini dimaksudkan bahwa transaksi muamalah harus dilakukan atas kemauan dan pemikiran sendiri, bukan atas dasar terpaksa atau dipaksa orang lain. Secara hukum kerelaan atau suka sama suka merupakan persoalan batiniah dan tidak bisa dibuktikan karena sulit untuk mengukur sejauh mana seseorang rela terhadap transaksi yang dilakukannya. Maka prinsip 'an taradin ini harus dimanifestasikan melalui akad (transaksi) yaitu ijab dan qabul atau dalam bentuk mu'athah yaitu saling member antara para pihak yang melakukan transaksi tanpa lafaz ijab dan qabul seperti yang berlaku di pasar swalayan pada saat ini (Rozalinda 2005, 7).

Berdasarkan ayat di atas dapat diambil suatu kesimpulan yang mirip suatu kaidah yang berlaku dalam bidang muamalah yang berbunyi:

الرضا سيد الاحكام

Artinya: "Kerelaan merupakan dasar semua hukum (muamalah)".

Kaidah muamalah yang mengatakan adalah:

الأصل في العقد رض المتعاقدين ونتجته ما التزمه با تعا قد

Artinya: "Hukum asal dalam transaksi adalah keridhaan kedua belah pihak yang berakad, hasilnya adalah berlaku sahnyanya yang diakadkan" (Djazuli 2006, 130).

Kerelaan dalam jual beli merupakan prinsip yang sulit diukur dengan kualitasnya. Namun kerelaan ini dapat dilihat dari ijab dan qabul yang diucapkan yaitu dengan saling menerima dan memberi antara penjual dan pembeli. Dengan adanya saling menerima dan member antara penjual dan pembeli itu artinya secara tidak langsung ada kerelaan dari penjual untuk memberikan barangnya (menjual), serta ada kerelaan dari pembeli untuk memberikan uang sebagai ganti dari barang yang ingin dibelinya.

1.15. Niat

Niat merupakan sesuatu yang sangat menentukan nilai suatu perbuatan, karena hasil dari suatu perbuatan tergantung pada niat. Hal ini sesuai dengan hadits Nabi Saw:

عن عمر بن خطاب قال: انما الاعمال بالنيات وانما لكل امرئ ما نوى... (رواه البخارى)

Artinya: "Dari Umar bin Khattab dia berkata: aku mendengar Rasulullah saw bersabda: sesungguhnya setiap perbuatan itu tergantung kepada niatnya" (HR. Al-Bukhari) (Al Ju'fi 1987, 1)

Baik buruknya hasil dari transaksi tergantung pada niat seseorang, karena niat merupakan tolak ukur untuk membedakan ikhlas atau tidaknya seseorang. Kalau seseorang melakukan jual beli atau transaksi lainnya dengan niat karena Allah maka perbuatan yang dilakukannya itu akan bernilai ibadah di sisi-Nya. Tetapi jual beli atau transaksi bisnis lainnya dilakukan hanya untuk mendapat keuntungan semata, maka yang akan diperoleh hanyalah nilai materinya saja tanpa ada nilai ibadah di dalamnya. Karena niat disyari'atkan dalam Islam adalah untuk

membedakan antara perbuatan yang bernilai ibadah dengan perbuatan yang hanya semata kebiasaan atau rutinitas (Rozalinda 2005, 7).

1.16. Asas Tolong-Menolong

Manusia merupakan makhluk sosial yang senantiasa membutuhkan manusia lain dalam rangka memenuhi segala kebutuhan hidupnya. Untuk itu perlu dikembangkan sikap hidup tolong menolong dengan sesama manusia dalam setiap aspek kehidupan, sesuai dengan QS. al-Maidah ayat 2 yang berbunyi:

...وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ ۚ وَاتَّقُوا اللَّهَ ۚ

إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ ﴿٢﴾

Artinya: "Dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran dan bertakwalah kamu kepada Allah, Sesungguhnya Allah Amat berat siksa-Nya" (Qs. Al-Maidah ayat 2) (Departemen Agama RI 2009, 83).

Berdasarkan ayat Al-Qur'an di atas dapat diketahui bahwa orang yang melakukan suatu transaksi itu hendaklah memiliki sifat tolong menolong dalam kebaikan dan ketakwaan. Seperti saling member kebaikan, misalnya dalam jual beli penjual melebihkan sedikit timbangan barangnya kepada pembeli. Pembeli pun juga harus suka menolong.

Berkaitan dengan prinsip muamalah diatas, maka segala tindak muamalah harus mengandung tidak merugikan orang lain dan mencegah kemudharatan. Bagi pelaku muamalah yang melanggar prinsip-prinsip tersebut, maka tindakan muamalahnya tidak dibenarkan.

Dalam sistem penjualan tiket keberangkatan kereta api yang berada di Stasiun Simpang Haru kota Padang, bahwa di stasiun tersebut menerapkan aturan dimana setiap satu orang pembeli hanya boleh membeli maksimal hanya empat tiket untuk satu jam keberangkatan. Selain itu, dalam sistem penjualan tiket yang dilakukan oleh PT. KAI yang

berada di Stasiun Simpang Haru kota Padang, di Stasiun tersebut juga menetapkan peraturan bahwa para pembeli tiket atau pengguna jasa kereta api tidak menyediakan tiket untuk keberangkatan pergi sekaligus untuk keberangkatan pulang atau yang biasa disebut dengan tiket pulang-pergi.

Berdasarkan kebijakan sistem penjualan tiket yang dilakukan PT. KAI di Stasiun Simpang Haru kota Padang membuat sebagian pengguna jasa kereta api PT. KAI Simpang Haru kota Padang merasa kecewa atau merasa kurang terbantu dengan adanya aturan yang membatasi pembelian tiket dan tidak adanya tiket pulang pergi.

Kebijakan terhadap sistem pembelian tiket dari PT KAI di Stasiun Simpang Haru kota Padang ini sesuai dengan prinsip muamalah yang ketiga yaitu sesuai dengan ketentuan syari'at dan aturan pemerintah sebagaimana dipertegas dalam firman Allah:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِيَ الْأَمْرِ مِنْكُمْ ۚ فَإِن تَنَزَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِن كُنتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ
الْآخِرِ ۚ ذَٰلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا ﴿٥٩﴾

Artinya:

Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. kemudian jika kamu berlainan Pendapat tentang sesuatu, Maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al-Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya. (QS. An-Nisa' (4) : 59) (Departemen Agama RI, 88)

Ayat di atas menjelaskan perintah untuk mentaati Allah, Rasul, dan pemimpin diantara kamu, begitupun dalam ruang lingkup kebijakan terhadap sistem penjualan tiket kereta api kota Padang yang melakukan pembatasan dalam pembelian tiket, sehingga pembeli harus dan mau atau tidaknya mentaati terhadap segala peraturan serta kebijakan yang berlaku. Terlebih lagi jika tujuan dari aturan yang diterapkan tersebut

mendatangkan manfaat bagi kita semua. Sebagaimana yang terjadi dengan sistem kebijakan terhadap penjualan tiket di Stasiun Simpang Haru kota Padang yang tujuan dari pembatasan tiket itu sendiri adalah untuk memberikan layanan yang terbaik berupa kedisiplinan, kenyamanan, kemudahan dan keselamatan penumpang sampai kepada tujuan yang diinginkan, serta menghindari calo yang merugikan pihak pembeli karena jika konsumen membeli tiket kepada calo maka pastinya tiket yang dijual akan lebih mahal dibandingkan dengan harga normal. Sedangkan aturan yang tidak menyediakan tiket pulang pergi tujuannya ialah supaya penjualan tiket di setiap stasiun sama-sama cepat habis atau bisa juga dikatakan juga dengan berbagi pendapatan dan menegakkan kedisiplinan baik untuk petugas, pembeli dan sistem penjualan tiket yang berlaku.

Jika ditinjau dari fiqh muamalah mengenai kebijakan terhadap sistem penjualan tiket yang ditetapkan oleh PT. KAI di Stasiun Simpang Haru kota Padang maka pada dasarnya jual beli itu boleh sebagaimana diungkapkan dalam kaidah fiqh

الأصل في المعاملة الإباحة إلا أن يدل دليل على تحريمها

Artinya:

Hukum asal dalam semua bentuk muamalah adalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya. (Djazuli 2006, 128)

Maksud kaidah ini adalah dalam setiap muamalah dan transaksi, pada dasarnya boleh seperti jual beli, sewa menyewa dan lain-lain, kecuali yang tegas-tegas diharamkan seperti mengakibatkan kemudharatan, tipuan, judi, dan riba.

Dalam agama Islam memberikan petunjuk dalam melakukan muamalah agar tidak bercampur antara yang halal dan yang haram, yang hak dan yang bathil. Untuk itu Islam memberikan peraturan-peraturan yang mengikat dan membatasi keinginan manusia dalam bermuamalah supaya dalam memenuhi kebutuhannya tidak menempuh cara yang dimurkai Allah dan tidak pula merugikan orang lain. Selain itu perlu

diperhatikan tentang barang milik seseorang yang harus jelas dan dapat diserahkan ketika akad berlangsung serta dapat dimanfaatkan dan bermanfaat bagi manusia dan tidak mengandung mafsadah. Karena kriteria barang dan dimana asal barang itu diperoleh hal ini sangat menentukan sah atau tidaknya muamalah yang dilakukan.

Barang yang akan dimuamalahkan tersebut haruslah suci, yang dimaksud suci disini adalah dalilnya dalam hadits jabir bahwa dia mendengar Rasulullah saw. bersabda :

عن جابر بن عبد الله رضي الله عنهما انه سمع رسول الله صلى الله عليه وسلم يقول عام الفتح وهو بمكة : إن الله ورسوله حرم بيع الخمر والميتة والخنزير والأصنام. (رواه صحيح البخاري)

Artinya: Dari Jabir bin Abdullah RA, bahwa ia mendengar Rasulullah SAW bersabda pada tahun penaklukan Makkah, sedang beliau ada di Makkah “Sesungguhnya Allah dan Rasul-Nya mengharamkan jual beli khamar, bangkai, babi, dan berhala (Faisal 2007,124)

Para ulama mazhab Hanafi dan Zahiriah mengecualikan segala sesuatu yang bermanfaat secara syar’i dan membolehkan jual belinya. Menurut mereka boleh menjual belikan kotoran binatang yang najis untuk digunakan di kebun-kebun dan dimanfaatkan sebagai bahan bakar dan pupuk. Begitu pula boleh menjualbelikannya segala sesuatu yang najis dan dapat dimanfaatkan selain untuk dimakan dan diminum, seperti minyak yang najis untuk menyalakan lampu dan mengecat, pewarna yang najis untuk mewarnai, dan sebagainya. selama pemanfaatannya bukan dengan cara dimakan (Faisal 2007, 39)

Juga harus bermanfaat dan juga harus yang dibolehkan oleh agama, tidak boleh menjual sesuatu yang tidak bisa dimanfaatkan dengan sendirinya walaupun bisa bermanfaat jika digabungkan dengan yang lain seperti dua biji gandum, karena tidak bisa dimanfaatkan baik karena sedikit seperti dua biji gandum, ada manfaat tapi tidak dianggap secara syar’i. Oleh sebab itu, tidak ada dampak apa-apa maupun diletakkan pada

mulut burung ketika berburu. Bisa juga tidak ada manfaat karena hina seperti jenis serangga yang membahayakan, yaitu hewan melata seperti ular, kalajengking, dan tikus, tidak ada manfaat di dalamnya sehingga bisa ditukar dengan harta, artinya tidak ada manfaat yang dianggap secara syar'i yang dapat dinilai dengan uang.

Jadi, ukurannya adalah memiliki masalah yang menjadi tujuan dan diterima oleh syariat dengan cara dapat ditukar dengan harta dan tidak mengandung mafsadah terhadap penerima atau pemakainya. Ibnu Ar-Rafi'i menyebutkan alasan tidak sahnya menjual barang yang tidak bermanfaat dan ditukar dengan harta sama dengan memakan harta orang lain dengan cara batil (Azzam 2014, 52). Maka segala tindak muamalah harus mengandung unsur tidak merugikan orang lain dan mencegah kemudharatan. Bagi pelaku muamalah yang melanggar prinsip-prinsip tersebut, maka tindakan muamalahnya tidak dibenarkan. Jual beli juga harus dilandasi suka sama suka antara penjual dan pembeli. Hal itu harus terpenuhi dalam arti jual beli yang tidak mengandung unsur paksaan serta dapat merugikan pihak lain. Firman Allah swt dalam Qs An-Nisa' ayat 29 :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ
تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ ۚ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ ۚ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ

رَحِيمًا ﴿٢٩﴾

Artinya:

"Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang bathil (tidak benar), kecuali dalam perdagangan yang berlaku atas dasar suka sama suka diantara kamu..." (QS. An- Nisa (4) : 29) (Departemen Agama RI 2009, 83)

Dalam ayat ini menjelaskan bahwa tidak boleh memakan harta orang lain kecuali dengan jalan perniagaan (perdagangan) yang didasarkan atas suka sama suka atau saling rela. Bahwa suatu perniagaan

(perdagangan) tidak luput dari pihak penjual dan pihak pembeli maka disinilah adanya peristiwa jual beli dan saling mendapatkan keuntungan antara penjual dan pembeli. Hal ini agar menghindari kemudharatan yang akan terjadi di kemudian hari.

Hal ini berdasarkan dalam kaidah.

الضرر يزال

Artinya: Kemudharatan harus dihilangkan (Djazuli 2006, 67)

Prinsip ini sejalan dengan tujuan syariat (maqashid syariah) yakni mendatangkan kemaslahatan dan menghindari kemudharatan pada setiap transaksi yang dilakukan. Sesuai dengan kaedah:

درء المفسد أو لى من جلب المنافع

Artinya:

Menolak segala bentuk kemudharatan lebih diutamakan daripada menarik manfaat (Hasbi 1974, 40).

Bila dalam suatu perkara terkumpul mudarat dan maslahat, menolak kemudharatan harus diutamakan karena akibat dari kemudharatan yang ditimbulkan mempunyai akses yang lebih besar daripada mengambil sedikit manfaat. Misalnya, jual beli minuman keras dan jual beli lotre harus dilarang dengan ketat karena dampak negatif yang ditimbulkan lebih besar daripada tingkat kemaslahatan. Akses kemaslahatan adalah setiap transaksi yang dilakukan dengan sesama manusia itu mendatangkan kebaikan, nilai guna dan faedah untuk kehidupan pribadi maupun masyarakat (Rozalinda 2017, 7).

Sama halnya dengan kebijakan yang telah ditetapkan oleh PT. KAI, bahwa kebijakan tersebut diterapkan agar tidak ada yang dirugikan dari jual beli tiket tersebut. Agar terhindar dari pihak-pihak yang dapat mengambil keuntungan dari jual beli tiket seperti calo pada umumnya. Jadi, anggapan pembeli merasa dirugikan karena tidak bisa membeli tiket lebih dari empat itu karena mereka tidak mengetahui apa alasan utama

dari pembuatan kebijakan pembelian tiket ini. Padahal kebijakan itu diterapkan semata-mata hanya untuk kemaslahatan bersama agar tidak ada yang merasa saling dirugikan. Kemudian alasan mengapa stasiun simpang haru kota padang tidak menyediakan tiket pulang pergi dikarenakan agar semua tiket yang ada di setiap stasiun terjual semua. Jadi, sistem penjualan tiket kereta api yang diterapkan oleh PT.KAI yang berada di stasiun simpang haru kota padang pada dasarnya boleh dilakukan karena semata-mata tujuan dari kebijakan tersebut ialah untuk kemaslahatan kedua belah pihak.

Jadi, berdasarkan dalil Al-qur'an, hadis dan kaidah yang diuraikan di atas maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan yang ditetapkan terhadap sistem penjualan tiket kereta api yang pembeliannya dibatasi oleh pihak PT. KAI di Stasiun Simpang Haru kota Padang maka dalam fiqh muamalah transaksi dalam penjualan tiket maka hukumnya mubah (boleh) dan tidak ada larangan terhadap pemberlakuan sistem pembatasan pembelian tiket tersebut, karena tujuan yang ditetapkan tersebut merupakan kemaslahatan bagi kedua belah pihak yaitu penjual sebagai PT. KAI di Stasiun Simpang Haru kota Padang dan pembeli tiket kereta api di Stasiun Simpang Haru kota Padang.

BAB V

PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan apa yang telah diuraikan diatas, maka dapat diambil kesimpulan di antaranya :

- 1.1. Sistem penjualan tiket kereta api yang berada di Stasiun Kereta Api Simpang Haru kota Padang menggunakan dua sistem. Yang pertama, adalah dengan sistem rombongan yaitu pembeli yang ingin membeli tiket kereta api ini jika melebihi kouta penumpang minimal dua puluh orang penumpang yang diwakilkan oleh seorang penumpang dalam pemesanan pembelian tiket kereta api, rombongan tersebut harus membuat surat permintaan tiket rombongan yang diajukan terlebih dahulu satu minggu sebelum hari keberangkatan, dan yang kedua adalah dengan sistem langsung yaitu pembeli yang ingin membeli tiket kereta api secara individu atau perorangan dapat langsung membelinya ke loket Stasiun secara langsung. Dalam sistem langsung ini ada aturan yang diterapkan oleh PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang yakni pembelian tiket oleh seorang pembeli atau penumpang hanya dibolehkan membeli maksimal empat tiket saja. Selain itu, dalam praktek penjualan tiket yang dilakukan oleh PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang, di Stasiun tersebut juga tidak menyediakan tiket pulang-pergi.
- 1.2. Kebijakan yang dikeluarkan oleh PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang tentang pemberlakuan pembatasan pembelian tiket kereta api ini mempunyai alasan yaitu adanya standar operasional prosedur (SOP) yang dimiliki oleh PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang, upaya untuk penertiban pelayanan yang dilakukan oleh pihak Stasiun Simpang Haru kota Padang guna untuk kepentingan para penumpang dan pihak kereta api itu sendiri, serta untuk menghindari praktek percaloan. Sedangkan faktor penyebab PT. KAI Stasiun Simpang Haru

kota Padang tidak menyediakan tiket pulang-pergi adalah karena setiap stasiun pemberhentian menjual tiket, dan agar tiket dapat terjual secara merata di setiap stasiun. Maka dari itu Stasiun Simpang haru kota Padang tidak menyediakan tiket pulang-pergi. Serta untuk menegakkan keadilan dan disiplin baik kepada pembeli dan petugas dalam transaksi penjualan tiket. Itulah sebabnya mengapa PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang memberlakukan pembatasan penjualan tiket tersebut.

- 1.3. Hukum dari sistem penjualan tiket kereta api yang penjualannya dibatasi oleh pihak PT. KAI di Stasiun Simpang Haru kota Padang adalah *mubah* (boleh), karena tujuan yang ditetapkan tersebut merupakan kemaslahatan bagi kedua belah pihak yaitu penjual sebagai PT. KAI di Stasiun Simpang Haru kota Padang dan pembeli tiket kereta api di Stasiun Simpang Haru kota Padang.

2. Saran

- 2.1. Bagi masyarakat seharusnya lebih memahami lagi standar operasional prosedur (SOP) yang telah ditetapkan oleh PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang supaya tidak terjadi kesalahpahaman antara masyarakat dengan pihak PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang.
- 2.2. Para pembeli tiket seharusnya memaklumi dan menerima peraturan yang telah ditetapkan demi tertibnya sistem penjualan tiket kereta api di Stasiun Simpang Haru kota Padang tersebut.
- 2.3. Seharusnya pihak PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang mensosialisasikan kepada masyarakat tentang sistem penjualan tiket yang diberlakukan supaya kedua belah pihak tidak ada yang merasa dirugikan.
- 2.4. Pihak PT. KAI Stasiun Simpang Haru kota Padang seharusnya lebih meningkatkan kenyamanan dan keamanan untuk calon penumpang.