

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

1. PT. Angkasa Pura II (PERSERO) merupakan Badan Usaha Bandar Udara yang telah mendapatkan izin Menteri untuk mengelola dan mengoperasikan Bandar Udara Kualanamu Medan. Setelah di tetapkannya Daerah Keamanan Terbatas (DKT) pada tanggal 1 Mei 2014, dalam mengelola atau mengoperasikan Terminal Kargo dan Pos Bandara Kualanamu Medan, PT. Angkasa Pura II (PERSERO) membagi atas dua Lini, yaitu Lini-1 yang merupakan terminal untuk pelayanan pengiriman (*outgoing*) dan penerimaan (*incoming*) kargo dan pos, dan Lini-2 yang merupakan salah satu fasilitas komersial milik PT. Angkasa Pura II (PERSERO) berupa ruangan/bagian dari ruangan yang dapat digunakan/dimanfaatkan/diusahakan (pergudangan) dalam kegiatan dan/atau usaha oleh Mitra Usaha untuk menunjang pelayanan penerimaan (*incoming*) kargo dan pos. Dalam mengelola Terminal Kargo dan Pos di Lini-1 milik PT. Angkasa Pura II (PERSERO) dikelola oleh operator terminal kargo dan pos yang dipilih melalui tender untuk melayani pengiriman kargo dan pos oleh pihak pengirim barang (*shipper*) dan penerima kargo dan pos oleh pihak penerima barang (*consignee*) yaitu melakukan kerjasama dengan PT. Gapura Angkasa yang dituangkan dalam Perjanjian Nomor PJJ.15.02.01/00/09/2013/154 tertanggal 13 September 2013. PT. Gapura Angkasa menjadi pengelola terminal kargo Lini-1 pada tanggal 25 Juli 2013 sampai dengan tanggal 24 Juli 2015. Selanjutnya sejak tanggal 25 Juli 2015 terminal kargo untuk domestik dikelola sendiri oleh PT. Angkasa Pura II (PERSERO), sedangkan pihak PT. Gapura Angkasa hanya menyediakan Sumber Daya Manusia dan peralatan sehingga hanya mendapat

management fee. Kemudian di Tahun 2018, PT. Angkasa Pura II (PERSERO) menunjuk Angkasa Pura Kargo (APK) yang merupakan anak usaha dari PT. Angkasa Pura II (PERSERO) untuk menjadi operator dan melakukan kegiatan penarikan tarif di Terminal Kargo. Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2014, yang berhak mengenakan tarif adalah Badan Usaha Bandar Udara. Sedangkan dalam mengelola Usaha di Pergudangan (Lini-2) yang terletak di publik area merupakan fasilitas komersial milik PT. Angkasa Pura II (PERSERO) berupa ruangan/bagian dari ruangan yang dapat digunakan/dimanfaatkan/diusahakan dalam kegiatan dan/atau usaha oleh Mitra Usaha untuk menunjang kegiatan penerimaan kargo dan pos oleh pihak penerima barang (*consignee*). Pemanfaatan fasilitas komersial oleh Mitra Usaha ini dapat disepakati dengan kewajiban biaya sewa/pemanfaatan/kompensasi fasilitas komersial dengan nilai sebagaimana diatur dalam sebuah perjanjian. Kegiatan pelayanan jasa kargo dan pos tersebut yang menjadi objek dari pemindahtanganan PT Angkasa Pura II (PERSERO) di Lini-1 melanggar Pasal 233 ayat (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 bahwa izin Menteri tersebut tidak dapat dipindahtangankan sekalipun kepada anak perusahaan. Adapun penyewaan di Mitra Usaha Lini-2 (pergudangan) dilakukan dengan mekanisme yang tidak bertentangan dengan hukum apapun. Menurut pandangan Majelis Hakim mengenai perjanjian tersebut adalah merupakan masalah lain yang memerlukan pembuktian melalui suatu proses peradilan, karena yang menjadi persoalan utama adalah apakah PT Angkasa Pura II (Persero) telah menjalankan praktik monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat.

2. Dalam Putusan KPPU, PT Angkasa Pura II (PERSERO) telah terbukti secara sah melanggar Pasal 17 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Penulis berpendapat bahwa keputusan Komisi

Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) sudah tepat, karena walaupun Terlapor yang dalam hal ini PT. Angkasa Pura II (PERSERO) adalah BUMN yang dikecualikan monopolinya seperti yang ada di Pasal 50 dan 51 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, tetapi kegiatan PT. Angkasa Pura II (PERSERO) yang mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat dengan menetapkan tarif yang ganda dengan cara antara lain: Penetapan Harga Pokok Produksi dari Tarif Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara (JKP2U) dan tarif pelayanan gudang di Terminal Kargo yang tidak ada penyesuaian tarif penanganan kargo untuk kargo *outgoing* setelah penerapan *Regulated Agent (RA)* sementara jumlah kegiatan yang tidak dilaksanakan dan penambahan kegiatan. Dengan perilaku Terlapor yang mengakibatkan dampak kepada kepentingan umum berupa biaya logistik yang tinggi yang akan mempengaruhi perekonomian nasional. Hal tersebut disebabkan karena pengguna jasa yang menggunakan jasa dari PT. Angkasa Pura II (PERSERO) akan membebankan kembali tambahan biaya tersebut kepada *shipper* (pengirim kargo). Di satu sisi, kargo yang dikirimkan dapat berupa barang konsumsi maupun barang modal/bahan baku produksi. Jika kargo yang dikirim barang modal/bahan baku produksi maka akan berdampak terhadap kenaikan secara tidak langsung barang yang diproduksi tetapi juga akan berdampak langsung terhadap barang konsumsi yang dikirimkan.

3. Tinjauan Islam terkait penyediaan fasilitas terminal untuk pelayanan kargo dan pos di Bandar Udara Kualanamu Medan disebut dengan *Ijarah*. Hal ini sesuai dengan syarat dan rukun *Ijarah*, yaitu dengan adanya orang yang berakad yaitu antara PT. Angkasa Pura II (PERSERO) dengan Mitra Usahanya, sesuatu yang diadakan yaitu dalam hal ini adalah pergudangan yang dijadikan sebagai terminal kargo, upah dan imbalan yaitu adanya

kewajiban biaya penyewaan yang di bebaskan PT. Angkasa Pura II (PERSERO) untuk Mitra Usahanya. Dalam bentuknya yaitu *Ijarah ain*, yakni *ijarah* yang berhubungan dengan penyewaan benda yang bertujuan untuk mengambil manfaat dari benda tersebut tanpa memindahkan kepemilikan benda tersebut, baik benda bergerak seperti menyewa kendaraan maupun benda tidak bergerak seperti sewa rumah. Pelayanan Kargo dan Pos di Bandar Udara Kualanamu Medan di laksanakan oleh PT. Angkasa Pura II (PERSERO), dalam pelayanannya diduga PT. Angkasa Pura II (PERSERO) melakukan monopoli. Yang dalam hukum Islam disebut dengan *Ihtikar*. *Ihtikar* tersebut dilarang, karena perbuatan demikian didorong oleh nafsu serakah, loba dan tamak, serta mementingkan diri sendiri dengan merugikan orang banyak.

B. Saran

1. Kepada Komisi Pengawas Persaingan Usaha, seharusnya memiliki aturan dalam BUMN agar tidak terjadi monopoli dalam kegiatan usaha.
2. Sebagai umat muslim sudah dianjurkan kita untuk patuh dan taat pada syariat-syariat islam. Baik dalam hubungan perjanjian sewa-menyewa dalam islam yang merupakan dapat memberi manfaat untuk masyarakat.