

Pungutan liar yang dihadapi oleh angkutan truk: Studi kasus angkutan truk dengan trayek serang ke Jabodetabek

Eko Atmadji*, Muhammad Brilian Fajar

Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, Indonesia

*Corresponding author: 003130102@uui.ac.id

JEL Classification Code:
D73

Kata kunci:
Pungutan liar, angkutan truk

Email penulis:
003130102@uui.ac.id
15313177@alumni.uui.ac.id

DOI:
10.20885/JKEK.vol2.iss2.art7

Abstract

Purpose – To analyze the phenomenon of illegal payment on truck drivers of delivery business.

Method – Qualitative phenomenological method to understand the phenomenon of truck drivers choosing to use non-toll roads rather than toll roads to deliver commodity from expedition company clients. In-depth interviews were conducted with truck drivers, expedition company officials, and illegal levy collectors. To get a feel for the incidence of illegal levies on roads, this research used a participatory method.

Findings – Truck drivers choose to use non-toll roads because travel costs are cheaper than if they drive through toll roads, therefore truck drivers can take larger transportation allowance home provided by their company. However, truck drivers do not consider about the criminal risks from the extorters, which could happen to them in longer journey of delivery. Another finding is that delivery of goods is often late due to the truck driver's mistakes.

Implication – The travel allowance that the company has given to truck drivers has been too large, which could result in the delivery duration of goods being longer.

Originality – This study contributes to qualitative research on extortion using participatory methods.

Abstrak

Tujuan – Menganalisis fenomena pungutan liar pengemudi truk di bisnis pengiriman barang.

Metode – Metode kualitatif fenomenologi untuk memahami fenomena pemilihan pengemudi truk yang lebih memilih untuk menggunakan jalan non tol dibanding jalan tol untuk mengirim barang dari klien perusahaan ekspedisi. Wawancara mendalam dengan pengemudi truk, petinggi perusahaan ekspedisi, dan pelaku pemungut pungutan liar dilakukan. Untuk mendapatkan nuansa kejadian pungutan liar di jalan raya, penelitian ini menggunakan metode partisipatif.

Temuan – Pemilihan pengemudi truk untuk menggunakan jalan non tol karena pengeluaran ongkos perjalanan lebih murah dibanding jika menggunakan jalan tol sehingga pengemudi truk dapat membawa pulang sisa uang transport dari perusahaan yang lebih besar. Namun demikian, pengemudi truk tidak memikirkan risiko kriminal yang bisa saja menimpa mereka yang bisa mengakibatkan waktu pengiriman menjadi semakin lama. Temuan lain adalah faktor pengiriman barang yang sering terlambat disebabkan oleh kesalahan dari pengemudi truk ini.

Implikasi – Uang perjalanan yang diberikan perusahaan ke pengemudi truk selama ini terlalu besar yang bisa menyebabkan justru durasi pengiriman barang menjadi lebih lama.

Orisinalitas – Studi ini berkontribusi pada penelitian kualitatif pungutan liar dengan menggunakan metode partisipatif.

PENDAHULUAN

Jalan tol di pulau Jawa sudah hampir menyeluruh dari ujung barat di provinsi Banten sampai dengan daerah timur di daerah provinsi Jawa Timur. Hal itu menimbulkan dugaan bahwa akan banyak kendaraan roda empat atau lebih yang akan beralih dari jalur jalan raya biasa ke jalur tol karena akan sangat mengurangi ongkos keuangan dan waktu. Namun demikian jalur tol tidak membuat truk untuk pindah jalur. Sebagian besar dari pengemudi truk memutuskan untuk tetap melalui jalur jalan raya biasa meskipun dengan waktu perjalanan yang lebih lama. Padahal jika truk melalui jalan tol akan dapat mengurangi waktu pengiriman secara signifikan. Diduga, pengemudi truk memilih jalur non tol karena ongkos transportasinya lebih murah daripada jika menggunakan jalan tol.

Namun demikian, perjalanan melalui jalan non tol akan menghadapi risiko penarikan pungutan liar yang terjadi di sepanjang jalan dari lokasi pengirim barang sampai dengan penerima barang. Tidak hanya nilai pungutan liar yang dapat meningkatkan ongkos transportasi tetapi juga aktivitas kriminal yang mengiringi pemungutan liar karena pelaku kriminal atas barang-barang kiriman biasanya dilakukan oleh pemungut pungutan liar juga atau kelompok yang berkaitan dengan mereka (Juniati, 2017). Namun, ongkos pungutan liar dan risiko keamanan barang kiriman dianggap masih bisa ditanggung jika menghasilkan pendapatan dari selisih biaya jalan tol dengan biaya jalan non tol yang bernilai lebih tinggi. Kementerian Perindustrian di 2012 melaporkan bahwa besarnya pungutan liar secara umum adalah sekitar 20% yang artinya perusahaan pengiriman barang harus menyiapkan dana 20% dari ongkos untuk bebas dari gangguan pungutan liar¹. Angka ini cukup besar dan mempengaruhi tarif angkutan barang secara signifikan dan membuatnya menjadi mahal.

Pemberantasan pungutan liar bukannya tidak pernah dilakukan tetapi para pelaku pungutan liar biasanya berlindung pada berbagai organisasi massa yang berpengaruh secara lokal (Purwadi et.al, 2018). Organisasi massa ini memiliki pengetahuan yang cukup untuk peraturan-peraturan pemerintah soal transportasi untuk dicari kelemahan-kelemahannya. Di samping itu, organisasi massa juga bersekongkol dengan aparaturnegara agar kegiatan ilegal mereka terjamin keamanannya. Persekongkolan ini sudah berlangsung lama sehingga pungutan liar sudah dianggap sebagai budaya masyarakat yang harus diikuti. Masyarakat korban pungutan liar dipaksa untuk mengikuti budaya ini dan tidak diberi kesempatan untuk mengadu ke pemerintah karena oknum-oknum pemerintah yang berhubungan dengan pengaduan tersebut sudah menjadi bagian dari konspirasi tersebut (Ramadhani, 2017). Usaha untuk mengatasi pungutan liar paling tidak berada di lingkungan jembatan timbang pernah dianalisis (Wibawa et.al, 2013), namun hasil dari upaya penegakan aturan agar pungutan liar terhapuskan tidak berjalan efektif. Hal itu karena pengawasan internal kurang didukung oleh pengawasan eksternal, baik dari instansi lain maupun pengguna jasa jembatan timbang itu sendiri. Penelitian lain yang mirip dilakukan oleh Zakaria et.al (2019). Ada tiga hal mengapa usaha pembersihan pungutan liar tidak mencapai target di provinsi Jawa Timur. Pertama, koordinasi antar task force masih lemah. Kedua, kurangnya dukungan anggaran pemerintah daerah. Ketiga, tidak ada SOP yang disepakati dan dipahami oleh lembaga pelaksana. Penemuan yang lebih kompleks dari pungutan liar berasal dari studi Olken dan Barron (2009) dengan fokus studi pungutan liar yang dihadapi oleh para pengemudi truk di propinsi Nanggroe Aceh Darussalam. Ada tiga pihak yang menjadi dalang dari pungutan liar kepada para pengemudi truk yaitu oknum polisi, oknum militer, dan oknum petugas jembatan timbang dimana para operatornya adalah kelompok masyarakat yang dekat dengan kegiatan kriminal. Yang menarik adalah skema tarif pungutan liar mengikuti teori organisasi industri yaitu penerapan dari price discrimination dan two-part tariff. Penerapan price discrimination terjadi ketika para operator lapangan menentukan tarif pungutan liar pada truk tergantung pada usia truk dan kelengkapannya. Semakin tua truk, semakin rendah tarif pungutan liarnya. Sedangkan penerapan two-part tariff dilakukan dengan membagi dua tahap tarif yaitu tahap pertama adalah tarif yang nilainya sama untuk semua pengemudi truk dan tahap kedua adalah tarif yang dibebankan tergantung dari nilai muatannya dan usia truk dan kelengkapannya.

Dari berbagai studi, dampak dari adanya pungutan liar tersebut dapat meningkatkan ongkos transportasi, mempercepat jalan rusak (Sjafruddin et.al, 2009 dan Bakaruddin et.al, 2016), kepastian

¹ <https://kemenperin.go.id/artikel/3432/Pungutan-Liar-Setahun-Capai-Rp25-Triliun>. Diambil 23 Desember 2023

hukum (Budi, 2018), maupun mengubah peta politik lokal (Purwadi et.al, 2018). Berkaitan dengan diskusi tentang pungutan liar tersebut, studi ini akan membahas tentang peran dari pungutan liar di suatu daerah terhadap ongkos yang dihadapi oleh sebuah perusahaan ekspedisi. Dipilihnya topik ini karena ingin melakukan sebuah studi tentang pungutan liar yang dilakukan dengan metode partisipatif agar dapat menangkap suasana lingkungan pungutan liar yang dihadapi sehari-hari oleh pengemudi truk. Hal ini berbeda dengan penelitian lain yang dilakukan tidak menggunakan metode partisipatif. Karena bentuknya partisipatif, akan dipilih satu lokasi penelitian yang area pengirimannya tidak terlalu luas.

METODE PENELITIAN

Jika dilihat dari sudut ilmu ekonomi, fenomena pungutan liar di sektor transportasi merupakan kegiatan ekonomi bawah tanah yang biasa terjadi tetapi tidak tampak di permukaan. Pendekatan kualitatif dalam penelitian ini dilakukan karena data statistik resmi pemerintah tidak mencakup fenomena ini. Data yang diambil dari lapangan adalah hasil wawancara dengan pengemudi truk sambil mengikuti perjalanan mereka bertugas. Metode partisipatif ini diperlukan untuk mengetahui nuansa perjalanan dalam tugas mereka mengantarkan barang (Leksono, 2013). Penelitian ini menggunakan alat analisis fenomenologi dalam rangka mengetahui apa yang dirasakan oleh para pengemudi ketika memutuskan untuk menggunakan jalan non tol untuk mengantarkan barang.

Sebuah perusahaan jasa pengantaran barang di Serang bersedia memberikan fasilitas untuk penelitian ini dengan mengizinkan pergi bersama pengemudi truk mengantar barang dari kota Serang ke kota-kota kawasan Jabodetabek. Waktu pengiriman dengan jarak yang demikian akan memakan waktu satu hari. Jasa pengiriman yang dilayani adalah pengiriman barang niaga bukan barang rumah tangga di mana yang mengirim maupun yang menerima adalah perseorangan. Pengirim dan penerima barang niaga adalah perusahaan-perusahaan yang berada antara kota Serang dan kawasan Jabodetabek. Wawancara dilakukan sepanjang perjalanan pengantaran. Karena wawancara bersifat partisipatoris, fenomena pungutan liar yang terjadi ikut dirasakan para peneliti lapangan. Untuk menjamin informasi yang disampaikan informan merupakan data yang valid, metode triangulasi digunakan agar informasi yang sudah disampaikan dapat diverifikasi langsung dari informan. Wawancara yang dilakukan difokuskan pada pertanyaan utama yaitu mengapa para pengemudi truk dalam mengantarkan barang-barang kiriman lebih memilih menggunakan jalan non tol dibanding jalan tol. Padahal di jalan non tol, para pengemudi truk menghadapi biaya tambahan berupa pungutan liar dari berbagai oknum di sepanjang jalan non tol. Di samping wawancara pada pengemudi truk, juga dilakukan wawancara kepada perusahaan maupun pelaku pemungutan liar.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perusahaan memberi izin untuk wawancara kepada tujuh pengemudi dan asisten pengemudi (kenet), serta dua karyawan dan satu petinggi perusahaan. Untuk pihak penarik uang pungutan liar, dua orang penarik uang bersedia untuk diwawancarai. Total informan yang diwawancarai adalah dua belas orang. Profil dari para informan adalah semua laki-laki dengan rentang umur antara 24 tahun sampai 55 tahun. Untuk usia pengemudi dan asistennya berentang usia antara 25 tahun sampai 42 tahun. Sedangkan untuk karyawan perusahaan dan petingginya berusia di atas 50 tahun. Dua orang penarik uang berusia 24 dan 26 tahun. Pendidikan dari informan pengemudi dan asistennya tidak sampai lulus SMA namun semua pernah bersekolah. Sedangkan pendidikan para karyawan dan petinggi adalah lulusan SMA. Dua penarik uang berpendidikan lulusan SMP. Semua informan telah menikah kecuali para penarik uang.

Untuk pengiriman barang, perusahaan dan klien menyetujui rentang waktu pengiriman adalah satu hari sebagai contoh jika kesepakatan pengiriman di hari Rabu, maka hari Kamis sudah harus sampai. Hanya saja untuk jam sampainya, diserahkan kepada pengemudi karena mempertimbangkan hal-hal yang sangat mungkin terjadi seperti kemacetan maupun halangan-halangan lain. Oleh sebab itu, pengemudi akan mengatur rute hantaran sesuai dengan pengalaman pengemudi selama ini. Untuk itu, biasanya klien tidak mempermasalahkannya. Yang terpenting adalah barang yang dikirim tidak ada kerusakan atau pengurangan. Segala dokumen yang terkait

dengan pengiriman barang dilengkapi oleh klien dan perusahaan ekspedisi hanya melaksanakan pengantaran saja.

Pungutan liar yang dihadapi oleh pengemudi biasanya berlokasi di jalan persimpangan, pintu keluar-masuk tol, pintu masuk pelabuhan, dan pelabuhan. Pungutan liar tidak hanya terdapat di luar kawasan industri tetapi juga bermain di dalam kawasan industri. Semenjak truk pengangkut beranjak dari tempat pengambilan barang di klien yang biasanya berlokasi di kawasan industri, pungutan liar sudah mulai dihadapi para pengemudi truk. Hal ini berlangsung sepanjang perjalanan sampai ke alamat yang dituju. Jika pengemudi truk memutuskan untuk tidak lewat jalan tol, pungutan liar makin banyak.

Oknum-oknum penarik pungutan liar mendapatkan pekerjaan ini karena beberapa faktor seperti faktor pertemanan yang sudah terjun ke dunia pungutan liar sebelumnya, ketidakcukupan penghasilan, dan motif identitas kelompok penguasa daerah. Aktivitas pungutan liar dikuasai kelompok-kelompok masyarakat yang pergerakannya sangat terorganisir. Banyak anggota bergabung ke kelompok-kelompok penarik pungutan liar karena ingin mendapat perlindungan ketika mereka mendapat masalah hukum. Tarif pungutan liar ditentukan oleh pimpinan kelompok. Besarnya tarif pungutan liar tergantung dari di mana pungutan ditarik. Jika ditarik di jalan raya, tarif pungutan berkisar dari Rp 2000,- sampai Rp 5.000,-, bahkan sampai Rp 10.000,- tapi sangat jarang. Namun jika ditarik di dalam kawasan industri, nilai pungutan liar tergantung dari perkiraan nilai barang yang diangkut. Semakin besar nilai barangnya, semakin besar nilai pungutannya karena dihitung berdasarkan prosentase nilai barang. Hanya saja, pimpinan kelompok menentukan tarif tidaklah terlalu besar untuk menghindari membuat permusuhan kepada banyak pihak yang berkepentingan, tidak menarik perhatian pemerintah pusat, dan menjaga kontinuitas pungutan agar tidak hilang karena obyek penarikan pungutan liar menghindarinya. Jika mengacu pada penelitian Olken dan Baron (2009) tentang keterlibatan aparat pemerintah sebagai pelaku utama pungutan liar, hasil wawancara dengan penarik pungutan menunjukkan bahwa tidak ada bukti keterlibatan aparat pemerintah pada aktivitas pungutan liar tersebut. Hal itu karena mereka bukanlah orang penting dalam kelompok penarik pungutan liar.

Saat penarikan uang pungutan liar, antara pengemudi truk dan penarik pungutan liar hanya berinteraksi sebentar karena masing-masing pihak sudah tahu sama tahu bahwa penarikan pungutan liar dianggap sebagai kejadian normal yang tidak memerlukan percakapan basa-basi. Dari perjalanan mengantar barang, sesekali ada interaksi antara pengemudi truk dan penarik pungutan liar untuk berbasa-basi ketika mereka bertemu di warung atau tempat peristirahatan lainnya. Hal ini memberikan kesan bahwa kedua pihak telah melakukan persekongkolan yang merugikan perusahaan ekspedisi. Meskipun mereka sering ditanya tentang kemungkinan kerjasama tersebut dalam wawancara ini, kedua informan dari pengemudi truk maupun penarik pungutan liar menolak mengakui kerjasama tersebut. Penjelasan yang logis dari situasi ini adalah bahwa pungutan ilegal dari para preman sudah berlangsung lama sekali sampai dianggap sebagai kebiasaan yang harus dilestarikan. Para pengemudi truk mengatakan jika dalam satu hari tidak ada pungutan liar yang ditarik, mesti ada sesuatu yang salah sedang terjadi, dan itu bukan sebuah tanda yang baik. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas pungutan liar yang seharusnya dimaknai dengan perbuatan yang merugikan pengemudi truk justru mendatangkan perasaan kasihan pengemudi truk kepada para penarik pungutan.

Bagi perusahaan, fenomena pungutan liar di sepanjang jalan antara Serang sampai Jabodetabek sudah dihadapi puluhan tahun. Menyadari bahwa pungutan liar harus dilayani, perusahaan memberikan uang transport kepada pengemudi truk dengan jumlah yang cukup besar sampai pengemudi bisa memilih antara menggunakan jalan tol ataukah jalan non tol. Bagi perusahaan, fenomena pungutan liar mengganggu jalannya bisnis transportasi. Jenis maupun besarnya pungutan liar senantiasa dinamis. Hal ini menyebabkan perhitungan ongkos menjadi tidak lagi dapat diprediksi karena perubahan-perubahan pola pungutan liar. Awalnya, pungutan liar hanya terjadi di jalan raya dengan nilai pungutan yang tetap. Lalu polanya berubah yaitu nilai pungutan tergantung dari nilai barang yang dibawa truk. Kemudian para pemungut memasuki kawasan industri dimana para mereka bisa sampai masuk ke perusahaan untuk menarik pungutan liar sebelum truk berangkat bertugas dari perusahaan ekspedisi ataupun mengambil barang di tempat

klien. Kejadian ini tentu sangat mengganggu aktivitas pengiriman barang. Di samping itu, pungutan liar sering menyebabkan kemacetan lalu lintas. Ketika ada pengemudi truk tidak bersedia membayar pungutan liar karena permintaan pungutannya terlalu besar, kelompok pemungut ini lalu menahan truk untuk tidak melanjutkan perjalanan. Ada banyak pengemudi truk lain yang tidak bersedia membayar. Hal ini akan menciptakan kemacetan dan berakhir dengan pembayaran agar dapat terus jalan mengejar target waktu pengiriman.

Sisi lain dari pungutan liar ini adalah tindakan kriminal yang mengiringi aktivitas pungutan liar. Perusahaan menduga tindakan kriminal berupa pencurian, perusakan, maupun penahanan barang kiriman yang seringkali dilakukan di malam hari dilakukan oleh orang-orang yang juga melakukan pungutan liar. Padahal banyak permintaan klien untuk mengirim barang yang harus dikirim pada malam hari. Pungutan liar tidak hanya menambah ongkos pengiriman barang tetapi juga menambah risiko pengiriman barang yang tentunya merugikan perusahaan. Perusahaan jelas keberatan dengan pungutan liar ini yang makin lama makin banyak dan mengganggu. Namun, tampaknya dari pihak pemerintah tidak serius menanganinya. Bagi perusahaan, kemacetan jalan akibat adanya aktivitas pungutan liar maupun tindakan kriminal yang mengiringinya sangat merugikan. Sering terjadi klien mengeluh lambatnya barang datang ke tujuan sehingga perusahaan terkadang mendapat penalti dari klien akibat keterlambatan tersebut.

Bagi pengemudi truk, para penarik pungutan liar ini selalu ditemui semenjak mereka berangkat sampai dengan pulang, baik menggunakan jalan tol ataupun jalan non tol. Namun untuk jalan tol, pungutan liar yang ditanggung jauh lebih kecil dibanding jika melalui jalan non tol. Jika melalui jalan tol, pengemudi truk akan berhadapan dengan para pemungut pungutan liar begitu keluar dari jalan tol sampai di lokasi pengantaran. Jika melalui jalan non tol, pungutan liar sudah dimulai tidak jauh dari tempat pengambilan barang sampai ke alamat tujuan. Seringkali alamat tujuan atau pengambilan barang terletak di kawasan industri yang jumlah kelompok peminta pungutan liar lebih banyak dibanding di luar kawasan industri. Namun demikian, para pengemudi truk menganggap pungutan liar adalah hal yang wajar dan tidak merugikan mereka. Hal itu disebabkan karena uang yang dikeluarkan untuk setiap pungutan liar adalah relatif kecil juga bisa dibuka pembicaraan negosiasi antara pemungut dan pengemudi truk. Bagi para pengemudi truk, uang transportasi yang diberikan perusahaan untuk mengantar barang sangat bisa menutupi ongkos dari pungutan liar ini. Masih ada sisa uang transportasi yang masih dapat dinikmati oleh para pengemudi truk ini. Berikut adalah tabel perbandingan pengeluaran pengemudi truk ketika menggunakan jalan tol maupun jalan non tol.

Tabel 1. Perbandingan ongkos perjalanan menggunakan jalan tol dan jalan non tol oleh pengemudi truk.

| Ongkos Perjalanan | Pengeluaran Informan/Pengemudi Truk (Rupiah) | | | | | | |
|-------------------------------------|--|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Jalan Tol | 425.500 | 255.500 | 473.000 | 398.000 | 355.000 | 276.000 | 270.000 |
| Jalan Non Tol | --- | 105.000 | 146.000 | 118.000 | 113.000 | 109.000 | 100.000 |
| Pungli | --- | 90.000 | 126.000 | 103.000 | 98.000 | 89.000 | 85.000 |
| Jembatan Timbang | --- | 15.000 | 20.000 | 15.000 | 15.000 | 20.000 | 15.000 |
| Selisih (Jalan Tol - Jalan Non Tol) | --- | 150.500 | 327.000 | 280.000 | 242.000 | 167.000 | 170.000 |
| Waktu Perjalanan | 4 jam | 6 jam 52 menit | 7 jam 4 menit | 6 jam 48 menit | 7 jam 1 menit | 6 jam 34 menit | 7 jam 35 menit |

Sumber: Data Lapangan Penelitian

Informan: 1: Suroso 2: Suroto 3: Solihin 4: Haerudin 5: Hidayat
6: Sunarto 7: Suherman

Informan Suroso mendapat tugas mengantar barang dengan sifat segera sehingga informan menggunakan jalan tol dalam pengantaran. Namun demikian, perjalanan yang seharusnya bisa ditempuh dalam dua jam, ternyata sampai di tujuan empat jam kemudian. Hal ini karena informan sering berhenti untuk istirahat dan santai sehingga pengiriman dianggap terlambat. Untuk pungutan liar bagi informan Suroso tidak ditampilkan karena jumlah pengeluaran untuk pungutan liar dianggap tidak signifikan. Waktu perjalanan untuk informan-informan lainnya yang menggunakan

jalan non tol adalah lebih dari 6 jam atau secara rata-rata adalah 7 jam perjalanan. Dari perjalanan yang diikuti, tampak bahwa pengemudi truk mengantar barang dengan santai dan sering berhenti untuk istirahat yang agak lama. Besarnya uang pungutan liar mulai dari Rp 85.000,- sampai Rp 126.000,- dimana secara rata-rata besarnya pungutan liar yang dibayar tiap informan adalah Rp 115.167,-. Di dalam Tabel 1 disajikan pengeluaran tol untuk pengemudi truk informan 2 sampai 7 seandainya mereka menggunakan jalan tol. Karena mereka tidak menggunakan jalan tol, studi ini menghitung selisih pengeluaran pengemudi truk jika informan menggunakan jalan tol maupun menggunakan jalan non tol dengan mengabaikan pengeluaran untuk pungutan liar jika menggunakan jalan tol. Selisih antara pengeluaran untuk jalan tol maupun pengeluaran untuk jalan non-tol ternyata cukup besar per perjalanan antara Rp 150.500,- sampai Rp 327.500,-. Dengan alasan ini, pengemudi truk memilih untuk menggunakan jalan non tol daripada jalan tol untuk mengantar barang. Dengan menggunakan jalan non tol, uang sisa transportasi yang dapat dinikmati akan lebih besar jika pengemudi truk memilih melewati jalur tol. Besarnya uang transportasi yang diberikan perusahaan kepada pengemudi truk tidak pernah mau disebutkan jumlahnya, namun diperkirakan dapat menutup ongkos tol dan pungutan liar sampai ke tempat tujuan. Dari hasil sisa uang transportasi tersebut, penghasilan dari sisa uang transportasi pengemudi truk dapat lebih besar daripada gaji yang diterima pengemudi truk dari perusahaannya.

Keluhan perusahaan akan seringnya barang antaran datang terlambat sebenarnya bukan karena adanya aktivitas pungutan liar tetapi karena pengemudi truk seringkali terlalu santai dalam mengantarkan barang. Ada insentif dari pengemudi truk untuk bekerja sangat santai karena sangsi dari perusahaan kepada pengemudi truk yang mengantar barang sampai terlambat adalah tidak menakutkan para pengemudi truk dan juga perusahaan menyediakan uang jalan bagi pengemudi truk yang terlalu besar. Fakta lainnya adalah para pengemudi truk sebenarnya memiliki dua pendapatan yang sangat besar yaitu dari gaji sebagai pengemudi truk dan pendapatan dari sisa uang transportasi dikurangi ongkos perjalanan yang di dalamnya ada elemen pungutan liar. Sering terlambatnya pengiriman barang adalah merupakan gabungan dari kesalahan pengemudi truk dan juga aktivitas pungutan liar. Dengan uang transportasi yang cukup besar maupun penalti dari perusahaan yang kurang menakutkan menyebabkan pengemudi truk leluasa memilih untuk melewati jalan non tol untuk pengantaran barang. Bukan besarnya nilai pungutan liar yang menyebabkan keterlambatan pengiriman barang tetapi juga risiko tindakan kriminal yang dilakukan oleh kelompok pemungut pungutan liar karenanya dapat meningkatkan risiko pengiriman barang.

KESIMPULAN DAN IMPLIKASI

Pungutan liar di angkutan truk dengan pekerjaan mengantar barang antara kota Serang dan Jabodetabek sudah menjadi fenomena umum. Para pengemudi truk tidak keberatan adanya pungutan liar sepanjang perusahaan yang menaunginya menyediakan uang untuk diberikan kepada penarik pungutan liar. Keputusan pengemudi truk memilih jalan non tol untuk pengiriman barang disebabkan karena biaya yang ditanggung lebih kecil daripada jika melewati jalan tol sehingga pengemudi truk bisa membawa sisa uang transport lebih besar. Melewati jalan non tol akan membuat pengemudi truk harus menyediakan uang lebih untuk membayar pungutan liar yang ditarik banyak pihak di sepanjang jalan menuju tujuan. Jika diperbandingkan, sisa uang transportasi yang dibawa pulang andaikan melewati jalan non tol nilainya lebih besar daripada melewati jalan tol. Akumulasi sisa uang transportasi yang dibawa pulang bernilai lebih dari gaji bulanan seorang pengemudi truk. Namun demikian, pilihan melewati jalan non tol membawa dua konsekwensi. Pertama, risiko menghadapi kejadian kriminal lebih besar yang disebabkan oleh pelaku pungutan liar biasanya berasosiasi dengan pelaku kriminal. Pelaku kriminal dapat mengambil dan merusak barang kiriman jika dalam kondisi tidak berkenan karena pengaruh alkohol ataupun kemarahan karena bertengkar dengan pihak lain. Kedua, barang kiriman sering tiba terlambat di tujuan. Para klien sering mengajukan keluhan keterlambatan tibanya barang dan pada kasus klien yang tegas, akan mengenakan denda kepada perusahaan ekspedisi berupa pembayaran yang tidak penuh atau menggunakan perusahaan lain untuk pengiriman barang. Keterlambatan ini lebih disebabkan oleh perilaku pengemudi truk yang cenderung terlalu santai selama pengiriman dimana mereka sering mampir berlama-lama di warung makan ataupun tempat hiburan yang tersedia di sepanjang jalan

menuju tempat tujuan pengiriman barang. Diperlukan tindakan tegas perusahaan yang menaungi pengemudi truk untuk memberikan sanksi yang lebih tegas dan mengurangi uang transportasi kepada para pengemudi jika pengiriman barang terlambat sampai tujuan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bakaruddin, Hadi, M. F., & Asnawi, W. (2016). Analisis Kebijakan Pemerintah Tentang Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Lebih Di Kab. Pelalawan Prov. Riau. *Prosiding 1th Celscitech-UMRI 2016*, 1, pp. 1-6.
- Budi Eko S. (2018). Pemberantasan Pungutan Liar pada Pelayanan Publik dari Perspektif Sosiologi Hukum. *Wajah Hukum*, 3(1), 10-19. Retrieved October 19, 2019
- Juniati, H. (2017). Analisis Pengaruh Transportasi Multimoda terhadap Disparitas Harga di Provinsi Papua. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 15(1), 39-52
- Leksono, S. (2013). *Penelitian Kualitatif Ilmu Ekonomi Dari Metodologi ke Metode*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada.
- Olken, B. A., & Barron, P. (2009). The Simple Economics of Extortion: Evidence from Trucking in Aceh. *Journal of Political Economy*, 117(3), 417-452.
- Purwadi, Rifki, M. S., Hadisaputra, T., & Silviana, L. (2018). The Involvement of Mass Organizations (Ormas) in Illegal Levies Practices in West Java. *Jurnal Bina Praja*, 10(1), 111-119.
- Ramadhani, W. (2017), Penegakan Hukum dalam Menanggulangi Pungutan Liar terhadap Pelayanan Publik . *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 12(2).
- Sjafruddin, A., Frazila, R. B., Muhammad, S., & Tamin, O. (2009). Pengaruh Muatan Truk berlebih terhadap Biaya Pemeliharaan Jalan. *Jurnal Transportasi*, 9(1), 79-89.
- Wibawa Samudra., F, Arya Fauzi., & Habibah, A. (2013). Efektivitas Pengawasan Pungutan Liar di Jembatan Timbang. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 12(2), 74-85.
- Zakaria, Santoso, T., Arifin, S., & Ifada, T. (2019). Why The Implemention of The Clean-Up (Saber Pungli) for Illegal Levies has not yet Reached The Target in East Java. *Iapa Proceedings Conference*, (pp. 472-480). Bali.