MUSYTARI
ISSN : 3025-9495
Neraca Akuntansi Manajemen, Ekonomi
Vol 25 No 6 Tahun 2026

DAMPAK EKSTERNALITAS ANGKUTAN TAMBANG BATUBARA TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI KABUPATEN BATANGHARI DALAM PERSPEKTIF EKONOMI ISLAM

Robiatul Jamila[1], Nurida Isnaeni[2], Ary Dean Amri[3]
[1,2,3]Program Studi Ekonomi Islam, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Jambi
[1]robiatuljamila939@gmail.com

Abstract

This study aims to analyze the externalities of coal transportation on the socio-economic conditions of communities in Batanghari Regency from an Islamic economic perspective. It employs a descriptive qualitative approach using observation, in-depth interviews, and documentation. Fifteen informants were selected purposively: community members and road users, MSME owners and local traders, and community leaders and local officials, including the Batanghari Regency Transportation Agency. Interviews were conducted on 15–27 July 2026 in Muara Tembesi and Muara Bulian Subdistricts. Data validity was tested through source, technique, and time triangulation, and the analysis followed the Miles and Huberman model. The findings reveal social impacts in the form of disrupted mobility, concerns about traffic safety, respiratory complaints that informants associate with dust, and reduced social interaction. Economic impacts include declining customers, higher transportation and vehicle maintenance costs, delayed raw material deliveries, and additional cleaning costs, while employment opportunities and extra customers from truck drivers are unevenly distributed. According to the informants, these conditions indicate that justice and public welfare (maslahah) have not been fully achieved because social costs appear not to have been adequately internalized. This is a theoretical interpretation, not a measurement of social costs or proof of violations by any company, and not a religious fatwa. Coal transportation, as a form of mu'āmalah, is understood to be permissible (mubah) in its original ruling, provided that harm is reduced; this does not justify violations of operational regulations.

Keywords: Externalities; Coal Transportation; Socio-Economic Conditions; Islamic Economics; Maqāṣid al-Sharī'ah

Article history
Received: November 2026
Reviewed: November 2026
Published: November 2026

Plagirism checker no 80
Copyright : author
Publish by : musytari

This work is licensed under a creative commons attribution-noncommercial 4.0 international license

MUSYTARI
ISSN : 3025-9495
Neraca Akuntansi Manajemen, Ekonomi
Vol 25 No 6 Tahun 2026

Abstrak

Penelitian ini bertujuan menganalisis dampak eksternalitas angkutan tambang batubara terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kabupaten Batanghari dalam perspektif ekonomi Islam. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Informan berjumlah 15 orang yang dipilih secara purposive, terdiri atas masyarakat dan pengguna jalan, pelaku UMKM dan pedagang lokal, serta tokoh masyarakat dan aparat setempat, termasuk Dinas Perhubungan Kabupaten Batanghari. Wawancara dilaksanakan pada 15–27 Juli 2026 di Kecamatan Muara Tembesi dan Muara Bulian. Keabsahan data diuji melalui triangulasi sumber, teknik, dan waktu, dan analisis mengikuti model Miles dan Huberman. Hasil penelitian menunjukkan dampak sosial berupa terganggunya mobilitas, kekhawatiran terhadap keselamatan lalu lintas, keluhan pernapasan yang dikaitkan informan dengan debu, dan berkurangnya interaksi sosial. Dampak ekonomi meliputi berkurangnya pelanggan, meningkatnya biaya transportasi dan perawatan kendaraan, keterlambatan distribusi bahan baku, dan bertambahnya biaya kebersihan usaha, sedangkan peluang kerja dan tambahan pelanggan dari pengemudi belum dirasakan merata. Menurut keterangan informan, kondisi ini mengindikasikan belum optimalnya keadilan dan kemaslahatan karena biaya sosial tampak belum terinternalisasi secara memadai. Penilaian ini merupakan interpretasi teoretis, bukan pengukuran biaya sosial maupun pembuktian pelanggaran oleh perusahaan tertentu, dan bukan fatwa. Kegiatan angkutan batubara sebagai muamalah dipahami pada hukum asalnya mubah dengan kewajiban mengurangi mudarat; penilaian ini bukan pembenaran atas pelanggaran ketentuan operasional.

Kata Kunci: Eksternalitas; Angkutan Batubara; Sosial Ekonomi; Ekonomi Islam; Maqāṣid al-Syarī‘ah

PENDAHULUAN

Sektor industri berperan penting dalam perekonomian karena dapat meningkatkan pendapatan negara, membuka lapangan kerja, dan mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah, tetapi kehadirannya juga dapat mengubah pola kehidupan sosial masyarakat setempat (Suryani & Yetti, 2024). Batubara merupakan sumber energi utama sekaligus komoditas tambang yang strategis, dan Indonesia termasuk eksportir batubara terbesar di dunia (Mardiyyah & Akbar, 2024). Produksi batubara nasional pada tahun 2020 tercatat 566 juta ton, sedangkan konsumsi dalam negeri sekitar 132 juta ton (KESDM RI, 2021). Di Provinsi Jambi, batubara menjadi salah satu potensi pertambangan unggulan, dan Kabupaten Batanghari termasuk daerah yang memilikinya. Menurut data Dinas ESDM tahun 2021, terdapat 14 perusahaan pemegang IUP Operasi Produksi batubara di Kabupaten Batanghari (ESDM, 2021). Data tersebut bersifat

historis dan status perizinan pada saat penelitian (Juli 2026) belum diverifikasi ulang pada sumber primer.

Hasil tambang tersebut diangkut melalui jalan umum. Menurut pemberitaan, survei Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR) tahun 2020–2022 pada jalan nasional yang menjadi jalur angkutan batubara di Provinsi Jambi menunjukkan peningkatan jumlah kendaraan sebesar 197,85%, dan sekitar 603,4 km dari 1.318,9 km jalan nasional di Jambi digunakan sebagai jalur angkutan batubara (Piscesika, 2023). Pada 2 Januari 2023 tercatat sekitar 8.600 unit angkutan batubara yang terdaftar melalui aplikasi Simsalabim, sedangkan jumlah keseluruhan diperkirakan sekitar 14.000 unit (Bassar, 2023); kedua angka tersebut merupakan data historis tingkat provinsi, bukan data khusus Kabupaten Batanghari. Pengaturan jam operasional juga belum sepenuhnya dipatuhi. Meskipun Peraturan Bupati Batanghari Nomor 20 Tahun 2013 mengatur waktu melintas bagi angkutan batubara pada malam hari, truk batubara masih ditemukan melintas pada siang hari di Kecamatan Muara Bulian (Febrianti & Winarni, 2024).

Data kontekstual dari instansi menunjukkan bahwa Satlantas Polres Batanghari mencatat 474 kasus kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Batanghari pada 2023–2025, dan 21 kejadian (sekitar 4,4%) di antaranya melibatkan kendaraan angkutan barang (Satlantas Polres Batanghari, 2026). Kategori tersebut mencakup angkutan barang secara umum sehingga tidak dapat dibaca sebagai porsi truk batubara, dan tidak membuktikan bahwa angkutan batubara menjadi penyebab kecelakaan. Demikian pula, data kunjungan penyakit saluran pernapasan di Puskesmas Muara Tembesi (ISPA, nasofaringitis akut, dan faringitis akut) hanya digunakan sebagai konteks karena tidak disertai data paparan dan tidak mengendalikan faktor lain (Puskesmas Muara Tembesi, 2026).

Dalam kajian ekonomi, dampak merugikan dari suatu aktivitas ekonomi terhadap pihak lain di luar mekanisme pasar disebut eksternalitas negatif (Zunita, 2019). Dalam ekonomi Islam, persoalan ini berkaitan dengan prinsip keadilan, kemaslahatan, dan larangan menimbulkan bahaya sebagaimana kaidah *lā ḍarara wa lā ḍirāra*. Penelitian terdahulu pada umumnya menitikberatkan aspek infrastruktur, keselamatan, dan dampak ekonomi secara umum (Rachmawati et al., 2025) atau implementasi kebijakan (Febrianti & Winarni, 2024), sedangkan sebagian kajian bersifat normatif atau kepustakaan (Yuliana, 2025). Kajian yang memfokuskan lalu lintas angkutan sebagai sumber dampak sosial ekonomi bagi warga di sepanjang jalur, dengan kerangka eksternalitas dan *maqāṣid al-syarī'ah*, masih jarang ditemukan dalam penelusuran penulis.

Penelitian ini membatasi unit analisis pada tahap pengangkutan batubara melalui jalan umum, bukan seluruh kegiatan pertambangan. Tujuannya adalah (1) menganalisis dampak sosial dan ekonomi eksternalitas angkutan tambang batubara terhadap masyarakat di Kabupaten Batanghari, dan (2) menganalisis tinjauan ekonomi Islam terhadap dampak tersebut. Dampak ditelaah berdasarkan persepsi informan yang dilengkapi observasi dan dokumen kontekstual, bukan pengukuran paparan.

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Eksternalitas dan Biaya Sosial

Eksternalitas adalah dampak tindakan suatu pihak terhadap kesejahteraan pihak lain; dampak yang merugikan disebut eksternalitas negatif dan dampak yang menguntungkan disebut eksternalitas positif (Mankiw, 2012, dalam Zunita, 2019). Biaya privat ditanggung langsung oleh pelaku kegiatan, misalnya bahan bakar, upah pengemudi, dan perawatan kendaraan, sedangkan biaya sosial mencakup biaya privat ditambah biaya eksternal yang ditanggung pihak lain, seperti

debu, kemacetan, dan risiko kecelakaan. Pada penelitian ini, pihak yang menimbulkan dampak adalah perusahaan tambang, perusahaan angkutan, dan pengemudi truk, sedangkan pihak yang terdampak adalah warga, pengguna jalan, dan pelaku UMKM di sepanjang jalur angkutan; manfaat dan beban bagi masyarakat tersebut juga dibahas oleh Rahmatullah (2020). Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 mewajibkan penanggung jawab usaha yang melakukan pencemaran atau perusakan lingkungan hidup yang merugikan pihak lain untuk membayar ganti rugi dan/atau melakukan tindakan tertentu.

2.2 Lalu Lintas Angkutan Tambang Batubara

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mendefinisikan lalu lintas sebagai pergerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, dan menetapkan tujuan layanan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Angkutan tambang batubara dalam penelitian ini adalah pengiriman hasil tambang dari lokasi penambangan menuju tempat penampungan, pelabuhan, atau lokasi distribusi lain dengan truk. Intensitas kendaraan berat yang tinggi di jalan umum dapat menimbulkan kemacetan, kerusakan jalan, risiko kecelakaan, serta gangguan kenyamanan dan kesehatan akibat debu dan kebisingan.

2.3 Dampak Sosial dan Dampak Ekonomi

Dampak sosial adalah perubahan pada individu atau kelompok masyarakat akibat kegiatan pembangunan (Sudharto, 1995, dalam Lubis, 2019). Dalam penelitian ini dampak sosial diamati melalui mobilitas dan interaksi sosial, keselamatan lalu lintas, dan kesehatan. Dampak ekonomi adalah perubahan kondisi perekonomian akibat suatu aktivitas, baik langsung (pendapatan dan kegiatan usaha) maupun tidak langsung (biaya hidup, distribusi barang, dan kerusakan infrastruktur); menurut Stynes (dalam Lubis, 2019), dampak ekonomi dikelompokkan menjadi *direct*, *indirect*, dan *induced effects*.

2.4 Perspektif Ekonomi Islam dan Maqāṣid al-Syarī'ah

Dalam ekonomi Islam, kesejahteraan tidak dilihat dari materi semata, tetapi juga keadilan, keberlanjutan, dan keberkahan. Penelitian ini menggunakan prinsip keadilan (QS. al-Mā'idah [5]: 8), larangan memakan harta sesama dengan cara batil (QS. an-Nisā' [4]: 29), dan kaidah *lā ḍarara wa lā ḍirāra* (HR. Ibn Mājah). *Maqāṣid al-syarī'ah* melindungi agama (*ḥifẓ al-dīn*), jiwa (*ḥifẓ al-nafs*), akal (*ḥifẓ al-'aql*), keturunan (*ḥifẓ al-nasl*), dan harta (*ḥifẓ al-māl*). Dimensi yang dijadikan kerangka analisis adalah *ḥifẓ al-nafs* (keselamatan dan kesehatan), *ḥifẓ al-māl* (pendapatan, biaya, dan jalan sebagai harta publik), serta *ḥifẓ al-nasl* (lingkungan tumbuh anak), sedangkan *ḥifẓ al-dīn* dan *ḥifẓ al-'aql* dikaitkan secara terbatas. Mitigasi dibedakan dari kompensasi dan pemulihan: mitigasi adalah upaya mencegah atau menekan dampak, kompensasi adalah penggantian kerugian, dan pemulihan adalah perbaikan kondisi yang rusak.

2.5 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu menunjukkan pola dua sisi. Azwari (2021) melaporkan kebisingan, polusi udara, kerusakan jalan, dan terganggunya aktivitas sosial ekonomi akibat truk angkutan batubara. Meliza (2022) di Kabupaten Aceh Barat serta Suryani dan Yetti (2024) di Kota Jambi menemukan manfaat berupa pendapatan dan peluang ekonomi di samping kerusakan jalan, gangguan mobilitas, dan hambatan distribusi. Asnawati et al. (2024) menunjukkan bahwa kontribusi pertambangan pada infrastruktur dan aktivitas ekonomi dapat disertai potensi konflik dan ketimpangan apabila CSR tidak berjalan optimal. Ardiyansyah (2024) menilai kemacetan angkutan batubara di Jambi menurunkan pendapatan UMKM dan meningkatkan risiko kecelakaan, serta memandangnya sebagai *mafsadah*, sedangkan Yuliana (2025) melalui kajian kepustakaan menilai kerugian lebih besar daripada manfaat dan mengusulkan zakat perusahaan

sebagai instrumen mitigasi. Rachmawati et al. (2025) di Kabupaten Muaro Jambi dan Putra et al. (2025) menyoroti kemacetan, debu, kerusakan jalan, dan keselamatan; Syahputra et al. (2025) meneliti angkutan sungai di Kabupaten Berau; dan Febrianti dan Winarni (2024) menilai implementasi Peraturan Bupati Batanghari Nomor 20 Tahun 2013 belum optimal. Penelitian ini berbeda karena menggunakan data lapangan di dua kecamatan di Kabupaten Batanghari, memfokuskan pada lalu lintas angkutan di jalan umum, dan menganalisisnya dengan kerangka eksternalitas dan *maqāṣid al-syarī'ah*.

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk memahami pengalaman dan persepsi masyarakat secara mendalam sesuai kondisi nyata di lapangan (Sugiyono, 2023). Kasus yang diteliti adalah masyarakat yang tinggal dan beraktivitas di sepanjang jalur angkutan batubara di Kabupaten Batanghari, dengan unit analisis berupa dampak eksternalitas angkutan batubara di jalan umum. Ekonomi Islam digunakan sebagai perspektif analisis, yaitu menilai fenomena berdasarkan keadilan (*'adl*), kemaslahatan (*maslahah*), dan larangan menimbulkan bahaya (*lā ḍarara wa lā ḍirāra*) dalam kerangka *maqāṣid al-syarī'ah*.

3.2 Lokasi Penelitian

Penelitian dilaksanakan di Kabupaten Batanghari, Provinsi Jambi, khususnya Kecamatan Muara Tembesi dan Muara Bulian, yang dipilih karena dilalui angkutan batubara dengan intensitas cukup tinggi dan masyarakatnya terdampak langsung. Jalur utamanya adalah ruas jalan nasional Sarolangun–Simpang Tembesi–Muara Bulian–Kota Jambi sepanjang sekitar 223,3 km.

3.3 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Data primer diperoleh melalui wawancara semi terstruktur dan observasi lapangan. Wawancara dilaksanakan pada 15–27 Juli 2026, berlangsung sekitar 60 menit, bertempat di rumah, tempat usaha, dan kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Batanghari, serta direkam dengan persetujuan informan. Observasi mencakup kondisi jalan, aktivitas masyarakat, serta kemacetan, debu, dan kerusakan infrastruktur. Data sekunder berupa data kecelakaan Satlantas Polres Batanghari (2023–2025), data kunjungan penyakit pernapasan Puskesmas Muara Tembesi (2023–2025), data perusahaan dan perizinan Dinas ESDM (2021), serta peraturan dan literatur ilmiah. Data sekunder digunakan sebagai konteks pendukung, bukan sebagai bukti hubungan sebab-akibat.

3.4 Informan Penelitian

Informan berjumlah 15 orang dan dipilih secara purposive dengan kriteria berdomisili atau beraktivitas di sepanjang jalur angkutan minimal satu tahun, atau memiliki peran dan pengetahuan terkait pengelolaan angkutan batubara (Tabel 1). Kecukupan data dinilai dari keberulangan informasi pada tiap kategori, dan seluruh informan dianonimkan dengan kode.

Tabel 1. Kategori Informan Penelitian

Kategori Informan	Kode	Lokasi	Jumlah
Masyarakat yang bermukim di sepanjang jalur angkutan (menetap ≥ 1 tahun) dan pengguna jalan	M, PJ	Muara Tembesi, Muara Bulian	5

Kategori Informan	Kode	Lokasi	Jumlah
Pelaku usaha lokal dan pedagang kecil (UMKM)	U	Muara Tembesi, Muara Bulian	5
Tokoh masyarakat (ketua adat, Ketua RT) dan aparat (Dinas Perhubungan)	TM (4 orang), DISHUB (1 orang)	Muara Tembesi, Muara Bulian; Dinas Perhubungan Kabupaten Batanghari	5
Jumlah informan			**15**

Sumber: Data primer, 2026

3.5 Keabsahan Data dan Analisis Data

Keabsahan data diuji dengan triangulasi sumber (membandingkan keterangan masyarakat, UMKM, tokoh masyarakat, dan Dinas Perhubungan), triangulasi teknik (wawancara, observasi, dan dokumentasi), serta triangulasi waktu (wawancara dan observasi pada waktu berbeda, 15–27 Juli 2026). Analisis data mengikuti model Miles dan Huberman yang terdiri atas pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan dan verifikasi (Sugiyono, 2023). Transkrip dikodekan secara terbuka dan dikelompokkan ke dalam tema mobilitas, keselamatan, kesehatan, interaksi sosial, pendapatan, biaya UMKM, keadilan dan tanggung jawab perusahaan, serta tata kelola.

3.6 Keterbatasan Penelitian

Informan tidak mencakup perusahaan tambang dan perusahaan angkutan, instansi pengelola jalan, kepolisian, dan tenaga kesehatan. Jumlah informan kecil dan dipilih secara purposive sehingga temuan tidak digeneralisasi ke seluruh masyarakat Kabupaten Batanghari. Angka estimasi dari satu informan tidak diperlakukan sebagai statistik populasi, dan data kecelakaan serta data Puskesmas hanya menjadi konteks.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Setiap kutipan wawancara diberi kode informan (M = masyarakat, PJ = pengguna jalan, U = pelaku UMKM dan pedagang lokal, DISHUB = Dinas Perhubungan) beserta tanggal wawancara. Angka yang disampaikan informan, seperti perkiraan penurunan pelanggan, tambahan biaya, dan lama waktu tempuh, merupakan estimasi pengalaman dan bukan statistik populasi. Keterangan DISHUB dibaca sebagai keterangan instansi pada saat wawancara, bukan data penindakan atau pengukuran.

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Dampak terhadap Kondisi Sosial Masyarakat

Mobilitas dan aktivitas harian. Informan menyatakan waktu tempuh bertambah, terutama pada pagi dan sore hari ketika masyarakat berangkat bekerja, mengantar anak sekolah, atau berbelanja, sehingga mereka berangkat lebih awal dan menyesuaikan pola perjalanan. M-1 menyatakan bahwa “perjalanan yang biasanya cepat menjadi lebih lama karena kita harus menunggu atau berjalan lebih pelan mengikuti arus kendaraan” (M-1, 20 Juli 2026). Truk yang berjalan beriringan menyulitkan pengendara untuk mendahului karena jalan tidak terlalu lebar (M-2, 22 Juli 2026). DISHUB menyampaikan bahwa ketentuan melintas berlaku setelah pukul 21.00, tetapi kendaraan sudah ditemukan menunggu di simpang tertentu sejak sekitar pukul 18.00 (DISHUB, 15 Juli 2026).

Keselamatan lalu lintas. Rasa aman berkurang, terutama bagi pengendara sepeda motor dan orang tua yang membawa anak. PJ-1 menyatakan, "Kalau berpapasan dengan truk batubara, kami sebagai pengendara motor harus lebih hati-hati," karena merasa was-was takut tersenggol atau terdorong (PJ-1, 24 Juli 2026). Data Satlantas mencatat 474 kecelakaan di Kabupaten Batanghari pada 2023–2025 dengan 21 kejadian melibatkan angkutan barang, tetapi data tersebut tidak memisahkan truk batubara sehingga hanya menjadi konteks. DISHUB menambahkan faktor perilaku pengemudi, yaitu sebagian pengemudi masih relatif muda dan belum sepenuhnya memahami ketentuan lalu lintas serta parkir sembarangan yang menambah beban jalan dan jembatan (DISHUB, 15 Juli 2026).

Kesehatan. Debu menjadi keluhan yang paling sering disampaikan, terutama saat jalan kering. Informan menyebut rumah dan perabotan cepat kotor, batuk, tenggorokan gatal, dan mata perih; M-1 sendiri menyatakan tidak dapat memastikan bahwa semua keluhan hanya disebabkan debu truk. M-2 memperkirakan biaya tambahan obat dan masker sekitar Rp50.000 sampai Rp150.000 per bulan, meskipun tidak terjadi setiap bulan. Data Puskesmas Muara Tembesi 2023–2025 mencatat kasus ISPA, nasofaringitis akut, dan faringitis akut, tetapi tanpa data paparan dan kontrol faktor lain sehingga tidak dapat dibaca sebagai bukti hubungan sebab-akibat.

Interaksi dan kenyamanan sosial. Kebisingan, klakson, getaran, dan debu membuat sebagian warga mengurangi aktivitas di luar rumah. M-1 menyatakan bahwa kebiasaan duduk dan berbincang di depan rumah pada sore hari menjadi lebih jarang ketika lalu lintas ramai, dan M-2 menyebut anak-anak tidak sebebas dahulu bermain di luar rumah karena orang tua khawatir. Pengalaman informan tidak seragam: PJ-2 menyatakan masyarakat masih dapat menerima angkutan batubara selama kegiatan mengikuti aturan dan kepentingan masyarakat diperhatikan. Ketegangan yang muncul, menurut informan, belum berkembang menjadi konflik terbuka dan sebagian diselesaikan melalui musyawarah dengan RT, perangkat desa, atau tokoh masyarakat.

4.1.2 Dampak terhadap Kondisi Ekonomi Masyarakat

Dampak ekonomi bersifat dua sisi. Kegiatan angkutan membuka kesempatan kerja bagi pengemudi, kernet, dan pekerja terkait, dan DISHUB mengakui pengaruhnya terhadap perekonomian daerah melalui pekerjaan dan pendapatan. U-2 menyatakan memperoleh tambahan pelanggan dari pengemudi truk, tetapi kemacetan yang parah mengurangi pembeli lain (U-2, 26 Juli 2026). Manfaat tersebut belum dirasakan merata: M-1 menyatakan bahwa bagi warga yang tidak terlibat langsung, "manfaatnya belum terlalu terasa," sementara dampaknya dirasakan sehari-hari (M-1, 20 Juli 2026).

Pada UMKM, dampak muncul terutama melalui mekanisme tidak langsung. U-2 memperkirakan jumlah pelanggan dapat berkurang sekitar 10 persen saat kemacetan, serta tambahan bahan bakar sekitar Rp5.000 sampai Rp10.000 per hari dan perawatan kendaraan yang lebih cepat akibat jalan rusak. U-1 mengalami keterlambatan bahan baku hingga beberapa jam dan kadang harus mencari bahan dari tempat lain dengan harga lebih tinggi (U-1, 25 Juli 2026). U-3 belum mengalami kerusakan bangunan yang besar, tetapi harus membersihkan tempat usaha dari debu lebih sering, dan tidak dapat memastikan bahwa kenaikan harga kebutuhan pokok disebabkan angkutan batubara (U-3, 27 Juli 2026). Angka-angka tersebut berasal dari informan tunggal dan tidak mewakili seluruh pelaku usaha.

4.1.3 Temuan Tata Kelola

Menurut keterangan DISHUB (15 Juli 2026): (a) rata-rata muatan kendaraan sekitar 10–12 ton atau lebih, sedangkan ketentuan berdasarkan kapasitas kendaraan berada di bawah 10

ton; (b) ketentuan jam melintas adalah setelah pukul 21.00, tetapi kendaraan menunggu sejak sekitar pukul 18.00; (c) belum ada jalan khusus batubara yang tersambung hingga Jambi; (d) Dinas Perhubungan tidak memiliki anggaran perbaikan jalan karena ruas yang digunakan umumnya jalan nasional yang menjadi kewenangan pemerintah pusat, sehingga perannya terbatas pada pengaturan dan pengawasan bersama Satlantas; dan (e) Dinas Perhubungan tidak memiliki data besaran kontribusi perusahaan pada pemeliharaan jalan maupun dana CSR/TJSL. Ketentuan resmi muatan dan jam operasional di Provinsi Jambi telah beberapa kali berubah; misalnya Surat Edaran Gubernur Jambi Nomor 1448/SE/DISHUB-3.1/XII/2021 membatasi muatan maksimal 12 ton dan jam operasional pukul 18.00–06.00 WIB (Febrianti & Winarni, 2024). Karena itu, dasar ketentuan yang berlaku pada saat penelitian perlu dicocokkan dengan dokumen resmi.
Rekapitulasi temuan disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Rekapitulasi Eksternalitas Angkutan Tambang Batubara di Kabupaten Batanghari

Aspek	Eksternalitas Positif	Eksternalitas Negatif	Jenis Bukti
Sosial	Terbukanya lapangan kerja sebagai pengemudi dan kernet	Terganggunya mobilitas, menurunnya rasa aman, gangguan kesehatan, berkurangnya interaksi sosial	Wawancara (persepsi informan); data Polres dan Puskesmas sebagai konteks
Ekonomi	Tambahan pelanggan dari pengemudi truk; kontribusi pada perekonomian daerah	Penurunan pelanggan, kenaikan biaya transportasi dan perawatan, keterlambatan distribusi, biaya kebersihan	Wawancara; estimasi informan tunggal (U-2, M-2); kontribusi daerah menurut DISHUB
Lingkungan dan infrastruktur	–	Debu, kebisingan, getaran, dan percepatan kerusakan jalan	Wawancara; observasi; keterangan DISHUB
Kelembagaan	Pengawasan bersama Dishub dan Satlantas	Kepatuhan jam operasional dan tonase masih lemah; kewenangan jalan terfragmentasi; kontribusi CSR belum terdata	Keterangan DISHUB; persepsi warga; interpretasi peneliti

Sumber: Data primer (wawancara dan observasi) serta dokumen Polres dan Puskesmas, diolah, 2026

4.2 Pembahasan

4.2.1 Eksternalitas terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat

Temuan menunjukkan bahwa angkutan batubara menimbulkan eksternalitas: pelaku usaha dan pengemudi memperoleh manfaat ekonomi, sementara sebagian biaya berupa debu, kemacetan, risiko kecelakaan, dan kerusakan jalan dirasakan pihak lain di luar transaksi (Zunita, 2019). Pada aspek sosial, eksternalitas negatif tampak dalam empat bentuk, yaitu terganggunya mobilitas, menurunnya rasa aman, keluhan kesehatan yang dikaitkan informan dengan debu, dan berkurangnya interaksi sosial. Bentuk yang terakhir menyentuh modal sosial, yaitu kesempatan masyarakat untuk berkumpul dan berkomunikasi di lingkungannya. Pada aspek ekonomi, eksternalitas positif dirasakan oleh pihak yang terlibat langsung dalam rantai angkutan, tetapi bergantung pada kelancaran lalu lintas. Eksternalitas negatif muncul melalui penurunan pelanggan, kenaikan biaya transportasi dan perawatan, keterlambatan distribusi, dan biaya kebersihan usaha.

Temuan terpenting adalah asimetri antara pihak yang menikmati manfaat dan pihak yang menanggung beban. Warga yang tidak terlibat langsung menyatakan manfaat ekonomi belum terlalu mereka rasakan, sedangkan dampaknya dirasakan hampir setiap hari. Gagasan internalisasi biaya sejalan dengan semangat Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 yang mewajibkan penanggung jawab usaha yang terbukti mencemari atau merusak lingkungan untuk memulihkan dan mengganti kerugian pihak lain; penelitian ini tidak menilai pelanggaran oleh pihak tertentu. Besarnya eksternalitas juga tidak lepas dari tata kelola, yaitu muatan yang melebihi ketentuan, ketidaksesuaian jam operasional, belum adanya jalan khusus, kewenangan jalan yang terpisah, dan belum tersedianya data kontribusi perusahaan, semuanya menurut keterangan DISHUB.

Pola ini konsisten dengan penelitian terdahulu. Temuan tentang kemacetan, kerusakan infrastruktur, dan menurunnya pendapatan UMKM sejalan dengan Ardiyansyah (2024); temuan tentang jam operasional dan tantangan pengawasan sejalan dengan Febrianti dan Winarni (2024); dan temuan tentang risiko keselamatan dan kerusakan jalan mendukung Rachmawati et al. (2025). Catatan Asnawati et al. (2024) bahwa CSR yang tidak optimal dapat memicu ketimpangan relevan dengan keterangan informan bahwa bantuan perusahaan belum menyentuh warga yang terdampak langsung.

4.2.2 Tinjauan Ekonomi Islam

Angkutan batubara pada dasarnya merupakan kegiatan muamalah yang hukum asalnya mubah (*al-aṣl fī al-mu‘āmalāt al-ibāḥah*) karena berkaitan dengan pemanfaatan sumber daya alam untuk memenuhi kebutuhan manusia. Kebolehan tersebut tidak mutlak, tetapi terikat pada pelaksanaan yang tidak menimbulkan mudarat. Dampak yang dirasakan masyarakat bersinggungan dengan beberapa aspek *maqāṣid al-syarī‘ah* sebagaimana dirangkum pada Tabel 3.

Tabel 3. Keterkaitan Temuan Penelitian dengan Maqāṣid al-Syarī‘ah

Aspek Maqāṣid	Temuan Penelitian	Implikasi Normatif
Ḥifẓ al-nafs (menjaga jiwa)	Risiko kecelakaan pada jalur angkutan dan keluhan gangguan pernapasan akibat debu	Pengendalian kecepatan, kelaikan kendaraan, penyiraman jalan, dan penegakan jam operasional

Aspek Maqāṣid	Temuan Penelitian	Implikasi Normatif
Ḥifẓ al-māl (menjaga harta)	Penurunan omzet UMKM menurut informan, tambahan biaya transportasi dan pengobatan, serta kerusakan jalan	Internalisasi biaya sosial melalui kontribusi pemeliharaan jalan dan kompensasi yang terukur
Ḥifẓ al-nasl (menjaga keturunan)	Pembatasan ruang bermain anak dan berkurangnya kenyamanan lingkungan permukiman	Penyediaan jalur khusus serta pengamanan titik rawan di sekitar permukiman dan sekolah
Ḥifẓ al-dīn dan *ḥifẓ al-'aql* (keterkaitan terbatas)	Berkurangnya aktivitas dan interaksi sosial warga di luar rumah	Menjaga ruang sosial masyarakat melalui pengaturan waktu dan volume kendaraan

Sumber: Data primer diolah, 2026

Dari sisi keadilan, QS. al-Mā'idah [5]: 8 memerintahkan penegakan keadilan, termasuk dalam pembagian manfaat dan beban ekonomi, dan QS. an-Nisā' [4]: 29 melarang memperoleh harta dengan cara yang merugikan pihak lain. Warga yang tidak terlibat langsung menilai manfaat dan dampak belum sebanding. Menurut keterangan informan, kondisi ini mengindikasikan belum optimalnya prinsip keadilan dan kemaslahatan karena biaya sosial tampak belum terinternalisasi secara memadai. Pernyataan ini merupakan interpretasi teoretis, bukan pengukuran nilai biaya sosial maupun pembuktian pelanggaran oleh perusahaan tertentu.

Meskipun demikian, penelitian ini tidak menemukan indikasi bahwa angkutan batubara di Kabupaten Batanghari telah mencapai tingkat *mafsadah* yang menuntut penghentian kegiatan. Berdasarkan data yang terbatas pada 15 informan, mudarat yang dilaporkan belum disertai konflik terbuka, musyawarah masih berfungsi sebagai mekanisme penyelesaian keluhan, dan sebagian manfaat ekonomi diakui masyarakat. Indikator tersebut bukan ukuran baku tingkat mudarat sehingga masih perlu dikaji dengan ukuran yang lebih terukur, misalnya data kecelakaan khusus truk batubara dan kualitas udara. Hal ini berbeda dengan penilaian Ardiyansyah (2024) yang memandang kemacetan angkutan batubara sebagai *mafsadah*.

Dari sisi tanggung jawab pelaku usaha, ekonomi Islam mengenal prinsip *ḍamān*, yaitu kewajiban menanggung kerugian yang ditimbulkan oleh perbuatan sendiri terhadap pihak lain. Menurut M-2, perusahaan pernah memberikan bantuan untuk kegiatan sosial, lingkungan, dan desa, tetapi belum menyentuh masyarakat yang terdampak langsung; perusahaan tidak diwawancarai sehingga keterangan ini tidak diverifikasi dari pihak perusahaan, dan DISHUB tidak memiliki data kontribusi perusahaan. Karena itu, penelitian ini tidak menyimpulkan kepatuhan maupun pelanggaran perusahaan tertentu. Dari sisi pemerintah, ekonomi Islam menempatkan penguasa sebagai pihak yang bertanggung jawab menjaga kemaslahatan rakyat, dan fungsi pengawasan ketertiban umum dalam tradisi Islam dikenal melalui lembaga *ḥisbah*, yang dalam konteks ini dapat dipadankan dengan peran Dinas Perhubungan bersama Satlantas dalam pengaturan dan uji petik muatan.

Berdasarkan uraian tersebut, tinjauan ekonomi Islam mengarah pada lima implikasi: (1) penegakan ketentuan tonase dan jam operasional merupakan pelaksanaan amanah dan bentuk pencegahan mudarat; (2) pengendalian debu melalui penyiraman jalan, penutupan muatan, dan pemeliharaan jalan secara rutin merupakan perlindungan terhadap jiwa dan lingkungan; (3) kontribusi perusahaan terhadap pemeliharaan jalan dan program sosial perlu diarahkan kepada masyarakat terdampak serta dicatat dan dilaporkan secara transparan; (4) musyawarah yang melibatkan perangkat desa dan tokoh masyarakat perlu dilembagakan agar keluhan memperoleh tindak lanjut; dan (5) penyediaan jalur khusus angkutan batubara merupakan usulan jangka panjang yang memerlukan kajian kelayakan teknis, pembiayaan, dan koordinasi lintas instansi.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa:

1. Menurut persepsi informan, angkutan tambang batubara di Kabupaten Batanghari menimbulkan eksternalitas negatif sosial berupa terganggunya mobilitas, menurunnya rasa aman, keluhan kesehatan yang dikaitkan dengan debu, dan berkurangnya interaksi sosial. Data Polres dan Puskesmas hanya menjadi konteks dan tidak membuktikan hubungan sebab-akibat.
2. Dampak ekonomi bersifat dua sisi. Kesempatan kerja dan tambahan pelanggan dari pengemudi dirasakan pihak yang terlibat langsung, sedangkan penurunan pelanggan, kenaikan biaya, keterlambatan distribusi, dan biaya kebersihan dirasakan warga dan pelaku usaha lainnya. Angka dari informan tunggal bukan statistik populasi. Dampak tersebut diperkuat persoalan tata kelola menurut DISHUB, yaitu muatan yang melebihi ketentuan, ketidaksesuaian jam operasional, belum adanya jalan khusus, kewenangan jalan yang terpisah, dan belum tersedianya data kontribusi perusahaan.
3. Dalam perspektif ekonomi Islam, menurut informan, keadilan dan kemaslahatan belum sepenuhnya terwujud karena biaya sosial tampak belum terinternalisasi secara memadai. Hal ini kurang sejalan dengan kaidah *lā ḍarara wa lā ḍirāra* dan menyentuh *ḥifẓ al-nafs*, *ḥifẓ al-māl*, dan *ḥifẓ al-nasl*, tetapi merupakan interpretasi teoretis, bukan pengukuran biaya sosial maupun pembuktian pelanggaran oleh perusahaan tertentu. Berdasarkan data yang terbatas, tidak ditemukan indikasi bahwa kegiatan harus dihentikan; kegiatan angkutan batubara dipahami mubah pada hukum asalnya dengan kewajiban mengurangi mudarat sesuai kaidah *dar'u al-mafāsid muqaddamun 'alā jalb al-maṣāliḥ*. Penilaian ini hanya menyangkut hukum asal muamalah secara umum, bukan pembenaran atas pelanggaran aturan maupun penilaian legalitas setiap praktik operasional, dan merupakan analisis akademik, bukan fatwa.

Keterbatasan penelitian ini adalah informan yang tidak mencakup perusahaan, instansi pengelola jalan, kepolisian, dan tenaga kesehatan, jumlah informan yang kecil, serta data dokumen yang tidak memisahkan truk batubara. Disarankan agar Dinas Perhubungan bersama Satlantas melaksanakan uji petik muatan dan penegakan jam operasional secara terjadwal dan melaporkannya berkala; pengelola jalan menetapkan waktu respons perbaikan sesuai status jalan; perusahaan melakukan penyiraman jalan, penutupan muatan, pembatasan muatan, pembinaan pengemudi, serta CSR yang tepat sasaran dan dilaporkan terbuka; masyarakat menyampaikan keluhan melalui musyawarah dan mendokumentasikan dampak; dan peneliti selanjutnya melibatkan perusahaan, Dinas PUPR, dan dinas kesehatan serta mengukur biaya sosial secara kuantitatif.

DAFTAR PUSTAKA

A. Asnawati et al., "Analisis Dampak Sistem Sosial Ekonomi pada Masyarakat Sekitar Perusahaan Tambang Batubara (Studi Kasus PT XYZ Desa Taman Dewa Kecamatan Mandiangin Kabupaten Sarolangun)," vol. 2, no. 3, 2024.

B. Ardiyansyah, "Analisis Dampak Kemacetan Angkutan Tambang Batu Bara di Provinsi Jambi Dalam Perspektif Ekonomi Islam," pp. 1–16, 2024.

Bassar, "Jumlah Angkutan Batu Bara Di Jambi Hasil Pendataan DISHUB Provinsi Jambi," 2023. [Online]. Available: https://jambiindependent.disway.id/metronews/read/657731/hingga-2-januari-2023-segini-jumlah-angkutan-batu-bara-di-jambi-hasil-pendataan-dishub-provinsi-jambi

D. S. Putra, M. Yusuf, R. M. Fatriani, C. Darminto, and N. R. Hayati, "Resistance to Coal Transportation Policy in Jambi Province, Indonesia: What are the Causes?," *POLITEIA: Jurnal Ilmu Politik*, vol. 17, no. 2, pp. 136–146, 2025.

D. Syahputra, S. Mujanah, and A. Halik, "Dampak Pengangkutan Komoditas Batubara di Sepanjang Alur Sungai Terhadap Kondisi Sosial dan Ekonomi Masyarakat," vol. 6, no. 2, pp. 149–156, 2025, doi: 10.47065/jtear.v6i2.2310.

E. Rachmawati, D. Novelmi, M. A. Febri, and A. Ramadani, "Aktivitas Truk Pengangkutan Batubara Terhadap Infrastruktur Dan Keselamatan Masyarakat Di Muaro Jambi," vol. 7, pp. 51–58, 2025.

ESDM, "Perizinan," 2021. [Online]. Available: http://esdm.batangharikab.go.id/p/perizinan_21.html

F. Azwari, "Dampak Pertambangan Batubara Terhadap Sosial dan Ekonomi Masyarakat di RT. 17, Desa Loa Kutai Kartanegara," vol. 22, no. 1, pp. 116–121, 2021.

F. Febrianti and F. Winarni, "Implementasi pelaksanaan pengangkutan batu bara di Kabupaten Batanghari," vol. 09, 2024.

F. Lubis, "Dampak Sosial Ekonomi BUMDESA," 2019.

KESDM RI, "Laporan Kinerja Kementerian ESDM," 2021.

N. Mardiyyah and M. N. Akbar, "Dampak Lingkungan dan Sosial Dari Tambang Batu Bara di Muaro Jambi," vol. 1, pp. 41–53, 2024.

N. Suryani and H. Yetti, "Dampak Pertambangan Batu Bara Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Lokal di Kota Jambi," vol. 7, no. 1, pp. 345–353, 2024.

N. Zunita, "Teori Eksternalitas," pp. 11–33, 2019.

P. Meliza, "Dampak Pertambangan Batubara Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Lokal Di Kabupaten Aceh Barat," 2022.

Piscesika, "Batu bara Jambi nilai produksi Rp70 T, jalan rusak Rp533 M, dibantu badan usaha tambang Rp39 M," 2023. [Online]. Available: https://jambiekspres.disway.id/metropolis/read/657404/batu-bara-jambi-nilai-produksi-rp-70-t-jalan-rusak-rp-533-m-dibantu-badan-usaha-tambang-rp-39-m

Puskesmas Muara Tembesi, "Jumlah kunjungan dengan diagnosis penyakit saluran pernapasan tahun 2023–2025," Kabupaten Batanghari, 2026.

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, 2009.

Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, 2009.

S. A. Rahmatullah, "Manfaat Eksternalitas," pp. 19–52, 2020.

Satlantas Polres Batanghari, “Data kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Batanghari tahun 2023–2025,” Muara Bulian, 2026.

Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta, 2023.

Yuliana, “Pertambangan Batu Bara Dan Keadilan Sosial Ekonomi di Jambi: Kajian Kepustakaan Dalam Kerangka Ekonomi Islam,” vol. 8, pp. 61–72, 2025.