

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan perekonomian di Indonesia saat ini berkembang semakin kompetitif. Seiring dengan perkembangan teknologi, perekonomian mengalami banyak perubahan yang sangat kompleks dimana pertumbuhan ekonomi tidak hanya diukur dari kenaikan produksi barang dan/atau jasa setiap tahun, tetapi juga diukur dengan peningkatan pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur dilakukan dalam berbagai aspek, salah satunya infrastruktur ekonomi berbasis pada bidang kemaritiman.

Upaya pertumbuhan perekonomian berbasis kemaritiman maka berbicara mengenai bagaimana meningkatkan infrastruktur sarana transportasi laut.¹ Pertumbuhan industri transportasi laut sangat memberikan dampak yang besar bagi pembangunan nasional. Dalam faktanya aktivitas transportasi laut dilakukan tidak hanya pada industri dalam negeri, tetapi juga merangkul industri lingkup internasional. Dapat diartikan perekonomian berbasis kemaritiman yang melalui sarana transportasi laut ini merupakan alur perdagangan yang menghubungkan produksi (penawaran) dan konsumsi (permintaan) sebagai kawasan distribusi dalam proses mengirim atau menerima barang dan/atau jasa didalam negeri maupun ekspor-impor barang dan/atau jasa dari luar negeri.² Dalam hal peningkatan infrastruktur sarana transportasi laut dilakukan dengan gerbang utamanya adalah peningkatan kawasan pengusaha pelabuhan. Pada kawasan

¹ Ade Prasetya, *Ekonomi Maritim Indonesia*, Diandra Kreatif, Yogyakarta, 2016, h. 54.

² *Ibid.*

Pelabuhan bergerak sebagai pendorong jalannya aktivitas ekonomi maupun sebagai penghubung antar pulau maupun antar negara.³

Industri ekonomi kawasan pelabuhan pada dasarnya mencakup dua hal yaitu pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan barang dan/atau jasa maupun penumpang. Fungsi pelayanan pada industri ekonomi pelabuhan ini tunduk pada ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut sebagai UU Pelayaran 2008), Pasal 1 angka 16 menjelaskan bahwa Pelabuhan merupakan tempat untuk kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang.

Pelabuhan sebagai sarana labuh merupakan bagian tidak terpisahkan dari ekonomi maritim.⁴ Maka peran pemerintah diperlukan dalam pengelolaan kawasan industri pelabuhan untuk pemanfaatan pertumbuhan ekonomi dan perwujudan kesejahteraan masyarakat. Peran serta pemerintah dalam pelabuhan berdasarkan UU Pelayaran 2008 sebagai fungsi regulator, sedangkan sebagai fungsi pengelola dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) maupun pelaku usaha swasta sebagai penyelenggara pelabuhan umum. Hal ini berbeda jauh sebelum UU Pelayaran yang saat ini berlaku, terdapat Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran 1992) atau peraturan lama tentang pelayaran menjelaskan bahwa peran pemerintah pada pelabuhan tidak ada pemisahan dalam menjalankan fungsi regulator dan fungsi pengelola, sehingga dalam peraturan lama penyelenggaraan

³ Elfrida Gultom, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*, PT. Raja Grafindo, Jakarta, 2007, h. 4.

⁴ *Ibid.*, h. 55.

pengusahaan pelabuhan sebesar-besarnya dilakukan oleh BUMN sebagai wakil pemerintah yang memegang posisi monopoli. Namun karena mengakibatkan tindakan kesewenang-wenangan dan praktek monopoli maka UU Pelayaran 1992 dicabut keberlakuannya dengan adanya UU Pelayaran 2008 tentang Pelayaran.

Perkembangan kegiatan usaha di Pelabuhan semakin kompetitif dengan keberlakuan UU Pelayaran, yang mana membuka peluang bagi pelaku usaha lain baik swasta maupun pemerintahan daerah dapat ikut serta dalam penyelenggaraan pengusahaan pelabuhan. Hal ini akan terjadi peningkatan iklim persaingan usaha antar pelaku usaha pelabuhan, dengan peningkatan persaingan memberikan peran penting bagi Pemerintah untuk dapat mempengaruhi kaitannya proses berlangsungnya perekonomian negara.⁵ Pengaruh yang diberikan dalam hal regulasi yakni Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Yang Tidak Sehat (selanjutnya disebut sebagai UU Anti Monopoli). Terbentuknya Undang-undang ini sebagai upaya menjaga kepentingan umum, peningkatan efisiensi ekonomi nasional, mewujudkan iklim kegiatan usaha yang efektif, kompetitif dan sebagai perwujudan kesejahteraan rakyat, serta persaingan usaha yang bermuara pada kegiatan anti monopoli.

Sebagaimana yang dijelaskan diatas, perkembangan sektor industri pengusahaan pelabuhan harus dapat relevan dengan peraturan hukum persaingan usaha. Seperti halnya peran pemerintah dalam pengusahaan pelabuhan dilaksanakan oleh (BUMN) yakni PT. Pelabuhan Indonesia II (PT. Pelindo II). BUMN merupakan badan usaha yang seluruh atau sebagian modalnya dimiliki

⁵ Andi Fahmi Lubis *et al.*, *Buku Teks Persaingan Usaha*, Komisi Pengawas Persaingan Usaha, Jakarta, 2017, h. 24.

oleh negara. BUMN memiliki suatu kekhususan yang mana dalam pengusahaannya memegang sektor penting bagi negara yang berkaitan dengan hajat hidup orang banyak dan untuk mencapai kesejahteraan rakyat.⁶ PT. Pelindo II sebagai BUMN diberikan kekhususan tersebut untuk dapat melakukan perusahaan pelabuhan di Indonesia. Dari kekhususan tersebut memberikan akibat pada penyelenggaraan kegiatan pelabuhan salah satunya mendapatkan posisi monopoli, dalam hal ini pelaku usaha yang memiliki kekuatan pasar untuk dapat mengendalikan perilaku bisnis pada suatu pasar yang bersangkutan.⁷

BUMN yang memegang kekuatan pasar kental dengan kegiatan monopoli atau tindakan anti persaingan, salah satunya melakukan perjanjian tertutup atau *tying agreement* antar pelaku usaha. Perjanjian tertutup dilakukan oleh dua atau lebih pelaku usaha dengan tujuan untuk memperoleh pangsa pasar dalam suatu pasar yang bersangkutan, perjanjian dimaksudkan atas barang dan/atau jasa yang dihasilkan oleh pelaku usaha tersebut.⁸ Adanya perjanjian yang dilakukan antar pelaku usaha memberikan dampak yang besar terhadap proses berlangsungnya kegiatan usaha, dampak yang ditimbulkan atas tindakan perjanjian tertutup muncul dari sisi positif atas perjanjian maupun sisi negatif atas perjanjian. Adapun salah satu contohnya dalam kasus yang berawal dari inisiatif Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) melakukan pemeriksaan kegiatan usaha di Pelabuhan, kemudian terindikasi adanya tindakan anti persaingan Perjanjian Tertutup atau

⁶ Gunardi Suhardi, *Rivalitas BUMN*, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta, 2007, h. 1.

⁷ Andi Fahmi Lubis *et al.*, *Op.Cit.*, h. 135.

⁸ *Ibid.*, h. 128.

tying agreement, yang ditindaklanjuti dan terdapat putusan Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 pada 20 Maret 2015.

Kasus melibatkan Terlapor I yaitu PT. Pelabuhan Indonesia II (PT. Pelindo II) merupakan BUMN yang memiliki izin sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang bergerak pada usaha pengelolaan/pengoperasian terminal dan fasilitas pelabuhan, sedangkan Terlapor II yaitu PT. Multi Terminal Indonesia (PT. MTI) merupakan anak perusahaan dari PT. Pelindo II yang juga memiliki izin sebagai Badan Usaha Pelabuhan secara terpisah dari PT. Pelindo II. Izin Badan Usaha Pelabuhan yang didapatkan oleh PT. Pelindo II dan PT. MTI berdasarkan pengaturan dalam UU Pelayaran. Dari izin tersebut kedua Persero secara komersil bergerak pada bidang Jasa Pelayanan Dermaga, Jasa Penyedia Alat bongkar muat dan/atau Jasa Pelayanan bongkar muat barang yang kedudukannya PT. Pelindo II mengoperasikan dermaga 101, dermaga 101 Utara dan dermaga 102, sedangkan PT. MTI mengoperasikan dermaga 114 dan dermaga 115.

Dalam pelaksanaan kegiatan usaha yang dilakukan oleh PT. Pelindo II dan PT MTI ini berjalan menimbulkan kecurigaan dengan dugaan tindakan anti persaingan dan praktek monopoli yakni bersumber pada ditemukannya surat pemberitahuan yang diterbitkan oleh PT Pelindo II tertandatangan General Manager Pelaksana Tugas, Cipto Pranomo kepada seluruh mitra kerja dan pengguna jasa dermaga di Pelabuhan Tanjung Priok, isi pemberitahuan mewajibkan penggunaan *Gantry Luffing Crane* (GLC) yang disediakan oleh PT. Pelindo II dan Mitranya kepada kapal-kapal yang melakukan sandar kapal di dermaga PT. Pelindo II. Hal serupa juga diberlakukan oleh PT. MTI dengan

mengeluarkan surat pemberitahuan yang tertandatangan Direktur Utama PT. MTI, Dede Martin kepada seluruh mitra kerja dan pengguna jasa dermaga PT. MTI.

Alat bongkar muat GLC tersebut merupakan sarana perpindahan barang dari kapal menuju darat maupun sebaliknya, serta dalam kegiatan bongkar muat barang tersebut GLC termasuk alat *trend modern* yang mampu memberikan efisiensi waktu dan kerja cepat dalam bongkar muat barang. PT Pelindo II mengoperasikan 6 unit GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102, sedangkan PT. MTI mengoperasikan sebanyak 7 unit GLC di dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok, dari 7 unit tersebut 5 diantaranya merupakan GLC dari PT. Pelindo II.

Berlakunya surat pemberitahuan tersebut, KPPU mengidentifikasikan timbulnya dampak anti persaingan yang meliputi, hambatan masuk pada pasar bagi pelaku usaha pesaingn dan tidak adanya kebebasan bagi pengguna jasa bongkar muat untuk memiliki jenis *crane* lainnya sebagai proses bongkar muat barang, serta terdapat adanya pembebanan biaya penggunaan alat bongkar GLC. Kemudian terdapat sanksi jika pengguna jasa bongkar muat tidak bersedia atas kewajiban pemakaian GLC, maka akan mendapatkan sanksi berupa tidak dilayani kegiatan bongkar muat dan tidak diberikan *space* dermaga.

Sebagaimana penjabaran diatas, Majelis Komisi KPPU dalam perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 memutuskan bahwa PT. Pelindo II dan PT MTI telah melakukan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) UU Anti Monopoli tentang Perjanjian Tertutup (*tying agreement*). Namun, pihak PT. Pelindo II dan PT. MTI mengajukan upaya kebaratan kepada Pengadilan Negeri Jakarta Utara. Pada

proses pemeriksaan *judex facti* menghasilkan Putusan Nomor 1/Pdt/KPPU/2015/PN Jkt. Utr. yakni mengabulkan permohonan keberatan dari PT. Pelindo II dan PT. MTI, artinya konsekuensi hukum yang timbul ialah pembatalan putusan KPPU Nomor 12/KPPU-I/2014. Kemudian dari hasil Putusan PN Jakarta Utara tersebut, KPPU mengajukan upaya hukum permohonan kasasi ke Mahkamah Agung. Pada tanggal 27 Oktober 2017 Mahkamah Agung memberikan Putusan dengan Nomor 916 K/Pdt.Sus-KPPU/2016 yang pada intinya menolak permohonan KPPU dan memperkuat Putusan PN Jakarta Utara.

Ditinjau dari pertimbangan putusan Majelis Komisi KPPU dan Mahkamah Agung, dapat diketahui bahwa terdapat perbedaan pendapat yang digunakan oleh kedua putusan tersebut. Serta kemudian apabila dilihat dari kedudukan pelaku usaha merupakan BUMN, maka hal ini juga dapat diindikasikan termasuk dalam ketentuan pengecualian yang terdapat pada UU Anti Monopoli.

Berdasarkan hal tersebut, penulis menemukan terdapat problematika pada perkara pelanggaran persaingan usaha sektor perusahaan pelabuhan, diantaranya ialah pertimbangan pendekatan perkara Majelis Hakim dalam pengambilan putusan dan terdapat karakteristik khusus tindakan *Tying Agreement* yang dilakukan oleh PT. Pelindo dan PT. MTI yang merupakan pelaku usaha termasuk dalam ketentuan pengecualian pada UU Anti Monopoli.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka permasalahan yang diangkat oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Karakteristik *Tying Agreement* atas penggunaan *Gantry Luffing Crane* (GLC) yang dilakukan oleh PT. Pelindo II & PT. MTI sebagai pemegang jasa pengelola Pelabuhan Tanjung Priok.
2. *Ratio Decidendi* dalam Putusan MA atas pembatalan Putusan KPPU tentang Pelanggaran Penggunaan *Gantry Luffing Crane* (GLC) Oleh PT. Pelindo II Dan PT. MTI Pada Pelabuhan Tanjung Priok.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian rumusan masalah dalam penelitian diatas, maka tujuan dari penelitian yang ingin dicapai oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis Karakteristik *Tying Agreement* atas penggunaan *Gantry Luffing Crane* (GLC) yang dilakukan oleh PT. Pelindo II & PT. MTI sebagai pemegang jasa pengelola Pelabuhan Tanjung Priok.
2. Menganalisis *Ratio Decidendi* dalam Putusan MA atas pembatalan Putusan KPPU tentang Pelanggaran Penggunaan *Gantry Luffing Crane* (GLC) Oleh PT. Pelindo II Dan PT. MTI Pada Pelabuhan Tanjung Priok.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan kajian hukum atas problematika yang terjadi dan memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu hukum berkaitan dengan Hukum Persaingan Usaha.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan masukan bagi pemangku kebijakan dalam membuat regulasi dan serta memperkuat bentuk pengawasan dalam persaingan usaha sektor pelabuhan, serta bagi pelaku usaha BUMN maupun swasta dapat berperan aktif dalam menciptakan persaingan usaha yang sehat di Indonesia.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Tipe Penelitian

Penelitian dalam penulisan ini menggunakan tipe atau metode penelitian hukum normatif. Dalam penelitian normatif dilakukan dengan menemukan asas hukum atau doktrin pada hukum positif.⁹ Adapun pada khususnya menganalisis peraturan perundang-undangan, yurisprudensi maupun doktrin-doktrin hukum persaingan usaha yang bertujuan menemukan kebenaran berdasarkan norma dan prinsip hukum positif.¹⁰

1.5.2 Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian hukum memerlukan metode pendekatan masalah dengan tujuan mendapatkan jawaban atas rumusan masalah dalam penelitian hukum secara komprehensif. Pendekatan masalah yang dapat digunakan dalam penelitian ini, adalah:

- a. Pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah peraturan perundang-undangan atau legislasi dan regulasi yang berhubungan dengan isu hukum

⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Prenada Media Group, Jakarta, 2017, h. 45.

¹⁰ *Ibid.*

yang dihadapi, sehingga menghasilkan argumentasi jawaban atas isu hukum.¹¹ Sebagaimana terfokus pada tindakan anti persaingan yakni *tying agreement* pada sektor perusahaan pelabuhan.

- b. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan menggunakan pandangan-pandangan, konsep-konsep, doktrin-doktrin dari para sarjana hukum yang berkembang dalam ilmu hukum.¹² Dari pendekatan konseptual dapat memperkuat argumentasi hukum dalam menjawab isu hukum pada penelitian atas kasus tindakan anti persaingan yakni *tying agreement* pada sektor perusahaan pelabuhan.
- c. Pendekatan Kasus (*case approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan memahami *ratio decidendi* yakni menelaah alasan-alasan hukum yang digunakan oleh hakim dalam pengambilan putusan.¹³ Dalam pendekatan penelitian ini akan mempelajari penerapan norma hukum, fakta-fakta hukum, alasan-alasan hukum dari Putusan Pengadilan.

1.5.3 Bahan Hukum

Suatu penelitian hukum diperlukan bahan hukum sebagai rujukan dan penunjang utama dalam penulisan penelitian yang sedang dihadapi, bahan hukum yang digunakan berupa bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945;

¹¹ *Ibid*, h. 137.

¹² *Ibid*, h. 177.

¹³ *Ibid*, h. 158.

2. Burgerlijk Wetboek voor Indonesie (BW) / Staatblad Nomor 23 Tahun 1847;
3. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
5. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara;
6. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2013 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Pelabuhan;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 121 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan Dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor HK 003/1/11 Phb 2011 perihal pelaksanaan ketentuan undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero);
10. Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 5 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 15 (Perjanjian Tertutup) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;

11. Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 3 Tahun 2009 tentang Pedoman Penerapan Pasal 1 Angka 10 tentang Pasar Bersangkutan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
12. Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 3 Tahun 2010 tentang Pedoman Ketentuan Pasal 51 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

b. Bahan hukum sekunder

Dalam penelitian ini bahan hukum yang dapat menunjang hukum primer ialah bahan hukum sekunder. Bahan hukum sekunder yang digunakan meliputi buku-buku, kamus-kamus hukum, tesis, disertasi, jurnal-jurnal hukum, artikel-artikel hukum dan wawancara yang berkaitan dengan pokok pembahasan dalam penelitian ini mengenai hukum persaingan usaha dan KPPU.

1.5.4 Prosedur Pengumpulan Data

Prosedur pengumpulan bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik studi kepustakaan yakni memahami dan paraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal-jurnal, artikel dan literatur-litaratur yang berkaitan dengan objek penelitian. Kemudian dari pemahaman tersebut diolah dan dijadikan landasan mengurai permasalahan dalam penulisan ini dengan sistematis sesuai rumusan pokok bahasan.

1.5.5 Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum dalam penulisan penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif-analisis. Metode ini mengumpulkan sumber-sumber bahan hukum yang berkaitan dengan penelitian, kemudian dianalisis, diidentifikasi dengan uraian pada tiap masalah hukum. Metode ini dapat menemukan jawaban dan kesimpulan atas penulisan penelitian hukum.

1.6 Pertanggungjawaban Sistematis

Sistematika dalam penulisan penelitian ini disusun dengan membagi menjadi 4 (empat) bab yang terdiri atas sub-bab – sub-bab, tiap sub-bab menjelaskan mengenai komponen dari bab permasalahan. Adapun pembagian agar lebih memudahkan pemahaman dan menyusun penulisan yang sistematis, sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan, pada bagian ini membahas mengenai uraian dari pokok permasalahan, yang terdiri atas latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian dan pertanggungjawaban sistematika.

Bab II membahas mengenai rumusan masalah 1 yaitu Karakteristik *Tying Agreement* atas penggunaan GLC yang dilakukan oleh PT. Pelindo II & PT. MTI sebagai pemegang jasa pengelola Pelabuhan Tanjung Priok, adapun secara rinciannya akan menguraikan dan membahas mengenai konsep *tying agreement* dalam hukum persaingan usaha, menguraikan konsep *tying agreement* oleh Pelaku Usaha BUMN dengan ditinjau berdasarkan UUD 1945, UU BUMN, dan

ketentuan pengecualian dalam UU Anti Monopoli dan klasifikasi karakteristik yang terdapat pada tindakan *Tying Agreement* oleh pelaku usaha.

Bab III membahas mengenai rumusan masalah 2 yaitu *Ratio Decidendi* dalam Putusan MA atas pembatalan Putusan KPPU tentang Pelanggaran Penggunaan GLC Oleh PT. Pelindo II Dan PT. MTI Pada Pelabuhan Tanjung Priok, adapun secara rinciannya akan menguraikan dan membahas mengenai upaya hukum yang dilakukan oleh KPPU ditinjau dari pendekatan yuridis, pendekatan ekonomi dan sanksi, kemudian analisis pertimbangan Majelis Hakim putusan MA, serta analisis *tying agreement* berdasarkan putusan.

Bab IV membahas mengenai Penutup dari penelitian ini. Adapun rinciannya menjelaskan mengenai kesimpulan sebagai jawaban atas rumusan masalah yang dikaitkan dari hasil penelitian dengan teori dan peraturan perundang-undangan yang ada. Serta saran yang ditujukan sebagai bahan pertimbangan dalam penanganan kasus maupun untuk pelaku usaha dalam praktiknya dapat menghindari tindakan anti persaingan, dan sebagai sarana referensi, solusi, dan masukan kepada pemangku kebijakan dan masyarakat keseluruhan untuk berperan aktif menjaga dan menciptakan persaingan usaha sehat di Indonesia.