

**SISTEM BAGI HASIL PADA PT. MAHARA TRANSPORTASI GROUP
DALAM PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH**

SKRIPSI



Diajukan Oleh:

T. IRVAN AULIA
NIM. 140102190
Prodi Hukum Ekonomi Syariah

**FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI UIN AR-RANIRY
DARUSSALAM BANDA ACEH
1440H/2019M**

**SISTEM BAGI HASIL PADA PT. MAHARA TRANSPORTASI GROUP
DALAM PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARI'AH**

SKRIPSI

**Diajukan kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Darussalam Banda
Aceh Sebagai Salah Satu Beban Studi Program Sarjana (S-1) Dalam Ilmu Hukum
Islam**

Oleh:

T. IRVAN AULIA

Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah
NIM: 140102190

Disetujui untuk diuji/Dimunaqasyahkan oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Khairuddin, S.Ag., M.Ag
NIP: 197309141997031001


Dr. Badrul Munir, Lc. MA
NIDN: 2125127701

**SISTEM BAGI HASIL PADA PT. MAHARA TRANSPORTASI GROUP
DALAM PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARI'AH**

SKRIPSI

Telah Diuji oleh Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi
Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima
Sebagai Salah Satu Beban Studi Program
Sarjana (S-1) Dalam Ilmu Hukum Islam

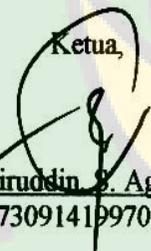
Pada Hari/Tanggal:

Selasa, 22 Januari 2019 M
15 Jumadil Ula 1440 H

Di Darussalam-Banda Aceh
Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi

Ketua,

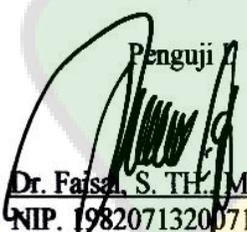
Sekretaris,

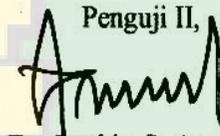

Dr. Khairuddin S. Ag., M. Ag.
NIP. 197309141997031001


Dr. Badrul Munir, Lc. MA
NIDN. 2125127701

Penguji I

Penguji II,


Dr. Faisal S. TH., MA
NIP. 198207132007101002


Dr. Jamhir, S. Ag., M. Ag.
NIP. 197804212014111001

Mengetahui,
Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Darussalam-Banda Aceh




Dr. Abdul Siddiq, M.H., Ph.D.
NIP. 197703032008011015



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp. / Fax. 0651-7557442 Email : feh@ar-raniry.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : T. Irvan Aulia
NIM : 140102190
Prodi : Hukum Ekonomi Syari'ah
Fakultas : Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

- 1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.**
- 2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.**
- 3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.**
- 4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.**
- 5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.**

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 17 Januari 2019

Yang Menyatakan

METERAI
TEMPEL



20FBSAAPT74817126

6000

(T. Irvan Aulia)

ABSTRAK

Nama : T. Irvan Aulia
NIM : 140102190
Prodi/Fakultas : Hukum Ekonomi Syari'ah/ Syari'ah dan Hukum
Judul : Sistem Bagi Hasil Pada PT. Mahara Transportasi Group
Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syari'ah
Tebal Skripsi : 80 Lembar
Pembimbing I : Dr. Khairuddin, S.Ag., M.Ag
Pembimbing II : Dr. Badrul Munir, Lc. MA
Kata Kunci : Bagi Hasil, 'Aqad Muḍārabah, 'Aqad Musyārah

PT. Mahara Transportasi merupakan salah satu perusahaan transportasi yang ada di Banda Aceh, dimana perusahaan ini memiliki tiga kategori produk yaitu antar-jemput anak sekolah, taksi *offline*, dan taksi *online*. Permasalahan dalam skripsi ini adalah: (1) Bagaimana sistem pembagian keuntungan dan pengelolaan risiko kerugian yang diterapkan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group? (2) Bagaimana tinjauan hukum ekonomi syari'ah terhadap penerapan bagi hasil pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group? Jenis penelitian adalah penelitian kualitatif. Metode analisis adalah deskriptif analisis, yang meneliti keadaan dan kondisi pada saat sekarang berdasarkan data yang berupa kata-kata yang disusun dalam bentuk cerita. Pengumpulan data primer berupa data lapangan (*field research*). Pengumpulan data primer melalui tanya jawab lisan yang dilakukan secara guinden dengan perusahaan PT. Mahara Transportasi Group. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa praktik sistem bagi hasil pada PT. Mahara Transportasi Group, walaupun diawal perjanjian tidak menyebutkan istilah akad yang digunakan, akan tetapi sistem bagi hasil yang diterapkan sesuai dengan hukum ekonomi syari'ah, baik antara sopir antar-jemput anak sekolah dengan perusahaan, antara sopir taksi *offline* dengan perusahaan, antara sopir taksi *online* dengan perusahaan, dan maupun antara Pengelola dengan pemilik perusahaan. yaitu antara pengelola dengan pemilik perusahaan, sopir antar-jemput anak sekolah, dan sopir taksi *offline* merupakan bentuk 'aqad muḍārabah. Sedangkan, bagi hasil antara sopir taksi *online* dan perusahaan bentuk kerjasama dengan menggunakan 'aqad Musyārah yaitu syirkah al-'inan.

AR-RANIRY

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah. Segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga penulis telah dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Sistem Bagi Hasil Pada PT. Mahara Transportasi Group Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syari’ah”** penulisan ini salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Syariah dan Hukum, UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Shalawat beriring *salam* selalu tercurahkan kepada junjungan alam Nabi Muhammad SAW beserta keluarga, sahabat dan pengikutnya yang senantiasa mengikuti sunnahnya hingga akhir zaman, yang telah membimbing umat manusia dari alam kebodohan ke alam pembaharuan yang penuh dengan ilmu pengetahuan.

Selama penulisan skripsi ini tentunya penulis mendapat banyak bantuan dari berbagai pihak yang telah mendukung dan membimbing penulis, kasih yang tulus dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. kepada Dr. Khairuddin, S.Ag., M.Ag selaku pembimbing pertama dan Dr. Badrul Munir, Lc. MA selaku pembimbing kedua dan kepada Dr. Ali Abu Bakar, S.Ag, M.Ag. selaku Penasehat Akademik yang telah sudi kiranya meluangkan waktu untuk membimbing penulis dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, sejak awal sampai dengan selesai.
2. Ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada Bapak Muhammad Siddiq, M.H., Ph.D selaku dekan Fakultas Syariah dan Hukum, dan kepada Bapak

Arifin Abdullah, S.H.I, M.H selaku Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Ar-Raniry, serta semua dosen dan asisten yang telah memberi ilmu sejak awal sampai akhir semester.

3. Teristimewa kepada kedua orang tua tercinta yang telah memberikan semangat dan *support*, dorongan dan kasih sayang kepada penulis.
4. Terimakasih kepada pihak PT. Mahara Transportasi Group Banda Aceh yang telah bersedia memberi data dan Informasi untuk penyusunan Skripsi.
5. Kepada sahabat-sahabat dan teman-teman seperjuangan HES 2014, yang telah memberi dukungan dan semangat sehingga karya ilmiah ini selesai.

Dalam penulisan skripsi ini penulis telah berusaha semaksimal mungkin sesuai dengan kemampuan dan pengalaman yang penulis miliki. Namun penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan skripsi jauh dari kesempurnaan, baik dalam isi maupun penulisannya. Oleh karena itu penulis mengharapkan adanya penulisan lebih lanjut mengenai penelitian ini, serta kritik dan saran.

Banda Aceh, 2 Januari 2019

T. Irvan Aulia

TRANSLITERASI ARAB-LATIN DAN SINGKATAN

Transliterasi yang digunakan dalam penulisan skripsi ini berpedoman pada Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama Republik Indonesia dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia Nomor 158 Tahun 1987 dan Nomor 0543 b/U/1987 tentang Transliterasi Huruf Arab ke dalam Huruf Latin.

1. Konsonan

No	Arab	Latin	No	Arab	Latin
1	ا	Tidak dilambangkan	16	ط	Ṭ
2	ب	B	17	ظ	Ẓ
3	ت	T	18	ع	‘
4	ث	Ṣ	19	غ	G
5	ج	J	20	ف	F
6	ح	Ḥ	21	ق	Q
7	خ	Kh	22	ك	K
8	د	D	23	ل	L
9	ذ	Ẓ	24	م	M
10	ر	R	25	ن	N
11	ز	Z	26	و	W
12	س	S	27	هـ	H
13	ش	Sy	28	ء	’
14	ص	Ṣ	29	ی	Y
15	ض	Ḍ			

2. Konsonan

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri atas vokal tunggal (*monoftong*) dan vokal rangkap (*diftong*). Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf.

Contoh vokal tunggal : كَسَرَ ditulis *kasara*

جَعَلَ ditulis *ja'ala*

Contoh vokal rangkap :

a. *Fathah* + yā' tanpa dua titik yang dimatikan ditulis *ai* (أَي).

Contoh: كَيْفَ ditulis *kaifa*

b. *Fathah* + wāwu mati ditulis *au* (أُو).

Contoh: هَوَّلَ ditulis *haulā*

3. Maddah

Maddah atau vokal panjang yang di dalam bahasa Arab dilambangkan dengan harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda. Vokal panjang ditulis, masing-masing dengan tanda hubung (-) di atasnya.

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
ا...َ	<i>Fathah</i> dan <i>alif</i>	Ā
ي...ِ	Atau <i>fathah</i> dan <i>ya</i>	Ī
ي...ِ	<i>Kasrah</i> dan <i>ya</i>	Ī
و...ُ	<i>Dammah</i> dan <i>wau</i>	Ū

Contoh : قَالَ ditulis *qāla*

فِيْلَ ditulis *qīla*

يَقُولُ ditulis *yaqūlu*

4. *Ta marbutah*

Transliterasi untuk *ta' marbutah* ada dua, yaitu : *ta' marbutah* yang hidup atau mendapat harakat *fathah*, *kasrah*, dan *dammah*, transliterasinya adalah (t), sedangkan *ta' marbutah* yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah (h). Kalau pada kata yang berakhir dengan *ta' marbutah* diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al-serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka *ta marbutah* itu ditransliterasikan dengan ha (h).

Contoh : رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ ditulis *raudah al-atfāl*

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ ditulis *raudatul atfā*

Catatan:

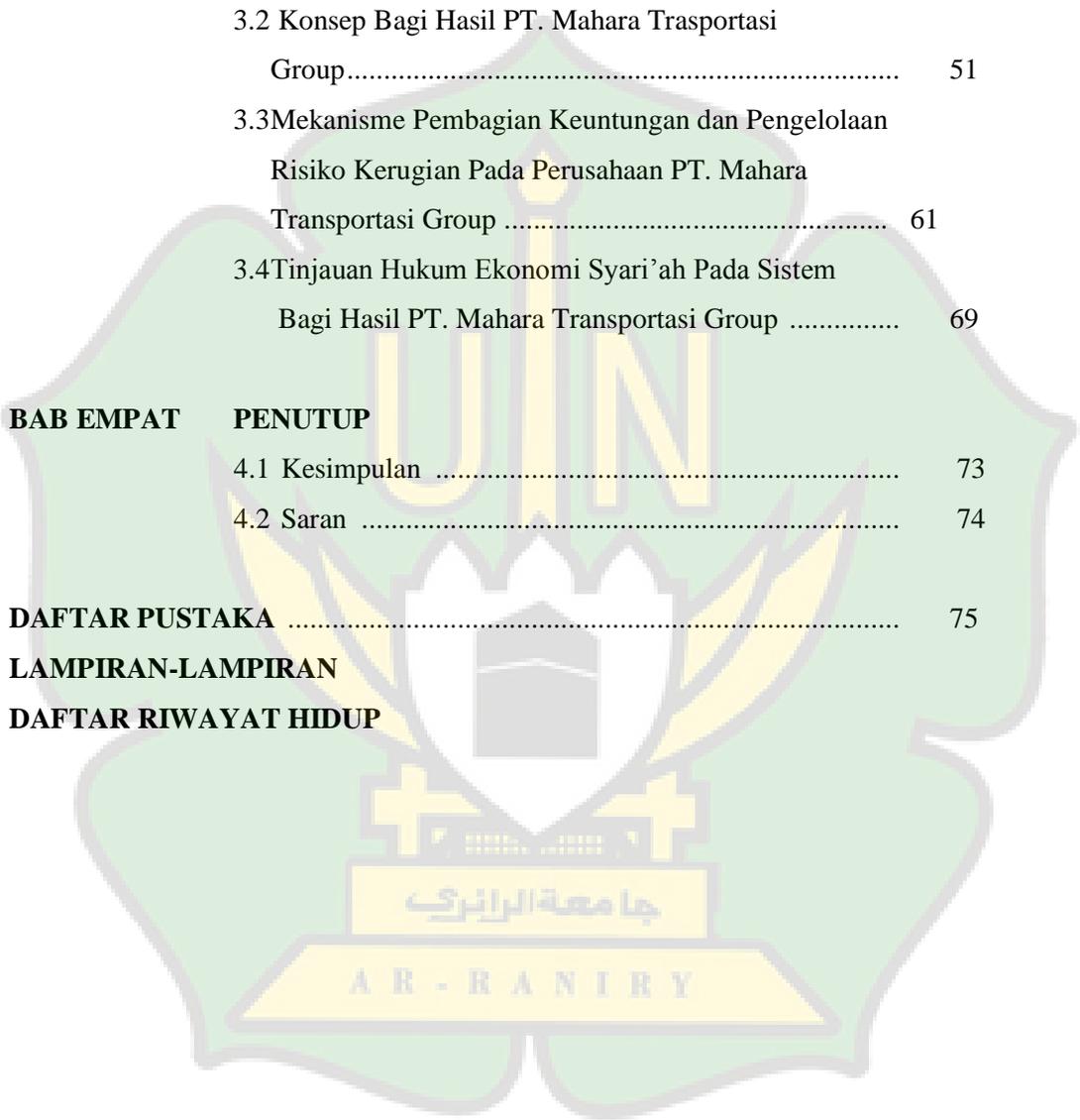
Modifikasi

1. Nama orang yang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M, Syuhudi Ismail. Sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh Hamad Ibn Sulaiman.
2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr ; Beirut bukan bayrut; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus Bahasa Indonesia tidak ditransliterasi. Contoh Tasauf, bukan tasawuf

DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN SIDANG.....	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR.....	v
TRANSLITERASI.....	vii
DAFTAR LAMPIRAN	x
DAFTAR ISI.....	xi
BAB SATU PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Penjelasan Istilah	6
1.5 Kajian Pustaka	8
1.6 Metode Penelitian	10
1.7 Sistematika Penulisan	14
BAB DUA SISTEM BAGI HASIL DALAM HUKUM EKONOMI SYARI'AH	
2.1 Pengertian Sistem Bagi Hasil Menurut Hukum Ekonomi Syari'ah	15
2.2 Pengertian Sistem Bagi Hasil Revenue Sharing dan Profit Sharing Dalam Hukum Islam	16
2.3 Landasan Hukum Sistem Bagi Hasil dalam Al-Qur'an dan Hadist	19
2.4 Bentuk-Bentuk Akad Dalam Sistem Bagi Hasil	24
2.5 Akad Mudharabah dan Musyarakah	34
2.6 Syarat-Syarat dan Rukun-Rukun Bagi Hasil	42
2.7 Prinsip-Prinsip Bagi Hasil	44

BAB TIGA	SISTEM BAGI HASIL PADA PT. MAHARA TRANSPORTASI GROUP	
	3.1 Sejarah dan Profil Berdirinya PT. Mahara Transportasi Group	48
	3.2 Konsep Bagi Hasil PT. Mahara Trasportasi Group.....	51
	3.3Mekanisme Pembagian Keuntungan dan Pengelolaan Risiko Kerugian Pada Perusahaan PT. Mahara Transportasi Group	61
	3.4Tinjauan Hukum Ekonomi Syari'ah Pada Sistem Bagi Hasil PT. Mahara Transportasi Group	69
BAB EMPAT	PENUTUP	
	4.1 Kesimpulan	73
	4.2 Saran	74
DAFTAR PUSTAKA		75
LAMPIRAN-LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		



BAB SATU

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.¹ Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan

Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda, membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (paratransit dan masstransit). Angkutan umum paratransit merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi di sepanjang rutenya. Sedangkan angkutan umum masstransit merupakan

¹Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998), hlm.7.

angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas. Banyaknya kelompok yang masih tergantung dengan angkutan umum ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari kapasitas angkut. Akibatnya hampir semua angkutan umum yang tersedia terisi penuh sesak oleh penumpang. Hal ini menyebabkan para penumpang berusaha memilih alternatif angkutan umum lainnya yang dirasa lebih nyaman, efektif dan efisien meskipun dengan biaya yang cukup besar. Sehingga banyak lahirnya perusahaan yang menjalankan bisnisnya di bidang transportasi, karena memiliki hasil yang menjanjikan.

Dalam menjalankan bisnisnya di bidang transportasi, banyak perusahaan yang menggunakan sistem bagi hasil. Sistem ini dianggap lebih menguntungkan oleh perusahaan dibandingkan dengan sistem menggaji pegawainya. Karena dengan menggunakan sistem ini perusahaan mengeluarkan sedikit modal, selain itu juga hasil yang didapatkan selalu terhitung stabil, karena sesuai perjanjian antar perusahaan dengan patner kerjanya.

Sistem bagi hasil dalam hukum ekonomi syariah merupakan satu bentuk perjanjian atau kontrak kerjasama antara dua orang atau lebih dalam menjalankan suatu usaha. Keuntungan yang diperoleh dari usaha tersebut akan dibagikan kepada pihak yang ikut berkontribusi dalam kerjasama dan nisbah keuntungan ditentukan ketika kontrak berlangsung sesuai dengan kesepakatan antar pihak. Jika terjadi kerugian maka akan ditanggung bersama berdasarkan kesepakatan dan disesuaikan dengan besarnya kontribusi yang diberikan dalam usaha.

Menurut kompilasi Hukum Ekonomi Syari'ah, bagi hasil adalah kerjasama antara dua orang atau lebih dalam hal permodalan, keterampilan, atau kepercayaan

dalam usaha tertentu dengan pembagian keuntungan berdasarkan nisbah.² Sistem bagi hasil menurut Islam harus memiliki sifat keadilan dan memperhatikan berbagai persyaratan yang tidak berbau “*maysir* dan *ghaḥār*”, (judi atau penipuan).³

Yang menjadikan pembeda antar perusahaan yang menggunakan sistem bagi hasil dengan perusahaan yang menggunakan sistem gaji perbulan pada karyawannya yaitu perusahaan bagi hasil adanya kebersamaan antar pemilik perusahaan dengan karyawan. Jika perusahaan mendapat keuntungan dibagi sesuai dengan perjanjian untuk karyawannya, dan jika perusahaan mendapatkan kerugian juga ditanggung bersama dengan karyawannya. Berbeda dengan perusahaan yang menggaji karyawannya, kerugian dan keuntungan hanya ditanggung oleh perusahaan, sedangkan karyawan hanya mendapatkan upah atau gaji saja sesuai dengan perjanjian di awal kontrak kerja.

Pada perusahaan Mahara Transportasi terdapat empat pihak penting yang memiliki hak dan kewajiban masing-masing, yaitu pemilik perusahaan, pengelola perusahaan, pemilik mobil, dan sopir. Keuntungan yang diperoleh dari hasil bisnis yang dijalankan akan dibagi kepada pihak yang telah disebut di atas sesuai dengan kesepakatan di awal perjanjian. Sehingga Pada perusahaan Mahara Transportasi menggunakan kontrak bagi hasil kepada seluruh karyawannya, yang mana setiap

² Mardani, *Fiqh Ekonomi Syari'ah*, (jakarta: kencana prenadamedia group, 2013), hlm.220

³ Sofyan S. Harahap, *Bunga Rampai Ekonomi, Bisnis dan Manajemen islam*, (Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta, 2004), hlm.98.

karyawannya mendapatkan bagi hasil yang berbeda-beda sesuai dengan kategori yang ada pada perusahaan ini.⁴

Kategori kegiatan yang diterapkan pada perusahaan Mahara Transportasi dibagi kepada tiga yaitu, pertama, antar-jemput anak sekolah di mana mobil milik perusahaan yang dikemudikan oleh sopir yang bekerja pada perusahaan, kedua, *taxi offline* di mana mobil milik perusahaan dan dikemudikan oleh seorang sopir yang bekerja kepada perusahaan, ketiga, *taxi online* di mana mobil milik pribadi hanya menggunakan nama perusahaan dan pemilik mobil menjadi sopir.⁵

Untuk ketiga kategori yang penulis sebutkan di atas masing-masing kategori memiliki sistem bagi hasil yang berbeda-beda. Kategori pertama antar-jemput anak sekolah, dimana sopir mendapatkan bagian dua puluh persen dari keuntungan kotor perusahaan setiap bulannya, karena semua ditanggung oleh perusahaan seperti kerusakan mobil, bahan bakar mobil, dan pajak mobil. Kategori kedua, *taxi offline*, dimana sopir mendapatkan bagian lima puluh persen dari keuntungan bersih perharinya, karena bahan bakar diisi menggunakan hasil dari keuntungan perharinya, dan kerusakan pada mobil juga ditanggung oleh pihak perusahaan. Berbeda dengan antar-jemput anak sekolah, *taxi offline* dibayar lima ribu rupiah perkilometranya. Sedangkan kategori ketiga, *taxi online*, dimana sopir merupakan pemilik mobil. Sopir menggunakan nama perusahaan pada mobil miliknya dan menggunakan sistem bagi hasil sepuluh persen untuk perusahaan dari setiap penumpang yang memesannya. Karena mobil milik sopir,

⁴ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager operasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 27 maret 2018.

⁵ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager operasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 27 maret 2018.

maka semua ditanggung sendiri, mulai dari isi bahan bakar sampai pajak dan kerusakan pada mobil. Pada kategori ini perusahaan menerima bagi hasil bersih dari pemilik mobil.⁶

Pembahasan masalah bisnis tidak hanya membahas tentang keuntungan saja, namun ada satu aspek penting juga harus dianalisa oleh pengusaha transportasi yaitu risiko kerugian. Salah satu risiko yang dialami dalam bisnis transportasi ini adalah liburnya anak sekolah, sehingga mengakibatkan kerugian bagi yang berkontribusi dalam perusahaan. Hal tersebut merupakan salah satu risiko yang akan dikelola oleh perusahaan PT. Mahara Transportasi.

Dari pembahasan yang penulis paparkan di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji permasalahan ini dan menyajikan dalam bentuk skripsi yang berjudul “*Sistem Bagi Hasil Pada PT. Mahara Transportasi Group Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah*”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang penulis uraikan di atas, maka rumusan masalah yang ingin penulis ajukan adalah:

- a. Bagaimana sistem pembagian keuntungan dan pengelolaan risiko kerugian yang diterapkan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group?
- b. Bagaimana tinjauan hukum ekonomi syari’ah terhadap penerapan bagi hasil pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group?

⁶ Wawancara dengan M.Isa, sopir taksi online pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh 27 maret 2018.

1.3. Tujuan penelitian

Suatu penelitian harus mempunyai tujuan yang jelas sehingga dapat memberikan arah dalam pelaksanaan penelitian tersebut. Adapun tujuan yang ingin penulis capai dalam penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui mekanisme pembagian keuntungan dan pengelolaan risiko yang diterapkan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group.
- b. Untuk mengetahui sistem bagi hasil yang diterapkan oleh perusahaan PT. Mahara Transportasi Group menurut tinjauan hukum ekonomi syari'ah.

1.4. Penjelasan Istilah

Penjelasan istilah bertujuan untuk memberikan pemahaman yang sempurna dalam memahami judul yang terdapat dalam skripsi ini serta menghindari kesalahpahaman dan kekeliruan. Adapun istilah yang dijelaskan adalah sebagai berikut:

- a. Sistem bagi hasil

Istilah sistem dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia* adalah perangkat unsur yang secara teratur saling berkaitan sehingga membentuk suatu totalitas.⁷ Sistem berasal dari bahasa Yunani yaitu *sistem* atau suatu kelompok obyek-obyek atau satuan-satuan yang bergabung sedemikian rupa, sehingga membentuk suatu keseluruhan dan bekerja, berfungsi dan bergerak secara independen serta harmonis. Sistem juga berarti suatu keseluruhan yang terdiri atas dan tersusun oleh komponen-komponen yang

⁷ [Hhttp://Kamus Besar Bahasa Indonesia.co.id/atri-kata/sistem](http://Kamus Besar Bahasa Indonesia.co.id/atri-kata/sistem)

fungsional satu sama lain.⁸ Sistem merupakan susunan unsur yang secara teratur saling berkaitan sehingga membentuk suatu kesatuan.⁹

Sedangkan bagi hasil menurut terminologi asing (Inggris) dikenal dengan *revenue sharing*. *Revenue sharing* dalam ekonomi diartikan sebagai pembagian laba.¹⁰ Bagi hasil terdiri dari dua kata, yaitu bagi dan hasil. Etimologi bagi berarti sepenggal, pecahan dari suatu yang bulat dan juga berarti memberi, sedangkan hasil adalah sesuatu yang menjadi akibat usaha atau pendapatan dari suatu usaha. Sistem bagi hasil merupakan sistem dimana dilakukannya perjanjian atau ikatan bersamaan di dalam kegiatan usaha. Dalam usaha tersebut dijanjikan adanya pembagian hasil atas keuntungan yang akan didapatkan antara kedua belah pihak atau lebih.

b. Transportasi

Transportasi dalam KBBI diartikan pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.¹¹ Jadi dapat disimpulkan transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin.

c. Hukum ekonomi syariah

Ekonomi syariah dalam Undang-undang No. 3 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-undang No. 7 Tahun 1989 tentang Peradilan Agama, menjelaskan bahwa

⁸ Kamaruddin dkk, Kamus Istilah Karya Tulis Ilmiah, (Jakarta: Bumi Aksara,2000),hlm.244.

⁹ Pusat Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan Nasional,Kamus Pelajar, (Bandung: Remaja Rosdakarya,2003), hlm.230.

¹⁰ Muhammad, Teknik Perhitungan Bagi Hasil dan Profit Margin Pada Bank Syari'ah, (Yogyakarta: UUI Pres, 2004), hlm 18.

¹¹ [https://Kamus Besar Bahasa Indonesia.co.id/transportasi.html](https://Kamus.BesarBahasaIndonesia.co.id/transportasi.html)

ekonomi syariah adalah perbuatan dan atau kegiatan usaha yang dilaksanakan menurut prinsip syariah.¹² Sedangkan ekonomi Islam merupakan ilmu yang mempelajari perilaku ekonomi manusia yang perilakunya diatur berdasarkan peraturan hukum agama Islam dan didasari dengan tauhid sebagaimana dirangkum dalam rukun iman dan rukun Islam. Jadi dapat disimpulkan hukum ekonomi syariah adalah hukum yang mengatur tentang tata cara menjalankan ekonomi syariah yang sesuai dengan hukum agama islam dan hukum positif yang berlaku di indonesia.

1.5. Kajian Pustaka

Sepanjang yang penulis ketahui, terdapat beberapa karya ilmiah yang berhubungan dengan topik “*Sistem Bagi Hasil Pada PT. Mahara Transportasi Group Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah*” akan tetapi aspek kajiannya berbeda. Adapun dari beberapa penelitian atau tulisan yang berkaitan dengan pembahasan yang penulis lakukan di antaranya, penelitian yang dilakukan Rafiqa Rahmah, dengan judul “*Implementasi Bagi Hasil Pada Bisnis Kuliner Ayam Lepas Banda Aceh (Analisis Berdasarkan Konsep Mudharabah)*”,¹³ penelitian ini secara umum menganalisis sistem bagi hasil pada bisnis kuliner Ayam Lepas hanya berdasarkan ‘*aqad mudharabah*.

Penulis juga menemukan skripsi yang ditulis oleh Fadian Intami, dengan judul “*Mekanisme Penerapan Sistem Bagi Hasil Pada Angkutan Umum L300 Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syari’ah (Analisis Pada CV. Anugrah Jaya, Batoh, Banda*

¹² Undang-undang no. 3 tahun 2006 Tentang Peradilan Agama, Pasal 46 Huruf I BAB III Kuasa Pengadilan Agama.

¹³ Rafiqa Rahmah, AR *Implementasi Bagi Hasil Pada Bisnis Kuliner Ayam Lepas Banda Aceh, Analisis Berdasarkan Konsep Mudharabah*, (skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari’ah, IAIN Ar-Raniry, Banda aceh, 2012.

Aceh)”,¹⁴ meskipun sama-sama menganalisis tentang konsep bagi hasil pada perusahaan transportasi, penelitian ini secara umum menganalisis sistem bagi hasil pada angkutan umum L300.

Karya ilmiah lain yang penulis temukan adalah penelitian yang ditulis oleh Wahyuni, dengan judul “*Konsep Bagi Hasil Produk Fulnadi Pada PT. Asuransi Takaful Cabang Banda Aceh (Suatu Penelitian Tentang Implementasi Bagi Hasil Antara Nasabah Dengan Perusahaan Asuransi)*”,¹⁵ penelitian ini mengemukakan tentang konsep bagi hasil antara perusahaan asuransi dan peserta asuransi dengan sumber dana dari peserta asuransi.

Selanjutnya yang mungkin berkaitan dengan penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian yang dilakukan oleh Wilda Agustia, dengan judul “*Analisis Pertanggungans Risiko Pada ‘aqad mudharabah, (Studi Kasus Toko Maburu Jaya Meureudu Pidie Jaya)*”,¹⁶ penelitian ini menganalisis tentang pengelolaan dan pertanggungans risiko yang terjadi dalam ‘aqad mudharabah, dimana penelitian ini hanya berkonsentrasi pada aspek risiko dan pertanggung jawaban saja.

Berbeda dengan penelitian di atas, kajian penelitian ini lebih fokus kepada sistem bagi hasil pada PT. Mahara Transportasi Group yang berdasarkan ‘aqad

¹⁴ Fadian Intami, *Mekanisme Penerapan Sistem Bagi Hasil Pada Angkutan Umum L300 Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syari’ah, Analisis Pada CV.Anugrah Jaya,Batoh,Banda Aceh*, (Skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari’ah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh,2016

¹⁵ Wahyuni, *Konsep Bagi Hasil Produk Fulnadi pada PT. Asuransi Takaful Cabang Banda Aceh, Suatu Penelitian Tentang Implementasi bagi Hasil Antara Nasabah Dengan Asuransi*, (skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari’ah, IAIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2009.

¹⁶ Wilda Agustia, *Analisis pertanggungans risiko Pada Akad Mudharabah, Studi Kasus Toko Maburu jaya Meureudu Pidie Jaya*, (Skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari’ah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh,2015.

musyarakah dan mudharabah serta menganalisa tentang pengelolaan resiko kerugian yang di praktikkan oleh perusahaan tersebut.

1.6. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa yang dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisten. Metode merupakan cara utama yang digunakan untuk mencapai tujuan, untuk mencapai tingkat ketelitian, jumlah dan jenis yang dihadapi. Metode adalah suatu cara atau jalan yang harus dilakukan untuk mencapai tujuan dengan menggunakan alat-alat tertentu.

Dalam penulisan sebuah karya ilmiah sangat dipengaruhi oleh metode penelitian yang digunakan agar dapat memperoleh data yang lengkap dan objektif dari penelitian yang akan diteliti.¹⁷ Adapun metode penelitian yang penulis gunakan dalam tulisan ini adalah metode kualitatif. Data yang dikumpulkan adalah berupa kata-kata, dan bukan angka-angka.¹⁸

1.6.1. Jenis penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan dengan pendekatan data kualitatif. Jenis penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan sifat sesuatu yang tengah berlangsung pada saat riset dilakukan dan memeriksa sebab-sebab dari suatu

¹⁷ Muhammad Teguh, *Metodologi Penelitian Ekonomi, Teori Dan Aplikasi*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2005), hlm 121.

¹⁸ Lexy j. Moloeng, *Metodologi Penelitian Kualitatif, Edisi Revisi*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2010), hlm.11.

gejala tertentu, dan dapat digunakan dengan lebih banyak segi dan lebih luas dari jenis metode yang lain.¹⁹

1.6.2. Metode pengumpulan data

Pengumpulan data merupakan langkah paling utama dalam penelitian, karena salah satu tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui metode pengumpulan data, maka penelitian tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar yang diterapkan. Adapun metode pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah dengan mencari dan mengumpulkan semua data primer yang akurat secara langsung di lapangan yang berhubungan dengan masalah penelitian, dengan cara mendatangi sumber informasi di perusahaan PT. Mahara Transportasi Group dan empat pihak yang berkontribusi dalam pihak tersebut yaitu pemilik perusahaan, pengelola perusahaan, sopir, dan pemilik mobil sekaligus sopir.

Untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, metode pengumpulan data yang penulis gunakan adalah wawancara dan dokumentasi.

a. Wawancara

Teknik wawancara adalah teknik yang dilakukan untuk memperoleh keterangan dan berbagai informasi untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab antara peneliti (*researcher*) dan responden (*interviewee*).²⁰ Wawancara dapat berfungsi deskriptif yaitu melukiskan kenyataan yang dialami oleh orang lain. Maksud mengadakan wawancara

¹⁹ Husen Umar, *Metode Penelitian Untuk Skripsi Dan Tesis Bisnis*, Edisi-II, (Jakarta:Rajawali Pers,2011), hlm.22.

²⁰ M. Burhan Bungli, *Metode penelitian Kuantitatif*, (Jakarta: Prenada Media, 2005), hlm.126.

antara lain berkontribusi mengenai orang, kejadian, organisasi, tuntunan, dan lain-lain.²¹ Teknik ini digunakan untuk mendapatkan data primer dan informasi yang akurat. Adapun yang menjadi responden dalam penelitian ini adalah empat pihak yang berkontribusi dalam perusahaan PT. Mahara Transportasin Group, yaitu pemilik perusahaan, pengelola perusahaan, sopir, dan pemilik mobil sekaligus sopir.

b. Dokumentasi

Teknik dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan data berupa data-data tertulis yang mengandung keterangan dan penjelasan serta pemikiran tentang fenomena yang masih aktual dan sesuai dengan masalah penelitian. Teknik dokumentasi berproses dan berawal dari menghimpun dokumen, memilih-milih dokumen sesuai dengan tujuan penelitian.²²

Hasil penelitian dari wawancara akan lebih kredibel/dapat dipercaya jika didukung dengan data-data dokumentasi. Dokumentasi yang peneliti gunakan dalam penelitian ini berupa surat perjanjian kerjasama antara perusahaan dengan sopir, dan dokumen lain yang berkaitan dengan keuntungan perusahaan yang menjadi dasar nisbah pada pembagian keuntungan

1.6.3. Instrumen pengumpulan data

Supaya hasil wawancara dapat terekam dengan baik, dan penelitian memiliki bukti telah melakukan wawancara kepada informan atau sumber data, maka diperlukan

²¹ Lexy J. Moeloeng, *Metodologi...*, hlm. 186.

²² Muhammad, *Metodologi Penelitian...*, hlm.152.

bantuan alat-alat atau instrumen.²³ Instrumen yang peneliti gunakan untuk pengumpulan data dalam penelitian ini adalah:

- a. Alat tulis dan buku catatan, berfungsi untuk mencatat semua percakapan dengan narasumber. Hasil wawancara dicatat dalam bentuk rangkuman dan dilakukan ketika wawancara sedang berlangsung.
- b. Handphone, berfungsi untuk merekam semua percakapan atau pembicaraan yang peneliti lakukan dengan responden, yaitu para pihak yang diwawancara untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini.

1.6.4. Langkah-langkah analisis data

Setelah data terkumpul, selanjutnya dilakukan analisis terhadap data tersebut. Analisis data merupakan proses penalaahan dan penguraian data hingga menghasilkan kesimpulan.²⁴ Setelah data penelitian didapatkan, maka langkah selanjutnya mengolah data tersebut menjadi suatu pembahasan untuk menjawab permasalahan yang ada dengan dukungan oleh data lapangan dan teori-teori yang berkaitan dengan sistem pembagian hasil pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group dalam perspektif hukum ekonomi syariah. Teori yang penulis gunakan adalah teori bagi hasil dengan pola *profit sharing* dan *revenue sharing*, serta teori bagi hasil berdasarkan *'aqad mudharabah* dan *'aqad musyarakah*.

²³ Sugiono, *Metode Penelitian...*, hlm, 421.

²⁴ Muhammad, *Metodologi Penelitian...*, hlm, 199.

1.7. Sistematika Pembahasan

Bahasan skripsi ini dituangkan dalam beberapa bab yang saling mendukung antara satu bab dengan bab yang lainnya secara logis. Secara garis besar pembahasan ini terbagi atas empat bab, yang masing-masing bab mempunyai sub bab yaitu memudahkan memahaminya. Sistematika pembahasan dapat digambarkan sebagai berikut:

Bab satu merupakan bab pendahuluan yang meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, penjelasan istilah, kajian pustaka, metodologi penelitian, dan sistematika pembahasan.

Bab dua membahas gambaran umum tentang pengertian sistem bagi hasil menurut hukum ekonomi syariah, pengertian bagi hasil revenue sharing dan profit sharing dalam hukum Islam, landasan hukum sistem bagi hasil dalam Al-Qur'an dan hadist, bentuk-bentuk akad dalam sistem bagi hasil, akad mudharabah dan musyarakah, syarat dan rukun bagi hasil, dan prinsip-prinsip bagi hasil.

Bab tiga merupakan pembahasan lebih mendalam tentang perusahaan Transportasi PT Mahara Transportasi Group mulai dari sejarah berdirinya perusahaan, profil perusahaan, konsep bagi hasil yang di terapkan pada perusahaan dan mekanisme pembagian keuntungan, pengelolaan risiko kerugian dan tinjauan hukum ekonomi syariah pada sistem bagi hasil PT. Mahara Transportasi Group .

Bab empat merupakan penutup dari keseluruhan pembahasan penelitian yang dilengkapi dengan kesimpulan dari pembahasan yang telah dipaparkan serta saran-saran yang relevan dengan permasalahan, lampiran-lampiran dan daftar pustaka.

BAB DUA

SISTEM BAGI HASIL DALAM HUKUM EKONOMI SYARIAH

2.1. Pengertian Sistem Bagi Hasil Menurut Hukum Ekonomi Syari'ah

Prinsip *revenue sharing* diterapkan berdasarkan pendapat dari Syafi'i yang mengatakan bahwa *mudharib* (pengelola modal) tidak boleh menggunakan harta *mudharabah* sebagai biaya baik dalam keadaan menetap maupun bepergian (di perjalanan) karena *mudharib* (Pengelola modal) telah mendapatkan bagian keuntungan. Ia tidak berhak mendapatkan sesuatu (nafkah) dari harta itu yang pada akhirnya ia akan mendapat yang lebih besar dari bagian *shahibul maal* (pemilik modal). Sedangkan untuk *profit sharing* diterapkan berdasarkan pendapat dari Abu Hanifah, Malik, dan Zaidiyah yang mengatakan bahwa *mudharib* dapat membelanjakan harta *mudharabah* hanya bila perdagangannya itu di perjalanan saja, baik itu berupa biaya makan, minum, pakaian dan sebagainya. Hambali mengatakan bahwa *mudharib* boleh menafkahkan sebagian dari harta *mudharabah* baik dalam keadaan menetap atau bepergian dengan izin *shahibul maal*, tetapi besarnya nafkah yang boleh digunakan adalah nafkah yang telah dikenal (menurut kebiasaan) para pedagang dan tidak boros.¹

Menurut Antonio, bagi hasil adalah suatu sistem pengolahan dana dalam perekonomian Islam yakni pembagian hasil usaha antara pemilik modal (*ṣāhibul māl*)

¹Wirosa, *Penghimpunan Dana dan Distribusi*.asil Usaha Bank Syariah, (Jakarta, PT. Grasindo, 2005),hal. 118

dan pengelola (*muḍarib*).² Pada umumnya prinsip bagi hasil dalam ekonomi syariah dapat dilakukan dalam empat akad utama yaitu, *al-musyārahah*, *al-muḍārabah*, *al-mużara'ah*, dan *al-musaqah*. Walaupun demikian prinsip yang paling banyak dipakai adalah *al-musyārahah* dan *al-muḍārabah*, sedangkan *al-mużara'ah*, dan *al-musaqah* dipergunakan khusus untuk *plantation financing* (pembiayaan pertanian untuk beberapa bank Islam).³

Sistem bagi hasil merupakan sistem di mana dilakukannya perjanjian atau ikatan bersama di dalam usaha tersebut diperjanjikan adanya pembagian hasil atas keuntungan yang akan didapat antara kedua belah pihak atau lebih. Bagi hasil dalam sistem koperasi syari'ah merupakan ciri khusus yang ditawarkan kepada masyarakat, dan di dalam aturan syari'at yang berkaitan dengan pembagian hasil usaha harus ditentukan terlebih dahulu pada awal terjadinya kontrak (akad). Besarnya penentuan porsi bagi hasil antara kedua belah pihak ditentukan sesuai kesepakatan bersama, dan harus terjadi dengan adanya kerelaan (*an-tarodhin*) di masing-masing pihak tanpa adanya unsur paksaan.

2.2. Pengertian Sistem Bagi Hasil Revenue Sharing dan Profit Sharing Dalam Hukum Islam

Bagi hasil dalam ilmu ekonomi Islam sering menggunakan dua mekanisme pembagian hasil yaitu *revenue sharing* dan *profit sharing*. *Revenue sharing* terdiri dari dua suku kata Bahasa Inggris yaitu *revenue* dan *sharing*. *Revenue* berarti penghasilan,

² Syafi'I Antonio, *Bank Syariah Teori dan Praktek*, (Jakarta: Gema Insani, 2001), hlm. 90.

³ Muhammad Syafi'I Antonio, *Bank Syariah dari Teori Ke Praktik*, (Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm. 90.

hasil atau pendapatan.⁴ Sedangkan kata *sharing* merupakan bentuk kata kerja dari *share* yang berarti bagi.⁵ Jadi, secara bahasa *revenue sharing* adalah pembagian hasil, penghasilan dan pendapatan. Dalam kamus ekonomi, *revenue* adalah hasil uang yang diterima oleh perusahaan dari penjualan barang-barang dan jasa-jasa, dalam prinsip ekonomi *revenue* dapat diartikan sebagai total penerimaan dari hasil usaha dalam kegiatan produksi.⁶

Revenue sharing dilakukan menggunakan pola perhitungan pendapatan kotor atau pendapatan *bruto*, sebelum dilakukan perhitungan terhadap laba bersih ataupun kerugian diketahui.⁷ Dengan menggunakan *revenue sharing* ini para pihak dapat mengkalkulasikan sendiri apakah usaha yang diinvestasi dan dikelola tersebut mendatangkan keuntungan atau malah kerugian yang disebabkan oleh berbagai faktor, baik faktor risiko usaha ataupun *moral hazard* yang muncul dalam manajemen usaha tersebut. Sistem bagi hasil dengan pendekatan pola *revenue sharing* merupakan pola bagi hasil yang didasarkan kepada total seluruhnya pendapatan yang diterima sebelum dikurangi dengan biaya-biaya yang telah dikeluarkan untuk memperoleh pendapatan.⁸

Secara umum, mekanisme penghitungan bagi hasil dapat dilakukan dengan dua macam pendekatan, yaitu pendekatan *profit sharing* dan *revenue sharing*. Profit adalah perbedaan yang timbul akibat total pendapatan (*total revenue*) suatu perusahaan lebih

⁴ John M. Echols dan Hasan Shadily, *Kamus Inggris Indonesia*, Cet. XXV, (Jakarta: PT. Gramedia, 2003), hlm. 484.

⁵ John M. Echols dan Hasan Shadily, *Kamus...*, hlm. 518.

⁶ Naf'an, *Pembiayaan Musyarakah dan Mudharabah*, Cet. I, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014), hlm. 83.

⁷ Adiwarmanto A. Karim, *Bank Islam: Analisis Fikih dan Keuangan*, Edisi Kelima, Cet. IX, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013), hlm. 298.

⁸ Naf'an, *pembiayaan...*, hlm. 82.

besar dari total (*total cost*). Pada sistem bagi hasil yang menggunakan pola *profit sharing* para pihak melakukan bagi hasilnya dengan cara menghitung laba atau keuntungan perusahaan dikurangi dengan biaya-biaya yang dikeluarkan selama operasional bisnis dijalankan. Sistem bagi hasil dengan pendekatan pola *profit sharing* merupakan pola bagi hasil yang didasarkan kepada hasil *netto* dari total pendapatan setelah dikurangi dengan biaya-biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh pendapatan tersebut.⁹

Sistem bagi hasil baik dengan menggunakan *profit and loss sharing* atau pola *revenue sharing*, para pihak yang melakukan perkongsian harus mempertimbangkan beberapa hal, seperti referensi tingkat keuntungan yang diperoleh dari bisnis tersebut. Referensi tingkat keuntungan ini menjadi dasar untuk merealisasikan rasio yang telah ditetapkan sebelumnya, dan referensi tersebut juga menjadi landasan transparansi dalam pengelolaan usaha.¹⁰

Dalam sistem perekonomian Islam, masalah yang berkaitan dengan pembagian hasil usaha harus ditentukan pada awal terjadinya kontrak kerja sama (akad). Masalah yang harus diperhatikan dalam sistem bagi hasil menurut hukum Islam adalah, bagaimana cara bagi hasil dan kerugian antara dua pihak atau lebih, baik itu menggunakan mekanisme *profit sharing* ataupun *revenue sharing*.

Konsep bagi hasil yang digambarkan dalam buku fiqh pada umumnya diasumsikan bahwa pihak yang berkerja sama bermaksud untuk memulai atau mendirikan suatu usaha patungan (*joint venture*) ketika semua mitra usaha turut

⁹ Naf'an, *pembiayaan...*, hlm. 82.

¹⁰ Adiwarmar A. Karim, *Bank Islam: Analisis...*, hlm. 298.

perpartisipasi sejak awal beroperasi dan tetap menjadi mitra usaha sampai usaha berakhir pada waktu semua aset dilikuidasi.¹¹

Secara umum *revenue sharing* dan *profit sharing* dapat diterapkan dalam berbagai bentuk akad kerjasama untuk memperoleh keuntungan dalam bisnis, baik dalam *'aqad muḍārabah* maupun *'aqad musyārahah*. Karena pada dasarnya *revenue sharing* dan *profit sharing* merupakan konsep yang digunakan dalam mendistribusikan pendapatan yang diperoleh dari suatu hasil usaha yang dijalankan. Jika menggunakan konsep *revenue sharing* maka keuntungan yang didistribusikan adalah total keseluruhan dari pendapatan tanpa dikurangi dengan biaya-biaya yang timbul untuk memperoleh keuntungan, sedangkan jika menggunakan konsep *profit sharing* maka keuntungan yang didistribusikan adalah keuntungan bersih setelah dikurangi dengan biaya-biaya yang dikeluarkan sebelum memperoleh pendapatan.

2.3. Landasan Hukum Bagi Hasil Dalam Al-Qur'an dan Hadist

Sebagai agama yang sempurna, sumbernya berasaskan pada sumber yang mutlak yaitu al-Qur'an dan al-Hadist. Kedudukan sumber yang mutlak ini menjadikan Islam itu sebagai suatu agama yang istimewa dibandingkan dengan agama-agama yang lain. Al-Qur'an dan al-Hadist menyuruh kita mempraktikkan ajaran wahyu tersebut dalam aspek kehidupan termasuk dalam bidang muamalah.¹²

Al-Qur'an dan al-Hadist tidak menjelaskan secara rinci tentang konsep bagi hasil, namun terdapat kaidah-kaidah umum yang dipenuhi oleh setiap pelaku usaha

¹¹ Ascarya, *Akad dan Produk Bank Syari'ah*, Edisi Pertama, (Jakarta: Rajawali Pers, 2011), hlm. 48.

¹² Mustafa Edwin Nasution, dkk, *pengenalan Eksklusif Ekonomi Islam*, Edisi Pertama, Cet. IV, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012), hlm. 8.

Artinya: “...memang banyak diantara orang-orang yang bersekutu itu berbuat zalim kepada yang lain, kecuali orang-orang yang beriman dan mengerjakan kebajikan, dan hanya sedikitlah mereka yang begitu...” (QS. Sad 38: 24).

ثَأْتِي فِي يَوْمٍ * □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ {الجمعة: ١٠}

Artinya: “Apabila shalat telah dilaksanakan, maka bertebaranlah kamu di bumi, carilah karunia Allah dan ingatlah Allah banyak-banyak agar kamu beruntung” (QS. Al-Jumu’ah 62: 10).

2.3.2. Landasan hukum bagi hasil dalam hadist

Ketentuan-ketentuan mengenai muamalah dalam hadist telah lebih terperinci dari pada al-Qur’an. Namun perincian ini tidak terlalu mengatur hal-hal yang sangat mendetail dan tetap dalam jalur kaidah-kaidah umum.¹⁴ Hadist-hadist yang berkaitan dengan sistem bagi hasil antara lain dapat dilihat dalam pembahasan berikut,

حَدَّثَنَا مُحَمَّدُ بْنُ سُلَيْمَانَ الْمِصْبِصِيُّ حَدَّثَنَا مُحَمَّدُ بْنُ الزُّبَيْرِ قَانَ عَنْ أَبِي حَيَّانَ التَّيْمِيِّ عَنْ أَبِيهِ
عَنْ أَبِي هُرَيْرَةَ رَفَعَهُ قَالَ (إِنَّ اللَّهَ يَقُولُ أَنَا ثَالِثُ الشَّرِيكَيْنِ مَا لَمْ يَخُنْ أَحَدُهُمَا صَاحِبَهُ فَإِذَا
خَانَ خَرَجْتُ مِنْ بَيْنَهُمَا) {رواه أبو داود} ¹⁵

Artinya: “Telah menceritakan kepada kami Muhammad bin Sulaiman Al Mishshishi, telah menceritakan kepada kami Muhammad bin Az Zibriqan, dari Abu Hayyan At Taimi, dari ayahnya dari Abu Hurairah dan ia *merafa'kannya*. Ia berkata; sesungguhnya Allah berfirman: "Aku adalah pihak ketiga dari dua orang yang bersekutu, selama tidak ada salah seorang di antara mereka yang berkhianat kepada sahabatnya. Apabila ia telah mengkhianatnya, maka aku keluar dari keduanya” (HR. Abu Dawud).¹⁶

¹⁴ Gemala Dewi, Wirnyaningsih, dan Yeni Salma Barlinti, *Hukum Perikatan Islam di Indonesia, Edisi Pertama*, Cet. IV, (Jakarta: Kencana Prenada Media group, 2013), hlm. 42.

¹⁵ Imam Abi Daud, *Sunah Abi Daud*, Jilid II (Beirut: Dar Al Fikr, 1994), hlm. 127.

¹⁶ Ibnu Hajar Al-Asqalani, *Bulughul Maram dan Dalil-Dalil Hukum*, (terj. Khalifaturrahman dan Haer Haeruddin, Cet. I, (Jakarta: Gema Insani, 2013), hlm. 376.

حَدَّثَنَا عَبْدُ اللَّهِ بْنُ مُعَاذٍ حَدَّثَنَا يَحْيَى حَدَّثَنَا سُفْيَانُ عَنْ أَبِي إِسْحَقَ عَنْ أَبِي عُبَيْدَةَ عَنْ عَبْدِ اللَّهِ
 قَالَ (اشْتَرَكْتُ أَنَا وَعَمَارٌ وَسَعْدٌ فِيمَا نُصِيبُ يَوْمَ بَدْرٍ قَالَ فَجَاءَ سَعْدٌ بِأَسِيرَيْنِ وَلَمْ أَجِءْ أَنَا
 وَعَمَارٌ بِشَيْءٍ) {رواه أبو داود} ¹⁷

Artinya: “Telah menceritakan kepada kami 'Ubaidullah bin Mu'adz, telah menceritakan kepada kami Yahya telah menceritakan kepada kami Sufyan dari Abu Ishaq dari Abu 'Ubaidah dari Abdullah ia berkata; aku dan 'Ammar serta Sa'd bersekutu pada apa yang kami dapatkan ketika perang Badr, Abdullah berkata; kemudian Sa'd membawa dua orang tawanan sementara aku dan 'Ammar tidak membawa sesuatu pun.” (HR. Abu Dawud)

حَدَّثَنَا الْحَسَنُ بْنُ عَلِيٍّ الْخَلَّالُ حَدَّثَنَا بَشْرُ بْنُ ثَابِتٍ الْبَزَّازُ حَدَّثَنَا نَصْرُ بْنُ الْقَاسِمِ عَنْ عَبْدِ
 الرَّحْمَنِ بْنِ دَاوُدَ عَنْ صَالِحِ بْنِ صُهَيْبٍ عَنْ أَبِيهِ قَالَ قَالَ رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ
 ثَلَاثٌ فِيهِنَّ الْبَرَكَهُ الْبَيْعُ إِلَى أَجَلٍ وَالْمُقَارَضَةُ وَأَخْلَاطُ الْبُرِّ بِالشَّعِيرِ لِلْبَيْتِ لَا لِلْبَيْعِ {رواه
 ابن ماجه} ¹⁸

Artinya: “Telah menceritakan kepada kami Al Hasan bin Ali Al Khallal berkata, telah menceritakan kepada kami Bisyr bin Tsabit Al Bazzar berkata, telah menceritakan kepada kami Nashr bin Al Qasim dari 'Abdurrahman bin Dawud dari Shalih bin Shuhaib dari Bapaknya ia berkata, "Rasulullah shallallahu 'alaihi wasallam bersabda: "Tiga hal yang di dalamnya terdapat barakah; jual beli yang memberi tempo, peminjaman, dan campuran gandum dengan jelai untuk di konsumsi orang-orang rumah bukan untuk dijual” (HR. Ibnu Majah).¹⁹

¹⁷ Imam Abi Daud, *Sunan...*, hlm. 235.

¹⁸ Ibnu Majah, *Sunan Ibnu Majah, Kitab Tijarah*, Nomor 2280, (Beirut: Dar Al Fikr, 1990), hlm. 716.

¹⁹ Ibnu Hajar Al-Asqalani, *Bulughul...*, hlm. 388.

حَدَّثَنَا إِبْرَاهِيمُ بْنُ الْمُنْذِرِ حَدَّثَنَا أَنَسُ بْنُ عِيَاضٍ عَنْ عُبَيْدِ اللَّهِ عَنْ نَافِعٍ أَنَّ عَبْدَ اللَّهِ بْنَ عُمَرَ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُمَا أَخْبَرَهُ (أَنَّ النَّبِيَّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ عَامِلَ خَيْبَرَ بِشَطْرِ مَا يَخْرُجُ مِنْهَا مِنْ تَمْرٍ أَوْ زَرْعٍ فَكَانَ يُعْطِي أَزْوَاجَهُ مِائَةَ وَسَقٍ ثَمَانُونَ وَسَقَ تَمْرٍ وَعِشْرُونَ وَسَقَ شَعِيرٍ فَقَسَمَ عُمَرُ خَيْبَرَ فَخَيْرَ أَزْوَاجِ النَّبِيِّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ أَنَّ يُقْطَعَ لَهُنَّ مِنَ الْمَاءِ وَالْأَرْضِ أَوْ يُمْضَى لَهُنَّ فَمِنْهُنَّ مَنْ اخْتَارَ الْأَرْضَ وَمِنْهُنَّ مَنْ اخْتَارَ الْوَسْقَ وَكَانَتْ عَائِشَةُ اخْتَارَتِ الْأَرْضَ) {أخرجه البخاري في: ٤ كتاب المزارعة: باب المزارعة بالشطر ونحوه} ²⁰

Artinya: “Telah menceritakan kepada kami Ibrahim bin Al Mundzir telah menceritakan kepada kami Anas bin 'Iyadh dari 'Ubaidullah dari Nafi' bahwa 'Abdullah bin 'Umar radliallahu 'anhuma mengabarkannya bahwa Nabi shallallahu 'alaihi wasallam memperkerjakan orang untuk memanfaatkan tanah Khaibar dengan ketentuan separuh dari hasilnya berupa kurma atau sayuran untuk pekerja. Beliau membagikan hasilnya kepada istri-istri Beliau sebanyak seratus wasaq, delapan puluh wasaq kurma dan dua puluh wasaq gandum. Pada zamannya, 'Umar radliallahu 'anhu membagi-bagikan tanah Khaibar. Maka isteri-isteri Nabi shallallahu 'alaihi wasallam ada yang mendapatkan air (sumur), tanah atau seperti hak mereka sebelumnya. Dan diantara mereka ada yang memilih tanah dan ada juga yang memilih menerima haq dari hasilnya. Sedangkan 'Aisyah radliallahu 'anha memilih tanah”. (Dikeluarkan Oleh Al-Bukhari Dalam kitab Muzara'ah: Bab Muzara'ah Dengan syarath dan semisalnya).

Dalam prakteknya sampai saat ini, *musyarakah* dan *mudharabah* masih dipergunakan dalam menjalankan bisnis, baik dalam sektor usaha yang bermodal kecil maupun dalam proyek usaha yang membutuhkan modal serta mobilisasi kerja yang lebih komplit. Selain itu, *mudharabah* juga menjadi bisnis yang dapat memberikan

²⁰ Muhammad Fuad Abdul Baqi, *Al-Lu 'lu 'u Wa Al-Marjamu Fima Itlafaqa 'Alayhi Asy-Syaikhani Al-Bukhari Wa Muslimun*, (terj. Muhammad Suhaidi, Anas Habibi, dan Tony Timur, *Muttafaqun 'Alaih, Shahih Bukhari Muslim*), Cet I, (Jakarta Timur: Beirut, 2015), hlm. 603.

lapangan kerja bagi orang-orang yang mempunyai kemampuan, namun tidak memiliki modal untuk berbisnis.

2.4. Bentuk-Bentuk Akad Dalam Sistem Bagi Hasil

2.4.1. Pengertian akad

Secara etimologi, akad mempunyai arti menyimpulkan, mengikatkan (tali).²¹ Sedangkan secara terminologi, menurut Kompilasi Hukum Ekonomi Syari'ah, akad adalah kesepakatan dalam suatu perjanjian antara dua pihak atau lebih untuk melakukan atau tidak melakukan perbuatan hukum tertentu.²² Sedangkan menurut Wahbah Al-Zuhaili dan Ibnu Abidin yang dimaksud dengan akad secara terminologi adalah pertalian antara *ijab* dan *qabul* sesuai dengan kehendak syari'ah (Allah dan Rasul-Nya) yang menimbulkan akibat hukum pada objeknya.²³

Sebagaimana dijelaskan oleh Mardani, Rahmat Syafe'i membagi defenisi akad kepada definisi umum dan definisi khusus. Definisi umum dari akad, yaitu segala sesuatu yang dikerjakan oleh seseorang berdasarkan keinginannya sendiri, seperti wakaf, talak, atau sesuatu yang pembentukannya membutuhkan keinginan atas dua orang seperti jual beli, perwakilan, dan gadai. Sedangkan definisi khusus dari akad,

²¹ Ahmad Warson Al-Munawwir, *Kamus Al-Munawwir*, (Yogyakarta: Pesantren Krafyak), hlm. 1023.

²² Pusat Pengkajian Hukum Islam dan Masyarakat Madani, *Kompilasi Hukum Ekonomi Syari'ah*, Edisi Revisi, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2009), pasal 20 ayat (1), hlm. 15.

²³ Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syri'ah Dalam Perspektif Kewenangan Peradilan Agama*, Edisi Pertama, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012), hlm. 72-73. Dikutip dari Wahbah Al-Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islami Wa Adillatuhu*, jilid IV. (Damaskus: Dar Al-Fikr Al Mu'ashir, 1997), hlm. 2918. dan Ibnu Abidin, *Radd Al-Muhtar 'Ala Ad-Dur Al-Mukhtar*, jilid II, (Kairo: Al-Amiriyah), hlm. 255.

yaitu perikatan yang ditetapkan dengan *ijab qabul* berdasarkan ketentuan syara' yang berdampak pada objeknya.²⁴

Adapun akad yang penulis maksud dalam penulisan skripsi ini adalah perjanjian atau kontrak kerjasama yang dilakukan antara pemilik modal dan pengelola modal dengan pembagian keuntungan sesuai dengan kesepakatan yang telah ditetapkan oleh para pihak diawal kontrak atau ketika perjanjian dilangsungkan.

2.4.2. Syarat akad

Abdul Manan menjelaskan bahwa syarat adalah suatu sifat yang mesti ada pada setiap rukun, tetapi bukan merupakan sesuatu hal yang esensi sebagaimana hal yang tersebut pada rukun.²⁵ Masing-masing rukun yang membentuk akad memerlukan syarat-syarat agar rukun itu dapat berfungsi membentuk akad. Tanpa adanya syarat-syarat dimaksud, rukun akad tidak dapat membentuk akad.²⁶

Ada beberapa syarat akad yaitu syarat terjadinya akad (*syurūt al- in 'iqad*), syarat sahnya akad (*syurūt al-ṣihhah*), syarat pelaksanaan akad (*syurūt an-nafidz*) dan syarat mengikatnya akad (*syurūt al-iltizam*).²⁷

a. syarat terjadinya akad (*syurūt al- in 'iqad*)

Syarat terjadinya akad yaitu terbagi kepada syarat umum dan syarat khusus. Syarat umum yaitu rukun-rukun yang harus ada pada setiap akad, seperti orang berakad, objek akad, objek tersebut harus bermanfaat dan tidak

²⁴ Mardani, *Hukum Perikatan Syari'ah di Indonesia*, Cet. I, (Jakarta: Sinar Grafika, 2003), hlm. 52-53. Dikutip dari Rahmat Syafe'i, *Fiqh Muamalah*, (Bandung: Pustaka Setia, 2001), hlm. 44.

²⁵ Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syari'ah Dalam Perspektif Kewenangan Peradilan Agama*, Edisi Pertama, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012), hlm. 82.

²⁶ Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syari'ah, Studi Tentang Teori Akad Dalam Fiqh Muamalat*, Cet. II, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2010), hlm. 97.

²⁷ Mardani, *Hukum Perikatan....*, hlm. 53.

dilarang oleh syara'. Sedangkan syarat khusus adalah syarat-syarat yang harus ada pada sebagian akad dan tidak disyaratkan pada bagian lainnya, seperti syarat harus adanya saksi pada akad nikah²⁸

b. syarat sahnya akad (*syurūṭ al-ṣihhah*)

Syarat sahnya akad ini di bedakan menjadi dua macam, yaitu syarat-syarat sah yang secara umum berlaku terhadap semua akad dan syarat khusus yang berlaku bagi masing-masing aneka akad khusus.²⁹ Menurut ulama Hanafiyah, syarat sahnya akad apabila terhindar dari 5 (lima) hal, yaitu:³⁰

- 1) *Al-jaḥalah* (ketidakjelasan tentang harga, jenis dan spesifikasinya, waktu pembayaran, atau lamanya opsi, dan penanggung jawab)
- 2) *Al-ikrah* (keterpaksaan)
- 3) *At-tauqit* (pembatasan waktu)
- 4) *Al-garar* (ada unsur kemudharatan)
- 5) *Asy-syarṭu al-fasid* (syarat-syaratnya rusak)

c. syarat pelaksanaan akad (*syurūṭ an-nafidz*)

Syarat ini dimaksudkan berlangsungnya akad tidak tergantung pada izin orang lain. Syarat berlakunya sebuah akad yaitu adanya kepemilikan terhadap barang atau adanya otoritas untuk mengadakan akad, dan pada barang atau jasa tersebut tidak terdapat hak orang lain.³¹

d. syarat mengikatnya akad (*syurūṭ al-iltizam*)

²⁸ Mardani, *Hukum Perikatan...*, hlm. 53.

²⁹ Syamsul Anwar, *Hukum...*, hlm. 99.

³⁰ Mardani, *Hukum Perikatan...*, hlm. 53-54.

³¹ Hirsanuddin, *Hukum Perbankan Syari'ah di Indonesia*, (yogyakarta: Genta Press, 2008), hlm. 9.

Pada dasarnya, akad yang telah memenuhi rukunnya adalah mengikat para pihak dan tidak boleh salah satu pihak menarik kembali persetujuannya secara sepihak tanpa kesepakatan pihak lain. Namun ada beberapa akad yang menyimpang dari asas ini dan tidak serta merta mengikat, meskipun semua rukun dan syaratnya telah dipenuhi. Hal itu disebabkan oleh sifat akad itu sendiri atau oleh adanya hak khiyar pada salah satu pihak.

2.4.3. Rukun akad

Suatu akad harus memenuhi beberapa rukun. Jika salah satu rukun tidak ada dalam akad yang dibuatnya, maka akad tersebut dipandang tidak sah dalam pandangan hukum Islam.³² Adapun rukun akad tersebut yaitu *al-'aqid* (pihak-pihak yang berakad), *sigat* (*ijab* dan *qabul*), *al-ma'qud 'alaih* (objek akad), dan tujuan akad.³³

a. Al-'aqid

Al-'aqid atau pihak-pihak yang berakad ini adalah orang, persekutuan, atau badan usaha yang memiliki kecakapan dalam melakukan perbuatan hukum. Karena itu, orang gila dan anak kecil yang belum *mumayyid* tidak sah melakukan transaksi, kecuali transaksi jual beli sesuatu yang kecil-kecil atau murah seperti korek api, korek kuping dan lain-lain.³⁴

Dua orang atau lebih yang terikat dengan akad ini adalah dua orang atau lebih yang secara langsung terlibat dalam perjanjian. Kedua belah pihak

³² Abdul Manan, *Hukum Ekonomi...*, hlm. 83.

³³ Mardani, *Hukum Perikatan...*, hlm. 72-73.

³⁴ Mardani, *Hukum Perikatan...*, hlm. 72.

dipersyaratkan harus memiliki kemampuan yang cukup untuk mengikuti proses perjanjian, sehingga perjanjian atau akad tersebut dianggap sah.³⁵

b. *Ṣigat*

Ṣigat adalah sesuatu perbuatan yang menunjukkan terjadinya akad berupa *ijab* dan *qabul*.³⁶ Akad pada hakikatnya adalah bahwa dua orang atau dua pihak atau lebih saling mengikatkan, menyambung atau mempertemukan kehendaknya satu sama lain.³⁷

Meskipun secara praktik yang dinyatakan sebagai rukun akad adalah *ijab* dan *qabul* yang merupakan pernyataan konkret dari kehendak batin, namun yang dituju dan dimaksudkan adalah substansi yang terkandung dibalik *ijab* dan *qabul* tersebut, yaitu perizinan (ridha dan persetujuan).³⁸ *Ijab* ialah permulaan penjelasan yang keluar dari salah seorang yang berakad sebagai gambaran kehendaknya dalam mengadakan akad, sedangkan *qabul* ialah perkataan yang keluar dari pihak yang berakad pula, yang diucapkan setelah adanya *ijab*.³⁹

c. *Al-ma'qud 'alaih*

Al-ma'qud 'alaih adalah sesuatu yang dijadikan objek akad dan dikenakan pada akibat hukum yang timbulkan. Bentuk objek akad dapat berupa benda berwujud, seperti mobil dan rumah, maupun benda yang tidak berwujud,

³⁵ Abdullah Al-Mushlih dan Shalah Ash-Shawi, *Ma La Yasa'ut Tajiru Jahluhu*, (Terj. Abu Umar Basyir, *Fiqh Ekonomi Keuangan Islam*), Cet. I, (Jakarta: Darul Haq, 2004), hlm. 27.

³⁶ Mardani, *Fiqh Ekonomi Syari'ah (Fiqh Muamalah)*, Edisi Pertama, Cet. I, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012), hlm. 72.

³⁷ Syamsul Anwar, *Hukum...*, hlm. 123.

³⁸ Syamsul Anwar, *Hukum...*, hlm. 124.

³⁹ Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, Edisi Pertama, (jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008), hlm. 47.

seperti manfaat.⁴⁰ Objek akad dalam muamalah jangkauannya sangat luas, bentuknya pun berbeda-beda antar satu dengan yang lain. Dalam akad jual beli, objek adalah barang yang diperjualbelikan dan termasuk harganya. Dalam akad gadai, objeknya adalah barang gadai dan utang yang diperolehnya. Dalam akad sewa menyewa, objeknya adalah manfaat yang disewakan, seperti tenaga manusia, rumah dan tanah. Dalam akad bagi hasil, yang menjadi objeknya adalah kerja petani/pedagang/pengusaha dan hasil yang akan diperolehnya.⁴¹

d. Tujuan akad

Tujuan dari akad yang dilakukan oleh para pihak, menurut Ahmad Azhar Basyir, syarat-syarat yang harus dipenuhi agar suatu tujuan akan dipandang sah dan mempunyai akibat hukum, yaitu sebagai berikut:⁴²

- 1) Tujuan akad tidak merupakan kewajiban yang telah ada atas pihak-pihak yang bersangkutan tanpa akad yang diadakan .
- 2) Tujuan harus berlangsung adanya hingga akhir pelaksanaan.
- 3) Tujuan akad harus dibenarkan syara'.

2.4.4. Bentuk-bentuk akad dalam sistem bagi hasil

Akad bagi hasil banyak jenisnya, secara umum prinsip bagi hasil dapat dilakukan dalam empat akad utama yaitu *muḍārabah*, *musyārahah*, *muḥārah*, dan *musaqah*

a. Muḍārabah

Muḍārabah (trust financing) adalah akad yang telah dikenal oleh umat muslim sejak zaman Nabi, bahkan telah dipraktikan oleh bangsa Arab sebelum

⁴⁰ Gemala Dewi, Wirnyanisih, dan Yeni Salma Barlinti, Hukum..., hlm. 66.

⁴¹ Abdul Manan, Hukum Ekonomi..., hlm. 85.

⁴² Wirnyanisih, dkk, Bank Dan Asuransi Islam di Indonesia, Edisi Pertama, Cet. III, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2007), hlm. 99-100.

turunnya Islam. Ketika Nabi Muhammad SAW. berprofesi sebagai pedagang, ia melakukan akad *muḍārabah* dengan Khadijah. Dengan demikian, ditinjau dari segi hukum Islam, maka praktik *muḍārabah* ini dibolehkan baik menurut al-Qur'an, Sunnah, maupun Ijma'.⁴³

Secara terminologi *muḍārabah* adalah kontrak (perjanjian) antara pemilik modal dan pengguna dana untuk aktifitas yang produktif dimana keuntungan dibagi dua antara pemodal dan pengelola modal.⁴⁴ Keuntungan yang dibagi hasilkan harus dibagikan secara propesional antara *ṣāhibul māl* dengan *mudharib*. Dengan demikian, semua pengeluaran rutin yang berkaitan dengan bisnis yang bukan untuk kepentingan pribadi *mudharib* dapat dimasukkan ke dalam biaya operasinal. Keuntungan harus dibagi antara *ṣāhinul māl* dan *mudharib* sesuai dengan proposi yang disepakati sebelumnya dan secara eksplisit disebutkan dalam perjanjian awal.⁴⁵

Dalam fatwa Dewan Syari'ah Nasional (DSN) *muḍārabah*, yaitu akad kerjasama suatu usaha antara dua pihak di mana pihak pertama (*malik, shahib al-mal*, LKS) menyediakan seluruh modal, sedang pihak kedua (*'amil, mudharib, nasabah*) bertindak selaku pengelola, dan keuntungan usaha dibagi di antara mereka sesuai kesepakatan yang dituangkan dalam kontrak.⁴⁶

b. Musyārahah

⁴³ Naf'an, *pembiayaan...*, hlm. 114.

⁴⁴ Mardani, *Fiqh Ekonomi Syari'ah*, Cet. II, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013), hlm 195.

⁴⁵ Muhammad, *Kebijakan Fiskal dan Moneter Dalam Ekonomi Islam, Edisi Pertama*, (Jakarta: Salemba Empat, 2002), hlm. 69.

⁴⁶ Fatwa Dewan Syari'ah Nasional Nomor 07/DSN-MUI/IV/2000 Tentang Pembiayaan Mudharabah (Qiradh)

Musyārahah (*partnership*) dalam kitab fiqh *As-Sailul Jarrar al-Mutadaffiq* karangan Imam Asy-Syaukani, sebagaimana dijelaskan oleh Naf'an, mengemukakan bahwa *syirkah* atau *musyārahah* terwujud (terealisasi) atas dasar sama-sama ridha di antara dua orang atau lebih, yang masing-masing dari mereka mengeluarkan modal dalam ukuran yang tertentu. Kemudian modal bersama itu dikelola untuk mendapatkan keuntungan sesuai dengan besarnya saham yang diserahkan kepada *syirkah* tersebut.⁴⁷ Pada dasarnya defenisi yang dikemukakan oleh para ahli fiqh hanya berbeda secara redaksional, sedangkan esensi yang terkandung di dalamnya sama, yaitu ikatan kerja sama antara orang-orang yang berserikatan dalam hal modal dan keuntungan.⁴⁸

Dalam fatwa Dewan Syari'ah Nasional (DSN), *musyārahah*, yaitu pembiayaan berdasarkan akad kerjasama antara dua pihak atau lebih untuk suatu usaha tertentu, di mana masing-masing pihak memberikan kontribusi dana dengan ketentuan bahwa keuntungan dan resiko akan ditanggung bersama sesuai dengan kesepakatan. Bahwa pembiayaan musyarakah yang memiliki keunggulan dalam kebersamaan dan keadilan, baik dalam berbagi keuntungan maupun resiko kerugian, kini telah dilakukan oleh lembaga keuangan syari'ah.⁴⁹

c. Muzara'ah

⁴⁷ Naf'an, *Pembiayaan...*, hlm. 96.

⁴⁸ Gremala Dewi, Wirnyaningsih, dan Yeni Salma Barlinti, *Hukum...*, hlm. 126-127.

⁴⁹ Fatwa Dewan Syari'ah Nasional Nomor 08/DSN-MUI/IV/2000 Tentang Pembiayaan Musyarakah.

Muzara'ah (*harvest-yield profit sharing*) adalah kerjasama pengelola pertanian antara pemilik lahan dan penggarap.⁵⁰ Dimana pemilik lahan memberikan lahan pertaniannya kepada si penggarap untuk ditanami dan dipelihara dengan imbalan bagian tertentu (presentase) dari hasil panen. *Muzara'ah* sering diidentikkan dengan *muqabarah*. Namun terdapat perbedaan antara *muzara'ah* dan *muqabarah*, yaitu, dalam 'aqad *muzara'ah* benih berasal dari pemilik lahan, *sedangkan dalam 'aqad muqabarah*, benih yang ditanami berasal dari penggarap.⁵¹

Muzara'ah dan *mukhabarah* disyari'atkan untuk menghindari adanya pemilikan hewan ternak yang kurang bisa dimanfaatkan karena tidak ada tanah untuk diolah dan menghindari tanah yang juga dibiarkan tidak diproduksi karena tidak ada yang mengelolanya.⁵² *muzara'ah* dan *muqabarah* terdapat pembagian hasil. Untuk hal-hal lainnya yang bersifat teknis disesuaikan dengan *syirkah* yaitu konsep kerjasama dalam upaya menyatukan potensi yang ada pada masing-masing pihak dengan tujuan bisa saling menguntungkan.⁵³

d. MUSAQAH

⁵⁰ Muhammad Yasir Yusuf, *Lembaga perekonomian Umat, Bank Syari'ah dan Lembaga Keuangan Syari'ah Lainnya*, Cet. I, (Ed. Luthfi Aunie), (Banda Aceh: Ar-Raniry Press, 2004), hlm. 55. Dikutip dari Wahbah Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islam Wa'adillatuhu*, Juz IV, (Damaskus: Dar Al-fikr, 1996), hlm. 837.

⁵¹ Mardani, *Fiqh Ekonomi...*, hlm. 240.

⁵² Hendi Suhendi, *Fiqh...*, hlm. 160.

⁵³ Hendi Suhendi, *Fiqh...*, hlm. 160.

Musaqah (plantation management fee based on certain portion of yield)

adalah orang yang menggarap atau bekerja di atas tanah, si penggarap hanya bertanggung jawab atas penyiraman dan pemeliharaan. Sebagai imbalan, si penggarap berhak atas nisbah tertentu dari hasil panen.⁵⁴ *Musaqah* adalah bentuk yang lebih sederhana dari *mużara'ah* dan *muqabarah*, dimana si penggarap hanya bertanggung jawab atas penyiraman dan pemeliharaan dan sebagai imbalan, si penggarap berhak atas nisbah tertentu dari hasil panen.⁵⁵

2.5. Akad Muḍārabah dan Musyārah

Secara umum prinsip bagi hasil dapat digolongkan ke dalam empat akad utama, yaitu *al-muḍārabah*, *al-musyārah*, *al-mużara'ah*, dan *al-musaqah*. Namun prinsip yang paling banyak digunakan dalam aktivitas sehari-hari dan dalam dunia dewasa ini adalah *muḍārabah* dan *musyārah*.⁵⁶

2.5.1. Akad muḍārabah

Istilah *muḍārabah (trust financing)* merupakan istilah yang paling sering digunakan dalam dunia bisnis. Prinsip ini juga dikenal sebagai *qiraḍ* atau *muḍārabah*.⁵⁷ *Muḍārabah* merupakan suatu bentuk organisasi bisnis dimana pelaku bisnis

⁵⁴ Muhammad Yasir Yusuf, *Lembaga...*, hlm. 56.

⁵⁵ Mardani, *Fiqh Ekonomi...*, hlm. 242.

⁵⁶ Muhammad Yasir Yusuf, *Lembaga...*, hlm. 50.

⁵⁷ Muhammad Yasir Yusuf, *Lembaga...*, hlm. 50.

menyediakan pengelolaan, tetapi memperoleh sumber-sumber daya keuangan dari pihak lain. Ia berbagi hasil dengan penyedia dana (*ṣāhibul māl*) menurut proporsi yang telah disepakati.⁵⁸

Secara etimologi, perkataan *muḍārabah* diambil dari perkataan *ḍarb* (usaha) di atas bumi. Ia dinamakan demikian karena pengguna modal orang lain (*muḍarib*) berhak mendapat keuntungan yang sama atas jerih payah usahanya. Selain dari memperoleh keuntungan dia juga berhak menggunakan modal dan berusaha mengikut arah tujuan sendiri.⁵⁹

Secara terminologis, *muḍārabah* adalah kontrak (perjanjian) antara pemilik modal (*ṣāhibul māl*) dan pengguna dana (*muḍarib*) untuk digunakan untuk aktivitas yang produktif dimana keuntungan dibagi dua antara pemodal dan pengelola modal. Kerugian jika ada ditanggung oleh pemilik modal, jika kerugian itu terjadi dalam keadaan normal, pemilik modal (*ṣāhibul māl*) tidak boleh intervensi kepada pengguna dana (*muḍarib*) dalam menjalankan usahanya.⁶⁰

Sedangkan menurut istilah syara', *muḍārabah* dikenal sebagai suatu akad atau perjanjian atas sekian untuk dipertindakkan oleh 'amil (pengusaha) dalam perdagangan, kemudian keuntungannya dibagikan di antara keduanya menurut syarat-syarat yang ditetapkan terlebih dahulu, baik dengan sama rata maupun dengan kelebihan yang satu atas yang lain.⁶¹

⁵⁸ Umer Chapra, *Towards A Just Monetary System*, (Terj. Ikhwan Abidin, Sistem Moneter Islam), Cet. I, (Jakarta: Gema Insani Press, 2000), hlm. 35.

⁵⁹ Muhammad Yasir Yusuf, *Lembaga...*, hlm. 50.

⁶⁰ Mardani, *Fiqh Ekonomi...*, hlm. 195.

⁶¹ Wiroso, *Penghimpunan Dana dan Distribusi Hasil Usaha Bank Syari'ah*, (Jakarta: PT. Grasindo, 2005), hlm. 34.

Menurut Imam Syafi'i, *'aqad muḍārabah* adalah suatu akad yang memuat penyerahan modal kepada orang lain untuk mengusahakannya dan keuntungannya dibagi antara mereka berdua. Meskipun Imam Syafi'i telah menegaskan kategorisasi *'aqad muḍārabah* sebagai suatu akad, namun Imam Syafi'i tidak menyebutkan apa yang harus dipenuhi dari persyaratan kedua pihak melakukan akad, sebagaimana ia juga tidak menjelaskan cara pembagian keuntungan.⁶²

Jika terjadi kerugian dalam *'aqad muḍārabah*, kerugiannya tidak dikembalikan kepada kedua belah pihak, namun dikendalikan kepada ketentuan *syara'*. Menurut *syara'*, kerugian dalam *'aqad muḍārabah* secara khusus dibebankan kepada harta, dan tidak dibebankan sedikitpun kepada pengelola.⁶³ Berdasarkan rasional dibalik pelarangan riba, para fuqaha tidak memperbolehkan pengusaha (*muḍarib*) untuk mendapatkan keuntungan tetap karena pelayanan manajerial dan keusahaannya. Jika terdapat kerugian, ia tidak mendapatkan imbalan dari pelayanannya dan kerugiannya sama dengan ongkos peluang pengabdianya. Hal demikian benar-benar sesuai dengan rasional model Islam tentang perekonomian bebas riba dan mengandung implikasi bahwa *muḍārabah* adalah suatu bentuk investasi manajemen dan bukan suatu hubungan pinjam meminjam.⁶⁴

'Aqad muḍārabah tidak dinyatakan sah sampai modalnya diserahkan kepada pihak pengelola, kemudian masing-masing pihak saling memberikan kepercayaan. Sebab, *'aqad muḍārabah* ini menuntut diserahkannya modal kepada pihak pengelola, dan modal yang dikelola dalam *'aqad muḍārabah* ini juga harus jelas nilainya. Pihak

⁶² Imam Syafi'i, *Al-'Umm*, Juz II, (Mesir: Maktabah al-Kulliyati, 1961), hlm. 91.

⁶³ Taqiyuddin An-Nabhani, *An-Nidham Al-Iqtishadi Fil Islam*, (Terj. Mohd. Maghfur Wachid, *Membangun Sistem Ekonomi Alternatif Perspektif Islam*), Cet. IX, (Surabaya: Risalah gusti, 2009), hlm. 160.

⁶⁴ Umer Chapra, *Towards...*, hlm. 35-36.

pemodal tidak diperbolehkan ikut bekerja dengan pengelolanya. Kalau hal itu memang dijadikan syarat, maka syarat tersebut tidak sah. Sebab, pihak pemodal tidak berhak mengelola harta yang sudah dilebur dalam akad atau kontrak.⁶⁵

Dilihat dari segi kuasa yang diberikan kepada pengelola dana (*muḍarib*), *muḍārabah* terbagi menjadi dua jenis, yaitu *muḍārabah muṭlaqah* dan *muḍārabah muqayyadah*.⁶⁶

a. Muḍārabah muṭlaqah

Muḍārabah muṭlaqah merupakan investasi tidak terikat, dimana pengelola dana diberikan kuasa penuh untuk menjalankan proyek tanpa larangan/gangguan apapun urusan yang berkaitan dengan proyek itu dan tidak terikat dengan waktu, tepat, jenis, perusahaan, dan pelanggan.⁶⁷ Bentuk kerja sama ini merupakan bentuk kerja sama antara *muḍarib* dan *ṣāhibul māl* yang cakupannya sangat luas dan tidak dibatasi oleh spesifikasi jenis usaha dan daerah bisnis.⁶⁸

b. Muḍārabah muqayyadah

Muḍārabah muqayyadah adalah kebalikan dari *muḍārabah muṭlaqah*. *Muḍārabah muqayyadah* merupakan investasi terikat, yaitu pihak pemilik modal (*ṣāhibul māl*) membatasi/memberi syarat kepada *muḍarib* dalam pengelolaan dana seperti misalnya hanya untuk melakukan *muḍārabah* di bidang tertentu, cara, waktu, dan tempat tertentu saja.⁶⁹ Adanya pembatasan ini sering kali

⁶⁵ Taqiyuddin An-Nabhani, *An-Nidham...*, hlm. 161.

⁶⁶ Wiroso, *Penghimpunan...*, hlm. 35.

⁶⁷ Wiroso, *Penghimpunan...*, hlm. 35.

⁶⁸ Muhammad Yasir Yusuf, *Lembaga...*, hlm. 54.

⁶⁹ Wiroso, *Penghimpunan...*, hlm. 35-36.

mencerminkan kecenderungan umum *ṣāhibul māl* dalam memasuki dunia usaha.⁷⁰

Dari sejumlah definisi di atas, yang dimaksud '*ʿaqad muḍārabah* adalah perjanjian antara dua orang atau lebih dan badan usaha dengan pihak lainnya, yang mana salah satu pihak atau badan usaha memberikan modal dan salah satu pihak yang mengelola modal tersebut dalam sebuah usaha, apabila ada keuntungan maka dibagi sesuai dengan kesepakatan diawal perjanjian dan apabila terjadi kerugian maka ditanggung oleh pemilik modal, selama kerugian itu bukan disebabkan oleh pihak pengelola modal.

2.5.2. Akad musyārahah

Secara etimologi *syirkah* atau *musyārahah* (*partnership*) berarti mencampur. Dalam hal ini mencampur satu modal dengan modal yang lain sehingga tidak dapat dipisahkan satu sama lain.⁷¹ Secara terminologi, menurut Kompilasi Hukum Ekonomi Syari'ah, *musyārahah* (*syirkah*) adalah kerja sama antara dua orang atau lebih dalam hal permodalan, keterampilan, atau kepercayaan dalam usaha tertentu dengan pembagian keuntungan berdasarkan nisbah.⁷²

Musyārahah merupakan istilah yang sering dipakai dalam konteks skema pembiayaan syari'ah, *musyārahah* juga menjadi skim fiqh yang fleksibel

⁷⁰ Muhammad Yasir Yusuf, *Lembaga...*, hlm. 54.

⁷¹ Tim Pengembangan Perbankan Syari'ah Institut Bankir Indonesia, *Konsep, Produk dan...*, hlm. 15.

⁷² Pusat Pengkajian Hukum Islam dan Masyarakat Madani, *Kompilasi...*, pasal 20 ayat (3), hlm. 15.

penggunaannya.⁷³ Istilah ini berkonotasi lebih terbatas dari pada istilah *syirkah* yang lebih umum digunakan dalam fiqh Islam.⁷⁴ *Musyārahah* atau *syirkah* merupakan suatu perjanjian usaha antara dua atau beberapa pemilik modal untuk menyertakan modalnya pada suatu bisnis, dimana masing-masing pihak mempunyai hak ikut serta, mewakili, atau menggugurkan haknya dalam manajemen bisnis.⁷⁵

Syirkah tidak hanya berlangsung dalam satu bentuk dan jenis pekerjaan semata. Jika diperhatikan perkembangan dunia usaha ini, modal bukanlah suatu aspek yang berdiri sendiri, tetapi harus dibantu beberapa aspek penunjang lainnya agar mendatangkan hasil yang maksimal, seperti keahlian dan mekanisme kerja yang rapi. Pengembangan usaha melalui *syirkah* merupakan bentuk kemitraan perekonomian global dewasa ini. Objektifnya adalah saling mengisi dan menutupi kelemahan yang ada untuk meraih keuntungan dan menekan resiko kerugian yang serendah-rendahnya secara bersama.⁷⁶

Menurut Imam Maliki *musyārahah* adalah pemberian izin kepada kedua mitra kerja untuk mengatur harta (modal) bersama. Maksudnya, setiap mitra memberikan izin kepada mitranya yang lain untuk mengatur harta keduanya tanpa kehilangan hak untuk melakukan hal itu.⁷⁷ Dalam pengertian di atas diketahui *musyārahah* yang dimaksud oleh mazhab Maliki kedua belah pihak yang berserikat harus memberi izin kepada keduanya untuk mengatur harta syirkah itu sendiri yang menjadi modal bersama.

⁷³ Adiwarmanto A. Karim, *Ekonomi Islam (Suatu Kajian Kontemporer)*, Cet. I, (Jakarta: Gema Insani Press, 2001), hlm. 81.

⁷⁴ Ascarya, *Akad dan...*, hlm. 49.

⁷⁵ Karnoen Perwataatmadja dan Muhammad Syafi'i Antonio, *Apa dan Bagaimana Bank Islam*, (Yogyakarta: Dana Bhakti Wakaf, 1992), hlm. 23.

⁷⁶ Baihaqi A. Samad, *Konsepsi Syirkah Dalam Islam, Perbandingan Antar Mazhab*, (Banda Aceh: Yayasan Pena dan Ar-Raniry Press, 2007), hlm. 55.

⁷⁷ Wahbah Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islami wa Adillatuha*, (Damaskus: Daar Al-Fikhri, 1989), hlm. 441.

Sehingga kesamaan kedudukan lebih diprioritaskan, dengan adanya izin kebolehan mengelola modal tersebut. Namun tidak dipungkiri dalam hal praktik pengelolaan modal biasanya dilakukan sesuai kesepakatan.

Perbedaan yang esensial dari *musyārahah* dengan *muḍārabah* terletak pada besarnya kontribusi atas manajemen dan keuangan atau salah satu di antara itu. Dalam *muḍārabah*, modal hanya berasal dari satu pihak, sedangkan dalam *musyārahah* modal berasal dari dua pihak atau lebih.⁷⁸

Musyārahah ada dua jenis, yaitu *musyārahah* pemilikan dan *musyārahah 'aqad* (kontrak). *Musyārahah* pemilikan tercipta karena warisan, wasiat, atau kondisi lainnya yang mengakibatkan pemilikan satu aset oleh dua orang atau lebih. Dalam *musyārahah* ini, kepemilikan dua orang atau lebih berbagai dalam sebuah aset nyata dan berbagi pula dari keuntungan yang dihasilkan aset tersebut.⁷⁹

Musyārahah 'aqad tercipta karena kesepakatan dimana dua orang atau lebih setuju bahwa tiap orang dari mereka memberikan modal *musyārahah*, merekapun sepakat berbagi keuntungan dan kerugian.⁸⁰ Jenis-jenis *musyārahah 'aqad* dapat dikategorikan menjadi empat jenis,⁸¹ yaitu *syirkah al-'inan*, *syirkah mufawāḍah*, *syirkah a'mal*, dan *syirkah wujuh*.

a. *Syirkah al-'inan*

⁷⁸ Mardani, *Fiqh Ekonomi...*, hlm. 224.

⁷⁹ Muhammad Syafi'i Antonio, *Bank Syari'ah Dari Teori Ke Praktek*, Cet. I, (Jakarta: Gema Insani Press, 2001), hlm. 91.

⁸⁰ Muhammad Syafi'i Antonio, *Bank...*, hlm. 91-92.

⁸¹ Muhammad Yasir Yusuf, *Lembaga Perekonomian Umat, Bank Syari'ah dan Lembaga Keuangan Syari'ah Lainnya*, (Ed. Luthfi Anunie), Cet. I, (Banda Aceh: Ar-Raniry Press, 2004), hlm. 51-52. Dikutip dari Hasan Aiyub, *Al-Mua'amalat Al-Maaliyyah Fi Al-Islam*, (Mesir: Darussalam, 2003), hlm. 219.

Syirkah al-'inan adalah kontrak antara dua orang atau lebih, masing-masing memberikan kontribusi dana dan berpartisipasi dalam kerja. Apabila dana dan porsi kerja tidak sama maka keuntungan yang dibagikan sesuai dengan kesepakatan.⁸² Di sisi lain, para pihak tidak perlu sama kontribusinya dalam modal dan tanggung jawab dalam bisnis, maka dalam akad harus dijelaskan secara spesifik sebelumnya.⁸³

b. *Syirkah mufawadah*

Syirkah mufawadah adalah kontrak kerja sama antara dua orang atau lebih setiap pihak memberikan suatu porsi dari keseluruhan dana dan berpartisipasi dalam kerja. Setiap pihak membagi keuntungan dan kerugian secara sama.⁸⁴ Para pihak mempunyai otoritas penuh untuk bertindak atas nama yang lainnya dan mereka bersekutu dan bertanggung jawab atas bisnis yang dijalankan. Jadi, setiap pihak dapat bertindak sebagai wakil bagi pihak lainnya.⁸⁵ Dalam hal otoritas penuh untuk bertindak atas nama lainnya mempunyai kaitan dengan hukum. Dengan demikian, anak yang belum dewasa/balig tidak sah menjadi anggota perisikatan.⁸⁶

c. *Syirkah a'mal*

Syirkah a'mal adalah persekutuan tenaga dimana dua orang atau lebih bersepakat menggabungkan tenaganya dalam suatu pekerjaan. *Syirkah* ini semata-mata kerjasama fisik, misalnya kerjasama para tukang untuk

⁸² Muhammad Yasir Yusuf, *Lembaga...*, hlm. 51-52.

⁸³ Umer Chapra dkk, *Keuangan dan Investasi Syari'ah, Sebuah Analisa Ekonomi*, (Terj. Ismail, Ed. Abdul Jabbar), Cet. I, (Banda Aceh: Yayasan Pena, 2008), hlm. 219.

⁸⁴ Muhammad Nur Yasin, *Hukum Ekonomi Islam*, Cet. I, (Malang: UIN-Malang Press, 2009), hlm. 200.

⁸⁵ Umer Chapra dkk, *Keuangan...*, hlm. 219.

⁸⁶ Mardani, *Fiqh Ekonomi...*, hlm. 225.

menyelesaikan suatu bangunan yang meliputi tukang kayu, tukang batu, tukang besi dan lain-lain. *Syirkah a'mal* juga biasa disebut *syirkah 'abdan*.⁸⁷

d. *Syirkah wujūh*

Syirkah wujūh adalah persekutuan antara dua orang atau lebih dengan modal dari pihak lain.⁸⁸ Artinya, salah seorang memberikan modalnya kepada dua orang atau lebih, yang bertindak sebagai pengelola modal. Sehingga kedua pengelola tersebut menjadi perserikatan yang sama-sama bisa mendapatkan keuntungan dari modal pihak lain.

Syirkah wujūh yang juga termasuk di dalam kategorinya adalah apabila ada dua orang atau lebih melakukan kerjasama dengan harta yang sama-sama menjadi pembelian mereka, karena adanya kepercayaan para pedagang kepada mereka. Dimana kepercayaan inilah yang melahirkan kedudukan mereka, dan bukannya modal mereka. Secara sederhana dapat disimpulkan sebagai kontrak dua orang atau lebih yang mempunyai reputasi dan prestise baik, serta ahli dalam bisnis. Mereka membeli barang secara kredit dari suatu perusahaan dan menjual barang secara tunai.⁸⁹

Dari beberapa defenisi di atas, yang dimaksud *'aqad musyārakah* adalah perjanjian antara dua orang atau lebih, yang mana kedua-duanya memberikan modal dan kedua-duanya ikut serta dalam menjalankan usahanya, jika ada keuntungan dibagi sama rata secara adil sesuai dengan kesepakatan pada awal perjanjian berdasarkan nisbah, dan apabila ada kerugian maka ditanggung oleh kedua belah pihak. Hal ini yang

⁸⁷ Hamzah Ya'qub, *Etos Kerja Islam, Petunjuk Pekerjaan Yang Halal dan Haram Dalam Syari'at Islam*, Cet. III, (Jakarta: Pedoman Ilmu Jaya, 2001), hlm. 110.

⁸⁸ Taqiyuddin An-Nabhani, *An-Nidham...*, hlm. 162.

⁸⁹ Muhamad Yasir Yusuf, *Lembaga...*, hlm. 52.

membedakan antara *musyārakah* dengan *muḍārabah* dari segi pengelolaan modal dan kerugian.

2.6. Syarat dan Rukun Bagi Hasil

2.6.1. Syarat dan rukun muḍārabah

Untuk memfasilitasi berlangsungnya *‘aqad muḍārabah*, para fuqaha telah bersusah payah merumuskan “aturan main” bagi *muḍārabah* ini, dengan tetap sepenuhnya memperhatikan syari’at Islam.⁹⁰

- a. Dua orang atau lebih secara sukarela memasuki kontrak, salah satu pihak menyediakan sejumlah modal yang diperlukan oleh pihak yang satu lagi yang akan menanggung modal tersebut di dalam bisnis untuk mendapatkan laba.
- b. Bagian laba masing-masing pihak harus dijelaskan dengan terperinci dalam bentuk rasio yang pasti atau persentase. Meski demikian, kerugian bisnis itu seluruhnya menjadi tanggung jawab *ṣāhibul māl*.
- c. Pihak *ṣāhibul māl* harus memenuhi seluruh modal yang diperlukan sebelum *muḍarib* memulai bisnisnya.
- d. Jangka waktu *muḍārabah* tidak harus ditentukan lebih dahulu dan tidak pula harus dibatasi, tetapi pihak yang manapun dapat menghentikannya dengan memberitahukan keinginannya itu kepada pihak lain.

2.6.2. Syarat dan rukun musyārakah

⁹⁰ Muhammad Sharif Chaudry, *Fundamental Of Islamic Economy System*, (Terj. Suherman Rosyidi, *Sistem Ekonomi Islam, Prinsip Dasar*), Edisi Pertama, Cet. I, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012), hlm. 211.

Para fuqaha telah merumuskan syarat-syarat yang harus dipenuhi agar kerjasama dalam *musyārahah* menjadi sah, yaitu:⁹¹

- a. Semua pihak harus memasuki kontrak secara sukarela, dan tanggal dimulainya bisnis harus dengan jelas disebutkan didalam kontrak.
- b. Kontrak kerjasama baru sah jika modal yang disetor adalah dalam bentuk uang yang sah.
- c. Fuqaha seperti Imam Sarikhsi menetapkan bahwa kontrak haruslah dibuat tertulis. Menurutnya, syarat yang ditetapkan oleh al-Qur'an di dalam surat Al-Baqarah (2): 282 mengenai kontrak utang berlaku pula bagi kontrak kerjasama atau kemitraan.
- d. Jumlah modal yang disetor oleh masing-masing pihak harus dengan jelas dinyatakan.
- e. Bagian laba maupun rugi yang akan diterima oleh masing-masing pihak harus pula disebutkan dengan jelas untuk menghindari perselisihan yang mungkin timbul.

2.7. Prinsip-Prinsip Bagi Hasil

Kata prinsip memiliki arti yang sama dengan kata asas, yang berarti dasar atau kebenaran yang menjadi pokok dasar pemikir, bertindak, dan sebagainya.⁹² Asas berasal dari bahasa Arab (*asasun*) yang berarti dasar, basis, dan pondasi.

2.7.1. Prinsip saling ridha

⁹¹ Muhammad Sharif Chaudry, *Fundamental Of Islamic Economy System*, (Terj. Suherman Rosyidi, *Sistem...*, hlm. 211.

⁹² Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, (Jakarta: Balai Pustaka, 2002), hlm. 896.

Pada dasarnya praktik berbisnis menurut prinsip syari'ah harus dilakukan tanpa ada paksaan (*ridha*), adil dan transaksinya berpijak pada kegiatan produksi barang dan jasa yang tidak dilarang oleh Islam, termasuk bebas manipulasi dan spekulasi.⁹³

Segala transaksi yang dilakukan harus atas dasar suka sama suka atau kerelaan antara masing-masing pihak, tidak boleh ada tekanan, paksaan, penipuan, dan *mis-statement*. Jika hal ini tidak terpenuhi, maka transaksi tersebut dilakukan dengan cara yang batil.⁹⁴ Prinsip suka rela ini menunjukkan keikhlasan dan itikad baik dari para pihak yang melakukan transaksi.⁹⁵

2.7.2. Prinsip keadilan

Prinsip ini tercermin dari penerapan sistem bagi hasil dan pengambilan keuntungan berdasarkan hasil kesepakatan antara pihak.⁹⁶ Adil adalah kata terbanyak disebut dalam al-Qur'an (lebih dari 1.000 kali) setelah perkataan Allah dan ilmu pengetahuan. Ini berarti bahwa prinsip keadilan harus diterapkan (diwujudkan) dalam setiap segi kehidupan manusia terutama dalam kehidupan ekonomi, hukum, sosial dan politik.⁹⁷ Menurut ajaran Islam, keadilan adalah titik tolak, sekaligus proses dan tujuan semua tindakan manusia.

Istilah keadilan tidaklah dapat disamakan dengan suatu persamaan. Menurut Yusuf Qardhawi, keadilan adalah keseimbangan antara berbagai potensi individu, baik moral ataupun material, antara individu dan masyarakat, dan antara masyarakat satu

⁹³ Indah Yuliana, *Investasi Produk Keuangan Syari'ah*, Cet. I, (Malang: UIN-Maliki Press, 2010), hlm. 26.

⁹⁴ Gemala Dewi, Wirdyaningsih, dan Yeni Salma Barlinti, *Hukum...*, hlm. 36.

⁹⁵ Gemala Dewi, Wirdyaningsih, dan Yeni Salma Barlinti, *Hukum...*, hlm. 36.

⁹⁶ Naf'an, *Pembiayaan...*, hlm. 25.

⁹⁷ Mohammad Daud Ali dan Habibah daud, *Lembaga-Lembaga Islam di Indonesia, Edisi Pertama*, Cet. I, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 1995), hlm. 215.

dengan lainnya yang berlandaskan pada syari'at Islam.⁹⁸ Dalam prinsip ini, para pihak yang melakukan perikatan dituntut untuk berlaku benar dalam pengungkapan kehendak dan keadaan, memenuhi perjanjian yang telah mereka buat, dan memenuhi semua kewajibannya.

Musyārahah dan *mudārabah* dalam literatur fiqh berbentuk perjanjian kepercayaan yang menuntut tingkat kejujuran yang tinggi dan menjunjung keadilan.⁹⁹ Karenanya masing-masing pihak harus menjaga kejujuran untuk kepentingan bersama dan setiap usaha dari masing-masing pihak untuk melakukan kecurangan dan ketidakadilan pembagian pendapatan betul-betul akan merusak ajaran Islam.

2.7.3. Prinsip kesamaan

Di antara sesama manusia masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangan, untuk itu antara manusia satu denganyang lain hendaknya saling melengkapi atas kekurangan yang lain dari kelebihan yang dimilikinya. Oleh karena itu, setiap manusia memiliki kesempatan yang sama untuk melakukan suatu perikatan.¹⁰⁰ Dalam melakukan perikatan ini, para pihak menentukan hak dan kewajiban masing-masing didasarkan pada prinsip persamaan atau kesetaraan. Prinsip ini tercermin dengan menempatkan posisi para pihak pada posisi yang sederajat. Kesamaan ini terwujud dalam hak, kewajiban, risiko dan keuntungan yang berimbang antara pihak yang berkontribusi pada perusahaan.

⁹⁸ Gemala Dewi, Wirnyaningsih, dan Yeni Salma Barlinti, *Hukum Perikatan Islam di Indonesia*, Edisi Pertama, Cet. IV, (Jakarta: Kencana Prenada Media group, 2013), hlm. 34. Dikutip dari Yusuf Qardhawi, *Peran Nilai dan Moral Dalam Perekonomian Islam*, (Terj. Didin Hafidhuddin, Setiawan Budiutomo, dan Aumur Rofiq Shaleh Tamhid), Cet. I, (Jakarta: Robbani Press, 1997), hlm. 396.

⁹⁹ Mardani, *Fiqh Ekonomi...*, hlm. 224.

¹⁰⁰ Gemala Dewi, Wirnyaningsih, dan Yeni Salma Barlinti, *Hukum...*, hlm. 32.

2.7.4. Prinsip tertulis

Imam Sarkhadi berpendapat bahwa kerjasama dalam sistem bagi hasil haruslah dibuat dalam bentuk kontrak tertulis. Menurutnya, syarat yang ditetapkan oleh al-Qur'an di dalam surat Al-Baqarah (2): 282 mengenai kontrak utang berlaku pula bagi kontrak kerjasama atau kemitraan.

2.7.5. Prinsip kebebasan

Pihak-pihak yang melakukan kontrak mempunyai kebebasan untuk melakukan suatu perjanjian, baik tentang objek perjanjian maupun syarat-syaratnya, termasuk menetapkan cara-cara penyelesaian sengketa apabila terjadi di kemudian hari. Kebebasan menentukan syarat-syarat ini dibenarkan selama tidak bertentangan dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh hukum Islam.¹⁰¹

Tujuan dari prinsip ini adalah untuk menjaga agar tidak terjadi saling menzalimi antara sesama manusia melalui kontrak yang dibuatnya. Prinsip ini dimaksudkan juga untuk menghindari semua bentuk pemaksaan, tekanan, penipuan dari pihak manapun. Adanya unsur pemaksaan dan pemasangan kebebasan bagi pihak-pihak yang melakukan kontrak mengakibatkan legalitas kontrak yang dibuatnya menjadi tidak sah.¹⁰²

Prinsip-prinsip yang dijelaskan di atas harus diaplikasikan oleh setiap pihak yang melakukan perjanjian atau kontrak kerjasama dengan menggunakan sistem bagi hasil dalam usaha yang dijalankan. Prinsip-prinsip tersebut dimaksudkan untuk menghindari terjadinya beberapa tindak kejahatan yang terjadi dalam dunia usaha dan kejahatan tidak sesuai dengan prinsip Syari'ah.

¹⁰¹ Abdul Manan, *Hukum Ekonomi...*, hlm. 75.

¹⁰² Abdul Manan, *Hukum Ekonomi...*, hlm. 75.

BAB TIGA

SISTEM BAGI HASIL PADA PT. MAHARA TRANSPORTASI GROUP

3.1. Sejarah dan Profil PT. Mahara Transportasi Group

PT. Mahara Transportasi Group terletak di Jln. T. Chik Lr. E. Beurawe, Kota Banda Aceh. Perusahaan yang saat ini memiliki armada angkutan taksi *offline* dan antar jemput anak sekolah berjumlah 13 unit dan armada angkutan taksi *online* berjumlah 213 unit merupakan salah satu perusahaan yang memberikan pelayanan jasa angkutan kepada masyarakat dengan layanan antar jemput anak sekolah, taksi *offline* di bandara, dan taksi *online*.

Perusahaan ini berdiri pada tahun 2013 M / 1435 H yang berarmada 1 unit sepeda motor yang digunakan untuk antar-jemput anak tetangga sekolah. Setelah berjalan selama 2 (dua) bulan pertama, perusahaan ini mengganti armada menjadi sebuah mobil, karena semakin meningkatnya permintaan dari beberapa pihak untuk antar-jemput anak sekolah. Setelah berjalan 6 (enam) bulan, perusahaan kembali menambah beberapa armada dan masih fokus pada antar-jemput.¹

Pada saat perusahaan berjalan 1 (satu) tahun dan melihat perkembangan yang tidak seberapa dari perusahaan yang hanya fokus pada antar-jemput anak sekolah, dan para supir banyak terbuang waktu karena jarak antara antar dengan jemput anak sekolah yang cukup lama, sehingga perusahaan berinisiatif disenggang waktu antar-jemput anak

¹ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

sekolah untuk memperluas usahanya ke taxi *offline* yang beroperasi di bandara dan kembali menambah armada.

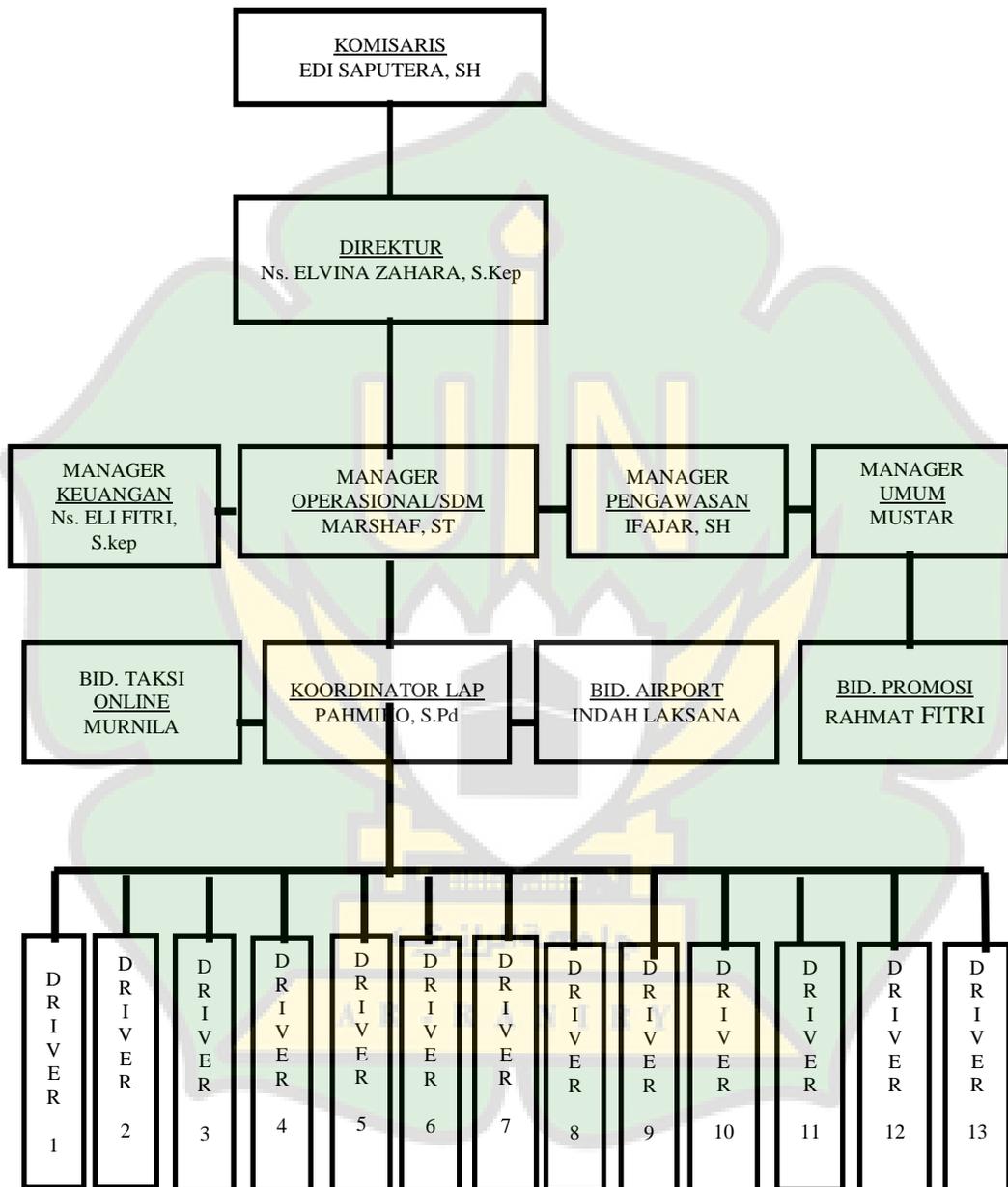
Berbeda dengan taxi *offline* lainnya yang beroperasi di kota-kota, perusahaan ini lebih fokus pada taxi *offline* bandara yang mana target dari perusahaan adalah penumpang dari berbagai maskapai yang ada di Bandara Sultan Iskandar Muda untuk diantarkan ke berbagai tempat yang ada di Kota Banda Aceh dan sekitarnya. Dengan adanya penambahan usaha taxi *offline* pada perusahaan ini sehingga meningkatnya pendapatan dari perusahaan serta pendapatan dari supir perusahaan hingga 40% dari sebelumnya yang hanya fokus pada antar-jemput anak sekolah.²

Pada saat perusahaan berjalan beberapa tahun kemudian, dan dengan perkembangan zaman, pihak perusahaan kembali mengembangkan usahanya di bidang taxi *online*, yang mana perusahaan hanya memberikan fasilitas nama perusahaan dan jaket saja kepada partner kerjanya, sedangkan untuk armada dari pihak yang ingin berkerja sama. Dengan adanya hal ini perusahaan semakin berkembang pendapatannya. Sehingga perusahaan saat ini telah memiliki 3 (tiga) bidang usaha yang ditekuni yaitu antar-jemput anak sekolah, taxi *offline* bandara, dan taxi *online*. Selain dari pada itu perusahaan juga telah membuka cabang dari pada perusahaan yang berada di takengon, aceh tengah yang beroperasi di bidang yang sama.³

² Wawancara dengan Marshaf,ST, manager operasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

³ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager operasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

3.1.1. Struktur Organisasi Perusahaan CV. Anugerah Jaya



3.2. Konsep Bagi Hasil Pada PT. Mahara Transportasi Group

Bagi hasil merupakan salah satu bentuk kerjasama dan investasi yang dianjurkan dalam Islam. Konsep bagi hasil menjelaskan bagaimana perusahaan mendistribusikan pendapatan yang diperoleh kepada para pihak yang ikut berkontribusi dalam perusahaan baik berupa modal maupun tenaga serta pengelolaan risiko kerugian yang mungkin saja terjadi di kemudian hari. Maka dua hal tersebut harus sudah dipersiapkan dan direncanakan oleh perusahaan untuk menghindari adanya salah satu pihak yang merasa dirugikan.

3.2.1. Konsep pembagian keuntungan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi

Keuntungan adalah pendapatan yang diperoleh oleh pelaku bisnis dari hasil operasional bisnis yang dijalankan. Pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group, setiap pihak yang berkontribusi dalam menjalankan bisnis mendapatkan presentase keuntungan yang berbeda-beda. Hal ini dinilai berdasarkan besarnya kontribusi para pihak terhadap perusahaan.

Setiap pihak memiliki hubungan kerjasama yang berbeda antara satu dengan yang lainnya, maka pembagian keuntungan pun dibagikan berdasarkan ikatan kerjasama di antara pihak tersebut. Bentuk atau kontrak yang digunakan adalah kontrak secara terikat (tertulis) dengan ditandatangani menggunakan materai enam ribu. Untuk lebih jelasnya, berikut penulis menjelaskan perbedaan hubungan kerjasama antara para pihak terhadap pembagian keuntungan.

3.2.1.1. Bagi hasil sopir antar-jemput anak sekolah dengan perusahaan

Hubungan antara sopir dan perusahaan merupakan salah satu pegawai kontrak pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group, yang mana sopir akan digaji atau dibayar upahnya setiap 1 (satu) bulan sekali apabila ada antar-jemput anak sekolah dan sopir tidak akan dibayar upahnya apabila tidak adanya antar-jemput anak sekolah. Pembagian keuntungan antara sopir dengan perusahaan dibedakan persentasenya berdasarkan besarnya keuntungan yang diperoleh oleh pihak pengelola perusahaan setiap bulannya dari antar-jemput anak sekolah. Perbandingan pembagian keuntungan yang diperoleh oleh seorang sopir dari perusahaan adalah 20:80 dari hasil keuntungan kotor setiap bulannya. Jika dijelaskan dengan presentase maka 20% diberikan kepada sopir dari keuntungan kotor setiap bulannya dan 80% menjadi milik perusahaan dari keuntungan kotor perbulannya untuk menggaji pengelola perusahaan dan untuk biaya perawatan kendaraan perusahaan yang digunakan untuk menjalankan usahanya.⁴

Jika ditinjau dari segi modal Bagi hasil antara sopir antar-jemput anak sekolah dengan perusahaan dibandingkan persentasenya maka perusahaan lebih banyak mengeluarkan modal usahanya. Dimana perusahaan harus membeli mobil dan membayar gaji pengelola perusahaan untuk menjalankan usahanya, juga perusahaan harus memperbaiki mobil milik perusahaan apabila ada kerusakan termasuk bahan bakar dari kendaraan yang dikemudikan oleh sopir. Sedangkan seorang sopir hanya memerlukan keahlian mengemudi, surat izin mengemudi, serta menggunakan

⁴ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

tenaganya untuk mengemudi kendaraan mengantar penumpang ketujuan tanpa harus memikirkan modal yang lain termasuk bahan bakar kendaraannya.

seorang sopir setiap bulannya bisa mendapatkan keuntungan berbeda-beda menurut berapa anak yang diantar-jemput dan berapa jauh jarak anak tersebut diantar maka tarifnya pun berbeda. Jadi jika seorang sopir sebulan mendapatkan Rp. 5.600.000, maka untuk sopir diberikan 20% yaitu sebesar Rp. 1.120.000 dari Rp. 5.600.000 perbulannya, sedangkan untuk perusahaan diberikan 80% yaitu sebesar Rp. 4.480.000 dari Rp. 5.600.000 perbulannya. Seorang sopir mendapatkan 20% bersih untuk dirinya sedangkan perusahaan harus membagi pendapatannya ke seluruh staff serta untuk perawatan kendaraan oprasional serta untuk pengisian bensin selama satu bulan untuk antar-jemput anak sekolah.

Bentuk kontrak kerja sama antara sopir dengan perusahaan merupakan perjanjian terikat (tertulis) serta ditandatangani atas materai 6000, sehingga memiliki nilai hukum yang sangat kuat. Jika salah satu pihak melakukan pelanggaran terhadap isi perjanjian kontrak, maka pelaku tersebut dapat dikenakan hukuman atau sanksi sesuai dengan isi perjanjian yang terdapat dalam kontrak dan bisa dijadikan bukti di pengadilan.⁵

⁵ Wawancara dengan Ifajar,SH, manager pengawasan pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

3.2.1.2. Bagi hasil sopir taksi offline dengan perusahaan

Seperti yang sudah penulis jelaskan di atas, hubungan antara sopir dan perusahaan merupakan salah satu pegawai kontrak pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group, yang mana sopir akan digaji atau dibayar upahnya setiap 1 (satu) bulan sekali apabila ada antar-jemput anak sekolah dan sopir tidak akan dibayar upahnya apabila tidak adanya antar-jemput anak sekolah. Selain upah dari perbulannya sopir juga bisa mendapatkan keuntungan lebih dari taksi *offline* yang beroperasi di bandara.⁶

Sopir yang beroperasi pada taksi *offline* juga merupakan sopir dari antar-jemput anak sekolah. Seorang sopir akan beraktifitas sebagai sopir taksi *offline* setelah dia mengantarkan anak sekolah sampai sebelum pulang anak sekolah, dan setelah mengantarkan anak-anak ke rumah, maka melanjutkan aktifitasnya sebagai taksi *offline*. Seorang sopir taksi *offline* tidak boleh untuk menjadi taksi *online* kecuali menggunakan mobil pribadi.⁷

Bagi hasil antara sopir dengan perusahaan dibedakan presentasinya berdasarkan besarnya keuntungan yang diperoleh oleh seorang sopir setiap mengantar penumpang ke tujuan. Apabila seorang sopir banyak mengantarkan penumpang, maka semakin tinggi penghasilannya setiap harinya. Perbandingan bagi hasil yang diperoleh oleh seorang sopir dengan perusahaan adalah 50:50 dari sekali mengantarkan penumpang. Jika dijelaskan dengan presentase, maka 50% diberikan kepada sopir dari

⁶ Wawancara dengan Indah Laksana, Bidang Airport pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh tanggal 27 November 2018.

⁷ Wawancara dengan Indah Laksana, Bidang Airport pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh tanggal 27 November 2018.

setiap sekali mengantarkan penumpang, dan 50% menjadi milik perusahaan dari keuntungan perharinya untuk menggaji pengelola perusahaan Serta biaya perawatan kendaraan perusahaan yang digunakan untuk menjalankan usahanya. Untuk mempermudah proses perhitungan makanya diputuskan setoran ke perusahaan 50% dari total pendapatan perharinya.⁸

Jika dikaji bagi hasil melalui modal antara sopir taksi *offline* dengan perusahaan sama dengan sistem bagi hasil bagi hasil sopir antar-jemput anak sekolah dengan perusahaan. Yang mana perusahaan lebih banyak mengeluarkan modalnya untuk menjalankan usaha transportasi tersebut, dimana perusahaan harus membeli mobil, membayar gaji pengelola perusahaan, dan juga memperbaiki kendaraan yang di kemudikan oleh sopir apabila ada kerusakan. Sedangkan sopir hanya bermodal keahlian menyetir, memiliki surat izin mengemudi, dan tenaganya. Berbeda dengan antar-jemput anak sekolah taksi online bahan bakar kendaraan di tanggung oleh pengemudi bukan perusahaan.

Seorang sopir setiap harinya berbeda-beda mendapatkan keuntungan menurut berapa kali mengantar penumpang dan berapa jauh jaraknya mengantar, sehingga tarifnya pun berbeda. Jika seorang sopir dapat mengantarkan 10 kali dalam sehari, dan tarif yang dikenakan persekalinya adalah Rp. 150.000, dari total pendapatan dalam sehari Rp. 1.500.000, sopir akan diberikan 50% yaitu sebesar Rp. 750.000 dari Rp. 1.500.000 perharinya, dan untuk perusahaan diberikan 50% yaitu sebesar Rp. 750.000 dari Rp. 1.500.000 perharinya. Sedangkan jika setoran tidak diambil dari total

⁸ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

mengantar penumpang, bukan dari setiap mengantar penumpang ketujuan, jika tarif dari sekali mengantar penumpang Rp 150.000,- dibagi 50:50 maka masing-masing mendapatkan Rp 75.000,-/sekali antar, jika sehari sopir mampu mengantar 10 kali maka Rp 75.000,- dikali dengan 10 dan hasil yang diperoleh akan tetap sama yaitu sebesar Rp 750.000,- perharinya.

Sopir mendapatkan 50% di dalamnya sudah termasuk bahan bakar untuk kendaraan dan untuk dirinya, sedangkan perusahaan mendapat 50% harus membagi pendapatannya ke seluruh staff serta untuk perawatan kendaraan oprasional. Seorang sopir boleh membawa penumpang sekali mengantar sebanyak 6 (enam) orang untuk jenis mobil mini bus dan 4 orang untuk mobil jenis sedan.

Dalam hal ini kontrak kerja sama antara sopir dengan perusahaan merupakan perjanjian terikat (tertulis) serta ditandatangani atas materai 6000, sehingga memiliki nilai hukum yang sangat kuat. Apabila terjadinya pelanggaran terhadap isi perjanjian kontrak, maka pelaku tersebut dapat dikenakan hukuman atau sanksi sesuai dengan isi perjanjian yang terdapat dalam kontrak dan bisa dijadikan bukti di pengadilan.⁹

3.2.1.3. Bagi hasil sopir taksi online dengan perusahaan

Berbeda dengan sopir antar-jemput anak sekolah dan supir taksi *offline*, hubungan antara sopir taksi *online* sekaligus sebagai pemilik mobil dengan perusahaan merupakan kerjasama bagi hasil antara pengelola PT. Mahara Transportasi dan pemilik mobil terhadap pendapatan keuntungan yang diperoleh setiap harinya. Sopir taksi

⁹ Wawancara dengan Ifajar,SH, manager pengawasan pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

online miliki jam kerja tidak terikat dengan perusahaan jadi tidak ada patokan setoran setiap harinya.¹⁰

Pembagian hasil antara sopir sekaligus pemilik mobil dengan perusahaan adalah berdasarkan besarnya keuntungan yang diperoleh oleh seorang sopir setiap mengantar penumpang ke tujuan. Semakin banyak seorang sopir mengantarkan penumpang, maka semakin tinggi penghasilannya setiap harinya. Perbandingan pembagian keuntungan yang diperoleh oleh seorang sopir dengan perusahaan adalah 91:9 dari sekali mengantarkan penumpang. Jika dijelaskan dengan presentase, maka 91% diberikan kepada sopir sekaligus pemilik mobil dari setiap sekali mengantarkan penumpang, dan 9% diberikan kepada perusahaan sebagai bagi hasil sesuai dengan perjanjian kontrak. dari keuntungan perharinya untuk menggaji pengelola perusahaan. Untuk mempermudah proses perhitungan makanya diputuskan setoran ke perusahaan 9% dari total pendapatan perharinya.¹¹

Berbeda halnya bagi hasil antara perusahaan dengan sopir taksi *offline* dan sopir antar-jemput anak sekolah. Bagi hasil antara sopir taksi *online* dengan perusahaan jika ditinjau dari segi modal perusahaan lebih sedikit mengeluarkan modal. Dimana perusahaan hanya menyediakan aplikasi yang bisa digunakan oleh sopir untuk mendapatkan penumpang dan nama perusahaan yang digunakan di setiap pengguna aplikasi. Sedangkan sopir selain memiliki keahlian mengemudi dan surat izin mengemudi juga harus mengeluarkan modal yang tinggi, dimana seorang sopir harus

¹⁰ Wawancara dengan Murnila, Bidang Taksi Online pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh tanggal 27 November 2018.

¹¹ Wawancara dengan M.isa, sopir taksi online pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh 27 maret 2018.

memiliki mobil pribadi, mengisi bahan bakar, dan memperbaiki kendaraannya apabila terjadi kerusakan.

Seorang sopir akan mendapatkan keuntungan setiap harinya berbeda-beda, sesuai dengan jarak dan jumlah penumpang yang diantarnya. Jika seorang sopir dapat mengantarkan 10 kali dalam sehari dan tarif yang dikenakan persekalinya adalah Rp. 70.000,-, maka total pendapatan dalam sehari Rp.700.000,- maka sopir mendapatkan bagi hasil dengan jumlah 91% yaitu sebesar Rp. 637.000,- dari Rp. 700.000,- perharinya, dan perusahaan diberikan bagi hasil sebesar 9% yaitu Rp. 63.000,- dari Rp. 700.000,- perharinya. Jika setoran tidak diberikan dari total mengantar penumpang, melainkan dari setiap mengantar penumpang, maka tarif dari sekali mengantar penumpang Rp 70.000,- dibagi 91:9 maka untuk perusahaan mendapatkan setoran sebesar Rp 6.300,-/sekali antar, jika sehari sopir mampu mengantar 10 kali maka Rp 6.300,- dikali dengan 10 dan hasil yang diperoleh akan tetap sama yaitu sebesar Rp 63.000,- perharinya yang harus disetor kepada perusahaan.

Sopir sekalian sebagai pemilik mobil mendapatkan 91%, di dalamnya sudah termasuk bahan bakar untuk kendaraan, perawatan kendaraan dan untuk dirinya sendiri, sedangkan perusahaan mendapat 9% dikarenakan perusahaan hanya menyediakan nama dan jaket saja, sedangkan mobil adalah milik si sopir. Seorang sopir hanya boleh membawa penumpang sekali mengantar sebanyak 6 (enam) orang untuk mini bus dan 4 orang untuk mobil sedan¹².

¹² Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

Kontrak kerja sama yang diberikan perusahaan kepada sopir merupakan kontrak perjanjian terikat (tertulis) yang ditandatangani atas materai 6000 oleh sopir sekalian pemilik mobil. Jika ada salah satu pihak bersengketa terhadap isi perjanjian kontrak, maka pelaku tersebut dapat dikenakan hukuman atau sanksi sesuai dengan isi perjanjian yang terdapat dalam kontrak dan bisa dijadikan bukti di pengadilan.¹³

3.2.1.3. Bagi hasil pengelola dengan pemilik perusahaan

Pengelola perusahaan PT. Mahara Transportasi Group adalah seorang Manajer sebagaimana perusahaan pada umumnya. Perusahaan PT. Mahara Transportasi group memiliki buku besar yang menjadi patokan pendapatan dan akan dievaluasi oleh sang pemilik perusahaan (Direktur) diakhir bulan. Buku besar juga menjadi nisbah bagi hasil antara pengelola dan pemilik perusahaan yang disertai dengan bukti berupa pendapatan selama sebulan.¹⁴

Perbandingan pembagian keuntungan antara pengelola dan pemilik perusahaan adalah 40:60, dimana pengelola perusahaan mendapatkan 40% dari total pendapatan, dan pemilik usaha mendapatkan 60%. Pendapatan yang dibagikan oleh pengelola dan pemilik perusahaan merupakan pendapatan bersih setelah dikurangi dengan semua biaya-biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan operasional perusahaan, termasuk juga gaji karyawan yang dibayarkan setiap bulannya.

¹³ Wawancara dengan Ifajar,SH, manager pengawasan pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

¹⁴ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

Jika dibandingkan bagi hasil melalui modal usaha maka pemilik usaha yang mengeluarkan modal sangat besar dibandingkan semuanya, karena pemilik perusahaan yang memulai usahanya dengan modal yang dimilikinya untuk membeli kendaraan perusahaan, dan mengurus semua kebutuhan perusahaan, sedangkan pengelola hanya bermodal pikiran dan tenaga untuk mengelola perusahaan agar semakin maju dan menjalankan usaha yang sudah di modali oleh pemilik perusahaan.

Perusahaan PT. Mahara Transportasi Group menggunakan tenaga pegawai di bagian administrasi perusahaan, dan juga untuk mengurus beberapa unit yang ada di perusahaan, semua pendapatan pada perusahaan dimasukkan ke dalam buku besar perusahaan. Sedangkan untuk honor/gaji pegawai diberikan dengan jumlah nominal yang sama setiap bulannya. Jika ada kenaikan gaji untuk pegawai, maka hal tersebut berdasarkan keadaan pendapatan perusahaan dan keputusan antara pengelola dan pemilik perusahaan.¹⁵

Bentuk kerjasama antara pengelola dan pemilik perusahaan merupakan bentuk kerjasama terikat yang perjanjiannya ditulis secara sah dalam surat perjanjian dan ditandatangani oleh kedua belah pihak. Apabila terjadi perselisihan antara keduanya, maka penyelesaiannya dilakukan berdasarkan surat perjanjian yang dibuat oleh keduanya.

¹⁵ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

3.3. Mekanisme Pembagian Keuntungan dan Pengelolaan Risiko Kerugian pada Perusahaan Mahara Transportasi Group

Keuntungan dan kerugian merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan dalam menjalankan bisnis. Setiap pelaku bisnis selalu menginginkan keuntungan yang maksimal dan menghindari kerugian seminimal mungkin. Akan tetapi, segala sesuatu tidak selalu berjalan sesuai dengan apa yang diharapkan dan pada kondisi tertentu pula perusahaan juga akan mengalami kerugian baik dalam skala yang kecil maupun dalam skala yang besar.

Keuntungan yang dibagikan kepada pihak yang berkontribusi pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group merupakan pendapatan kotor. Pendapatan kotor adalah pendapatan yang dibagikan antara sopir antar-jemput anak sekolah dengan perusahaan, dan sopir taksi *offline* dengan perusahaan. Sedangkan pendapatan bersih adalah pendapatan yang dibagikan antara sopir taksi *online* dengan perusahaan dan pengelola dengan perusahaan. Jika terjadi resiko kerugian, maka pengelolannya tergantung bentuk kerugian yang dialami oleh perusahaan, berbeda kerugian yang dialami, akan berbeda pula pengelolaan atau tanggungjawabnya.

3.3.1. Mekanisme pembagian keuntungan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group

Mekanisme pembagian keuntungan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group merupakan proses dan tahapan dalam mendistribusikan keuntungan yang diperoleh perusahaan kepada Direktur perusahaan, Manager perusahaan, pemilik mobil dan sopir. Pendapatan yang diperoleh tidak langsung didistribusikan kepada semua pihak, beberapa pihak memperoleh pendapatan ketika tibanya waktu yang telah ditentukan. Selain itu, perbedaan hubungan kerjasama juga mempengaruhi prosedur

pembagian keuntungan yang diterapkan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group.

Berkaitan dengan mekanisme bagi hasil yang diterapkan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group, terdapat beberapa tahapan yang dilalui antara para pihak, yaitu sopir antar jemput anak sekolah dengan perusahaan, sopir taksi *offline* dengan perusahaan, sopir taksi *online* dengan perusahaan, dan pengelola perusahaan dengan perusahaan. Untuk lebih jelasnya, berikut dijelaskan mekanismenya bagi hasil antara para pihak tersebut.

3.3.1.1. Mekanisme bagi hasil sopir antar-jemput anak sekolah dengan perusahaan

Pendapatan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group khususnya pada produk antar-jemput anak sekolah diperoleh ketika masyarakat membutuhkan layanan jasa angkutan untuk keperluan antar-jemput anak sekolah karena kesibukan orang tua. Setiap armada mobil belum tentu mendapatkan jumlah kuota penumpang yang sama dengan armada mobil lainnya. Oleh sebab itu jumlah nominal yang harus disetorkan oleh ke perusahaan juga berbeda-beda, dengan tetap menggunakan konsep persentase pembagian keuntungan yang sama yaitu 20:80 antara sopir dengan perusahaan perbulannya.

Ketika setiap mobil memiliki daya tampung orang yang berbeda-beda menurut jenis mobil yang dikendarai sopir, maka sopir akan mendapatkan bagi hasil yang sesuai dengan penumpang yang dibawa setiap bulannya. Untuk sopir yang mengendarai mobil dengan jumlah daya tampung penumpang yang sedikit, makanya

dia akan mengambil anak sekolah yang jaraknya jauh, sehingga pendapatan perbulannya setiap sopir tidak jauh berbeda.¹⁶

Dalam proses bagi hasil yang dilakukan, yang secara jelas berhubungan langsung dengan perusahaan adalah pengelola perusahaan dengan sopir, sedangkan pemilik perusahaan berhubungan dengan pengelola perusahaan dalam hal pembagian keuntungan. Pendapatan yang dibagikan antara sopir dengan perusahaan adalah pendapatan secara keseluruhan tanpa dikurangi dengan biaya-biaya apapun yang dikeluarkan sebelumnya untuk kepentingan operasional bisnis misalnya untuk bahan bakar dan kebutuhan lainnya.

3.3.1.2. Mekanisme bagi hasil sopir taksi offline dengan perusahaan

Perusahaan PT. Mahara Transportasi Group memiliki produk taksi *offline* yang menjadi pilihan masyarakat saat membutuhkan layanan jasa angkutan untuk keperluan transportasi di bandara untuk mengantarkan penumpang dari maskapai yang *take off* di bandara. Setiap armada mobil tidak akan mendapatkan keuntungan dengan jumlah kuota penumpang yang sama dengan armada mobil lainnya. Oleh sebab itu jumlah nominal yang harus disetorkan setiap harinya oleh sopir ke perusahaan juga berbeda-beda dengan menggunakan konsep persentase bagi hasil yang sesuai perjanjian yaitu 50:50 antara sopir dengan perusahaan perharinya.

Setiap mobil memiliki daya tampung orang yang berbeda-beda menurut jenis mobil yang dikendarai sopir, akan tetapi hal ini tidak mempengaruhi pendapatan dari sopirnya, karena perhitungan dari perusahaan adalah tarif jauhnya jarak penumpang

¹⁶ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

yang diantar oleh sopir. Sopir akan mendapatkan bagi hasil yang sesuai dengan banyaknya penumpang yang di bawa setiap harinya, sehingga pendapat perharinya setiap sopir berbeda-beda sesuai banyak penumpang dan jarak yang diantar.¹⁷

Sistem bagi hasil yang dilakukan, secara jelas berhubungan langsung dengan perusahaan adalah pengelola perusahaan dengan sopir, sedangkan pemilik perusahaan berhubungan dengan pengelola perusahaan dalam hal pembagian keuntungan. Bagi hasil yang diterapkan antara sopir dengan perusahaan adalah dari pendapatan perharinya tidak secara keseluruhan, karena dikurangi dengan biaya-biaya yang dikeluarkan sebelumnya, untuk kepentingan operasional bisnis seperti untuk bahan bakar.

3.3.1.3. Mekanisme bagi hasil sopir taksi online dengan perusahaan

Produk taksi *online* pada PT. Mahara Transportasi Group akan digunakan apabila masyarakat membutuhkan layanan jasa angkutan untuk keperluan transportasi mengantarkan penumpang dari satu tempat ke tempat yang lain. Seorang sopir tidak akan mendapatkan penghasilan yang sama, karena sopir taksi *online* tidak memiliki jam kerja yang khusus seperti sopir taksi *offline* dan sopir antar-jemput anak sekolah. Oleh karena itu jumlah nominal yang harus disetorkan oleh seorang sopir perharinya ke perusahaan juga berbeda-beda sehingga menggunakan konsep bagi hasil dengan presentase 91:9 antara sopir sekalian pemilik mobil dengan perusahaan setiap harinya.¹⁸

¹⁷ Wawancara dengan Indah Laksana, Bidang Airport pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh tanggal 27 November 2018.

¹⁸ Wawancara dengan Murnila, Bidang Taksi Online pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh tanggal 27 November 2018

Seorang sopir akan mendapatkan keuntungan dari banyak dan jauhnya jarak penumpang yang diantar. Sehingga seorang sopir akan mendapatkan bagi hasil yang sesuai dengan banyaknya penumpang yang dibawa setiap harinya, serta jauhnya jarak tempuh penumpang yang diantar, karena sopir taksi *online* tidak memiliki jam kerja yang tetap sehingga pendapat perharinya berbeda-beda sesuai jam kerja yang dilakukan oleh sopir. Semakin lama sopir bekerja maka semakin banyak pula pendapatan yang diraihinya.

Pendapatan yang dibagikan antara sopir dengan perusahaan adalah pendapatan tidak secara keseluruhan, karena mobil pribadi maka dikurangi dengan biaya-biaya yang dikeluarkan sebelumnya untuk kepentingan operasional pemilik mobil, seperti untuk bahan bakar dan keperluan lainnya, sedangkan perusahaan mendapatkan 9% keseluruhan dan harus memikirkan biaya operasional.¹⁹

3.3.1.4. Mekanisme bagi hasil pengelola dengan pemilik perusahaan

Pada pembahasan sebelumnya telah dijelaskan bahwa perusahaan mendapatkan keuntungan dari bagi hasil perusahaan dengan sopir dan pemilik mobil. Pendapatan yang diperoleh dari bagi hasil dengan sopir dan pemilik mobil inilah yang nantinya akan dibagikan lagi kepada dua pihak yaitu pengelola perusahaan dan pemilik perusahaan. Proses bagi hasil ini dilakukan di akhir periode yaitu di akhir bulan, jika belum sampai akhir bulan maka pengelola dan pemilik perusahaan tidak memiliki hak untuk mengambil pendapatan yang diperoleh oleh perusahaan.

¹⁹ Wawancara dengan M.isa, sopir taksi online pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh 27 maret 2018.

Keuntungan yang dibagikan tersebut merupakan pendapatan bersih setelah dikurangi dengan semua biaya-biaya yang dikeluarkan untuk operasional perusahaan selama satu bulan, termasuk untuk membayar gaji pegawai yang dipekerjakan oleh perusahaan. Persentase bagi hasil yang dilakukan adalah 40:60, dimana pengelola perusahaan memperoleh sebesar 40% dan pemilik perusahaan mendapatkan sebesar 60% dari keseluruhan pendapatan yang telah dikurangi dengan biaya-biaya tersebut.²⁰

Pengelola (Manager) perusahaan memberikan laporan akhir bulan kepada pemilik perusahaan (Direktur) untuk selanjutnya pemilik perusahaan akan memeriksa laporan tersebut dan melihat pendapatan dan kinerja selama satu bulan.

3.3.1.5. Tabel contoh mekanisme bagi hasil perusahaan

No	Sistem Bagi Hasil	Bagi Hasil		Perkiraan Pendapatan	Presentase	
		Sopir	Perusahaan		Sopir	Perusahaan
1	Antar-Jemput Anak Sekolah	20% (Perbulan)	80% (perbulan)	Rp.5.600.000 (perbulan)	Rp.1.120.000 (perbulan)	Rp.4.480.000 (perbulan)
2	Taksi Offline	50% (perhari)	50% (perhari)	Rp.1.500.000 (perhari)	Rp. 750.000 (perhari)	Rp. 750.000 (perhari)
3	Taksi Online	91% (perhari)	9% (perhari)	Rp. 700.000 (perhari)	Rp. 637.000 (perhari)	Rp. 6.300 (perhari)

3.3.2. Pengelolaan risiko kerugian pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group

Setiap pelaku usaha baik pemilik modal maupun pengelola modal pasti tidak ingin mengalami kerugian atas usaha yang dijalankannya. Usaha yang dijalankan oleh setiap perilaku usaha bertujuan untuk mendapatkan keuntungan yang maksimal dan menghindari risiko kerugian seminimal mungkin. Pada umumnya risiko kerugian yang

²⁰ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

dialami sebuah perusahaan dapat diakibatkan karena jumlah pendapatan yang berada di bawah angka yang telah ditargetkan, atau karena terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan seperti terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan rusaknya alat-alat operasional, maka perusahaan harus mengeluarkan biaya-biaya untuk memperbaiki, atau bahkan untuk mengganti alat-alat operasional tersebut dengan yang baru. Oleh sebab itu sebuah perusahaan harus sudah mempersiapkan apa yang akan dilakukan ketika kerugian itu terjadi di kemudian hari.

Pengelolaan risiko kerugian pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group berbeda-beda tergantung penyebab dari kerugian itu sendiri. Kerugian yang biasanya dialami oleh perusahaan Transportasi PT. Mahara Transportasi Group adalah menurunnya jumlah kuota penumpang, rusaknya armada mobil dan terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan jatuhnya korban baik dari penumpang, pihak perusahaan maupun korban lain.

3.3.2.1. Kondisi ketika libur anak sekolah

Pendapatan perusahaan PT. Mahara Transportasi Group sangat dipengaruhi oleh persekolahan, ketika libur anak sekolah maka pendapatan dari perusahaan tidak ada dari antar-jemput anak sekolah, otomatis sopir juga tidak menerima bagi hasil dari pihak perusahaan, sehingga hal ini sangat berpengaruh kepada pendapatan sopir pada bulan itu. Pada kondisi seperti ini para sopir biasanya difokuskan satu harian pada taksi *offline* yang beroperasi di bandara untuk menutupi kekurangan pendapatan karena liburnya anak sekolah. Strategi ini sengaja dilakukan oleh perusahaan untuk menutupi

penurunan pendapatan pada perusahaan yaitu untuk operasional perusahaan dan gaji pegawai perusahaan.²¹

3.3.2.2. Kerugian akibat kerusakan kendaraan

Seperti pada umumnya, mobil angkutan umum sangat rentan terhadap kerusakan, apalagi Mobil yang telah lama beroperasi, bahkan terkadang mobil yang baru pun juga bisa mengalami kerusakan yang memerlukan biaya yang tidak sedikit untuk memperbaikinya. Untuk kerugian yang diakibatkan oleh kerusakan mobil, pihak perusahaan tidak meminta pertanggungjawaban dari sopir yang mengedari mobil tersebut.

Untuk menutupi biaya perbaikan atas kerusakan perusahaan biasanya telah mempersiapkan sebelumnya dengan cara mengasuransikan mobil yang dimilikinya dengan perusahaan asuransi yang diajak berkerja sama. Jika mobil tidak masuk ke dalam asuransi, maka semua biaya perbaikan mobil ditanggung oleh perusahaan. Dengan demikian sopir tidak menanggung segala jenis kerusakan, kecuali kerusakan kecil seperti bocor ban, atau kerusakan kecil lainnya. Akan tetapi jika kerusakan kendaraan karena kelalaian dari sopir, maka sopir harus membayar setengah dari total kerusakan. Berbeda halnya dengan sopir taksi *online*, semua kerusakan ditanggung oleh sopir sendiri, yaitu sebagai pemilik mobil bukan tanggungan perusahaan.²²

²¹ Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

²² Wawancara dengan Pahimiko, S.Pd, Koordinator Lapangan pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

3.3.2.3. Kerugian akibat kecelakaan

Seluruh mobil yang ada pada perusahaan PT. Mahara Transportasi sudah diasuransikan pada perusahaan asuransi Jasa Raharja. Dengan demikian, jika terjadi kecelakaan yang memakan korban, maka pihak Jasa Raharja yang akan memberikan santunan kepada pihak korban, baik untuk biaya pengobatan korban jika mengalami luka-luka ataupun satuan yang diberikan untuk korban yang mengalami kematian.

Kecelakaan yang terjadi biasanya tidak hanya memakan korban, tetapi juga menyebabkan kerusakan pada kendaraan tersebut. Untuk biaya perbaikan kendaraan, sepenuhnya sepenuhnya ditanggung perusahaan jika bukan kelalaian sopir, namun jika kelalaian dari sopir, maka harus mengganti kerugian setengah dari total kerusakan seperti yang telah penulis jelaskan di atas.²³

3.4. Tinjauan Hukum Ekonomi Syariah Pada Sistem Bagi Hasil PT. Mahara Transportasi Group.

Sistem bagi hasil yang diterapkan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group tidak menggunakan istilah-istilah yang ada dalam hukum ekonomi syaria'h. Namun sebagaimana sistem bagi hasil yang merupakan kontrak kerjasama antara dua orang atau lebih, dapat ditinjau melalui bentuk-bentuk akad yang digunakan, baik dalam hal pembagian keuntungan maupun dalam pengelolaan risiko kerugian.

Jika dilihat dari bentuk akad kerjasama antara pengelola dengan pemilik perusahaan, sopir antar-jemput anak sekolah, dan sopir taksi *offline* merupakan bentuk *'aqad muḍārabah*, hanya saja diawal perjanjian bagi hasil antara sopir antar-jemput anak sekolah dengan perusahaan akan dibagi setiap bulan sekali dengan pendapatan kotor

²³ Wawancara dengan Pahimiko, S.Pd, Koordinator Lapangan pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group, beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018

setiap bulannya dan seluruh modal usaha berasal dari perusahaan termasuk bahan bakar, sedangkan perjanjian bagi hasil antara sopir taksi offline dengan perusahaan akan dibagikan setiap harinya sesuai dengan pendapatan perharinya dan rata-rata modal usaha berasal dari perusahaan kecuali bahan bakar kendaraannya.²⁴ Dalam *'aqad muḍārabah*, keuntungan yang dibagikan antara pemilik modal dan pengelola modal sesuai dengan kesepakatan antara kedua belah pihak ketika akad berlangsung, jika terjadinya kerugian maka sepenuhnya ditanggung oleh pemilik modal, kecuali kerugian tersebut diakibatkan oleh kelalaian pengelola modal. Dengan demikian, kerjasama yang diterapkan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group antara pengelola dengan pemilik perusahaan, sopir antar-jemput anak sekolah, dan sopir taksi *offline* telah sesuai dengan hukum Islam. Dimana keuntungan yang akan diperoleh dari hasil usaha telah disepakati oleh pihak-pihak tersebut, dan jika terjadi risiko kerugian sepenuhnya ditanggung oleh pemilik modal yaitu pemilik perusahaan.

Sedangkan bentuk kerjasama pada proses bagi hasil antara sopir taksi *online* dan perusahaan bila ditinjau berdasarkan hukum ekonomi syari'ah merupakan bentuk kerjasama dengan menggunakan *'aqad syirkah al-'inan*. Meskipun sopir adalah pemilik mobil, akan tetapi pengelola perusahaan memiliki wewenang dalam hal-hal yang berkaitan dengan perusahaan. Maka kerja sama ini merupakan kerjasama dengan menggunakan *'aqad syirkah al-'inan*, dimana masing-masing pihak memberikan kontribusi modal yang tidak sama porsinya dan keuntungan yang diperoleh dibagi

²⁴ Mardani, *Fiqh Ekonomi Syari'ah*, Cet. II, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013), hlm. 95.

sesuai dengan kesepakatan.²⁵ Sedangkan resiko kerugian yang apabila terjadi di kemudian hari akan ditanggung berdasarkan porsi modal yang diberikan. Apabila terjadi kerugian dalam hal yang berkaitan dengan armada mobil, maka akan ditanggung oleh sopir selaku pemilik mobil, dan jika kerugian yang terjadi dalam hal yang berkaitan dengan perusahaan, maka akan ditanggung sendiri oleh perusahaan.

Selain itu, keuntungan yang dibagikan pengelola perusahaan dengan pemilik perusahaan merupakan keuntungan bersih setelah dikurangi dengan semua biaya-biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan operasional usaha yang dijalankan. Hal ini menjelaskan bahwa sistem bagi hasil yang digunakan antara pihak tersebut adalah sistem bagi hasil dengan pola *profit sharing*,²⁶ yaitu bagi hasil yang didasarkan pada hasil *netto* dari total pendapatan setelah dikurangi dengan biaya-biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh pendapatan tersebut sebagaimana yang telah penulis jelaskan pada bab 2 (dua) terdahulu.

Sedangkan keuntungan yang dibagi antara sopir antar-jemput anak sekolah, sopir taksi *offline*, dan sopir taksi *online* dengan perusahaan adalah keuntungan keseluruhan tanpa dikurangi dengan biaya-biaya apapun yang dikeluarkan untuk operasional perusahaan. Sistem bagi hasil yang demikian merupakan sistem bagi hasil dengan pola *revenue sharing*,²⁷ dimana bagi hasil yang digunakan menggunakan pola pendapatan kotor atau pendapatan *bruto* tanpa dilakukan penghitungan terhadap laba bersih yang diperoleh.

²⁵ Muhammad Yasir Yusuf, *Lembaga Perekonomian Umat, Bank Syari'ah Dan Lembaga Keuangan lainnya*, (Ed. Luthfi Aunie), Cet. I, (Banda Aceh: Ar-Raniry Press, 2004), hlm. 51-52.

²⁶ Adiwarmanto A. Karim, *Bank Islam: Analisis Fikih Dan Keuangan*, Edisi Kelima, Cet. IX, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013), hlm. 298.

²⁷ Naf'an, *Pembiayaan Musyarakah dan Mudharabah*, Cet. I, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014), hlm. 83.

Berdasarkan analisis yang penulis lakukan terhadap mekanisme penerapan sistem bagi hasil pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group menurut perspektif hukum ekonomi syari'ah, maka sistem bagi hasil yang diterapkan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group telah sesuai dengan hukum Islam, sebagaimana yang ditetapkan oleh Allah dan Rasul-Nya, serta penjelasan para *fuqaha* dalam kitab-kitab fiqh. Yang mana terdapat satu hal yang sangat dianjurkan oleh ulama dan dipraktekkan dalam perusahaan PT. Mahara Transportasi yaitu semua kontrak yang dibuat dan disepakati oleh kedua belah pihak tidak hanya secara lisan, akan tetapi dilakukan dalam bentuk tertulis. Para fuqaha berpendapat bahwa kontrak kerjasama yang dilakukan sangat dianjurkan dalam bentuk tertulis dan menjadi rujukan jika terjadi perselisihan di kemudian hari.

Operasional bisnis yang dijalankan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan hukum syara' dan juga hukum positif. Jika pun terdapat hal-hal yang bertentangan dengan hukum ekonomi syari'ah, itu semua murni bentuk kesalahan personal atau oknum yang tidak jujur dan tidak amanah dalam melakukan tugasnya, dan itu semua di luar konsep bagi hasil yang telah ditetapkan pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group, Beurawe, Banda Aceh.

BAB EMPAT

PENUTUPAN

4.1. Kesimpulan

4.1.1. Mekanisme pembagian keuntungan bagi hasil dan pengelolaan resiko pada PT.

Mahara Transportasi Group yaitu sebagai berikut:

- a. Untuk sopir antar-jemput anak sekolah dengan perusahaan adalah sopir mendapatkan 20% dari pendapatan kotor perusahaan perbulannya dan perusahaan mendapatkan 80% dari pendapatan perbulannya serta menanggung segala operasional perusahaan. Sedangkan dari segi modal perusahaan menanggung seluruhnya dari pada usahanya termasuk bahan bakar.
- b. Untuk sopir taksi *offline* dengan perusahaan adalah sopir mendapatkan 50% dari pendapatan perusahaan perharinya dan hanya menanggung bahan bakar untuk operasional, sedangkan perusahaan mendapatkan 50% dari pendapatan perharinya serta menanggung segala operasional perusahaan, kecuali bahan bakar. Sedangkan dari segi modal perusahaan hampir menanggung seluruh modal usahanya kecuali bahan bakar kendaraan yang di tanggung oleh sopir.
- c. Untuk sopir taksi *online* dengan perusahaan adalah sopir mendapatkan 91% perharinya serta menanggung semua biaya operasional karena memakai mobil pribadi, sedangkan perusahaan mendapatkan 9% dari pendapatan seharinya serta tidak menanggung apapun. Sedangkan dari segi modal perusahaan hanya menyediakan aplikasi yang bisa di gunakan oleh sopir, adapun lain dari pada itu tanggungan dari pada sopir.

d. Untuk pengelola dengan pemilik perusahaan adalah pengelola mendapatkan 40% dari penghasilan bersih perusahaan, sedangkan pemilik perusahaan mendapatkan 60% dari penghasilan bersih perusahaan setelah dipotong segala kebutuhan operasional perusahaan dan gaji karyawan. Jika dikaji dari segi modal pemilik perusahaan adalah pemilik modal dari usaha ini sedangkan pengelola hanya bertanggung jawab untuk menjalankan perusahaan agar lebih baik.

4.1.2. PT. Mahara Transportasi Group telah menerapkan sistem bagi hasil dan pengelolaan risiko kerugian yang tidak bertentangan dengan hukum ekonomi syari'ah. Walaupun perusahaan ini tidak menggunakan istilah-istilah bagi hasil dalam hukum ekonomi syari'ah, seperti *muḍārabah* dan *musyārahah* di awal perjanjian, akan tetapi sistem bagi hasil yang diterapkan oleh perusahaan ini tidak bertentangan, bahkan memiliki kesamaan dalam sistem bagi hasil dalam hukum ekonomi syari'ah, khususnya pada '*aqad muḍārabah* dan *musyārahah*.

4.2. Saran-Saran

4.2.1. Penulis menyarankan agar perusahaan menggunakan istilah-istilah bagi hasil yang ada pada hukum ekonomi syari'ah seperti *muḍārabah* dan *musyārahah*, supaya tidak menimbulkan keraguan pada pihak yang ingin berkerjasama pada PT. Mahara Transportasi Group.

4.2.1. Diharapkan kepada PT. Mahara Transportasi untuk terus memperluas usahanya ke seluruh kabupaten yang ada di Aceh. Sehingga, tidak hanya masyarakat Banda Aceh dan Aceh Tengah saja yang menikmati produk-produk dari perusahaan ini, tetapi seluruh masyarakat Aceh.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir, Muhammad. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Agustia, Wilda. 2015. *Analisis pertanggung jawaban risiko Pada Akad Mudharabah, Studi Kasus Toko Mabror jaya Meureudu Pidie Jaya*, (Skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari'ah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh.
- A. Karim, Adiwarmanto. 2013. *Bank Islam: Analisis Fikih Dan Keuangan*, Edisi Kelima, Cet. IX. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Ali, Mohammad Daud, dan Daud, Habibah. 1995. *Lembaga-Lembaga Islam di Indonesia*, Edisi Pertama, Cet. I. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Al-Asqalani, Ibnu Hajar. 2013. *Bulughul Maram dan Dalil-Dalil Hukum*, terjemahan Khalifaturrahman dan Haer Haeruddin, Cet. I. Jakarta: Gema Insani.
- Al-Munawwir, Ahmad Warson. 1997. *Kamus Al-Munawwir*. Yogyakarta: Pesantren Krafyak.
- Al-Mushlih, Abdullah, dan Ash-Shawi, Shalah. *Ma La Yasa'ut Tajiru Jahluhu*. Terjemahan. Basyir, Abu Umar. 2004. *Fikih Ekonomi Keuangan Islam*, Cet. I. Jakarta: Darul Haq.
- Antonio, Muhammad Syafi'i. 2011. *Bank Syariah dari Teori Ke Praktik*. Jakarta: Gema Insani.
- Antonio, Syafi'i. 2001. *Bank Syariah Teori dan Praktek*. Jakarta: Gema Insani.
- Anwar, Syamsul. 2010. *Hukum Perjanjian Syari'ah, Studi Tentang Teori Akad Dalam Fiqh Muamalat*, Cet. II. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Ascarya. 2011. *Akad dan Produk Bank Syari'ah*, Edisi Pertama. Jakarta: Rajawali Pers.
- Bungi, M. Burhan. 2005. *Metode penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Prenada Media.
- Chapra, Umer, dkk. 2008. *Keuangan dan Investasi Syari'ah, Sebuah Analisa Ekonomi*. Terjemahan. Ismail, Ed. Abdul Jabbar. Cet. I. Banda Aceh: Yayasan Pena.
- Chapra, Umer. *Towards A Just Monetary System*. Terjemahan. Abidin, Ikhwan. 2000. *Sistem Moneter Islam*, Cet. I. Jakarta: Gema Insani Press.
- Chaudry, Muhammad Sharif. *Fundamental Of Islamic Economy System*. Terjemahan. Rosyidi, Suherman. 2012. *Sistem Ekonomi Islam, Prinsip Dasar*, Edisi Pertama, Cet. I. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Daud, Imam Abi. 1994. *Sunah Abi Daud*, Jilid II. Beirut: Dar Al Fikr.

- Departemen Pendidikan Nasional. 2002. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga. Jakarta: Balai Pustaka.
- Dewi, Gemala, Wirduyaningsih, dan Barlinti, Yeni Salma. 2013. *Hukum Perikatan Islam di Indonesia*, Edisi Pertama, Cet. IV. Jakarta: Kencana Prenada Media group. Dikutip dari Qardhawi, Yusuf. *Peran Nilai dan Moral Dalam Perekonomian Islam*. Terjemahan. Hafidhuddin, Didin, Budiutomo, Setiawan, dan Tamhid, Aumur Rofiq Shaleh. 1997. Cet. I, Jakarta: Robbani Press.
- Echols, John M, Shadily, Hasan. 2003. *Kamus Inggris Indonesia*, Cet. XXV. Jakarta: PT. Gramedia.
- Fatwa Dewan Syari'ah Nasional Nomor 07/DSN-MUI/IV/2000 Tentang Pembiayaan *Mudharabah (Qiradh)*
- Fatwa Dewan Syari'ah Nasional Nomor 08/DSN-MUI/IV/2000 Tentang Pembiayaan *Musyarakah*.
- Harahap, Sofyan S. 2004. *Bunga Rampai Ekonomi, Bisnis dan Manajemen islam*. Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta.
- Hirsanuddin. 2008. *Hukum Perbankan Syari'ah di Indonesia*. Yogyakarta: Genta Press.
- [Hhttp://kamus besar bahasa indonesia.co.id](http://kamus.besar.bahasa.indonesia.co.id)
- Intami, Fadian. 2016. *Mekanisme Penerapan Sistem Bagi Hasil Pada Angkutan Umum L300 Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syari'ah, Analisis Pada CV.Anugrah Jaya, Batoh, Banda Aceh*, (Skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari'ah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh.
- Imam Syafi'i. 1961. *Al-'Umm*, Juz II. Mesir: Maktabah al-Kulliyati.
- Kamaruddin, dkk. 2000. *Kamus Istilah Karya Tulis Ilmiah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Karim, Adiwarmanto A. 2001. *Ekonomi Islam (Suatu Kajian Kontemporer)*, Cet. I Jakarta: Gema Insani Press.
- Majah, Ibnu. 1990. *Sunan Ibnu Majah, Kitab Tijarah*. Beirut: Dar Al Fikr.
- Mardani. 2013. *Fiqh ekonomi syari'ah*. Jakarta: kencana prenadamedia group.
- Manan, Abdul. 2012. *Hukum Ekonomi Syri'ah Dalam Perspektif Kewenangan Peradilan Agama*, Edisi Pertama. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. Dikutip dari Wahbah Al-Zuhaili. 1997. *Al-Fiqh Al-Islami Wa Adillatuhu*, jilid IV. Damaskus: Dar Al-Fikr Al Mu'ashir. dan Ibnu Abidin. *Radd Al-Muhtar 'Ala Ad-Dur Al-Mukhtar*, jilid II. Kairo: Al-Amiriyah.

- Mardani. 2003. *Hukum Perikatan Syari'ah di Indonesia*, Cet. I. Jakarta: Sinar Grafika. Dikutip dari Rahmat Syafe'i. 2001. *Fiqh Muamalah*. Bandung: Pustaka Setia.
- Mardani. 2012. *Fiqh Ekonomi Syari'ah (Fiqh Muamalah)*, Edisi Pertama, Cet. I. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Mardani. 2013. *Fiqh Ekonomi Syari'ah*, Cet. II. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Muhammad Fuad Abdul Baqi. Al-Lu 'lu 'u Wa Al-Marjamu Fima Itlafaqa 'Alayhi Asy-Syaikhani Al-Bukhari Wa Muslimun. terjemahan Suhaidi, Muhammad, Habibi, Anas, dan Timur, Tony. 2015. *Muttafaqun 'Alaih, Shahih Bukhari Muslim*, Cet I. Jakarta Timur: Beirut.
- Muhammad. 2002. *Kebijakan Fiskal dan Moneter Dalam Ekonomi Islam*, Edisi Pertama. Jakarta: Salemba Empat.
- Muhammad. 2004. *Teknik Perhitungan Bagi Hasil dan Profit Margin Pada Bank Syari'ah*. Yogyakarta: UUI Pres.
- Moloeng, Lexy j. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Edisi Revisi. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Naf'an. 2014. *Pembiayaan Musyarakah dan Mudharabah*, Cet. I. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Nasution, Mustafa Edwin, dkk. 2012. *pengenalan Eksklusif Ekonomi Islam*, Edisi Pertama, Cet. IV. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Perwataatmadja, Karnaen, dan Antonio, Muhammad Syafi'i. 1992. *Apa dan Bagaimana Bank Islam*. Yogyakarta: Dana Bhakti Wakaf.
- Pusat Pengkajian Hukum Islam dan Masyarakat Madani. 2009. *Kompilasi Hukum Ekonomi Syari'ah*, Edisi Revisi. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Pusat Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan Nasional. 2003. *Kamus Pelajar*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Rahmah, Rafiqah AR. 2012. *Implementasi Bagi Hasil Pada Bisnis Kuliner Ayam Lapaas Banda Aceh, Analisis Berdasarkan Konsep Mudharabah*, (skripsi tidak dipublikasi). Fakultas Syari'ah, IAIN Ar-Raniry, Banda Aceh.
- Samad, Baihaqi A. 2007. *Konsepsi Syirkah Dalam Islam, Perbandingan Antar Mazhab*. Banda Aceh: Yayasan Pena dan Ar-Raniry Press.
- Suhendi, Hendi. 2008. *Fiqh Muamalah*, Edisi Pertama. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Taqiyuddin An-Nabhani. *An-Nidham Al-Iqtishadi Fil Islam*. Terjemahan. Wachid, Mohd Maghfur. 2009. *Membangun Sistem Ekonomi Alternatif Perspektif Islam*, Cet. IX. Surabaya: Risalah gusti.

Teguh, Muhammad. 2005. *Metodologi Penelitian Ekonomi, Teori Dan Aplikasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Umar, Husen. 2011. *Metode Penelitian Untuk Skripsi Dan Tesis Bisnis*, Edisi-II. Jakarta: Rajawali Pers.

Undang-undang no. 3 tahun 2006 tentang peradilan agama

Wahyuni. 2009. *Konsep Bagi Hasil Produk Fulnadi pada PT. Asuransi Takaful Cabang Banda Aceh, Suatu Penelitian Tentang Implementasi bagi Hasil Antara Nasabah Dengan Asuransi*, (skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari'ah, IAIN Ar-Raniry, Banda Aceh.

Wawancara dengan Ifajar,SH, manager pengawasan pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

Wawancara dengan Indah Laksana, Bidang Airport pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018.

Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe. Banda aceh tanggal 27 maret 2018.

Wawancara dengan Marshaf,ST, manager oprasional pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe. Banda aceh tanggal 28 November 2018.

Wawancara dengan M.isa, sopir taksi online pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh 27 maret 2018.

Wawancara dengan Murnila, Bidang Taksi Online pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 27 November 2018

Wawancara dengan Pahimiko, S.Pd, Koordinator Lapangan pada perusahaan PT Mahara Transportasi Group,beurawe, Banda aceh tanggal 28 November 2018

Wiroso. 2005. *Penghimpunan Dana dan Distribusi hasil Usaha Bank Syariah*. Jakarta, PT. Grasindo.

Wirnyanigsih, dkk. 2007. *Bank Dan Asuransi Islam di Indonesia*, Edisi Pertama, Cet. III. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Yasin, Muhammad Nur. 2009. *Hukum Ekonomi Islam*, Cet. I. Malang: UIN-Malang Press.

Ya'qub, Hamzah. 2001. *Etos Kerja Islam, Petunjuk Pekerjaan Yang Halal dan Haram Dalam Syari'at Islam*, Cet. III. Jakarta: Pedoman Ilmu Jaya.

Yuliana, Indah. 2010. *Investasi Produk Keuangan Syari'ah*, Cet. I. Malang: UIN-Maliki Press.

Yusuf, Muhammad Yasir. 2004. *Lembaga Perekonomian Umat, Bank Syari'ah dan Lembaga Keuangan Syari'ah Lainnya*, Edit. Luthfi Anunie, Cet. I. Banda Aceh: Ar-Raniry Press. Dikutip dari Aiyub, Hasan. 2003. *Al-Mua'amalat Al-Maaliyyah Fi Al-Islam*. Mesir: Darussalam.

Yusuf, Muhammad Yasir. 2004. *Lembaga perekonomian Umat, Bank Syari'ah dan Lembaga Keuangan Syari'ah Lainnya*, Cet. I. Edit. Luthfi Aunie. Banda Aceh: Ar-Raniry Press. Dikutip dari Zuhaili, Wahbah. 1996. *Al-Fiqh Al-Islam Wa'adillatuha*, Juz IV. Damaskus: Dar Al-fikr.

Zuhaili, Wahbah. 1989. *Al-Fiqh Al-Islami wa Adillatuha*. Damaskus: Daar Al-Fikhri.





PT. MAHARA TRANSPORTASI GROUP TAKSI ACEH

Jln. T. Chik Lr. E. Beurawe - Banda Aceh, Hp. 0821 6670 1850 www.taksiacehmtg.co.id

SURAT PERSETUJUAN

Yang bertanda tangan dibawah ini, Mitra Pengemudi / Mitra Pemilik Mobil

Nama :
NIK :
Alamat :
Tipe Mobil :
Merk Mobil :
Model Mobil :
Piat Nomor :
Tahun Pembuatan :
Warna :
CC :

Menyatakan setuju, kesanggupan dan bersedia untuk :

1. Bekerja di bawah naungan PT.MAHARA TRANSPORTASI GROUP.
2. Mengikuti segala aturan dan ketentuan dari PT.MAHARA TRANSPORTASI GROUP.
3. Menjalankan segala peraturan dan ketentuan sesuai dengan PERMENHUB NO.26 TAHUN 2016
4. Membayarkan iuran sebesar 9 % (sembilan persen) dari setiap penghasilan sesuai dengan data di aplikasi setiap bulannya, yang dibayarkan selambat-lambatnya tanggal 5(Lima).
5. Setuju untuk mengganti kerugian dan membebaskan PT.MAHARA TRANSPORTASI GROUP dari setiap dan seluruh klaim, kewajiban, atau tuntutan kerugian terhadap, atau diancam untuk dibawa terhadap PT.MAHARA TRANSPORTASI GROUP, oleh pihak manapun, sehubungan dengan: (a) tindakan penipuan, kriminal atau tindakan tidak sah yang dilakukan oleh Anda; (b) setiap akses pihak ketiga yang tidak sah atau illegal terhadap informasi pribadi yang diakibatkan oleh kesalahan dan/atau kealifan Anda; (c) setiap tindakan kealifan atau disengaja oleh Anda; dan (d) setiap hal sehubungan dengan Layanan yang Anda sediakan kepada Pelanggan.
6. Anda dengan ini membebaskan PT.MAHARA TRANSPORTASI GROUP dari segala macam tuntutan, gugatan, atau tindakan hukum lainnya, baik dalam suatu gugatan perdata, pidana atau lainnya yang dialami oleh Anda, dalam bentuk apapun terkait dengan penggunaan sistem aplikasi oleh anda
7. PT.MAHARA TRANSPORTASI GROUP memiliki diskresi untuk menutup akses Anda kepada Akun yang Anda miliki dalam fitur aplikasi karena alasan-alasan tertentu, termasuk namun tidak terbatas pada:
 - a. Anda tidak memenuhi ketentuan dalam Persyaratan
 - b. Anda pernah atau sedang terlibat dalam tindakan kriminal atau tindakan melanggar norma hukum, sosial, agama dan moral



PT. MAHARA TRANSPORTASI GROUP TAKSI ACEH

Jln. T. Chik Lr. E. Beurawe – Banda Aceh, Hp. 0821 6670 1850 www.taksiacehmtg.co.id

Nomor : 152/TA-MTG/I/2019
Lampiran : -
Hal : Pemberian Data

Banda Aceh, 28 November 2018

Yth,
Dekan Fakultas Syariah dan Hukum
UIN Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh
Di-Tempat

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan surat saudara Nomor:4348/Un.08/FSH.I/II/2018.perihal kesediaan memberikan data kepada Mahasiswa dalam rangka penyusunan skripsinya dengan judul Sistem Bagi Hasil "PT.MAHARA TRANSPORTASI GROUP Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah" dengan ini kami menerangkan bahwa :

Nama : T.IRVAN AULIA
NIM : 140102190
Prodi/semester : Hukum Ekonomi Syariah/ IX (Sembilan)
Alamat : Perumahan Dosen Unsyiah Blang Krueng,Aceh Besar

Benar nama di yang di sebutkan di atas telah megumpulkan data-data yang di peruiukan dari perusahaan Angkuta umum Taksi Konvensional dengan datang langsung ke lokasi yang terletak di jin.tgk chik lr.E desa beurawe,kec kuta alam.pengambilan data tersebut di lakukan dengan cara Wawancara dan data Dokumentasi

Demikianlah Surat ini di keluarkan dan di berikan kepada yang bersangkutan agar dapat di pergunakan seperiunya.Wassalam

PT. MAHARA TRANSPORTASI GROUP
TAKSI ACEH

Hidayatullah Marshaf, ST
Manager



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
Jl. SyekhAbdurRaufKopelma Darussalam Banda Aceh
Telp. 0651-7557442 Email : fsh@ar-raniry.ac.id

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY BANDA ACEH

Nomor: 983 /Un.08/FSH/PP.00.9/02/2018

TENTANG

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

- Menimbang** :
- Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKU Skripsi pada Fakultas Syariah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjukan pembimbing KKU Skripsi tersebut;
 - Bahwa Yang namanya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing KKU Skripsi.

- Mengingat** :
- Undang-undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
 - Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen;
 - Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standar Operasional Pendidikan;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
 - Peraturan Presiden Nomor 64 Tahun 2013 tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri IAIN Ar-Raniry Banda Aceh Menjadi Universitas Islam Negeri;
 - Keputusan Menteri Agama 492 Tahun 2003 tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan dan Pemberhentian PNS di lingkungan Departemen Agama RI;
 - Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
 - Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2015 tentang Statuta Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
 - Surat Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry Nomor 01 Tahun 2015 tentang Pemberi Kuasa dan Pendelegasian Wewenang Kepada Para Dekan dan Direktur Program Pasca Sarjana dalam Lingkungan UIN Ar-Raniry Banda Aceh;

MEMUTUSKAN

- Menetapkan**
- Pertama** :
- Menunjuk Saudara (i) :
- Dr. Khairuddin, S.Ag., M.Ag.
 - Dr. Badrul Munir, Lc. MA.
- Sebagai Pembimbing I
Sebagai Pembimbing II
- untuk membimbing KKU Skripsi Mahasiswa (i) :
- Nama : T. Irvan Aulia
NIM : 140102190
Prodi : HES
Judul : Sistem Bagi Hasil Pada PT. Mahara Transportasi Group Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah
- Kedua** : Kepada pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- Ketiga** : Pembiayaan akibat keputusan ini dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2018;
- Keempat** : Surat Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya apabila ternyata terdapat kekeliruan dalam keputusan ini.
- Kutipan Surat Keputusan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada tanggal : 21 Februari 2018

D e k a n,


Dr. Khairuddin

Tembusan :

- Rektor UIN Ar-Raniry;
- Ketua Prodi HES;
- Mahasiswa yang bersangkutan;
- Arsip.



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./Fax. 0651-7557442 Email: fsh@ar-raniry.ac.id

Nomor : 4384/Un.08/FSH.I/11/2018

08 November 2018

Lampiran : -

Hal : Permohonan Kesediaan Memberi Data

Kepada Yth.

1. Direktur PT. Mahara Transportasi Group, Beurawe, Kota Banda Aceh

Assalamu'alaikum Wr.Wb

Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : T. Irvan Aulia
NIM : 140102190
Prodi / Semester : Hukum Ekonomi Syariah/ IX (Sembilan)
Alamat : Perumahan Dosen Unsyiah Blang Kreung, Aceh Besar

adalah benar mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh terdaftar pada Semester Ganjil Tahun Akademik 2018/2019, dan sedang menyusun Skripsi yang berjudul, "**Sistem Bagi Hasil PT. Mahara Transportasi Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah**" maka kami mohon kepada Bapak/Ibu untuk dapat memberikan data-data serta penjelasan seperlunya yang berhubungan dengan Judul tersebut diatas.

Demikian, atas bantuan dan kerja sama yang baik kami haturkan terimakasih.



Assalam
an. Dekan
Wakil Dekan I,

Jabbar 94

جامعة الرانيري
AR-RANIRY



PT. MAHARA TRANSPORTASI GROUP TAKSI ACEH

Jln. T. Chik Lr. E. Beurawe - Banda Aceh, Hp. 0821 6670 1850 www.taksiacehmtg.co.id

- c. Anda pernah atau sedang terlibat dalam kelompok atau organisasi terlarang
- d. Anda pernah atau sedang masuk ke dalam daftar hitam PT.MAHARA TRANSPORTASI GROUP, kepolisian atau institusi terkait lainnya dan
- e. Anda tidak membayarkan iuran dalam paling banyak satu bulan
- f. aiasan iain yang diperiukan menurut hemat kami.

Demikian persetujuan ini saya buat dalam keadaan sadar dengan sebenar benarnya dan tidak ada paksaan dari pihak manapun.

PT.MAHARA TRANSPORTASI
GROUP

Banda Aceh.....
Yang Membuat Pernyataan

(EDI SAPUTERA, SH)

Materai 600

()



Susunan Wawancara Dengan PT. Mahara Transportasi Group

A. Sejarah dan Gambaran Umum PT. Mahara Transportasi Group

1. Sejak kapan berdirinya PT. Mahara Transportasi Group?
2. Apakah PT. Mahara Transportasi Group memiliki izin dan surat izin operasional bisnis dari dinas perhubungan?
3. Siapa saja pengelola PT. Mahara Transportasi Group sejak perusahaan berdiri hingga saat ini?
4. Berapa pihak yang berkontribusi dalam usaha bisnis pada perusahaan PT. Mahara Transportasi Group?
5. Berapa jumlah armada yang dimiliki PT. Mahara Transportasi Group saat ini?

B. Mekanisme Bagi Hasil Pada PT. Mahara Transportasi Group

1. Bagaimana perusahaan akan memperoleh keuntungan dan kapan keuntungan yang diperoleh tersebut didistribusikan kepada para pihak?
2. Bagaimana mekanisme bagi hasil perusahaan kepada ketiga kategori yang ada pada PT. Mahara Transportasi Group?
3. Apa saja yang menjadi bukti sebagai rujukan nisbah pembagian keuntungan untuk transparansi keuangan dan menghilangkan kecurigaan para pihak terhadap penggelapan keuangan perusahaan yang diperoleh dari usaha bisnis yang dijalankan?

C. Konsep Pembagian Keuntungan dan Pengelolaan Risiko Kerugian Pada PT. Mahara Transportasi Group

1. Apa yang menjadi dasar nisbah pembagian keuntungan pada PT. Mahara Transportasi Group?
2. Apa saja jenis dan penyebab kerugian yang dialami oleh perusahaan dalam menjalankan operasional bisnisnya?
3. Bagaimanakah cara perusahaan mengelola risiko kerugian apabila terjadinya kerugian pada bisnis yang dijalankan?
4. Dari semua pihak yang berkontribusi dalam PT. Mahara Transportasi, siapakah yang akan bertanggung jawab apabila terjadi kerugian?

RIWAYAT HIDUP PENULIS

Nama : T. Irvan Aulia
Tempat/Tanggal Lahir : Aceh Utara, 18 Juni 1996
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Pekerjaan, No. Hp / Email : Mahasiswa / 081262976369
Atjehraja51@gmail.com
Agama : Islam
Kebangsaan / suku : Indonesia / Aceh
Status : Belum Kawin

Nama Orang Tua/ Wali

1. Ayah : T. Anshari
2. Pekerjaan : Tukang Bangunan
3. Ibu : Fitriani
4. Pekerjaan : IRT

Pendidikan

1. SD : MIN Rukoh banda Aceh
2. SLTP : MTsS Oemar Diyan Aceh Besar
3. SLTA : SMAN 5 Banda Aceh
4. Perguruan Tinggi : Hukum Ekonomi Syari'ah
Fakultas Syari'ah dan Hukum
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry

Banda Aceh, 2 Januari 2019

T. Irvan Aulia