SISTEM PENETAPAN TARIF PADA *PROVIDER* PT. GOJEK INDONESIA DAN PENGARUHNYA TERHADAP PENDAPATAN *DRIVER* DALAM PERSPEKTIF *SYIRKAH 'INAN*

SKRIPSI

Diajukan Oleh :

INDRA MAULANA RAHMATULLAH
NIM. 140102191
Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah

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

SISTEM PENETAPAN TARIF PADA *PROVIDER* PT. GOJEK INDONESIA DAN PENGARUHNYA TERHADAP PENDAPATAN *DRIVER* DALAM PERSPEKTIF *SYIRKAH 'INAN*

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-RANIRY
Darussalam Banda Aceh Sebagai Salah Satu Beban Studi
Program Sarjana (S.1) Dalam Hukum Islam

Oleh :

INDRA MAULANA RAHMATULLAH
NIM. 140102191
Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah

Disetujui untuk diuji/Dimunaqasyahkan oleh:

Pembimbing I,	Pembimbing II,
Dr. Husni Mubarak, Lc., MA	**Muhammad Syuib, MH., MLegSt**
NIP : 198204062006041003	**NIP : 198109202015031001**

SISTEM PENETAPAN TARIF PADA *PROVIDER* PT. GOJEK INDONESIA DAN PENGARUHNYA TERHADAP PENDAPATAN *DRIVER* DALAM PERSPEKTIF *SYIRKAH 'INAN*

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
Ekonomi Syari'ah

Pada Hari/Tanggal: Kamis, 25 Juli 2019 M / 22 Dzulqa'dah 1440 H

di Darussalam, Banda Aceh
Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi:

Ketua,	Sekretaris,
Arifin Abdullah, S.HI., MH	Muhammad Syuib, MH., MLegSt
NIP. 198232120091210001	NIP. 198109202015031001
Penguji I,	Penguji II,
Drs. H. Burhanuddin A. Gani, MA	Riadhus Sholihin, S.Sy., MH.
NIP. 195712311985121001	NIP. 199311012019031014

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

Muhammad Siddiq, M.H., Ph.D
NIP. 197703032008011015

KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
JL. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./ Fax. 0651-7557442 Email : fsh@ar-raniry.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama	: Indra Maulana Rahmatullah
NIM	: 140102191
Prodi	: HES
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 suber asli atau tanpa izin peilik karya.***
4. ***Tidak melakukan pemanipulasian 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 bedasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

METERAI TEMPEL
768DAHF296447814
6000
ENAM RIBU RUPIAH

Banda Aceh, 20 Juli 2019
Yang Menyatakan,

(Indra Maulana Rahmatullah)

ABSTRAK

Nama/NIM	: Indra Maulana Rahmatullah / 140102191
Fakultas/Prodi	: Syari'ah dan Hukum / Hukum Ekonomi Syari'ah
Judul	: Sistem Penetapan Tarif pada *Provider* PT. Go-Jek Indonesia dan Pengaruhnya terhadap Pendapatan *Driver* dalam Perspektif *Syirkah 'Inan*.
Tebal Skripsi	: 89 Halaman
Pembimbing I	: Dr. Husni Mubarak, Lc., MA
Pembimbing II	: Muhammad Syuib, MH., MLegSt
Kata Kunci	: Penetapan Tarif, Pendapatan, Go-Jek, *syirkah 'inan.*

PT. Go-Jek Indonesia adalah salah satu perusahaan teknologi yang bergerak di bidang transportasi *online*. Dalam menjalankan usahanya pihak *provider* PT. Go-Jek Indonesia bekerjasama dengan *driver* sebagai mitranya. Bentuk perkongsian ini disebut juga dengan *syrikah 'inan* yaitu kerjasama antara dua belah pihak atau lebih, masing-masing memberikan kontribusi dana dan berpartisipasi dalam kerja. Keuntungan atau kerugian yang timbul dibagi menurut kesepakatan bersama. Sejak awal perusahaan PT. Go-Jek Indonesia beroperasi sampai dengan sekarang, sering terbentuknya kebijakan baru yang ditetapkan oleh pihak *provider*. Namun kebijakan tersebut ditetapkan secara sebelah pihak tanpa melibatkan *driver* dan tidak adanya transparansi di setiap kebijakan tersebut, khususnya kebijakan yang menyangkut tarif layanan dan promo. Dari penetapan kebijakan tersebut, sangat mempengaruhi terhadap pendapatan mitranya sendiri yaitu *driver*. Pertanyaan penelitian dalam skripsi ini adalah mengapa perusahaan PT. Go-Jek Indonesia menetapkan perubahan tarif yang dapat mempengaruhi pendapatan *driver*, bagaimana tanggapan *driver* terhadap penetapan tarif yang dilakukan secara sepihak dan bagaimana perspektif akad *syirkah 'inan* terhadap mekanisme penetapan tarif yang dilakukan secara sepihak oleh pihak *provider*. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan metode *deskriptif analisis*, pengumpulan data dilakukan secara *field research* dan *library research*. Untuk teknik pengumpulan data penulis menggunakan teknik observasi dan wawancara. Adapun hasil pengolahan data dari proses penelitian ini menunjukkan bahwa *provider* Go-Jek menetapkan sistem penetapan tarifnya didasarkan atas berbagai pertimbangan yang bertujuan untuk meningkatkan ekosistem industri ojek *online* agar terus berkembang kedepannya, sehingga pihak *provider* terus memperbaharui kebijakan sistem dan tarifnya tersebut. Akan tetapi kebijakan tersebut ditetapkan secara sebelah pihak tanpa melibatkan mitranya sendiri yaitu *driver* dan juga tidak transparansi. Namun pihak *driver* menanggapinya dengan berbagai hal seperti demonstrasi ke pihak *provider* Go-Jek, karena kebijakan yang ditetapkan merugikan pihak *driver*. Oleh kerena itu, kebijakan inilah yang dinilai bertentangan dengan konsep *syirkah 'inan*. Karena pada dasarnya kerjasama yang dijalankan dengan pola perkongsian (*syirkah 'inan)* setiap kebijakan yang tetapkan tidak boleh ada yang dirugikan atau terintimidasi oleh sebelah pihak lainnya, karena perkongsian haruslah adanya kesepakatan, transparansi dan saling menguntungkan.

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, sang pemilik dan penguasa sekalian alam yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayahNya. Berkat rahat dan karuniaNya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul "Sistem Penetapan Tarif pada *Provider* PT. Gojek Indonesia dan Pengaruhnya terhadap Pendapatan *Driver* dalam Perspektif *Syirkah 'Inan*". Shalawat beserta salam semoga senantiasa berlimpah curahkan kepada Nabi Muhammad SAW beserta keluarga dan para sahabatnya, hingga kepada umatnya sampai akhir zaman, amin.

Penulisan skripsi ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar sarjana pada program studi Hukum Ekonomi Syari'ah Universitas Islam Negeri (UIN) Ar- Raniry Banda Aceh. Dalam penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, bimbingan serta dukungan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan syukur dan terima kasih yang tak terhingga kepada :

1. Dr. Husni Mubarak, Lc., MA. selaku pembimbing I beserta Bapak Muhammad Syuib, MH., MlegSt. selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing penulis serta memberikan arahan dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah (HES) Bapak Arifin Abdullah, S.H.I, M.H, serta kepada seluruh dosen yang ada di prodi HES yang telah banyak membantu.
3. Kepada Dr. Ali Abubakar, M.Ag, selaku Penasehat Akademik yang telah memberikan kontribusi, arahan, semangat dan dorongan bagi penulis.
4. Yang teristimewa untuk kedua orang tua, Almarhum Ayah (M. Ramli) tercinta serta Almarhumah Ibunda terkasih (Darmawati) yang luar biasa dan takkan terganti yang selalu mendoakan semoga diberi keluasan kubur serta selalu dalam Ridha Ilahi.
5. Ucapan terimakasih yang tak terhingga juga kepada Bunda Mala Intan S.Pd.I, dan Paman Muhammad S.T, selaku wali yang telah merawat

dengan penuh kasih sayang, yang tak pernah lelah dalam membimbing serta memberikan dukungan sehingga penulis mampu menyelesaikan studi ini hingga jenjang sarjana. Selanjutnya Kepada Abang tersayang Indra Mulia Habibullah yang senantiasa membantu dan memberikan semangat yang tiada henti sehingga penulis termotivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.

6. Terima kasih kepada Nainunis S.Sos serta Nur Zairah S.H yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam menemani perjalanan menyelesaikan skripsi ini.
7. Terima kasih juga kepada sahabat tercinta Mirza Fuadi, T. Dicky, T. Amim Banta Ihsan S.H, Ichwani, Rinjayandi Roomboom, Firmam Maulani, T. Irvan Aulia S.H, dan lainnya yang selalu membantu dikala susah dan senang serta memberikan dukungan dan semangat dalam perjalanan menyelesaikan skripsi ini.
8. Terima kasih kepada sahabat seperjuangan HES'14 yang telah sama-sama berjuang bahu membahu melewati setiap tahapan ujian selama masa perkuliahan.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, segala bentuk kritikan dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari berbagai pihak. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat terutama kepada penulis sendiri dan kepada semua pihak. Maka kepada Allah SWT jualah kita berserah diri dan meminta pertolongan. *Amin ya Rabbal 'Alamin.*

Banda Aceh, 15 Juli 2019

Indra Maulana Rahmatullah

TRANSLITERASI

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K
Nomor: 158 TAHUN 1987- Nomor: 0543 b/u/1987

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	ṡ	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	ż	24	م	m
10	ر	r	25	ن	n
11	ز	z	26	و	w
12	س	s	27	ه	h
13	ش	sy	28	ء	’
14	ص	sh	29	ي	y
15	ض	ḍ			

2. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperi vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal dalm bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin
َ	*Fatḥah*	a
ِ	*Kasrah*	i
ُ	*Dhammah*	u

b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf, yaitu:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
َي	*Fatḥah* dan *ya*	ai
َو	*Fathah* dan wau	au

Contoh:

كيف : *kaifa* هول : *haulā*

3. ***Maddah***

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu :

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
ا َ/ ي	***Fatḥah* dan *alif* atau ya**	**ā**
ِي	***Kasrah* dan ya**	**ī**
ُي	***Dhammah* dan wau**	**ū**

contoh:

قَالَ : *qāla*

رَمى : *ramā*

قِيْلَ : *qilā*

يَقُوْلُ : *yaqūlu*

4. **Ta Marbutah (ة)**

Transliterasi untuk ta marbutah ada dua :

a. *Ta marbutah* (ة) hidup

Ta marbutah (ة) yang hidup atau mendapat harkat *fathah, kasrah* dan *dhammah*, transliterasinya adalah t.

b. *Ta marbutah* (ة) mati

Ta marbutah (ة) yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya Adalah h.

c. Kalau pada suatu kata yang akhir katanya ta marbutah (ة) diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan dua kata itu terpisah maka *ta marbutah* (ة) itu ditransliterasikan dengan h.

Contoh :

رَوْضَة الأَطفَالْ : *rauḍah al-atfāl/ raudhatul atfāl*

المدِيْنَة المُنَورَة : *al-madīnah al-munawwarah/ al-madīnatul munawwarah*

طلحَة : *Ṭalḥah*

Catatan :

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia di tulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail. Sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh : Hamad Ibn Sulaiman.
2. Nama negara da 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 di transliterasi. Contoh: Tasauf bukan Tasawuf.

Daftar Lampiran

Lampiran 1 : Surat Keterangan Bimbingan Skripsi.

Lampiran 2 : Surat Izin Melakukan Penelitian dari Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry, Darussalam, Banda Aceh.

Lampiran 3 : Kontrak Kerjasama PT. Go-Jek Indonesia dengan *Driver*.

Lampiran 4 : Gambaran Demonstrasi *Driver* Go-Jek.

Lampiran 5 : Daftar Riwayat Hidup.

DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL
PENGESAHAN PEMBIMBING
PENGESAHAN SIDANG
ABSTRAK iv
KATA PENGANTAR v
TRANSLITERASI vii
DAFTAR LAMPIRAN x
DAFTAR ISI xii

BAB SATU : PENDAHULUAN
1.1. Latar Belakang Masalah 1
1.2. Rumusan Masalah 7
1.3. Tujuan Penelitian 8
1.4. Penjelasan Istilah 8
1.5. Kajian Pustaka 12
1.6. Metode Penelitian 16
1.7. Sistematika Pembahasan 19

BAB DUA : KONSEP *SYIRKAH 'INAN* DALAM FIQH MUAMALAH
2.1. Pengertian *Syirkah 'Inan* dan Dasar Hukum 21
2.2. Rukun dan Syarat *Syirkah 'Inan* 29
2.3. Pendapat Fuqaha Tentang Investasi *Syirkah 'Inan* 35
2.4. Pembagian Keuntungan dan Berakhirnya *Syirkah 'Inan* 38

BAB TIGA : ANALISIS PERSPEKTIF AKAD *SYIRKAH 'INAN* TERHADAP SISTEM PENETAPAN TARIF PT. GO JEK INDONESIA YANG BERPENGARUH TERHADAP PENDAPATAN *DRIVER*
3.1. Gambaran Umum PT. Go-Jek Indonesia 43
3.2. Kontrak Kerjasama PT. Go-Jek Indonesia dengan *Driver* 50
3.3. Kebijakan Pihak PT. Gojek Indonesia dalam Penetapan Tarif yang Berpengaruh terhadap Pendapatan *Driver* 58
3.4. Tanggapan Pihak *Driver* terhadap Penetapan Tarif PT. Gojek Indonesia 68
3.5. Tinjauan Konsep *Syirkah 'Inan* terhadap Sistem Penetapan Tarif PT.Go-Jek Indonesia dan Pengaruh terhadap Pendapatan *Driver* 75

BAB EMPAT : PENUTUP
4.1 Kesimpulan 83
4.2 Saran..... 85

DAFTAR PUSTAKA..... 86
LAMPIRAN
RIWAYAT HIDUP PENULIS

BAB SATU

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Hukum Islam mengatur hubungan antar sesama manusia yang menyangkut aktivitas ekonomi melalui petunjuk fiqh muamalah yang membuat norma dasar sebagai pedoman, adapun operasionalnya secara terperinci diserahkan kepada umat manusia sesuai kebutuhan dan kemaslahatan mereka. Praktik muamalah dapat mengalami perubahan sesuai dengan perkembangan masyarakat. Misalnya dalam persoalan jual beli, hutang-piutang, kerjasama dagang, perserikatan, kerjasama dalam penggarapan tanah, sewa-menyewa dan lainnya. Sedangkan muamalah, dilihat dari pengertian dalam arti luas adalah aturan-aturan (hukum) Allah SWT untuk mengatur manusia yang kaitannya dengan urusan duniawi dalam pergaulan sosial.[1]

Dalam literatur fiqh muamalah, masalah kerjasama dalam bisnis seperti halnya perkongsian banyak sekali pembahasannya. Hal ini memungkinkan karena investasi di dunia bisnis banyak dibutuhkan untuk mendapatkan fleksibilitas dalam implementasinya. Di antara bentuk muamalah tersebut adalah berupa akad yang melibatkan aset, dalam fiqh muamalah dikenal dengan *syirkah* (kerjasama). *Syirkah* merupakan suatu akad antara dua belah pihak atau lebih untuk kerjasama yang bersifat *financial* dan bersekutu untuk memperoleh keuntungan *(profit)*.

[1]Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2015), hlm. 2.

Syirkah merupakan kerjasama bercampurnya suatu harta dengan harta yang lain sehingga keduanya tidak dapat dibedakan.[2]

Para ulama fiqh membagi *syirkah* ke dalam dua bagian, yaitu *syirkah al-amlak* (perserikatan dalam kepemilikan) dan *syirkah al-'uqud* (perserikatan berdasarkan suatu akad). *Syirkah al-'uqud* memiliki beberapa bentuk, salah satu bentuk yang cukup penting untuk dikembangkan dalam dunia perdagangan sekarang ini adalah *syirkah 'inan*. *Syirkah 'inan* merupakan suatu pernyataan modal dalam dunia bisnis atau usaha yang dilakukan oleh para pihak dan tidak dibatasi dalam jumlah tertentu tetapi didasarkan pada kesepakatan para pihak saja.[3]

Dengan kata lain *syirkah 'inan* adalah persekutuan dalam pengelolaan harta oleh dua orang. Mereka memperdagangkan harta tersebut dengan keuntungan dibagi dua, didalam *syirkah 'inan* tidak disyaratkan sama dalam jumlah modal, begitu juga wewenang dan keuntungan. Dalam *syirkah* ini dibolehkan salah satu pihak memberikan modal lebih banyak daripada pihak yang lain. Dapat disetujui sebelah pihak menjadi penanggung jawabnya sedangkan yang lain tidak, yang sesuai dengan kesepakatan mereka. Apabila usaha mereka mengalami kerugian, maka presentasenya ditinjau dari presentase modal.[4]

Pada *syirkah 'inan* sangat disarankan transparansi. Usaha yang akan dijalankan dapat diketahui oleh setiap anggota pada saat terlaksananya akad dan

---

[2]Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta Selatan: Gaya Media Pratama, 2000), hlm. 167.

[3]Taqyuddin An-Nabhani, *Membangun Sistem Ekonomi Alternatif perspektif Islam*, (Surabaya: Risalah Gusti, 2003), hlm. 155-156.

[4]Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah* Jilid 4, Terjemahan oleh: Nor Hasanuddin, (Jakarta: Pena Pundi Askara, 2006), Hlm. 318.

usaha yang dipilih harus sesuai dengan hukum Islam yang berlaku, tidak mengandung *riba*, *gharar* dan sebagainya.[5] Segala hal yang berkaitan dengan kontrak kerjasama (perjanjian) bersifat jelas dan tidak melanggar ketentuan dalam ajaran Agama Islam.

Menurut Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah pasal 172 bahwa *syirkah 'inan* dapat dilakukan dalam bentuk kerjasama modal sekaligus kerjasama keahlian suatu pekerjaan. Pembagian keuntungan hasil dan kerugian dalam kerjasama modal, ketetapan kerja yang ditetapkan berdasarkan kesepakatan mereka.[6]

Kerjasama dalam bentuk *syirkah 'inan* banyak dipraktikkan dimasyarakat saat melakukan perserikatan bisnis. Salah satu contoh atau praktik didalam masyarakat diungkapkan dalam bentuk kerjasama (*syirkah*) pada usaha ojek yang berbasis *online*, antara *driver* yang bekerjasama dengan PT. Go-Jek Indonesia. Pada awal kerjasama, para *driver* yang mendaftarkan diri untuk menjadi mitra usaha pada perusahaan PT. Go-Jek Indonesia menyepakati kontrak kerjasama yang telah dibuat oleh pihak PT. Go-jek Indonesia. Dalam kontrak kerjasama dinyatakan ada beberapa poin penting yaitu: perjanjian kontribusi modal dan jasa dari kedua belah pihak, perjanjian bagi hasil, perjanjian kontribusi kerja, prosedur kerja dan lain sebagainya.

Dari penjelasan diatas, bahwa ada keterkaitan antara konsep *syirkah 'inan* dengan pola kerjasama pada *driver* dengan PT. Go-Jek Indonesia. PT. Gojek Indonesia ini merupakan perusahaan teknologi dan informasi, bukan perusahaan

---

[5]Shalah ash-Shawi, *Fikih Ekonomi Keuangan islam*, (Jakarta: Darul Haq, 2008), hlm. 147.

[6]PPHIMM, *Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah*, (Jakarta: Kencana, 2009), hlm. 59.

transportasi yang memberikan layanan transportasi. PT. Go-Jek Indonesia ialah perusahaan yang menyediakan sistem dan layanan, berupa aplikasi yang menawarkan informasi tentang layanan dapat disebut dengan *provider* (perusahaan yang menyediakan berbagai layanan yang menyangkut internet). Para *driver* atau pengemudi menyediakan *smartphone* untuk memanfaatkan layanan yang telah disediakan oleh *provider* Go-Jek, layanan untuk menerima orderan konsumen dan mengetahui posisi orderan atau penjemputan konsumen melalui GPS yang telah disediakan oleh *Provider* Go-Jek, dan juga para *driver* harus mempunyai sepeda motor atau mobil untuk mereka sendiri sebagai alat transportasi supaya bisa memanfaatkan layanan yang telah disediakan oleh *provider* Go-Jek.[7] Adapun jenis layanan yang tersedia difitur Go-Jek ialah sebagai berikut :

1. *Go-Ride*, merupakan layanan antar jemput pelanggan dari tempat penjemputan ke tempat tujuan.
2. *Go-Food*, merupakan layanan pesan antar makanan dari restoran yang terdaftar di aplikasi Go-Jek.
3. *Go-Send*, merupakan layanan pengantaran barang dari pelanggan ke tempat tujuan sesuai dengan pemesanan diaplikasi.
4. *Go-Shop*, merupakan layanan belanja untuk pelanggan yang memesan barang ditoko yang tidak terdaftar diaplikasi Go-Jek.

[7]Wawancara Hasil wawancara dengan Akmalir Rijal, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 15 April 2018 di Batoh Kota Banda Aceh.

5. *Go-Med*, Merupakan layanan untuk pelanggan yang ingin memesan obat, vitamin, dan kebutuhan kesehatan lainnya di apotek berlisensi yang sudah tersedia dilayanan *Go-Med*.[8]

Hubungan hukum antara perusahaan PT. Go-Jek Indonesia sebagai penyedia aplikasi dengan *driver* sebagai penyedia layanan untuk konsumen adalah hubungan kemitraan karena tidak ada unsur upah dan perintah, bukan merupakan hubungan kerja. Sedangkan hubungan hukum antara *driver* dengan penumpang adalah hubungan antara penyedia layanan jasa dengan konsumen. PT Go-Jek Indonesia tidak menggaji atau memberikan upah terhadap *drivernya*, namun memakai sistem bagi hasil. Pembagian hasil pendapatan antara *driver* dan pihak Go-Jek ialah sebesar 80% bagi *driver* itu sendiri dan 20% bagi PT. Gojek Indonesia. Pendapatan *driver* diperoleh dari upah jasa mengantar pelanggan, makanan juga barang lainnya. Pendapatan perusahaan 20% diperoleh melalui pemotongan *Go-Pay driver* secara otomatis oleh pihak Go-Jek setelah *driver* menyelesaikan orderannya. *Go-Pay* ialah fitur yang ada dalam aplikasi Go-Jek (uang virtual) yang digunakan sebagai alat pembayaran *online* bagi pelanggan. Sedangkan bagi driver *Go-Pay* juga berfungsi sebagai sarana untuk mendapatkan orderan *online*. Karena saat ada orderan masuk dan *driver* menyelesaikan orderannya, saldo *Go-Pay driver* akan otomatis terpotong 20% dari total pembayaran tarif orderan dari pelanggan. Contohnya, apabila tarif yang diperoleh *driver* Rp. 10.000,- maka saldo *Go-Pay driver* otomatis terpotong Rp. 2.000,-.

---

[8]www.go-jek.com, *Layanan Kami*, Diakses melalui situs: https://www.go-jek.com/, pada tanggal 20 November 2018.

PT. Go-Jek Indonesia juga menyediakan bonus bagi para *driver* yang mampu mencapai target orderan dalam bentuk poin. *Driver* bisa memperoleh poin dari Go-Jek setiap berhasil menyelesaikan orderan. Pembagian poin untuk memperoleh bonus ada 3 tahapan. Pertama 14 Poin, jika *driver* bisa mendapatkan 14 poin maka *driver* akan memperoleh bonus Rp. 15.000,-. Kedua 16 poin, bonus akan bertambah Rp. 25.000,-. Ketiga 20 Poin, bonus akan bertambah 40.000,-. Total bonus yang *driver* bisa dapatkan ialah Rp. 80.000,- dan langsung masuk ke *Go-Pay driver* secara bertahap bersamaan dengan poin yang diperoleh. Perhitungan poin untuk mendapatkan bonus berlaku 1 kali 24 jam, bonus tidak terakumulasi di hari selanjutnya. Karena tepat pada pukul 00.00 WIB poin akan terhitung dari awal.

Namun dalam bisnis jasa ojek *online* di Indonesia saat ini, PT Go-Jek Indonesia bukan satu-satunya perusahaan ojek bersasis *online* yang menjalankan usahanya di Indonesia, ada beberapa ojek *online* lain yang juga menjalankan usaha yang sama yaitu Grab dan Uber. Dengan mulai bermunculan pesaing-pesaing dalam *startup* ojek *online*. Ketatnya persaingan antar *startup* ojek *online* tersebut mengakibatkan penetapan harga yang kurang sehat di antara mereka. Dengan adanya penetapan harga yang kurang sehat tersebut, menimbulkan beberapa permasalahan yang harus dihadapi PT. Go-Jek Indonesia akibat persaingan harga antarstartup ojek *online*.[9]

Adapun permasalahan-permasalahan yang timbul seperti penerapan skema promosi dalam hal tarif, dengan menerapkan skema promosi tanpa batas waktu

[9]Hasil wawancara dengan Rizky Akbar, *driver* Go-Jek Banda Aceh, pada tanggal 15 April 2018 di Ulee Kareng Banda Aceh.

yang dapat berakhir kapan saja. Hal ini dapat mengakibatkan pengguna menjadi bingung dan mengurungkan niat untuk menggunakan Go-Jek apabila tarif promo sudah tidak berlaku. Promo tersebut timbul dan berubah begitu saja tanpa ada pemberitahuan terlebih dahulu dan kesepakatan dengan para *driver* sebagai mitra usaha Go-Jek yang beroperasi di lapangan.

Dari permasalahan tersebut, penulis menilai adanya ketidakpuasan dari pihak *driver* atas kebijakan mitra usahanya yaitu *provider* Go-Jek sebagai penyedia layanan sistem yang dinilai terlalu semena-mena dan tidak transparansi terhadap *driver*, khususnya peraturan yang menyangkut promo dan tarif. Dari penetapan kebijakan tersebut, sangat mempengaruhi terhadap pendapatan *driver* atau pengemudi.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk meneliti dan menuangkan dalam sebuah karya ilmiah yang berjudul **"Sistem Penetapan Tarif pada *Provider* PT. Gojek Indonesia dan Pengaruhnya terhadap Pendapatan *Driver* dalam Perspektif *Syirkah 'Inan*"**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah penulis kemukakan diatas, maka penelitian ini meliputi permasalahan sebagai berikut :

1. Mengapa perusahaan PT. Go-Jek Indonesia menetapkan perubahan tarif yang dapat mempengaruhi pendapatan *driver* ?
2. Bagaimana tanggapan *driver* terhadap penetapan tarif yang dilakukan secara sepihak oleh *provider* PT. Gojek Indonesia yang berbeda dengan tarif dalam kontrak ?

3. Bagaimana perspektif akad *syirkah 'inan* terhadap mekanisme penetapan tarif yang dilakukan secara sepihak oleh pihak *provider* PT. Gojek Indonesia terhadap *driver* selaku mitra usahanya ?

1.3. Tujuan Penelitian

Secara spesifik penelitian difokuskan untuk meneliti dan mendalami lebih lanjut tentang :

a. Untuk mengetahui sistem dalam penetapan tarif yang berpengaruh terhadap pendapatan *driver* pada PT. Gojek Indonesia
b. Untuk meneliti tanggapan *driver* terhadap penetapan tarif baru yang dilakukan secara sepihak oleh *provider* PT. Gojek Indonesia.
c. Untuk menganalisis tentang perspektif akad *syirkah 'inan* terhadap sistem penetapan tarif yang dilakukan secara sepihak oleh pihak *provider* PT. Gojek Indonesia terhadap *driver* selaku mitra usahanya.

1.4. Penjelasan Istilah

Untuk menghindari kesalahpahaman dan kekeliruan penafsiran serta memudahkan pembaca dan memahami istilah-istilah dalam judul proposal ini, maka terlebih dahulu penulis akan menjelaskan istilah-istilah didalamnya antara lain :

1. Sistem

Sistem adalah kumpulan dari elemen-elemen yang berinteraksi untuk mencapai suatu tujuan-tujuan tertentu.[10]

2. Penetapan Tarif

Penetapan menurut kamus besar bahasa Indonesia berarti proses, cara, perbuatan menentukan, penetapan dan pembatasan.[11] Penetapan adalah hak tindakan sepihak menentukan kaidah hukum konkret yang berlaku khusus. Penetapan yang dimaksud dalam pembahasan ini yaitu penentuan yang digunakan oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia dalam menentukan seberapa besar tarif atau biaya yang dikeluarkan konsumen untuk membayar jasa *diver* Go-Jek.

Tarif adalah daftar harga (sewa, jasa, ongkos dan sebagainya).[12] Dalam hal ini adalah nilai suatu jasa pelayanan yang ditetapkan dengan ukuran sejumlah uang berdasarkan pertimbangan bahwa dengan nilai uang tersebut sebuah perusahaan bersedia memberikan jasa kepada pelanggannya.

3. Provider

Provider adalah perusahaan yang menyediakan berbagai layanan yang menyangkut internet dan sering disebut sebagai *Internet Service Provider* (ISP). Dan juga menyediakan layanan *dial-up* yang menghubungkan komputer dengan internet melalui modem atau *leased line*.[13] *Dial-up* merupakan sebuah istilah

---

[10]Jogiyanto H.M., *Analisis Dan Disain: Sistem Informasi: Pendekatan Terstruktur Teori Dan Praktek Aplikasi Bisnis*, (Yogyakarta: Andi Offset, 2005), hlm. 34.

[11]Kamus Besar Bahasa Indonesia Online, di akses 28 April 2018.

[12]Tri Kurnia Nurhayati, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Eska Media 2002), hlm. 792.

[13]www.arti-definisi.com, *provider*, Diakses melaului: http://www.arti-definisi.com/provider pada tanggal 30 April 2018.

untuk menghubungkan komputer ke internet dengan menggunakan saluran telephone.

4. PT. Go-Jek Indonesia

PT. Go-Jek Indonesia ialah perusahaan yang menyediakan sistem dan juga layanan yang berupa aplikasi Go-Jek yang menawarkan informasi tentang layanan yang bergerak dibidang transportasi jasa atau sebuah layanan memesan ojek melalui aplikasi Go-Jek yang bisa didownload di *Smartphone android* & *iPhone*. Go-Jek juga merupakan sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Kegiatan Go-Jek bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial.[14] PT. Go-Jek Indonesia bekerjasama dengan *dirver* sebagai perusahaan yang menyediakan jasa transportasi yang digunkan untuk mengantarkan seseorang ketempat tujuan yang sudah ditentukan dengan cara memesan terlebih dahulu. Dimana Go-Jek juga melayani pengiriman barang, pesan antar makanan dan berbelanja.

5. Pendapatan

Pendapatan adalah seluruh penerimaan baik berupa uang maupun berupa barang yang berasal dari pihak lain maupun hasil industri yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu. Pendapatan merupakan sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari – hari dan sangat

[14]www.go-jek.com, *Tentang Kami*, Diakses melalui situs: https://www.go-jek.com/about/, pada tanggal 30 April 2018.

penting artinya bagi kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung maupun tidak lagsung.[15]

6. Driver

Driver ialah supir/pengemudi yang mengemudikan kendaraan, baik kendaraan sepeda motor maupun mobil.[16] Dalam perusahaan PT. Go-Jek Indonesia selain sebagai pengemudi, *driver* adalah mitra kerja dari perusahaan untuk menjalankan sistem pemasaran produk pada perusahaan tersebut.

7. Syirkah 'Inan

Syirkah dalam bahasa Arab berarti *al-ikbtilatb* yang artinya campur atau percampuran. Sedangkan menurut istilah Sedangkan menurut istilah *syirkah* adalah kerjasama antara dua orang atau lebih dalam berusaha, yang keuntungan dan kerugian ditanggung bersama.[17] *Syirkah 'inan* yaitu penggabungan harta atau modal dua orang atau lebih yang tidak selalu sama jumlahnya. Boleh satu pihak memiliki modal lebih besar dari pihak lain. Demikian halnya, dengan beban tanggung jawab dan kerja, boleh satu pihak bertanggungjawab penuh, sedangkan pihak lain tidak. Keuntungan dibagi dua sesuai presentase yang telah disepakati. Jika, mengalami kerugian maka resiko ditanggung bersama dilihat dari presentase modal.[18] *Syirkah 'inan* yang penulis maksud dalam pembahasan ini adalah kerja sama PT. Go-Jek Indonesia dengan mitra *driver* dalam menjalankan usaha ojek

---

[15]Suroto, *Strategi pembangunan dan Perencanaan Kesempatan Kerja* (Yogyakarta: Gajah Mada Univercity, 2000), hlm. 26.

[16]www.babla.co.id, *driver*, Diakses melalui: https://www.babla.co.id/bahasa-inggris-bahasa-indonesia/driver/ Pada Tanggal 30 April 2018.

[17]Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, hlm. 125.

[18]Abdul Rahman Ghazaly, Ghufron Ihsan, Sapiudin Shidiq, *Fiqh Muamalat*, Cet 4. (Jakarta: Prenadamedia Group, 2015), hlm. 67.

berbasis *online* yang dilakukan dua orang atau lebih dan keuntungan dibagi bersama.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *syirkah 'inan* pada prinsip ekonomi dapat diartikan sebagai kerjasama atau perkongsian antara PT. Go-Jek Indonesia dengan mitra *driver*. Unsur yang terdapat dalam *syirkah 'inan* ini ialah unsur kerjasama yang mana pihak PT. Go-Jek Indonesia menyediakan sarana berupa sistem dan aplikasi yang dapat di akses memalului *smartphone* yang berfungsi sebagai tempat pemesanan sedangkan mitra *driver* menyediakan sepeda motor atau mobil juga menerima dan menjalankan orderan yang dipesan oleh konsumen. Tentunya laba dan kerugian di bagi secara bersama-sama.

1.5. Kajian Pustaka

Kajian pustaka dalam pembahasan ini pada dasarnya adalah untuk mendapatkan gambaran hubungan topik yang akan diteliti atau di bahas dengan penelitian sejenis yang mungkin pernah dilakukan oleh peneliti lain sebelumnya, sehingga diharapkan tidak ada pengulangan materi penelitian secara mutlak.

Menurut penelusuran yang telah penulis lakukan, belum ada kajian yang membahas secara mendetail dan spesifik yang mengarah kepada penelitian skripsi ini. Dalam skripsi ini, penulis membahas tentang sistem penetapan tarif yang ditetapkan oleh *Provider* PT. Gojek Indonesia dan pengaruhnya terhadap pendapatan *driver* ditinjau menurut konsep *syirkah 'inan*. Meskipun demikian terdapat bebearapa tulisan yang berkaitan dengan skripsi ini.

Pertama, hasil penelitian yang dilakukan oleh Rahmaniar, untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry dengan

judul: *"Analisis terhadap Pelanggaran Klausula Kontrak Pada Penggunaan Aplikasi Go-Jek oleh Driver dalam perspektif Akad Syirkah"* skripsi ini membahas tentang pelanggaran klausula kontrak pada penggunaan aplikasi Go-Jek yang di gunakan oleh *driver* menurut tinjuauin konsep akad *syirkah*.[19] Sedangkan dalam penulisan ini penulis membahas tentang sistem penetapan tarif pada perushaan PT. Go-Jek Indonesia yang berakibat pada pendapatan *driver* menurut persepktif akad *syirkah 'inan*.

Kedua, hasil penelitian yang dilakukan oleh Putroe Tisarah Mentari, untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry dengan judul: *"Pertanggungan Risiko Pada Pemesanan Makanan Via Ojek Online Dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-'Amal (Studi Kasus pada PT. Go-Jek Indonesia Cabang Banda Aceh)"* membahas tentang Penawaran jasa yang dilakukan oleh *provider* Go-Jek dengan aplikasinya dalam bentuk *Go-Food*, pihak konsumen dapat mengorder makanan pada *driver* Go-Jek dengan hanya membayar biaya pembelian dan pengantaran ke lokasi konsumennya. Pihak *driver* Go-Jek harus menalangi dahulu semua biaya pembelian makanan yang diinginkan oleh konsumennya. Saat pengorderan dilakukan, pihak pelanggan bisa membatalkan orderan, dengan cara meng-klik *cancel* atau batal pada aplikasi tersebut dengan berbagai alasan yang direkayasa oleh konsumen. Risiko yang dominan terjadi dan sangat berisiko terhadap kondisi keuangan, pendapatan dan *performance* pihak *driver* bila pembatalan pemesanan makanan dibatalkan oleh konsumen secara sepihak dan tidak melalui aplikasi. Ketidakjelasan pihak

[19]Rahmaniar, *Analisis terhadap Pelanggaran Klausula Kontrak Pada Penggunaan Aplikasi Go-Jek oleh Driver dalam perspektif Akad Syirkah,* (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2019)

pelanggan dan juga keseriusan orderannya ini sangat mempengaruhi kinerja pihak *driver*. Pada penulisan skripsi di atas membahas tentang sistem pengambilan keputusan sepihak dari konsumen PT. Gojek Indonesiua tanpa memikirkan kondisi *driver*. Sedangkan yang ingin penulis bahas dalam penulisan ini adalah penetapan tarif pada perusahaan PT. Go-Jek Indonesia yang mengambil keputusan kebijakan pemasaran sepihak tanpa persutujuan dari mitra kerjanya, sehingga berakibat pada pendapatan *driver* yaitu sebagai mitra kerja peruhaan PT. Go-Jek Indonesia.[20]

Ketiga, hasil penelitian yang dilakukan oleh Yulia Budiarti Ningsih, untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta dengan judul: *Kedudukan Hukum PT Go-Jek Indonesia Terhadap Pelaksanaan Jasa Pengangkutan Barang Berbasis Layanan Aplikasi Online Go-Send Dan Go-Box*. Dalam skripsi ini membahas tentang dalam pelaksanaannya tidak sesuai dengan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta PP Angkutan Jalan karena spesifikasi kendaraannya ada yang tidak termasuk dalam kelompok kendaraan bermotor umum (motor untuk layanan Go-Send) sebagaimana yang diatur pada Pasal 47 Ayat (3) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dan menurut Pasal 188 UU No.22 Tahun 2009 harus adanya tanggung jawab mengganti kerugian, dimana PT Go-Jek Indonesia bertanggungjawab dan menyediakan asuransi berupa uang ganti rugi sejumlah Rp 10.000.000,- sesuai dengan syarat

[20]Putroe Tisarah Mentari, *Pertanggungan Risiko Pada Pemesanan Makanan Via Ojek Online Dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-'Amal (Studi Kasus pada PT. Go-Jek Indonesia Cabang Banda Aceh)* (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2019).

dan ketentuan yang ada pada layanan *Go-Send* dan *Go-Box*.[21] Sedangkan penulisan ini penulis membahas tentang sistem penetapan tarif pada perushaan PT. Go-Jek Indonesia yang mengambil keputusan kebijakan pemasaran sepihak tanpa persutujuan dari mitra kerjanya, sehingga berakibat pada pendapatan *driver* yaitu sebagai mitra kerja peruhaan PT. Go-Jek Indonesia.

Keempat, hasil penelitian yang dilakukan oleh Fitri Maghfirah, untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry dengan judul: *"Analisis Kontrak Kerjasama pada Usaha Peternakan Ayam Pedaging di Desa Keude Blang Kabupaten Aceh Utara Ditinjau Menurut Konsep Syirkah 'Inan"*, skipsi ini membahas tentang isi kontrak kerjasama pada usaha peternakan ayam pedaging di Desa Keudee Blang yang belum sepenuhnya sesuai dengan konsep *syirkah 'inan*. Terdapat beberapa kekeliruan dalam isi kontrak kerjasama, dimana kontribusi modal yang diberikan oleh pihak pengelola tidak dijumlahkan nominalnya dalam kontrak, dan dalam penentuan bagihasil juga tidak jelas nisbahnya karena keuntungan dengan pengelola adalah selisih harga kontrak dengan harga pasar sehingga keuntungannya bergantung dengan harga pasar. Namun dalam penelitan tersebut tidak semua isi kontrak kerjasama terdapat kekeliruan, terdapat juga beberapa isi kontrak kerjasama yang sesuai dengan konsep *syrikah 'inan*.[22] Sedangkan pada penulisan ini penulis akan membahas

---

[21]Yulia Budiarti Ningsih, Kedudukan Hukum PT Go-Jek Indonesia Terhadap Pelaksanaan Jasa Pengangkutan Barang Berbasis Layanan Aplikasi Online Go-Send Dan Go-Box, (Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah, 2017).

[22]Fitri Maghfirah, *Analisis Kontrak Kerjasama pada Usaha Peternakan Ayam Pedaging di Desa Keude Blang kabupaten Aceh Utara Ditinjau Menurut Konsep Syirkah 'Inan*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2017)

tentang konsep akad *syirkah 'inan* tentang penetapan tarif pada perusahaan PT. Go-Jek Indonesia terhadap mitra kerjanya.

1.6. Metode Penelitian

Metode penelitian ini memerlukan data-data lengkap dan objektif dan dapat dipertanggung jawabkan dengan menggunakan metode-metode tertentu yang sedang diteliti, dimana metode penelitian ini perlu ditentukan kualitas dan arah tujuannya dalam penulisan karya ilmiah ini.[23]

Tulisan ini juga memerlukan data-data yang lengkap dan objektif serta mempunyai metode dan cara-cara tertentu sesuai dengan permasalahan yang hendak dibahas. Langkah-langkah yang di tempuh dalam mengumpulkan data adalah sebagai berikut :

1.6.1. Metode pengumpulan data

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif analisis, yaitu metode yang meneliti suatu kondisi, suatu pemikiran atau peristiwa pada masa sekarang, dengan memberikan deskriptif, gambaran atau lukisan secara sistematka, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antara fenomena yang di selidiki.[24] Dalam pengumpulan data yang berhubungan dengan objek kajian, yang berupa data primer dan sekunder, maka penulis menggunakan jenis penelitian *Field Research* (Penelitian Lapangan) dan *Library research* (Penelitian Pustaka).

---

[23]Muhammad Teguh, *Metode Penelitian Ekonomi,* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2005), hlm. 7.

[24] M. Nazir, *Metode Penelitian*, cet 1, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985), hlm. 63.

a. *Field research* (penelitian lapangan)

Pengumpulan data primer dan merupakan suatu penelitian lapangan yang dilakukan terhadap objek pembahasan yang menitikberatkan pada kegiatan lapangan, yaitu mengadakan penelitian pada *provider* PT. Go-Jek Indonesia dan *driver* untuk mengetahui kebijakan pihak PT. Go-Jek Indonesia dalam penetapan dan perubahan tarif yang berpengaruh terhadap pendapatan *driver* Go-Jek tersebut.

b. *Library research* (penelitian kepustakaan)

Pengumpulan data sekunder dan merupakan penelitian dengan menggunakan buku bacaan sebagai landasan untuk mengambil data yang ada dan kaitannya dengan penulisan skripsi ini dimana penulis dapatkan dengan cara membaca dan mengkaji buku-buku, artikel dan situs *website* yang berkaitan dengan topik pembahasan. Kemudian dikatagorikan sesuai data yang terpakai untuk menuntaskan data ilmiah ini sehingga mendapatkan hasil yang valid.

1.6.2. Teknik pengumpulan data

Dalam pengumpulan data, teknik yang penulis gunakan adalah :

a. Observasi

Observasi yaitu peninjauan langsung ke objek yang diteliti, yaitu perusahaan PT. Go-Jek Indonesia Cabang Kota Banda Aceh dan *driver* Gojek untuk mengetahui sistem penetapan dan perubahan tarif dalam kontrak kerjasama.

b. Wawancara/*interview*

Teknik wawancara yang digunakan adalah teknik wawancara tidak terstruktur, yaitu wawancara yang bebas dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah disusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan. Peneliti melakukan wawancara terhadap *Provider* Go-Jek Kota Banda Aceh, *driver* Go-Jek, serta pihak-pihak terkait yang berhubungan dengan penelitian ini. Untuk populasi penelitian sekunder *driver* Go-Jek, namun untuk efektivitas penelitian, saya menggunakan purposive sampling berarti teknik pengambilan sampel secara sengaja. Maksudnya, peneliti menentukan sendiri sampel yang diambil karena ada pertimbangan tertentu. Jadi, sampel diambil tidak secara acak, tapi ditentukan sendiri oleh peneliti. Namun peneliti memilih *driver* yang berpengalaman di perusahaan Go-Jek.

1.6.3. Instrumen Penelitian

Adapun instrument penelitian yang akan digunakan yaitu alat tulis, kertas, tape recorder dan kamera, serta menggunakan kertas yang berisikan pertanyaan-pertanyaan yang berhubungan dengan *sistem penetapan tarif pada provider Go-Jek dan pengaruhnya terhadap pendapatan driver.*

1.6.4. Langkah-langkah Analisis Data

Data yang telah didapatkan dan diteliti, selanjutnya dianalisis oleh penulis menggunakan kualitatif, yaitu data yang di peroleh dari lapangan akan di seleksi dan disesuaikan dengan pertanyaan. Kemudian ditabulasi dan dipresentasikan jawaban yang tertinggi sebagai jawaban dari objek penelitian.

1.7. Sistematika Penulisan

Agar pembahasan proposal ini nantinya tidak keluar dari jalur yang telah ditentukan dan lebih berarti susunannya maka peneliti membagi skripsi ini kedalam empat bab, yaitu sebagai berikut :

Bab satu merupakan pendahuluan yang membahas latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, penjelasan istilah, kajian pustaka, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab dua merupakan pembahasan teori yang membahas tentang pengertian dan dasar hukum *syirkah 'inan* dalam fiqh muamalah, rukun dan syarat *syirkah*, pendapat fuqaha tentang investasi *syirkah*, pembagian keuntungan dan berakhirnya *syirkah 'inan*.

Bab tiga merupakan pembahasan lebih mendalam tentang perusahaan PT Go-Jek Indonesia, yang meliputi sejarah berdirinya perusahaan, profil perusahaan, kontrak kerjasama pihak PT. Go-Jek Indonesia dengan *driver*, kebijakan pihak PT. Gojek Indonesia dalam penetapan tarif yang berpengaruh terhadap pendapatan *driver*, tanggapan pihak *driver* terhadap penetapan tarif yang dilakukan secara sepihak oleh *provider* Go-Jek yang berbeda dengan tarif dalam

kontrak dan analisis perspektif *syirkah 'inan* terhadap sistem penetapan tarif pada *provider* PT. Go-Jek Indonesia dan pengaruhnya terhadap pendapatan *driver*.

Bab empat memaparkan penutup dan kesimpulan. Dalam hal ini penulis akan menyimpulkan sebagai inti dari keseluruhan isi dan juga akan di ungkapkan beberapa saran yang diperlukan.

BAB DUA

KONSEP *SYIRKAH 'INAN* DALAM FIQH MUAMALAH

2.1. Pengertian *Syirkah 'Inan* dan Dasar Hukum

2.1.1. Pengertian *Syirkah 'Inan*

Kata *syirkah* (شركه) dalam bahasa Arab berasal dari kata شرك (*fi'il madhi*), يشرك (*fi'il mudhari'*), شركة (*mashdar*); artinya menjadi sekutu atau serikat.[25] Menurut arti asli bahasa Arab (makna *etimologis*), *syirkah* berarti mencampurkan dua bagian atau lebih sedemikian rupa sehingga tidak dapat lagi dibedakan satu bagian dengan bagian lainnya. Adapun menurut istilah, *syirkah* adalah suatu akad antara dua pihak atau lebih, yang bersepakat untuk melakukan suatu usaha dengan tujuan memperoleh keuntungan.[26]

Dalam Kamus Hukum, *musyarakah* berarti serikat dagang, kongsi, perseroan, persekutuan.[27] Dalam Ensiklopedia Islam Indonesia, kata *syirkah* berasal dari bahasa Arab yang berarti persekutuan, perkonsian dan perkumpulan. Sedangkan dalam istilah fiqh, *syirkah* berarti persekutuan atau perkongsian antara dua orang atau lebih untuk melakukan usaha bersama dengan tujuan memperoleh keuntungan.[28]

Sementara dalam Kamus Istilah Fiqh, *syirkah* menurut bahasa ialah perseroan atau persekutuan. Menurut istilah syara', *syirkah* adalah kerjasama antara dua orang atau lebih dalam bidang usaha atau ekonomi, bekerjasama

---

[25]Ahmad Warson Munawwir, *Kamus Al-Munawwir*, (Yogyakarta: Al-Munawwir Krapyak, 1984, hlm. 765.

[26]Taqiyuddin An-Nabhani, *Al-Nizham al-Iqtishadi fi al-islam*, terj. Moh. Maqhfur Wachid), (Surabaya: Risalah Gusti, 1996), hlm. 146.

[27]Sudarsono, *Kamus Hukum*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1992), hlm. 285.

[28]Abdul Aziz Dahlan dkk, *Ensiklopedia Hukum Islam*, (Jakarta: Ichtiar Baru Van Hoeve, 1996), hlm. 193.

dengan usaha perdagangan atau pada harta, untuk memperoleh keuntungan bersama dengan syarat dan ketentuan tertentu yang telah disepakati bersama.[29] Jadi, secara etimologi *syirkah* dapat diartikan dengan bercampur, bersekutu, berserikat. Misalnya bercampur harta seseorang dengan harta orang lain yang berlainan timbangannya.[30]

Sedangkan makna *syirkah 'inan* secara terminologis diartikan kedua belah pihak sama-sama berpartisipasi dalam mengeluarkan modal dan memutarnya, yang menghendaki tetapnya hak pada sesuatu yang menjadi milik dua orang atau lebih.[31] Jadi setiap pihak dari keduanya sama-sama mengeluarkan modal dan sama-sama bekerja memutarkan modal tersebut dalam perkongsian. Ulama Syafi'iyah dan Malikiyah mengartikan *syirkah 'inan* sebagai suatu unit kegiatan ekonommi di mana di dalamnya terjadi percampuran saham atau modal seseorang dengan orang lain sehingga tidak dapat dibedakan kedua modal tersebut.

Definisi *asy-syirkah 'inan* yang dikemukakan oleh ulama Hanafiyah adalah akad yang dilakukan oleh orang-orang yang bekerja sama dalam modal dan keuntungan. Menurut ulama Malikiyah, *syirkah 'inan* adalah suatu kebolehan (keizinan) untuk bertindak secara hukum (*tasharruf*) bagi dua orang yang bekerja sama terhadap harta mereka, sedangkan menurut ulama Syafi'iyah, *syirkah 'inan* adalah berlakunya hak atas sesuatu bagi dua pihak atau lebih dengan tujuan persekutuan.[32]

---

[29]M. Abdul Mujieb dkk., *Kamus Istilah Fiqh,* (Jakarta: Pustaka Firdaus, 1994), hlm. 344.

[30]Sayid Ali Fikri, *Al-Muamalat al-Madiyah wa Adabiyah,* (Kairo: Musthafa al-baby al-Halabiy, tt), hlm. 204.

[31]Al-Bujairimi, *At-bujairimi 'ala al-katib,* (Mesir: al-Baby al-Halabiy, 1951), hlm. 104.

[32]Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu Jilid 5 (Terj),* (Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm.792

Beberapa definisi di kalangan kontemporer seperti Sayyid Sabiq mendefinisikan *syirkah 'inan* sebagai akad antara dua orang yang berserikat pada pokok harta (modal) dan keuntungan.[33] Menurut Muhammad Syarbini al-Khathib, *syirkah 'inan* adalah ketetapan hak pada sesuatu untuk dua orang atau lebih dengan cara yang masyhur (diketahui).[34] Menurut Hasbi Ash-Shiddieqy, *syirkah 'inan* yaitu akad yang berlaku antara dua orang atau lebih untuk *ta'awun* (saling tolong menolong) dalam bekerjasama pada suatu usaha dan membagi keuntungannya.[35] Idris Ahmad menyebutkan *syirkah 'inan* sama dengan serikat dagang, yakni dua orang atau lebih sama-sama berjanji akan bekerja sama dalam dagang dengan menyerahkan modal masing-masing, keuntungan dan kerugiannya diperhitungkan menurut besar kecilnya modal masing-masing.[36]

Pada dasarnya definisi-definisi yang dikemukakan para ulama fiqh di atas hanya berbeda secara redaksional, sedangkan esensi yang terkandung didalamnya adalah sama, yaitu ikatan kerja sama yang dilakukan dua orang atau lebih dalam perdagangan. Dengan adanya *syirkah 'inan* yang disepakati oleh kedua belah pihak, semua pihak yang mengingatkan diri berhak bertindak hukum terhadap harta serikat dan berhak mendapatkan keuntungan sesuai dengan persetujuan yang disepakati.

---

[33]Sayyid Sabiq, *Fiqh al-Sunnah, Jilid IV*, (terj. Nor Hasanuddin), (Jakarta: Pena Aksara, 2004), hlm. 181.

[34]Muhammad Syarbini al-Khathib, *Al-Iqna'fi Hall al-Alfadz Abi Syuja',* (Indonesia: Dar al-Ihya al-Kutub al-'Arabiyah, t.t.), hlm 41.

[35]T.M. Hasbi Ash-Shiddieqy, *Pengantar Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Bulan Bintang, 1984), hlm. 89.

[36]Idris Ahmad, *Fiqh al-Syafi'iyah*, (Jakarta: karya Indah, 1986), hlm. 106.

2.1.2. Landasan Hukum *Syirkah 'Inan*

Islam adalah agama yang sempurna, Islam juga merupakan sebuah aturan hidup yang berasal dari sang pencipta Allah SWT kepada hambanya untuk dilaksanakan agar terciptanyan kesejahteraan dan kemudahan bagi hambanya tersebut. Dalam konsep ekonomi sekalipun Islam mengatur tata cara dan etika berekonomi dengan baik.

Terkait dengan *syirkah 'inan* yang merupakan istilah untuk kegiatan ekonomi yang mengandalkan kemitraan dalam bisnis. Islam menganggapnya sebagai suatu bentuk tolong menolong antara sesama pembisnis untuk kebaikan. Oleh karena itu segala sesuatu yang mungkin atau diduga dapat menyebabkan kemudharatan bagi hambanya baik bagi pelaku ekonomi atau yang terkait dengannya seperti konsumen, maka Islam mengharamkan melakukannya dalam keadaan manapun dan kondisi apapun. Akan tetapi Islam membenarkan kepada mereka yang memiliki modal untuk mengadakan usaha dalam bentuk *syirkah 'inan,* baik itu berupa perusahaan maupun dengan rekannya.[37]

Adapun landasan hukum yang diperbolehkannya *syirkah* yaitu:

1. Dalil-dalil Al-Qur'an

Allah berfirman dalam surat al-Maidah ayat 2 yaitu :

وَتَعَاوَنُوا۟ عَلَى ٱلْبِرِّ وَٱلتَّقْوَىٰ ۖ وَلَا تَعَاوَنُوا۟ عَلَى ٱلْإِثْمِ وَٱلْعُدْوَٰنِ ۚ وَٱتَّقُوا۟ ٱللَّهَ ۖ إِنَّ ٱللَّهَ شَدِيدُ ٱلْعِقَابِ ﴿٢﴾

Artinya : *Dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebijakan dan taqwa dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan*

[37]Yusuf AL-Qardhawi, *Halal dan Haram dalam Islam,* (terj. Mu'alam Hamidy), (Surabaya: Bina Ilmu, 1993), hlm. 37.

pelanggaran. Dan bertaqwalah kamu kepada Allah, sesungguhnya Allah amat berat siksa-Nya. (Q.S. al-Maidah: 2)

Berdasakan ayat di atas maka jelaslah Allah SWT memerintahkan manusia yang diciptakan-Nya agar saling tolong menolong antar sesama, dengan menghilangkan kesulitan seseorang atau mempermudah urusan duniawi.[38]

Hal ini sama dengan visi dan misi PT. Go-Jek Indonesia yang ingin memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian, dengan menggunakan layanan fasilitas kurir, serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di seluruh Indonesia kedepannya. PT. Go-Jek Indonesia menciptakan sistem sehingga bisa dimanfaatkan oleh *driver* sebagai sumber penghasilan sehari-hari.

Kemudian firman Allah SWT dalam surat Shad ayat 24, Allah SWT berfirman :

قَالَ لَقَدْ ظَلَمَكَ بِسُؤَالِ نَعْجَتِكَ إِلَىٰ نِعَاجِهِۦۖ وَإِنَّ كَثِيرًا مِّنَ ٱلْخُلَطَآءِ لَيَبْغِى بَعْضُهُمْ
عَلَىٰ بَعْضٍ إِلَّا ٱلَّذِينَ ءَامَنُوا۟ وَعَمِلُوا۟ ٱلصَّٰلِحَٰتِ وَقَلِيلٌ مَّا هُمْۗ وَظَنَّ دَاوُۥدُ أَنَّمَا فَتَنَّٰهُ
فَٱسْتَغْفَرَ رَبَّهُۥ وَخَرَّ رَاكِعًا وَأَنَابَ ۩ ﴿٢٤﴾

Artinya : *Daud berkata: "Sesungguhnya dia telah berbuat zalim kepadamu dengan meminta kambingmu itu untuk ditambahkan kepada kambingnya. Dan sesungguhnya kebanyakan dari orang-orang yang berserikat itu sebahagian mereka berbuat zalim kepada sebahagian yang lain, kecuali orang-orang yang beriman dan mengerjakan amal yang saleh; dan amat sedikitlah mereka ini". Dan Daud mengetahui bahwa Kami mengujinya; maka ia meminta ampun kepada Tuhannya lalu menyungkur sujud dan bertaubat. (Q.S. Shad: 24)*

Kata الخلطاء dalam *Tafsir al-Khazin* mempunyai makna berserikat (*syirkah*) yaitu bercampur/persenyawaan dua benda atau lebih yang tidak bisa diuraikan

[38]Ahmad Mustafa Almaraghi, *Tafsir al-Maraghi*, (terj. Bahrun Abu Bakar dan Hery Noer Aly), (Semarang: Toha Putra, 1993), hlm. 27.

bentuk asal masing-masing benda tersebut. Ayat di atas kata "*khulatha*" bermakna *syirkah* yaitu bercampur atau persenyawaan dua benda atau lebih yang tidak bisa diuraikan dalam bentuk asal masing-masing benda tersebut. Ayat di atas juga menjelaskan bahwa *syirkah* yang benar adalah *syirkah* yang didasari pada keimanan dan dikerjakan secara ikhlas (amal shalih).[39] Hasby Ash Shiddieqy menjelaskan dalam tafsirnya *An Nur* bahwa kebanyakan orang yang bekerjasama selalu ingin merugikan mitra ushanya, kecuali mereka yang beriman dan melakukan amalan shalih. Merekalah yang tidak mau menzalimi yang lain, tetapi alangkah sedikitnya jumlah orang-orang seperti itu.[40]

2. Dalil Sunnah

Di samping ayat-ayat di atas, dijumpai juga sabda Rasulullah SAW yang membolehkan *syirkah* dalam praktik Nabi saat terlibat langsung dalam perdagangan yang digeluti sebelum masa kenabian yaitu:

عَنْ السَّا ئِبِ بْنِ يَزِيْدَ المَخْزُوْمِيِّ أَنَّهُ كَانَ شَرِيْكَ النَّبِيِّ صَلَّى اللهُ عَلَيْهِ وَسَلَمَ قَبْلَ البِعْثَةِ فَجَاءَ يَوْمَ الفَتْحِ فَقَالَ مَرْحَبًا بِأَخِيْ وَشَرِيْكِيْ (رَوَاهُ أَحْمَدُ وَأَبُوْدَاوُدَ وَابْنُ مَا جَةَ)

Artinya : *Dari as-Saib bin Yazid al-Makhzumi r.a bahwasanya ia dahulu adalah mitra Nabi Shollallahu 'alaihi wa Sallam sebelum beliau diangkat menjadi Rasul. Ketika ia datang pada hari penaklukan kota Mekkah, beliau bersabda,"Selamat datang wahai saudaraku dan rekan bisnisku."* (HR Ahmad, Abu Dawud dan Ibnu Majah).[41]

---

[39]Baihaqi A. Shamad, *Konsepsi Syirkah dalam Islam Perbandingan Antar Mazhab*, (Banda Aceh: Yayasan PeNA, 2007), hlm.57.

[40]Teungku Muhammad Hasbi Ash Shiddieqy, *Tafsir Al Qurannul Majidan An Nur*, (Semarang: Pustaka Rizki Putra, 2000), hlm. 350.

[41]Ibnu Hajar al-Asqalani, *Bulughul Maram dan Dalil-dalil Hukum*, Terj: Khalifaturrahman dan Haer Haeruddin, (Jakarta: Gema Insani, 2013), hlm. 376.

Selain hadits di atas, terdapat hadits lain yang merupakan hadits qudsi, menegaskan keberadaan Allah SWT. bersama orang-orang konsisten dan memegang teguh kesepakatan yang dibuat dengan partner kongsi dagangnya dan menerangkan bahwa *syirkah* merupakan perbuatan yang baik yaitu :

عَنْ أَبِي هُرَيْرَةُ قالَ رَسُوْلُ اللهِ صَلَى اللهُ عَلَيْهِ وَسَلَمَ قَالَ اللهُ:
أَنَا ثَالِثُ الشَّرِيْكَيْنِ مَالَمْ يَخُنْ اَحَدُهُمَ صَاحِبَهُ فَإِنْ خَانَ اَحَدُ
هُمَا صَاحِبَهَ خَرَجْتُ مِنْ بَيْنِهِمَا (رواه ابوداود)

Artinya: "*Dari Abu Hurairah r.a ia berkata, Rasulullah SAW bersabda, Allah berfirman: "Aku pihak ketiga dari dua orang yang berserikat selama salah satunya tidak mengkhianati pihak lainnya. Maka apabila ia berkhianat kepadanya, Aku keluar dari keduanya"* (HR. Abu Daud).[42]

Hadist di atas merupakan hadist qudsi yang langsung Allah SWT turunkan kepada Rasulullah SAW dan kemudian disampaikan menggunakan lisan Rasul sehingga tidak diklasifikasi sebagai ayat al-Qur'an. Maksud dari hadist di atas bahwa Allah SWT akan menurunkan keberkahan pada harta mereka yang berserikat, memberi pengawasan dan pertolongan serta mengurus terpelihara harta mereka selama dalam perkongsian itu tidak ada pengkhianatan, tetapi apabila ada pengkhianatan maka Allah SWT akan mencabut keberkahan dari harta tersebut.[43] Hadist tersebut mengisyaratkan adanya perintah untuk membangun kepercayaan kepada rekan kerja. Hal tersebut bisa diketahui dari firman Allah SWT yang akan memberkahi orang yang bekerjasama ketika keduanya saling percaya, yakni tidak ada dusta atau tidak ada yang berkhianat atas kesepakatan yang telah disetujui oleh kedua belah pihak. Hal ini juga menunjukkan kecintaan Allah SWT kepada

[42]Al-Hafiz Ibnu Hajar Al-'Asqalani, *Bulughul Maram*, (Jakarta: Dar Al-Kutub Al-Islamiyah, 2002), hlm. 200.

[43] Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu Jilid 5 (Terj)*, hlm.793

hamba-hamba-Nya yang melakukan kerjasama selama saling menjunjung tinggi amanat dalam kerjasama.[44] Oleh karena itu, perkongsian dalam suatu kegiatan khusunya kegiatan ekonomi dalam bentuk apapun dibolehkan oleh Islam. Lebih dari pada itu perkongsian tersebut sangat disukai dan dianjurkan untuk dilakukan selama tidak ada tipu daya dan pengkhianatan dalam pelaksanaannya.

3. Pasal 173-177 KHES

Syirkah 'inan adalah perserikatan dimana posisi dan komposisi pihak-pihak yang terlibat di dalamnya adalah sama, baik dalam hal modal, pekerjaan maupun dalam hal keuntungan maupun resiko kerugian. *Syirkah 'inan* diatur dalam Pasal 173 sampai dengan 177 Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah.

Pasal 173 :
(1) *Syirkah 'inan* dapat dilakukan dalam bentuk kerjasama modal sekaligus kerjasama keahlian dan atau kerja.
(2) Pembagian keuntungan dan atau kerugian dalam kerjasama modal dan kerja ditetapkan berdasarkan kesepakatan.

Pasal 174 :
Dalam *syirkah 'inan* berlaku ketentuan yang mengikat para pihak dan modal yang disertakan.

Pasal 175 :
(1) Para pihak dalam *syirkah 'inan* tidak wajib untuk menyerahkan semua uangnya sebagai sumber dana modal.
(2) Para pihak dibolehkan mempunyai harta yang terpisah dari modal *syirkah 'inan*.

Pasal 176 :
Akad *syirkah 'inan* dapat dilakukan pada perniagaan umum dan atau perniagaan khusus.

Pasal 177 :
(1) Nilai kerugian dan kerusakan yang terjadi bukan karena kelalaian para pihak dalam *syirkah 'inan*, wajib ditanggung secara proporsional.
(2) Keuntungan yang diperoleh dalam *syirkah 'inan* dibagi secara proporsioanal.[45]

---

[44] Sohari Sahrani dan Ru'fa Abdullah, *Fikih Muamalah*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2011), hlm. 179.

[45] Tim Redaksi Fokusmedia, *Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah* (Bandung: Fokusmedia, 2008), hlm. 47-48.

Dalam Pasal 174 KHES menyebutkan dalam *syirkah 'inan* berlaku ketentuan yang mengikat para pihak dan modal yang disertakannya. Namun dalam Pasal 175 dijelaskan bahwa para pihak tidak wajib menyerahkan semua uangnya sebagai sumber dana modal. Dan para pihak dibolehkan mempunyai harta yang terpisah dari modal *syirkah 'inan*. Jadi tidak terbatas dalam *syirkah 'inan* tersebut berapa modal yang diserahkan, dan para pihak tidak wajib untuk menyerahkan semua hartanya, karena dalam *syirkah 'inan* harta pribadi dan harta bersama dalam *syirkah* terpisah.

3.2. Rukun dan Syarat *Syirkah 'Inan*

3.2.1. Rukun *Syirkah 'Inan*

Menurut syara', *syirkah* atau *musyarakah* adalah transaksi antara dua orang atau lebih, yang keduanya sepakat untuk melakukan kerja yang bersifat financial dengan tujuan mencari keuntungan. Transaksi perseroan tersebut mengharuskan adanya ijab dan qabul sekaligus, sebagaimana layaknya transaksi yang lain. Bentuk ijabnya yaitu "aku mengadakan perseroan dengan anda dalam masalah ini", kemudian yang lain menjawab (qabul): "Aku terima".

Akan tetapi, tidak harus selalu memakai ungkapan di atas, yang penting maknanya sama. Artinya, di dalam menyatakan ijab qabul tersebut harus ada makna lain yang secara lisan maupun tulisan untuk mengadakan kerjasama (perseroan) dalam suatu masalah. Kemudian yang lain menerima perseroan tersebut. Oleh karena itu, adanya kesepakatan untuk melakukan perseroan saja juga masih dinilai belum cukup, tetapi harus mengandung makna bekerjasama

dalam suatu urusan. Syarat sahnya dan tidaknya transaksi perseroan amat tergantung kepada sesuatu yang ditransaksikan, yaitu harus susuatu yang bisa dikelola, dapat diwakilkan sehingga sesuatu yang bisa dikelola tersebut sama sama mengikat para pihak.[46]

Suatu *syirkah 'inan* baru mendapat legitimasi dalam Islam apabila telah terpenuhi semua rukun dan syarat suatu akad. Para fuqaha berbeda pendapat dalam mendefenisikan rukun pada suatu bentuk *tasharruf*. Menurut jumhur ulama, yang dimaksud rukun adalah susuatu yang diterapkan ke atasnya, jika salah satu dari rukun tersebut tidak ada, maka akad *syirkah 'inan* tersebut digolongkan ke dalam akad yang fasid dan tidak tanfidz.[47]

Menurut imam Hanafi hanya ada rukun dan syarat *syirkah 'inan,* yaitu ijab dan qabul. Tetapi menurut para ulama dan praktisi perbankan menjelaskan lebih lanjut rukun *musyarakah/syirkah 'inan* menajdi:[48]

a. Ucapan (shighat), penawaran dan permintaan (*ijab* dan *qabul*)

Kalimat aqad hendaknya mengandung arti izin untuk menjalankan modal *syirkah*nya. Misalnya, salah seorang melakukan, salah seorang melakukan *syirkah* dengan mengucapkan kata: "Kita berserikat pada barang ini dan saya izinkan kamu menjalankannya dengan jalan jual beli atau lainnya". Kemudian yang lainnya saling menjawab: "Saya terima terima seperti yang engkau katakan itu". Sedangkan untuk orang cacat yang tidak dapat mengucapkan langsung ijab

[46]*Ibid.*, hlm. 153.
[47]*Ibid.*, hlm. 117.
[48]Tim Pengembangan Perbankan Syariah Institute Banker Indonesia, *Konsep, Produk dan Implementasi Operasional Bank Syariah*, (Jakarta: Djambatan, 2002), hlm. 181.

qabulnya, maka dapat digunakan wakil atau surat resmi hitam di atas putih yang ditandatangani kedua belah pihak yang mengadakan perjanjian.

b. Pihak yang berakad

Dalam kerjasama ini diharuskan ada para pihak yang berakad harus berkompeten dalam memberikan atau diberikan kekuasaan perwakilan, karena dalam *musyarakah/syirkah* mitra juga berarti mewakilkan harus untuk diusahakan. Sama halnya dengan *mudharabah*, baik *syirkah al-mal* (serikat harta) maupun *syirkah al-abdn* (serikat orang/badan hukum).

c. Objek dan kesempatan

Usaha merupakan salah satu rukun penting dalam kerja sama ini karena dengan adanya suatau usaha yang direncanakan dan dijalankan, maka kedua belah pihak saling mengadakan kerja sama untuk mencapai suatu tujuan bersama.

Rukun *syirkah* menurut Sayyid Sabiq yaitu adanya ijab dan qabul. Oleh karena itu, sah dan tidaknya *syirkah* tergantung beda ijab dan qabulnya. Misalnya, "Aku bers*yarikah* dengan kamu untuk urusan ini dan itu, sedangkan yang lainnya berkata "Aku telah menerima. Maka dalam hal ini, *syirkah* tersebut dapat dilaksanakan dengan catatan catatan syarat-syarat *syirkah* telah terpenuhi. Sedangkan bagi orang yang cacat dan tidak bisa mengucapkan ijab qabul secara langsung, maka kesepakatan perjanjiannya dibuat dalam bentuk tertulis yang dilengkapi dengan materai untuk memperkuat kata kesepakatan.[49] Dijelaskan pula

[49]Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, hlm. 195.

oleh Abdurahman al-Jaziriy, bahwa rukun *musyarakah* adalah dua orang pihak yang berserikat, *shighat* dan objek akad *musyarakah* baik harta maupun kerja.[50]

2.1.3. Syarat *Syirkah 'Inan*

Syarat-syarat yang berhubungan dengan *musyarakah* menurut Hanafiyah dibagi menjadi empat bagian berikut ini:

a. Sesuatu yang bertalian dengan bentuk *musyarakah*, baik dengan harta maupun dengan yang lainnya. Dalam hal ini terdapat dua syarat, yaitu yang berkenaan dengan benda yang diakadkan adalah harus dapat diterima sebagai perwakilan dan yang berkenaan dengan keuntungan, yaitu pembagian keuntungan harus jelas dan dapat diketahui dua pihak, misalnya setengah, sepertiga dan yang lainnya.
b. Suatu yang bertalian dengan *musyarakah mal* (harta), dalam hal ini terdapat dua perkara yang harus dipenuhi yaitu bahwa modal yang dijadikan objek akad *syirkah 'inan* adalah dari alat pembayaran *(nuqud)* seperti *junai*, *riyal* dan rupiah serta yang dijadikan modal (harta pokok) ada ketika akad *musyarakah* dilakukan, baik jumlahnya sama ataupun berbeda.
c. Sesuatu yang bertalian dengan *musyarakah mufawadhah*, bahwa dalam *mufawadhah* disyaratkan adanya modal (pokok harta) yang harus sama, bagi yang ber*musyarakah* dapat menjadi wakil (*kafalah*), bagi yang dijadikan objek akad disyaratkan seperti *musyarakah* umum, yakni pada semua macam jual beli atau perdagangan.

---

[50]Abdurrahman al-Jaziri, *Fiqh "Ala Madzahib al-Arba'ah*, Juz 11. (Beirut: Dar al-Fikr, tt.), hlm. 72.

d. Sedangkan syarat yang bertalian dengan *musyarakah 'inan* sama dengan syarat-syarat *musyarakah mufawadhah*.[51]

Menurut Malikiyah, syarat-syarat yang bertalian dengan orang yang melakukan akad ialah merdeka, *baligh* dan pintar (*rusyd*). Sedangkan Syafi'iyah berpendapat bahwa *musyarakah* yang sah hukumnya hanyalah *musyarakah 'inan* sedangkan *musyarakah* yang lainnya batal.[52] Secara umumnya, dapat disimpulkan bahwa syarat-syarat utama yang harus ada dalam akad *musyarakah* ini adalah:

a. Mengeluarkan kata-kata yang menunjukkan izin masing-masing anggota serikat kepada pihak yang akan mengendalikan harta itu.
b. Anggota serikat itu saling mempercayai, sebab masing-masing mereka adalah wakil yang lainnya.
c. Mencampurkan harta sehingga tidak dapat dibedakan hak masing-masing baik berupa mata uang maupun bentuk yang lainnya.

Dalam kitab *Kifayah al-Akhyar*, syarat-syarat yang harus dipenuhi sebelum melakukan *syirkah 'inan* yaitu:

a. Benda (harta) atau modal yang di*syirkah*kan dinilai dengan uang;
b. Modal yang diberikan itu sama dalam hal jenis dan macamnya;
c. Modal tersebut digabung sehingga tidak dapat dipisahkan antara modal yang satu dengan yang lainnya;
d. Satu sama lainnya membolehkan untuk membelanjakan harta tersebut;

---

[51]Al-'Amiliy, *Al-Syirkah Baina al-Syariah al-Islamiyah wa al-Qanun al-Madaniy* (Beirut: Darul Adhwa, 1987), hlm. 78-80.

[52]T.M. Hasbi Ash-Shiddieqy, *Pengantar Fiqh Muamalah*, hlm. 83.

e. Keuntungan dan kerugian diterima sesuai dengan ukuran harta atau modal masing-masing atau menurut kesepakatan antara pemilik modal.[53]

Adapun menurut Abu Bakar Jabir Al-Jazairi, *syirkah 'inan* mempunyai syarat-syarat keabsahannya sebagai berikut :

a. Hendaknya *syirkah* dilakukan sesama muslimin, karena non muslim tidak bisa dijamin bisa meninggalkan interaksi dengan riba atau tidak memasukkan harta haram ke dalam *syirkah* kecuali hak menjual di tangan orang muslim maka tidak salahnya melibatkan non muslim tersebut akan memasukkan harta haram ke dalam *syirkah*.
b. Besarnya modal dan bagian para sekutu harus diketahui, karena keuntungan dan kerugian sangat terkait dengan diketahuinya modal dan saham.
c. Keuntungan dibagi berdasarkan jumlah saham.
d. Jika saham berupa uang, namun ada seorang yang memiliki komoditi ingin ikut bergabung dalam *syirkah*, maka komoditinya di hargai dengan uang sesuai dengan harga pada hari itu.
e. Pekerjaan harus diatur sesuai dengan banyak tidaknya saham sama seperti dalam pembagian keuntungan dan kerugian.
f. Jika salah seorang sekutu meninggal dunia, *syirkah* menjadi batal, jika misalnya ia gila, ahli waris atau walinya berhak membatalkan *syirkah* atau mempertahankannya berdasarkan akad terdahulu.[54]

---

[53]Taqiyuddin Abi Bakr ibn Muhammad al-Husaini, *Kifayat al-Akhyar*, (Surabaya: Risalah Gusti, 1996), hlm. 210.

Demikianlah pembahasan mengenai beberapa rukun dan syarat yang harus dipenuhi dalam melaksanakan *syirkah 'inan.*

2.3. Pendapat Fuqaha Tentang Investasi *Syirkah 'Inan*

Bentuk umum dari usaha bagi hasil adalah *syirkah 'inan* (*musyarakah*). Transaksi *syirkah* dilandasi adanya keinginan para pihak yang bekerjasama untuk meningkatkan nilai asset yang mereka miliki secara bersama-sama. Semua bentuk usaha yang melibatkan dua pihak atau lebih, di mana mereka secara bersama-sama memadukan seluruh bentuk sumberdaya baik yang berwujud maupun tidak wujud.[55]

Ulama Syafi'iyah mengklasifikasikan *syirkah* kepada empat jenis, yaitu pertama, *syirkah 'inan* (partnership atau perkongsiaan terbatas). Kedua, *syirkah abdan* (partnership atau perkongsian tenaga kerja saja). Ketiga, *syirkah mufawadhah* (partnership atau perkongsian tak terbatas). Keempat, *syirkah wujuh* (partnership atau perkongsian kepercayaan yang didapat bersama).[56]

Sedangkan menurut ulama Hanafiah membaginya *syirkah* kepada lima bentuk yaitu Pertama, *Syirkah al-inan* yaitu perserikatan dalam modal (harta) dalam suatu perdagangan yang dilakukan dua orang atau lebih dan keuntungannya dibagi bersama. Para ulama fiqh sepakat menyatakan bahwa bentuk perserikatan seperti ini adalah boleh. Dalam perserikatan *al-Inan*, modal digabungkan oleh

---

[54]Abu Bakar Jabir Al-Jazairi, *Ensiklopedi Muslim Minhajul Muslim*, (Jakarta: Darul Falah, 2000), hlm. 518.

[55]Adiwarman Karim, *Bank Islam: Analisis Fiqih dan Keuangan*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 92.

[56]Sayyid Sabiq, *Fiqh al-Sunnah*, hlm. 294.

masing-masing pihak tidak harus sama jumlahya, tetapi boleh satu pihak memiliki modal yang lebih besar dari pihak lainnya.

Kedua, *Syirkah al-mufawadhah*, yaitu perserikatan dua orang atau lebih pada suatu objek, dengan syarat masing-masing pihak memasukkan modal yang sama jumlahnya, serta melakukan tindakan hukum (kerja) yang sama, sehingga masing-masing pihak dapat bertindak hukum atas nama orang-orang yang berserikat itu. Dalam perserikatan ini, menurut ulama Hanafiah dan Zaidiyah, tidak dibolehkan modal salah satu pihak lebih besar dari pihak lain dan keuntungan dari satu pihak lebih besar dari keuntungan yang diterima mitra serikatnya.

Ketiga, *Syirkah al-wujuh*, yaitu serikat yang dilakukan dua orang atau lebih yang tidak punya modal sama sekali. dan mereka melakukan pembelian dengan kredit serta menjualnya dengan harga tunai, sedangkan keuntungan diperoleh dibagi bersama. Ulama Hanafi dan Zaidiah, Hanabilah menyatakan bahwa perserikatan seperti itu hukumnya boleh, karena dalam perserikatan ini masing-masing pihak bertindak wakil dari pihak lain sehingga pihak lain itupun terikat pada transaksi yang telah dilakukan mitra serikatnya.

Keempat, *Syirkah al-abdan/al-amal*, yaitu perserikatan yang dilaksanakan oleh dua pihak untuk menerima suatu pekerjaan, seperti pandai besi, service alat-alat elektronik, laundry, dan tukang jahit, hasil atau imbalan yang diterima dari pekerjaan itu dibagi bersama sesuai dengan kesepakatan mereka berdua, tentang boleh atau tidaknya bentuk perserikatan itu pun diperselisihkan para ulama fiqh.

Menurut Ulama Malikiyah, Hanafiah, Hanabilah, Zaidiyah hukumnya boleh, karena tujuan pertama perserikatan ini adalah mencari keuntungan dengan modal kerja sama. Alasan mereka adalah riwayat dari Ibnu Mas'ud, Ammar dan Saad ketiga sahabat ini melakukan suatu perserikatan dalam perang Badar, Ibnu Mas'ud mengatakan, saya dan Ammar tidak mendapatkan apa-apa sedangkan Ammar mendapatkannya.[57]

Kelima, *Syirkah al-Mudharabah* adalah persetujuan antara pemilik modal dengan seorang pekerja untuk mengelola uang dari pemilik modal dalam perdagangan tertentu, yang keuntungannya dibagi berdasarkan kesepakatannya, sedangkan kerugian yang diderita menjadi tanggung jawab pemilik modal. Ulama Hanafiah, Malikiah, Syafi'iyah, Zahiriyah, dan Syiah Imamiah mengatakan bahwa yang semacam itu tidak memasukkan transaksi *mudharabah* sebagai salah satu bentuk perserikatan, karena *mudharabah* menurut mereka akad tersendiri dalam bentuk kerjasama lain, dan tidak dinamakan dengan perserikatan.[58]

Dari uraian di atas, bahwa *syirkah 'inan* antara kedua ulama fuqaha Syafi'i dan Hanabilah memperbolehkan tentang investasi *syirkah 'inan* (*musyarakah*). Alasannya *syirkah* (*musyarakah*) tersebut didasarkan pada kesamaan modal dan sesuai kesepakatan yang selanjutnya dengan sendirinya berlaku akad atas dasar rela dari pihak manapun. Masing-masing mereka diberikan ruang kreatifitas untuk memperlancar jaringan usaha dan memperoleh keuntungan serta menanggung kerugian yang dialami nantinya.

---

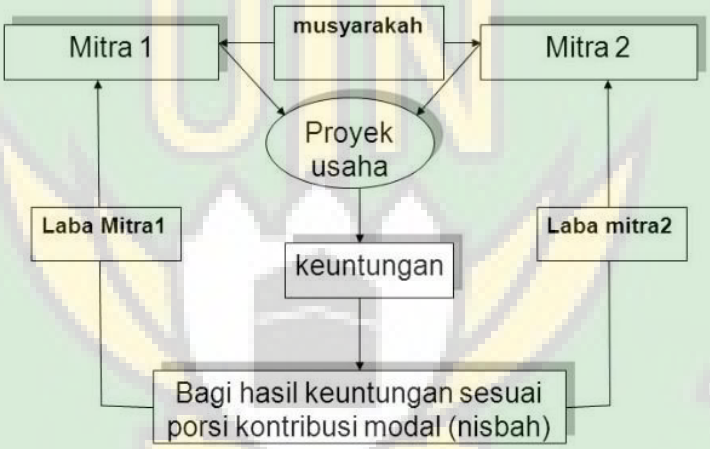
[57]Adiwarman Karim, Bank Islam: *Analisis Figih dan Keuangan*, hlm. 805.
[58]Wahbah al Zuhaili, *al-Fiqh al-Islam wa Adillatuhu*, hlm. 805.

2.4. Pembagian Keuntungan dan Berakhirnya *Syirkah 'Inan*

2.4.1. Pembagian Keuntungan dalam *Syirkah 'Inan*

Pembagian keuntungan *syirkah 'inan* ditentukan dalam perjanjian sesuai dengan proporsi masing-masing pihak, yakni pihak pemodal (seperti perbankan syari'ah) dan nasabah penerima modal. Proses aplikasi pembiayaan *syirkah 'inan* menurut Aries Mufti dan Muhammad Syakir Sula dapat di gambarkan sebagai berikut.[59]

Skema Al Musyarakah



Pembagian keuntungan bagi tiap partner harus dilakukan berdasarkan perbandingan persentase tertentu. Penentuan jumlah keuntungan yang pasti bagi setiap mitra tidak dibolehkan, sebab seluruh keuntungan tidak mungkin direalisasikan dengan melampaui jumlah tertentu, yang dapat menyebabkan mitra lain tidak memperoleh bagian dari keuntungan tersebut dan pembagian keuntungan tidak perlu ditentukan dalam kontrak, karena setiap mitra tidak boleh melakukan penyimpangan antara kontribusi modal yang diberikan dan tingkat

[59]Aries Mufti dan Muhammad Syakir Sula, *Amanah Bagi Bangsa (Konsep Sistem Ekonomi Syariah)*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada 2008), hlm. 64.

rasio keuntungan. Jumlah keuntungan yang diperoleh harus sesuai dengan proporsi modal yang diberikan dan keuntungan dibagi dalam porsi yang sama diantara mitra.[60]

Dalam persentase pembagian laba, Jordan Islamic Bank tidak menyatakan adanya sekian persen pun untuk manajemen. Ia hanya menyatakan bahwa laba bersih akan dibagi antara bank dan mitranya sesuai dengan kesepakatan atas rasio kontrak *syirkah*. Banque Misr (cabang-cabang syariah) dalam kontrak *syirkahn*ya menyatakan bahwa laba bersih akan dibagikan dengan cara berikut: sekian persen untuk bank dan sekian persen untuk si mitra. Sekian persen dari laba akan dialokasikan untuk bank dan mitranya. Menurut praktik Faisal Islamic Bank adalah sebagai berikut: laba didefinisikan sebagai laba bersih setelah dikurangi dengan seluruh biaya dan sekian porsi dari laba ini akan diberikan kepada mitra.[61]

Dari pembahasan tersebut tidak tampak adanya metode yang seragam dalam pembagian laba di kalangan lembaga-lembaga keuangan Islam, meski sebenarnya metode-metode yang digunakan oleh berbagai lembaga tampak mirip. Dalam hal ini untuk menghindari terjadinya perselisihan di kemudian hari, sebaiknya pada awal terjadinya suatu kontrak ditentukan cara pembagian hasilnya/keuntungan dengan para mitranya.

---

[60] Abdullah Saed, *Bank Islam dan Bunga: Studi Krisis Larangan Riba dan Interpretasi Kontemporer*, (terj. M. Ufuqul Mubin dkk), (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003), hlm. 110-111.

[61] Aries Mufti dan Muhammad Syakir, *Amanah Bagi Bangsa*, hlm. 62.

2.4.2. Berakhirnya *Syirkah 'Inan*

Dalam Ensiklopedi Hukum Islam, ulama fiqh mengemukakan beberapa hal yang dapat membatalkan atau menunjukkan berakhirnya akad *syirkah* secara umum yaitu:

a. Salah satu pihak mengundurkan diri, karena menurut para ahli fiqh, akad perserikatan itu tidak bersifat memaksa dalam arti boleh dibatalkan;
b. Salah satu pihak yang berserikat meninggal dunia;
c. Salah satu pihak kehilangan kecakapannya bertindak hukum, seperti gila yang sulit disembuhkan;
d. Salah satu pihak murtad (keluar dari agama Islam) dan melarikan diri ke negeri yang berperang dengan negeri muslim karena orang seperti ini dianggap sebagai sudah wafat.[62]

Kemudian ulama fiqh juga mengemukakan hal-hal yang membuat berakhirnya akad perserikatan secara khusus, jika dilihat dari bentuk perserikatan yang dilakukan, yaitu sebagai berikut:

a. Dalam *syirkah al-amwal*, akad perserikatan dinyatakan batal apabila semua atau sebagian modal perserikatan hilang, karena obyek dalam perserikatan ini adalah harta. Dengan hilangnya harta perserikatan, berarti perserikatan itu bubar.
b. Dalam *syirkah al-mufawadhah*, modal masing-masing pihak tidak sama kualitasnya, karena *al-mufawadah* itu sendiri berarti persamaan, baik dalam modal, kerja maupun keuntungannya yang dibagi.

---

[62] Abdul Aziz Dahlan, *Ensiklopedi Hukum*, hlm. 1715.

Menurut Ahmad Azhar Basyir sebagaimana dikutip oleh Hendi Suhendi menyatakan bahwa, *syirkah 'inan* akan berakhir jika terjadi hal-hal berikut:

a. Salah satu pihak membatalkannya meskipun tanpa persetujuan pihak lainnya, sebab *syirkah* adalah akad yang terjadi atas dasar rela sama rela dari kedua belah pihak yang tidak ada keharusan untuk dilaksanakan jika salah satu pihak tidak menginginkannya lagi
b. Salah satu pihak kehilangan kecakapan untuk ber*tasharruf* (keahlian mengelola harta), baik karena gila maupun karena alasan lainnya.
c. Salah satu pihak meninggal dunia, tetapi jika anggota syirkah lebih dari dua orang, yang batal hanyalah yang meninggal saja. *Syirkah* berjalan terus pada anggota-anggota lainnya yang masih hidup. Apabila ahli waris anggota yang meninggal menghendaki turut serta dalam *syirkah* tersebut, maka dibuat perjanjian baru bagi ahli waris yang bersangkutan.
d. Salah satu pihak berada di bawah pengampuan (perwalian).
e. Salah satu pihak jatuh bangkrut yang berakibat tidak berkuasa lagi atas harta yang menjadi saham *syirkah*.
f. Modal para anggota *syirkah 'inan* habis atau hilang sebelum dibelanjakan atas nama *syirkah*. Jika modal tersebut hilang sebelum terjadi percampuran harta hingga tidak dapat dipisah-pisahkan lagi, yang menanggung risiko adalah para pemiliknya sendiri. Apabila harta lenyap setelah terjadi percampuran yang tidak bisa dipisah-pisahkan lagi, maka menjadi risiko bersama.[63]

[63] Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, hlm. 133-134.

Dari seluruh uraian di atas dapat dipahami bahwa konsep *syirkah* telah diatur sedemikian rupa oleh Islam dan *syirkah 'inan* merupakan salah satu sistem kerjasama dalam bidang muamalah.

BAB TIGA

ANALISIS PERSPEKTIF AKAD *SYIRKAH 'INAN* TERHADAP SISTEM PENETAPAN TARIF PT. GO-JEK INDONESIA YANG BERPENGARUH TERHADAP PENDAPATAN *DRIVER*

3.1. Gambaran Umum PT. Go-Jek Indonesia

3.1.1. Profil PT. Go-Jek Indonesia

Penggunaan teknologi saat ini terus mengalami perkembangan dan banyak memberikan timbal balik yang positif. Seperti banyaknya peluang bisnis baru yang tercipta khususnya pemanfaatan pada internet. Perkembangan teknologi tersebut memungkinkan setiap orang dengan mudah melakukan kegiatan jual-beli melalui komputer, *smartphone* atau *gadget*. Selain itu penggunaan internet juga dapat digunakan sebagai sarana melakukan transaksi perdagangan yaitu melalui *electronic commerce (E-Commerce)*. Pada bisnis jasa transportasi darat khususnya ojek di Indonesia, Go-Jek adalah perusahaan jasa layanan ojek pertama dengan layanan berbasis *mobile* dalam operasionalnya.

PT. Go-Jek Indonesia lahir dari ide sang CEO (*chief executive officer*) dan Managing Director Nadiem Makarim yang mengaku seorang pengguna ojek. Ojek yang merupakan kendaran motor roda dua ini memang transportasi yang sangat efektif untuk mobilitas dikemacetan kota. Berdasarkan pengalaman dan pengamatannya saat naik ojek dijalanan, bahwa sistem ojek yang ada pada saat itu sangat tidak efisien dikerenakan lebih dari 60% waktu kerjanya hanya menunggu penumpang di pangkalan. Para tukang ojek pangkalan tersebut menunggu dari 7 sampai 10 jam, akan tetapi mereka hanya mendapatkan 4 sampai 8 orang penumpang saja. Melihat para tukang ojek pangkalan yang menghabiskan waktu dan belum tentu mendapatkan penumpang, Nadiem Makarim bersama

Michaelanglo Maron yang merupakan *Chief Branding Go-Jek* membantu para tukang ojek pangkalan untuk mendapatkan penumpang dengan cara lebih cepat dan efisien dengan membuat layanan yang dapat menghubungkan penumpang dengan pengemudi ojek, yaitu dengan mendirikan sebuah perusahaan yang bernama PT. Go-Jek Indonesia. Sebuah layanan antar jemput dengan ojek modern berbasis pesanan.[64]

Go-Jek didirikan pada tanggal 12 Oktober 2010 oleh pemuda Indonesia yang kreatif yaitu Nadiem Makarim dan Michaelanglo Maron. PT. Go-Jek Indonesia adalah Karya Anak Bangsa yang pertama dilahirkan dengan niat baik untuk memberikan solusi memudahkan kehidupan sehari-hari ditengah kemacetan perkotaan. Saat itu pemikirannya, bagaimana masyarakat bisa mendapatkan layanan yang mudah, aman, nyaman, dan tepercaya dengan tarif jelas.[65] Mitra *driver* juga bisa menjadi lebih mudah dalam mendapatkan pelanggan dan meningkatkan penghasilan. Layanan Go-Jek yang tertata ternyata cukup disukai oleh masyarakat dan mitra, walaupun jumlahnya masih sangat kecil dibandingkan sekarang.

Saat itu, layanan yang ditawarkan Go-Jek meliputi transportasi, kurir, dan berbelanja. Tujuan PT. Go-Jek Indonesia saat itu adalah meningkatkan kinerja para pengemudi ojek. Di tahun 2015 PT. Go-Jek Indonesia memutuskan untuk menyediakan layanan Go-Jek dalam bentuk aplikasi. Sehingga Go-Jek menjadi sebuah solusi layanan berbasis teknologi yang memudahkan segala kebutuhan

---

[64]Slaudiya Anjani Septi Damayanti, *Transportasi Berbasis Aplikasi Online: Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Surabaya*, diakses melalui http://journal.unair.ac.id, diakses pada tanggal 18 April 2019.

[65]www.wikipedia.org, *Go-Jek*, Diakses melalui situs: https://id.wikipedia.org/wiki/GO-JEK, pada tanggal 18 April 2019.

kehidupan sehari-hari masyarakat. Disinilah pertumbuhan Go-Jek menjadi sangat signifikan. Ketika aplikasi Go-Jek diluncurkan pada tahun 2015, ada tiga layanan yang ditawarkan yaitu *transport, instant courier, dan shopping.* Perusahaan PT. Go-Jek Indonesia yang kemudian dikenal sebagai *provider* ojek yang telah memiliki jaringan yang sangat luas di Indonesia dan sangat membantu masyarakat yang membutuhkan penghasilan sebagai *driver* atau *rider* Go-Jek dan masyarakat sebagai *user*-nya.[66]

Melihat dari perkembangan teknologi yang semakin canggih dan *modern, smartphone* sudah menjadi gaya hidup masyarakat terutama di perkotaan. Perkembangan usaha juga yang semakin pesat, banyak perusahaan-perusahaan teknologi digitital yang mulai bermunculan, begitu juga dengan PT. Go-Jek Indonesia yang mulai meluncurkan sebuah aplikasi yang bisa diakses melalui *smartphone* berbasis *os android & ios* bernama Go-Jek yang tersedia di *Google Play Store* dan *App Store*. Go-Jek yang bergerak di bidang teknologi komunikasi dan jasa transportasi berbasis aplikasi *online*, dilengkapi dengan *Global Positioning System* (GPS) untuk memberikan informasi keberadaan pengemudi dan pengguna dengan rute terdekat.

Go-Jek hadir sebagai pemberi solusi dan kemudahan, sehingga dengan menggunakan layanan jasa transportasi ini, konsumen bisa dengan mudah memesan layanan ojek tanpa harus mendatangi pangkalan ojek. Serta dengan adanya aplikasi tersebut konsumen merasa lebih efisien karena adanya harga yang sudah tertera di aplikasi pesanan, sehingga tidak perlu melakukan tawar-menawar.

---

[66]www.go-jek.com, *Tentang Kami*, Diakses melalui situs: https://www.go-jek.com/about/ pada tanggal 18 April 2019.

Masyarakat sebagai konsumen banyak terbantu semenjak hadirnya Go-Jek karena dimudahkan dengan berbagai menu layanannya.

PT. Go-Jek Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi *online* yang melayani angkutan manusia dan barang dengan menggabungkan jasa ojek untuk pengangkutan penumpang dengan menggunakan aplikasi pada *smartphone*. Go-Jek sebagai media atau sarana transportasi roda dua dan roda empat dengan berbasis aplikasi *online* pada *smartphone* ini merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi ojek dan teknologi komunikasi yang terdapat pada *smartphone* yang berbasis *android* atau *ios* sehingga dengan menggunakan jaringan internet, aplikasi Go-Jek ini dapat digunakan oleh *user*-nya yang membutuhkan transportasi *online*.

Pada tahun 2010 saat berdirinya perusahaan PT. Go-Jek Indonesia, awalnya Go-Jek hanya melayani lewat *call center* saja, seperti panggilan pada taksi. Pada tahun 2015, Go-Jek mulai berkembang dan menciptakan aplikasi yang tersedia di *smartphone os android* atau *ios*. Go-Jek kini telah tumbuh menjadi perusahaan penyedia layanan transportasi dan gaya hidup berbasis aplikasi.[67] Dengan aplikasi ini, konsumen bisa memesan secara *online*, juga bisa membayar secara kredit lewat *Go-Pay* dan mengetahui keberadaan *driver* yang akan menjemput konsumen. Untuk keuntungan, terdapat pembagian 20% untuk Perusahaan dan 80% untuk mitranya yaitu *driver*. Terkadang para *driver* Go-Jek bisa mendapatkan 10 sampai 20 pelanggan setiap harinya. Apalagi Go-Jek tidak

[67]www.go-jek.com, *Tentang Go-Jek*, Diakses melalui situs: https://www.go-jek.com/, pada tanggal 19 April 2019.

hanya melayani antar jemput orang saja, tetapi juga banyak tersedia layanan lainnya.

Adapun jenis layanan Go-Jek yang tertara di aplikasi serta penjelasannya ialah sebagai berikut :[68]

1. Go-Ride

Go-Ride adalah pilihan transportasi yang memberikan kecepatan, kemudahan pemesanan, kemudahan menentukan tujuan pengantaran, yang terpenting adalah keamanan dan kenyamanan. Pelanggan akan memasukkan tempat penjemputan dan tujuan mereka ke aplikasi ketika memesan layanan Go-Ride dengan jarak maksimum 30 Km.

2. Go-Food

Go-Food adalah layanan pesan antar makanan dengan lebih dari 75.000 restoran yang terdaftar di aplikasi Go-Jek. Pada layanan Go-Food, *driver* akan membelikan makanan yang dipesan oleh pelanggan dan mengantarkannya ke lokasi pelanggan sesuai dengan keterangan di aplikasi. Maksimal jarak pengantaran pada layanan Go-Food adalah 25 Km.

3. Go-Send

Pada layanan Go-Send, *driver* akan mengantarkan barang dari pelanggan ke tempat tujuan sesuai dengan pemesanan di aplikasi. *Driver* dapat mengantarkan barang dalam satu area yang sama dengan maksimal berat barang 20 Kg dan maksimal ukuran 70x50x50 Cm.

---

[68]www.go-jek.com, *Layanan Kami*, Diakses melalui situs: https://www.go-jek.com/, pada tanggal 19 April 2019.

4. Go-Shop

Go-Shop adalah layanan belanja yang memudahkan pelanggan untuk membeli barang atau makanan di toko dalam satu area yang sama. Lokasi pembelian dan pengantaran sesuai dengan yang tertera pada pemesanan pelanggan di aplikasi. Maksimal jarak pengantaran dari tempat belanja ke lokasi pelanggan yaitu 30 Km.

5. Go-Med

Go-Med, yang kini bekerja sama dengan Halodoc yang merupakan layanan untuk Pelanggan yang ingin membeli obat, vitamin, dan kebutuhan kesehatan lainnya di apotek berlisensi yang sudah tersedia di layanan Go-Med. Pada layanan Go-Med, *driver* akan membelikan dan mengantarkan obat atau kebutuhan kesehatan lainnya kepada pelanggan, sesuai dengan pemesanan pelanggan di aplikasi.

6. Go-Tix

Go-Tix adalah layanan *ticketing online* untuk bioskop, taman hiburan, konser musik, pertandingan olahraga, dan event-event *on-demand* lainnya.

7. Go-Box

Go-Box merupakan layanan angkut dan antar oleh mobil boks, *pickup* bak dan truk engkel yang dapat dipesan langsung melalui aplikasi Go-Jek di *smartphone.*

Untuk saat ini Go-Jek telah berkembang tidak hanya beroperasi di Jakarta saja melainkan di 50 kota besar di Indonesia, salah satunya di Kota Banda Aceh. Hampir diseluruh sudut jalan pasti menemukan sedikitnya dua atau tiga orang

pengemudi motor dengan ciri-ciri menggunakan atribut (jeket dan helm) yang bewarna hijau dan terdapat Go-Jek.

3.1.2. Visi Misi

Visi misi PT. Go-Jek Indonesia merupakan gambaran dan tujuan suatu perusahaan di masa depan dan cara untuk mencapai tujuan itu. Pentingnya visi dan misi dalam perusahaan ini ialah sebagai elemen utama bagi suatu strategi untuk mencari pencapaian hasil yang lebih tinggi atau lebih baik. Adapun visi dan misi perusahaan PT. Go-Jek Indonesia yaitu :

1. Visi

Membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian dengan menggunakan layanan fasilitas kurir, serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di Indonesia ke depannya.

2. Misi

   1. Menjadi acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan menggunakan kemajuan teknologi.
   2. Memberikan layanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan.
   3. Membuka lapangan kerja seluas-luasnya bagi masyarakat Indonesia.
   4. Meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial.

5. Menjaga hubungan baik dengan berbagai pihak yang terkait dengan usaha ojek online.[69]

3.2. Kontrak Kerjasama PT. Go-Jek Indonesia dengan *Driver*

Kontrak adalah suatu perjanjian antara para pihak (dua pihak atau lebih) yang saling mengikat dirinya untuk melakukan suatu perbuatan hukum dalam bidang harta kekayaan.[70] Kerjasama merupakan perihal hubungan (jalinan kemitraan dan sebagainya). Dalam perjanjian kerjasama kemitraan pada Perusahaan PT. Gojek Indonesia dengan *driver*, kemitraan yang dimaksudkan memiliki arti sebagai kawan kerja, pasangan kerja atau rekan dimana memiliki hubungan atau jalinan kerjasama sebagai mitra dengan *driver*nya. Kemitraan merupakan suatu bentuk persekutuan antara dua pihak atau lebih yang membentuk ikatan kerjasama atas dasar kesepakatan saling membutuhkan dan saling membesarkan.[71] Tujuan kemitraan antara lain adalah untuk meningkatkan pendapatan, usaha, jaminan suplai jumlah dan kualitas produksi. Pelaku kemitraan meliputi *driver* dan perusahaan PT. Go-Jek Indonesia selaku pemilik perusahaan yang menyediakan layanan jasa.

Terbentuknya hubungan kemitraan PT. Go-Jek Indonesia dengan *driver* dimulai pada lowongan pendaftaran yang dibuka oleh perusahaan untuk bekerjasama dengan *driver*. PT. Go-Jek Indonesia memberikan kesempatan kepada setiap masyarakat yang ingin mendapatkan penghasilan baik sebagai

---

[69]www.go-jek.com, *Visi Misi Go-Jek*, Diakses melalui situs: https://www.go-jek.com/vision-mission/ pada tanggal 19 April 2019.

[70]Ady Wibowo Sunarto, *Hukum Kontrak Terapeutik di Indonesia*, (Medan : Pustaka Bangsa Press, 2009), hlm. 7.

[71]Muhammad Jafar Hafsah, *Kemitraan Usaha*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1999) hlm. 43.

pendapatan utama maupun sebagai penghasilan tambahan dapat bergabung dengan perusahaan Go-Jek. Perusahaan PT. Go-Jek Indonesia telah memiliki jaringan yang luas serta memiliki konsumen yang banyak dengan menggunakan aplikasi yang dapat diakses melalui internet dengan mudah.

Pihak yang ingin bergabung menjadi *driver* Go-Jek bisa mendaftar langsung ke PT. Go-Jek Indonesia melalui pendaftaran *online* atau mendatangi langsung ke kantor operasional PT. Go-Jek Indonesia untuk mendaftar menjadi mitra dengan syarat wajib membawa KTP, SKCK, SIM dan STNK. Selanjutnya pihak kantor akan meng-aktifkan aplikasi Go-Jek *driver* yang akan di gunakan oleh pihak mitra *driver* dan menjelaskan cara kegunaanya serta pola kerjasamanya. PT. Go-Jek Indonesia mencantumkan dalam kontrak perjanjian yang harus disepakati dan diaplikasikan dengan baik oleh setiap mitra usahanya. Setiap pihak pendaftar yang ingin bergabung menjadi mitranya harus mengikuti *rule* yang diberlakukan oleh manajemen Go-Jek secara umum yang diberlakukan pada perusahaan.[72] Meskipun banyak *rule* lainnya yang dibuat dalam bentuk *hand book* sebagai *hand out* yang harus dipelajari oleh mitra yang bergabung dalam perusahaan.

Isi dari kontrak harus dipelajari dan disetujui oleh mitra Go-Jek selanjutnya harus dipelajari dan ditandatangani oleh semua calon *driver* Go-Jek. Dalam kontrak kerja ini pihak manajemen Go-Jek dilabeli sebagai mitra I sedangkan *driver* Go-Jek dilabeli sebagai mitra II untuk menjadi bagian dari

[72]Hasil wawancara dengan Muliadi, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 22 Mei 2019 di Batoh Kota Banda Aceh.

perusahaan yang akan memperoleh profit secara bersama-sama antara mitra I dan mitra II.

Penulis akan memaparkan isi dari kontrak yang harus disepakati oleh mitra Go-Jek. Isi kontrak ini merupakan perjanjian baku meskipun dalam pasal-pasal yang ditetapkan oleh manajemen Go-Jek tersebut tidak sedikit yang mengandung klausula eksonerasi, tetapi tetap harus disepakati oleh mitranya seperti ketentuan yang tercantum dalam perjanjian atau kontrak kemitraan tersebut. Tertulis pada Pasal 1 mengenai Rincian Tugas, Wewenang serta Tanggung Jawab dalam Pasal yang berbunyi sebagai berikut:

> "Rincian tugas, wewenang dan tanggung jawab mitra II adalah menerima dan melaksanakan order yang diberikan oleh mitra I baik melalui aplikasi android maupun call centre atau yang diatur oleh perusahaan dan merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dalam perjanjian kerjasama kemitraan ini."

Dalam ketentuan Pasal 1 yang tertara dalam kontrak kerjasama tersebut, setiap orderan masuk pihak *driver* harus menerima dan menjalankan orderan yang masuk melalui smartphone *driver*. Setiap ada orderan yang masuk pihak menajemen Go-Jek meberikan pilihan kepada *driver* melalui aplikasi untuk bisa menerima orderan secara otomatis (menyalakan onbid) atau menerima secara berkala (mematikan onbid). Namun jika ada orderan yang tidak diterima oleh *driver* atau meng*cancel* orderan maka akan terjadi pengaruh buruk terhadap performa atau nilai *driver* harian. Jika performa harian *driver* buruk atau dibawah 75% maka *driver* akan kesulitan mendapatkan orderan berikutnya. Karena itu

driver wajib menyelesaikan setiap ada orderan yang masuk kalau tidak ingin performa harian *driver* menurun.[73]

Sebelumnya manajemen Go-Jek menerapkan sistem pembagian orderan secara acak ke *driver*, setiap orderan masuk sistem akan memberikan orderan kepada *driver* yang jarak radiusnya paling dekat dengan konsumen. Namun pada tanggal 04 Februari 2019 pihak manajemen Go-Jek membuat kebijakan baru dengan mengubah sistem penerimaan alokasi order yang baru, dari sistem baru ini pihak manajemen Go-Jek memilah *driver* menjadi 2 golongan yaitu *driver* prioritas dan *driver* sampingan *(short term)*. *Driver* prioritas adalah *driver* yang dinilai rajin tidak memilih-milih orderan juga selalu aktif setiap harinya, sedangkan *driver* sampingan ialah *driver* yang dinilai tidak serajin *driver* prioritas dalam menjalankan tugas sebagai *driver*, mengingat *driver* Go-Jek memiliki kebebasan untuk menjadi ojek *online* diwaktu yang luang atau tidak ada tuntutan untuk menjadi *driver* setiap harinya seperti bekerja.[74] Karena itu tidak sedikit dari golongan *driver* ialah mahasiswa, buruh, pekerja kantoran, wiraswasta dan lainnya. Namun yang menjadi tolak ukur utama perbedaan antara *driver* prioritas dan *driver* sampingan ialah dari nilai kerajinan mitra *driver*.

Pada mekanisme alokasi order sistem yang lama order akan diberikan kepada mitra yang berada paling dekat dengan alokasi order, namun sistem yang baru orderan akan diberikan kepada mitra yang berada di radius yang dianggab paling dekat dengan alokasi order dan dianggab paling rajin diantara mitra-mitra

[73]Hasil wawancara dengan Rafsanjani, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 23 Mei 2019 di Ulee Kareng Kota Banda Aceh.

[74]Hasil wawancara dengan Mahlil Sukur, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 22 Mei 2019 di Beurawe Kota Banda Aceh.

yang berada di radius jarak wajar. Namun dari kebijakan tersebut penulis menemukan banyak *driver* Go-Jek area Banda Aceh yang mengeluh dan mengajukan klaim ke kantor karena sistem baru ini tidak berjalan sebagai mana mestinya. Banyak *driver* yang biasanya sering mendapatkan orederan sebelumnya semenjak sistem baru ditetapkan orderan sudah mulai berkurang terkadang yang biasanya bisa tutup point malah mendapatkan 2-5 orderan dalam sehari bahkan terkadang tidak sama sekali.[75] Oleh karena itu pihak manajemen Go-Jek perlu melakukan evaluasi atau peninjauan kembali atas perubahan sistem kebijakan tersebut.

Dalam penerimaan dan menjalankan orderan Go-Jek, penulis akan menjelaskan cara *driver* menyelesaikan orderan berdasarkan aplikasi *driver* Go-Jek pada orderan layanan *Go-Ride* sebagai berikut :

1. Login aplikasi *driver* Go-Jek, pastikan segala perlengkapan seragam helm sesuai dengan SOP Gojek.
2. Saat orderan masuk, klik tombol ambil tawaran sebelum waktu penawaran habis dalam 10 detik.
3. Segera berangkat menjemput pelanggan setelah mendapatkan orderan.
4. Konfirmasi via chat atau mode panggilan telepon ke pelanggan jika sudah tiba di lokasi penjemputan.
5. Bertemu pelanggan, berikan helm ke pelanggan dan geser di aplikasi *driver "sudah menjemput pelanggan".*
6. Mengantar pelanggan sampai dengan tujuan yang ditelah ditetapkan di aplikasi oleh pelanggan.
7. Tiba ditujuan, menerima tarif tunai dari pelanggan sesuai dengan harga orderan di aplikasi. Apabila pembayaran menggunakan Go-Pay *driver* tidak perlu meminta uang tunai.
8. Kemudian geser di aplikasi *driver* "telah menyelesaikan orderan."[76]

Dari cara penerimaan dan menjalankan layanan Go-Ride ini tidak jauh berbeda dari layanan lainnya seperti Go-Food, Go-Shop dan Go-Send. Semua

[75]Hasil wawancara dengan Mahlil Sukur, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 22 Mei 2019 di Beurawe Kota Banda Aceh.

[76]PT. Go-Jek Indonesia, *Buku Panduan Driver Go-Jek*, hlm. 2

fitur layanan Go-Jek sudah diatur sedemikian rupa oleh pihak manejemen Go-Jek untuk memudahkan *driver* dalam menerima dan menajalan orderan yang masuk.[77]

Pada Pasal 2 dalam kontrak kerjasama mengenai perjanjian bagi hasil, berbunyi bahwa "penetapan pembagian hasil dan sistem pembayarannya akan diatur dalam kesepakatan tersendiri dan merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dalam perjanjian kerjasama kemitraan ini."

Dalam kontrak kerjasama antar PT. Go-jek Indonesia dengan *driver* ini mengenai pebagian keuntungan yang ditetapkan PT. Go-Jek Indonesia dengan mitranya *driver*, sesuai dengan kesepakatan di awal kontrak yaitu 80% untuk *driver* dan perusahaan mendapatkan keuntungan 20% dari setiap orderan jasa transportasi ojek *online* tersebut. Jika *driver* telah selesai menjalankan orderan maka penghasilan yang diperoleh *driver* tersebut akan langsung dipotong 20% secara otomatis dari saldo Go-Pay *driver*. Dari aplikasi *driver* akan terlihat mines pada Go-Pay *driver* 20% dari harga tarif total yang berarti pemotongan ke perusahaan. Sedangkan jika pelanggan melakukan pembayarannya melalui Go-Pay pihak perusahaan sudah memotong secara otomatis 20% dari harga tarif total, di aplikasi *driver* tidak terlihat pemotongan untuk perusahaan lagi, tarif Go-Pay dari pelanggan akan langsung masuk ke Go-Pay *driver* secara otomatis 80% dari harga tarif total yang didapatnya.[78]

---

[77]Hasil wawancara dengan Husaini, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 22 Mei 2019 di Batoh Kota Banda Aceh.

[78]Hasil wawancara dengan Mahlil Sukur, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 22 Mei 2019 di Beurawe Kota Banda Aceh.

Pada Pasal 5 dalam kontrak kerjasama antar PT. Go-Jek Indonesia dengan *driver* menyebutkan sebab-sebab berakhirnya kerjasama PT. Go-Jek Indonesia dengan mitranya, di antaranya meliputi :

1. Mitra I tidak mempunyai pekerjaan untuk mitra II karena:
   a. Selesainya perjanjian kerjasama mitra II dengan perusahaan.
   b. Mitra I tidak mempunyai proyek kerja lagi yang cocok untuk mitra II.
2. Mitra II tidak lagi memenuhi kriteria / target minimal yang diinginkan oleh mitra I.
3. Mitra II tidak dapat memenuhi kewajiban yang telah disepakatinya dalam perjanjian.
4. Mitra II melanggar ketentuan dan larangan-larangan sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 6 dari perjanjian kerjasama kemitraan.
5. Alasan-alasan lain, yaitu:
   a. Kesehatan yang tidak baik / sakit berkepanjangan.
   b. Cacat yang menyebabkan tidak bisa melakukan aktifitas pekerjaan.
   c. Meninggal dunia.

Pada Pasal 5 ayat 2 disebutkan bahwa apabila pihak *driver* sebagai mitra II tidak mampu memenuhi kriteria yang ditetapkan menegemen PT. Go-Jek Indonesia atau pihak mitra II tersebut tidak mampu memenuhi target minimal penghasilan atau jam kerja yang diinginkan atau yang telah ditetapkan oleh pihak *provider* Go-Jek sebagai mitra I, maka pihak mitra II tersebut dianggap tidak mampu memberikan kontribusi finansial terhadap perusahaan maka pihak managemen dapat menetapkan putusan tentang berakhirnya kemitraan yang telah terjalin. Hal ini dianggap wajar karena Go-Jek merupakan perusahaan yang berorientasi profit yang menginginkan pendapatan dan keuntungan maksimal, sehingga setiap mitra II harus mampu berpartipasi aktif untuk menghasilkan profit agar dapat di-share dengan pihak manageman PT. Go-Jek Indonesia atas semua proyeksi laba yang diperolehnya.

Pada Pasal 5 ayat 3 disebutkan bahwa sebab berakhirnya kerjasama antara PT. Go-Jek dengan *driver* yaitu apabila *driver* tersebut tidak menjalankan kewajiban sebagaimana yang telah tercantum dalam kontrak kerjasama. Dalam ayat 4 disebutkan bahwa sebab berakhirnya kerjasama antara PT. Go-Jek Indonesia dengan *driver* yaitu apabila *driver* terbukti melakukan pelanggaran.

Pada Pasal 6 dalam kontrak kerjasama menyebutkan mengenai larangan-larangan yang tidak boleh dilakukan oleh *driver* Go-Jek, diantaranya:

1. Memberikan keterangan dan data pribadi palsu atau yang dipalsukan.
2. Minum minuman keras, mabuk, memakai obat bius atau narkotika di lokasi perusahaan mitra I dan coorporate.
3. Melakukan perbuatan asusila di lokasi kerja mitra I *coorporate*.
4. Melakukan tindakan kejahatan, misalnya: mencuri, menggelapkan, menipu, memperdagangkan barang terlarang baik di dalam maupun di luar lingkungan perusahaan mitra I.
5. Penganiayaan, menghina secara kasar atau mengancam mitra kerja lainnya.
6. Membujuk mitra kerja lainnya untuk melakukan sesuatu yang bertentangan dengan hukum atau kesusilaan.
7. Dengan sengaja atau karena kecerobohan merusak atau membiarkan dalam keadaan berbahaya alat-alat / barang / perlengkapan milik mitra I dan pelanggan.
8. Dengan sengaja walaupun sudah diperingatkan melakukan perbuatan atau membiarkan diri sendiri dan atau mitra kerja lainnya dalam keadaan berbahaya.
9. Membongkar rahasia mitra I atau mencemarkan nama baik mitra I.

Berdasarkan Pasal 6 di atas, pihak Mitra I sebagai perwakilan *provider* Go-Jek dapat melakukan pemberhentian kerjasamanya karena didasarkan pada *evidence* yang diterima oleh pihak *provider* terhadap ketidakkonsistenan pihak Mitra II dalam menjalankan aturan yang telah ditetapkan oleh pihak manajemen Go-Jek. Seluruh ketentuan yang dimuat dalam Pasal 6 di atas merupakan aturan tentang ketertiban umum, sehingga dengan kepatuhan pihak mitra kerja terhadap semua aturan tersebut maka akan memudahkan terciptanya iklim kerja yang

kondusif sehingga performa perusahaan akan lebih terwujud sebagai *good performance coorporation.*

Dengan demikian sangat wajar bila pihak manajemen PT. Go-Jek Indonesia memiliki komitmen tinggi untuk menerapkan sepenuhnya seluruh diktum yang terdapat dalam Pasal 6 tersebut supaya memberi citra positif bagi konsumen terhadap perusahaan. Apalagi sekarang ini tingkat persaingan antara ojek *online* dengan ojek *offline* sangat tinggi, bahkan di beberapa wilayah keberadaan ojek online merupakan ancaman terhadap pendapatan ojek offline sehingga terus dipersekusi keberadaan ojek online tersebut. Dengan demikian pihak manajemen PT. Go-Jek Indonesia tidak menginginkan mitra kerjanya ceroboh apalagi ditemukan indikasi sengaja melakukan pelanggaran terhadap semua ketentuan yang berlaku dalam manajemen PT. Go-Jek Indonesia, baik peraturan yang merupakan kebijakan lokal maupun kebijakan nasional.

3.3. Kebijakan Pihak PT. Go-Jek Indonesia dalam Penetapan Tarif yang Berpengaruh terhadap Pendapatan *Driver.*

Sebagai perusahaan rintisan penyedia jasa aplikasi angkutan ojek *online* yaitu PT. Go-Jek Indonesia sering sekali melakukan perubahan terhadap harga tarif layanannya. Tujuan awalnya tentu untuk memperkenalkan Go-Jek sekaligus mencari pelanggan sebanyak-banyaknya. Tercatat dalam *website* resminya lebih dari 1 juta orang sudah bergabung menjadi mitra *deiver* Go-Jek siap melayani trasnportasi masyarakat Indonesia. Operasional Go-Jek juga sudah tersebar di kota-kota besar seluruh Indonesia.[79] Tiap kebijakan PT. Go-Jek Indonesia dalam

[79]www.go-jek.com, *Tentang Kami*, Diakses melalui situs: https://www.go-jek.com/about, pada tanggal 18 April 2019.

penetapan harga tarif layanan tentu mengalami pengaruh besar terhadap kesejahteraan mitranya yaitu *driver*. Perubahan tarif PT. Go-Jek Indonesia dilakukan secara sepihak oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia, *driver* selaku mitranya wajib mengikuti segala kebijakan yang telah diatur oleh PT. Go-Jek Indonesia.

Pada awal tahun 2014, sebelum adanya aplikasi Go-Jek di *smartphone*, pelanggan yang memesan jasa layanan Go-Jek dengan cara menelpon ke *call center* Go-Jek. PT. Go-Jek Indonesia mulai membuat kebijakan dengan menawarkan jasa bagi penggunanya Rp 10.000,- untuk segala tujuan. Syaratnya tidak boleh melebihi 25 kilometer/jam. Konsumen pun ramai-ramai menggunakan jasanya, hingga banyak dari masyarakat mulai muncul ketergantungan untuk selalu menggunakan ojek *online* ini, selain murah juga mudah untuk dijangkau hanya menghubungi *call center* Go-Jeknya saja untuk melakukan pesananan antar jemput tidak harus pergi ke pangkalan ojek atau menunggu ojek lewat di sepanjang jalan.

Pada awal tahun 2015 PT. Go-Jek indonesia mulai melakukan perubahan tarif baru dengan meningkatkan tarif lebih tinggi dari sebelumnya menjadi Rp. 15.000,- dari harga Rp.10.000,- untuk segala tujuan juga dengan syarat yang sama tidak melebihi 25 kilometer/jam. Pada tahun 2015 PT. Go-Jek Indonesia juga mulai mengahdirkan sistem aplikasi yang bisa di akses mealalui *smartphone* untuk memudahkan pelanggan dalam melakukan pesanan terhadapat layanan jasa Go-Jek. *Driver* juga bisa dengan mudah mendapatkan akses dari pelanggan

dengan mengetahui informasi lokasi pelanggan untuk penjeputan karena telah dilengkapi *Global Positioning System* (GPS) dalam aplikasi Go-Jek.

Pada September 2015 PT. Go-Jek Indonesia mulai memberlakukan kebijakan baru *Rush Hour* yaitu mulai pukul 16.00 – 19.00 WIB. Pada jam tersebut, harga Rp 15.000 hanya berlaku untuk 6 kilometer pertama. Selanjutnya, pelanggan dikenai tarif Rp 2.500 per kilometer. Di luar *Rush Hour* dikenakan tarif datar Rp. 15.000,- dengan jarak maksimum 25 kilometer/jam.

Kebijakan *Rush Hour* ini cukup menguntungkan bagi perusahaan Go-Jek dan *driver*. Go-Jek bisa menambah potensi pendapatan jika pada jam biasa Rp 15.000,- bisa kemana saja, tetapi pada *Rush Hour*, pelanggan harus membayar lebih atas jasa layanan Go-Jek jika menempuh pejalanan lebih dari 6 kilometer. Cara tersebut terus dipertahankan Go-Jek untuk memperoleh keuntungan lebih dan dengan adanya kebijakan baru tersebut juga bertujuan untuk menarik minat pengemudi atau masyarakat agar bergabung menjadi mitra *driver* di perusahaan PT. Go-Jek Indonesia.

Di penghujung tahun 2015, Go-Jek menghapus tarif *flat* Rp 15.000 yang bisa diakses mana saja. Untuk perjalanan 1 sampai 10 kilometer Go-jek memasang tarif Rp 12.000,- sementara untuk jarak 10 kilometer sampai 15 kilometer dikenakan tarif Rp 15.000. Jika lebih dari 15 kilometer, maka pelanggan akan dikenai tarif 2.000 per kilometer sesudahnya. Pada Februari 2016, *Rush Hour* mulai diberlakukan menjadi dua waktu, yaitu pada pukul 06.00 - 09.00 dan 16.00 - 19.00 WIB.

Pada bulan Februari 2016 harga tarif masih sama, hanya saja pada *Rush Hour* jam 06.00 - 09.00 dan 16.00 - 19.00 pelanggan dikenai tarif tambahan sebesar Rp 5.000,- untuk satu kali perjalanan. Pada bulan April 2016, Go-Jek kembali merubah kebijakan tarifnya. Kali ini tidak lagi menggunakan sistem *flat* atau jarak tertentu. Go-Jek memberlakukan tarif per kilometer dengan minimum *payment*. Untuk jam normal, tarif sebesar Rp 1.500,- per kilometer dengan minimum pembayaran Rp 12.000,- sedangkan untuk *Rush Hour* tarif sebesar Rp 2.000,- per kilometer dengan minimum *payment* Rp 15.000,-.

Pada awal bulan Agustus 2016, Go-Jek mulai mendapat suntikan dana besar $550 juta atau setara Rp 7,2 triliun yang berasal dari KKR, Warburg Pincus, Farallon Capital dan Capital Group Private Markets. Tak berselang lama, Go-Jek kembali mengubah tarifnya. Tidak tanggung-tanggung pada 13 Agustus, Go-Jek menurunkan minimal *payment* menjadi Rp 4.000,- dengan tarif per kilometer Rp. 1.500,-. Sementara untuk *Rush Hour* minimum *payment* menjadi Rp 8.000,- dengan tarif per kilometer Rp 2.000,-.[80]

Sebelum perubahan tarif yang terjadi pada bulan Agustus 2016, tarif PT. Go-Jek Indonesia dinilai tinggi dan lebih menguntungkan baik ke *driver* maupun pihak *provider*, berbeda dengan tarif yang sekarang karena harus lebih menyesuaikan. Tarif Go-Jek sebelumnya yang dinilai tinggi dikarenakan Go-Jek pada saat itu mencoba untuk menciptakan ketersediaan dengan menarik minat masyarakat untuk menjadi mitra di perusahaan PT. Go-Jek Indonesia. Selain alasan untuk menuai ketertarikan mitra pengemudi bersama Go-Jek, juga karena

[80]www.tirto.id, *Manuver Tarif Go-Jek*, Diakses melalui situs: https://tirto.id/manuver-tarif-gojek-bBDt diakses pada tanggal 19 Mei 2019.

masih minimnya layanan sejenis membuat Go-Jek berani menetapkan tarif yang tinggi, namun masih dapat dijangkau oleh pelanggan. Setelah banyak permintaan dari masyarakat serta hadirnya kompetitor perusahaan ojek *online* baru seperti *Grab* dan *Uber*, *provider* PT. Go-Jek Indonesia melakukan penyesuaian harga tarif dengan mempertimbangkan kompetisi seperti melihat apa yang *Grab* lakukan dan apa yang *Uber* lakukan, begitu juga dengan transportasi konvensional.

Kebijakan itu pun seketika membuat para pengemudi merasa keberatan, sebabnya dengan penurunan tarif atas kebijakan baru tersebut berakibat ke *driver* karena mengalami penurunan pendapatan yang sangat signifikan. Selain karena tarif turun, *driver* juga menyesalkan sistem bonus dengan penilaian *performance*. Sistem *performance* dinilai makin sulit untuk mendapatkan bonus dan tentu saja tenaga para pengemudi yang menjadi tumbalnya. Ribuan pengemudi pun sempat melakukan aksi demonstrasi di beberapa daerah seperti pada kejadian 23 November 2017. *Driver* Go-jek menggelar demo *long march* dari Departemen Perhubungan menuju Istana Negara. Dalam aksinya *driver* memprotes rendahnya tarif yang ditetapkan oleh PT. Go-Jek Indonesia. *Driver* mengaku ditindas dari tarif Rp. 4.000,- menjadi Rp. 1.600,- per kilometer, penurunan tersebut terjadi secara tiba-tiba tanpa ada pemberitahuan terlebih dahulu.[81] Padahal keberlangsungan perusahaan transportasi *online* PT. Go-Jek Indonesia selama ini ditopang oleh "saham" dari pihak pengemudi atau *driver*. Misalnya, saham aplikator berupa sistem dan aplikasi, maka saham *driver online* adalah penyertaan kendaraan dan *smartphone* yang dimilikinya. Karena itu, yang namanya mitra

[81]www.tempo.co, *Ratusan Driver Ojek Online Gelar Aksi Long March ke Istana,* Diakses melalui situs: https://video.tempo.co/read/8565/ratusan-driver-ojek-online-gelar-aksi-longmarch-ke-istana, pada tanggal pada tanggal 20 Mei 2019.

seharusnya ada hubungan yang lebih setara antara pengemudi atau *driver* dengan pihak *provider* PT. Go-Jek Indonesia. Hal ini terbukti atas berlakunya kebijakan tersebut, *driver* tidak pernah diajak berunding oleh pihak *provider* terkait berbagai kebijakan perusahaan transportasi online PT. Go-Jek Indonesia.[82]

Penulis menilai pihak *provider* PT. Go-Jek Indonesia menurunkan harga tarifnya yang sangat murah dikarenakan ingin memberikan peluang yang lebih besar untuk masyarakat di seluruh wilayah perkotaan Indonesia agar lebih meminati untuk menggunakan jasa ojek *online* PT. Go-Jek Indonesia dengan harga yang lebih murah dan mudah untuk dijangkau oleh masyarakat. Selain itu, penurunan harga tarif Go-Jek juga dikarenakan adanya persaingan dengan kompetitor lain seperti *Grab* dan *Uber* yang mulai hadir di Indonesia dan berani memasang tarif harga yang lebih murah dari tarif Go-Jek sebelumnya.

Disisi lain, langkah *provider* PT. Go-Jek Indonesia membuat para pelanggan menyukai dengan kebijakan baru Go-Jek atas penurunan tarifnya. Pelanggan tidak perlu mengeluarkan uang lebih untuk perjalanan yang mungkin hanya 1-5 kilometer. Kabar ini tentu menggembirakan dan lebih disukai oleh pelanggan. Namun, tentu Go-Jek tidak hanya hidup bergantung pada pelanggannya saja, tetapi juga para pengemudinya sebagai mitra yang loyal.

Kemudian dalam penetapan tarif oleh PT. Go-Jek Indonesia juga berdasarkan aturan dari Mentri Perhubungan Republik Indonesia. Keputusan tersebut berlaku pada tanggal 1 Mei 2019 bahwa sesuai ketentuan Pasal 11 ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang

[82]www.kompas.com, *Puluhan Pengemudi Go-Jek Demo Protes Penurunan Tarif*, Diakses melalui situs: https://kompas.com/megapolitan/read/2017/11/09/13281571/puluhan-pengemudi-go-jek-demo-protes-penurunan-tarif pada tanggal 20 Mei 2019.

“pelindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, Menteri Perhubungan menetapkan pedoman perhitungan biaya jasa pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi". Mentri Perhubungan menetapkan tarif biaya jasa yang harus dipatuhi oleh ojek *online* Indonesia, salah satunya yaitu PT. Go-Jek Indonesia untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi terdiri dari: (a) Biaya jasa batas bawah; (b) Biaya jasa batas atas; dan (c) Biaya jasa minimal.[83]

Ketiga biaya jasa tersebut merupakan biaya jasa yang sudah mendapat potongan biaya tidak langsung berupa biaya sewa pengguna aplikasi. Adapun biaya jasa minimal merupakan biaya jasa yang harus dibayar oleh penumpang untuk jarak tempuh paling jauh 4 kilometer. Kemenhub juga membatasi perusahaan ojek *online* Indonesia termasuk PT. Go-Jek Indonesia agar tidak menetapkan tarif layanannya melebihi tarif maksimum atau lebih kurang dari biaya jasa batas atas yang telah ditetapkan.

Adapun sistem biaya jasa batas bawah, biaya jasa batas atas dan biaya jasa minimal ditetapkan oleh Kemenhub berdasarkan 3 zonasi dalam keputusan penetapan ke-5 Nomor. KP 348 Tahun 2019 sebagai berikut :

a. Zona I meliputi wilayah:
   1) Sumatera dan sekitarnya;
   2) Jawa dan sekitarnya selain Jakarta, Tangerang, Bekasi, Bogor dan Depok;
   3) Bali;
b. Zona II meliputi wilayah (Jabodetabek) Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;

[83]Kementerian Perhubungan, *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019*, hlm. 1.

c. Zona III meliputi wilayah:
   1) Kalimantan dan sekitarnya;
   2) Sulawesi dan sekitarnya;
   3) Kepulauan Nusa Tenggara dan sekitarnya;
   4) Kepulauan Maluku dan sekitarnya; dan
   5) Papua dan sekitarnya.[84]

Besaran biaya jasa penggunaan sepeda motor sebagaimana yang diatur oleh Kemenhub berdasarkan sistem zonasi Nomor. KP 348 Tahun 2019 ialah sebagai berikut :

a. Besaran Biaya Jasa Zona I :
   1) Biaya jasa batas bawah sebesar Rp. 1.850 / km;
   2) Biaya jasa batas atas sebesar Rp. 2.300 / km; dan
   3) Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp. 7.000 s.d Rp. 10.000.
b. Besaran Biaya Jasa Zona II :
   a) Biaya jasa batas bawah sebesar Rp. 2.000 / km;
   b) Biaya jasa batas atas sebesar Rp. 2.500 / km; dan
   c) Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp. 8.000 s.d Rp. 10.000.
c. Besaran Biaya Jasa Zona III :
   1) Biaya jasa batas bawah sebesar Rp. 2.100 / km;
   2) Biaya jasa batas atas sebesar Rp. 2.600 / km; dan
   3) Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp. 7.000 s.d Rp. 10.000.[85]

Adapun perusahaan aplikasi atau *provider* PT. Go-Jek Indonesia menerapkan besaran biaya jasa batas atas, biaya jasa batas bawah dan biaya jasa minimal berdasarkan sistem zonasi sebagaimana yang diatur oleh keputusan Mentri. Keputusan Menteri juga menerapkan perusahaan aplikasi ojek *online* di Indonesia termasuk PT. Go-Jek Indonesia untuk menerapkan biaya tidak langsung atau yang disebut juga biaya sewa pengguna aplikasi paling tinggi yaitu 20% sedangkan 80% nya lagi ialah biaya langsung untuk para pengemudi atau pemakai aplikasi atas penggunaan jasa dan penyertaan saham miliknya. Untuk menjamin

[84]*Ibid.*, hlm. 3.
[85]*Ibid.*, hlm. 8.

keberlangsungan pengguanaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat juga para pengemudi atau *driver* sebagai pengguna aplikasi, besaran biaya jasa dapat dievaluasi paling lama setiap tiga bulan. Dalam evaluasi ini bertujuan untuk mengukur dari berbagai komponen yaitu dampak pada *driver* seperti penghasilan, jumlah order dan respons konsumen seperti keluhan mahal tidaknya tarif atas kebijakan yang baru. Adapun para pihak pemerintah seperti Menteri, Gubernur atau Bupati/Wali kota turut melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan Menteri.

Adapun lampiran Keputusan Menteri Perhubungan tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berdasarkan Nomor: KP 348 Tahun 2019 Tanggal: 25 Maret 2019 ialah sebagai berikut :[86]

No.	**KOMPONEN BIAYA**		
A.	**BIAYA LANGSUNG**		
	1.	Penyusutan Kendaraan	
	2.	Bunga Modal Kendaraan	
	3.	Biaya Pengemudi	
		a.	Penghasilan Pengemudi
		b.	Jaket Pengemudi
		c.	Helm Pengemudi dan Penumpang
		d.	Sepatu Pengemudi
	4.	Sepatu Pengemudi	
		a.	Asuransi Kendaraan
		b.	Asuransi Pengemudi
		c.	Asuransi Penumpang
	5.	Pajak Kendaraan Bermotor	
	6.	Bahan Bakar Minyak (BBM)	
	7.	Ban	
	8.	Pemeliharaan dan Perbaikan	
		a.	Biaya Accu
		b.	Biaya Service Kecil
		c.	Biaya Service Besar
		d.	Biaya Pemeliharaan Body

[86]*Ibid.*, hlm. 6.

		e.	Biaya Penggantian Suku Cadang
		f.	Biaya cuci kendaraan
		g.	Biaya Overhaul mesin
	9.	Biaya Penyusutan Telepon Seluler	
	10.	Biaya Pulsa atau Kuota Internet	
SUB TOTAL A			
	11.	Profit Mitra (Sub Total A x Prosentase Keuntungan Mitra)	
SUB TOTAL B			
B. BIAYA TIDAK LANGSUNG			
	1.	Biaya sewa pengguna aplikasi	
TOTAL BIAYA JASA (Rp/Km)			

Tabel 3.1. Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor

Kemenhub mengeluarkan aturan untuk mengatur ojek *online* agar terhindar dari pro dan kontra atas persoalan tarif. Karena sebelumnya ojek *online* pun masih belum memiliki aturan khusus. Pemerintah juga melindungi perusahaan ojek *online* yang ada di Indonesia ini agar tidak mati salah satunya dan tidak ada monopoli antar perusahaan ojek *online* sehingga proses bisnis ini berkembang dengan baik di Indonesia. Penetapan tarif ojek *online* ini bukan sepihak dari Kemenhub saja. Tarif tersebut juga melalui pertimbangan banyak pihak termasuk permintaan pengemudi ojek *online* dan Komisi V DPR RI.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa penetapan tarif PT. Go-Jek Indonesia didasarkan atas beberapa pertimbangan, yaitu:

1. Penetapan tarif berdasarkan jarak tempuh, hal ini berlaku pada semua layanan yang ada di dalam aplikasi Go-Jek.
2. Penyesuaian tarif akibat adanya persaingan antara kompetitor yang satu dan lainnya.
3. Pertimbangan kepentingan pengemudi atau *driver* sendiri, sekarang banyak masyarakat yang menjadikan *driver* Go-Jek sebagai profesi,

sehingga *provider* juga mengatur untuk kesejahteraan *driver* sebagai mitra yang loyal.

4. Mempertimbangkan para pengemudi atau *driver* yang menjalankan orderan di waktu yang jangka pendek atau *short term*.
5. Pertimbangan untuk menarik minat dari masyarakat untuk terus mengguanakan layanan Go-Jek, dengan memberikan pelayanan yang baik, aman, nyaman, berkualitas dan tentu dengan tarif Go-Jek yang lebih terjangkau sesuai daya beli masyarakat.
6. Pertimbangan atas sustainability dari perushaan PT. Go-Jek Indonesia dan ekosistem industri ojek *online* agar terus berkembang di Indonesia.
7. Pertimbangan dalam menyesuaikan harga tarif dari Kemenhub, sebagaimana Menteri Perhubungan mulai turut ikut andil dalam memberikan kebijakan untuk menyesuaikan harga tarif ojek *online* yang ada di Indonesia.

3.4. Tanggapan Pihak *Driver* terhadap Kebijakan Penetapan Tarif PT. Gojek Indonesia

Setiap kebijakan yang di tetapkan oleh *provider* PT. Go-Jek Indoneisa tentu dengan berbagai macam pertimbangan. Namun dari setiap kebijakan yang diberlakukan tidak semuanya sesuai dengan apa yang di harapkan. Kebijakan yang sering sekali menjadi polema dalam industri ojek *online* ini sering sekali terjadi dalam hal penetapan tarif. Seperti dalam penyesuaian penetapan tarif oleh PT. Go-Jek Indonesia yang naik turun dari awal kemunculannya hingga sekarang, para *driver* yang merupakan mitra Go-Jeknya sendiri menanggapi hal tersebut karena sangat berpengaruh terhadap pendapatannya.

Tanggapan *driver* atas kebijakan tarif yang ditetapkan oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia terdapat berbagai macam bentuk langkah yang di lakukan oleh *driver*, dengan tujuan agar PT. Go-Jek Indonesia tidak hanya mendengar tanggapan atas keluhan dan masukan dari *driver* saja tetapi juga dalam bentuk tindakan untuk merubah kebijakan tersebut agar lebih menghargai dan mempertimbangkan kembali kesejahteraan *driver*nya sebagai mitra yang loyal.[87]

Berbagai macam tanggapan dari *driver* atas kebijakan PT. Go-Jek Indonesia terutama saat penurunan harga tarif yang sangat signifikan seperti pada kejadian 23 November 2017 yang berujung demonstrasi. *Driver* Go-jek menggelar demo *longmarch* dari Departemen Perhubungan menuju Istana Negara bertujuan untuk mengirimkan wakilnya menemui Presiden Jokowi. *Driver* ingin membangun opini publik agar pemerintah mengetahui kondisi *driver* ojek online.

Dalam aksinya massa *driver* mengeluhkan penetapan tarif yang rendah dari PT. Go-Jek Indonesia, pada saat itu PT. Go-Jek Indonesia menurunkan harga tarif dari Rp. 2.000/Km menjadi Rp. 1.600/Km. *Driver* menganggap tarif yang di kenakan tidak sesuai dengan kerjanya dilapangan yang cukup melelahkan. Selain tarif, terdapat beberapa tuntutan lain dari *driver* dalam aksi demonstrasinya, *driver* juga menuntut PT. Go-Jek Indoneisa untuk menghapus *performace*, lebih transparansi dalam setiap kebijakan, menstabilkan sistem menjadi lebih baik,

[87]Wawancara Hasil wawancara dengan M. Iqbal Hanafiah, Manager PT. Go-Jek Indonesia Cabang Banda Aceh, pada Tanggal 11 Juni 2019 di Batoh Kota Banda Aceh.

membuat payung hukum yang independen dan memberikan kebijakan tarif yang rasional untuk para mitra *driver*nya.[88]

Namun, aksi demonstrasi dari *driver* Go-Jek tidak hanya terjadi di bulan November 2017, pada tanggal 23 Maret 2018 *driver* Go-Jek melakukan aksi demonstrasi gabungan bersama para *driver Grab* dan *Uber* untuk menuntut pihak perusahaan aplikator masing-masing dan juga pemerintah. *Driver* meminta agar pemerintah lebih memperhatikan kondisi pengemudi ojek *online* di Indonesia karena tuntutan *driver* yang sebelumnya belum direalisasikan oleh pemerintah.

Para *driver* meminta transparansi perusahaan dalam mengambil kebijakan terhadap berbagai layanan yang diberikan kepada pengguna ojek *online*. Karena perusahaan kerap mengeluarkan kebijakan sepihak tanpa meminta persetujuan pengemudi yang bekerja di lapangan. *Driver* juga meminta agar pemerintah memastikan posisi kemitraan dalam RUU Ketenagakerjaan. Pasalnya, hubungan antara perusahaan penyediaan layanan aplikasi (Go-Jek, Grab dan Uber) dengan pengemudi masih sebatas mitra kerja, bukan karyawan. Dalam aksi tersebut, *driver* juga meminta kepada pemerintah untuk mengeluarkan regulasi yang mengatur layanan ojek *online*. Karena *driver* mengeluh dengan ketiadaan aturan membuat posisinya lemah dimata hukum ketika berhadapan dengan aplikator (Go-Jek, Grab dan Uber). Dalam masalah tarif sejumlah *driver* juga meminta agar pemerintah mengatur adanya persamaan tarif antar perusahaan aplikasi.[89]

---

[88]www.tempo.co, *Ratusan Driver Ojek Online Gelar Aksi Long March ke Istana*, Diakses melalui situs: https://foto.tempo.co/read/61335/ratusan-driver-ojek-online-gelar-aksi-long-march-ke-istana, pada tanggal 19 Juni 2019.

[89]www.cnnindonesia.com, *Ribuan Pengemudi Ojek Online Demo Istana Jokowi Hari Ini*, Diakses melalui situs: https://www.cnnindonesia.com/nasional/20180327084136-20-286148/ribuan-pengemudi-ojek-online-demo-istana-jokowi-hari-ini, pada tanggal 20 Mei 2019

Karena persaingan tarif yang kerap dilakukan oleh setiap *provider* perusahaan aplikasi ojek *online* tentu sangat mempengaruhi kesejahteraan *driver*nya. Apalagi saat *provider* perusahaan ojek online malakukan persaingan dalam menerapkan tarif yang murah untuk menarik minat pelanggan, *driver* yang harus bekerja ekstra untuk memberikan pelayanan kepada pelanggan di lapangan dengan tarif yang diperoleh lebih sedikit.

Namun beberapa wilayah lain seperti di Kota Banda Aceh, belum terjadi aksi berupa demonstrasi yang kerap dilakukan sejumlah wilayah seperti di Jakarta, Yogyakarta, Bandung, Surabaya, Medan dan wilayah kota lainnya. Bukan berarti setiap kebijkan yang diberlakukan oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia tidak mempengaruhi kesejahteraan *driver* yang ada di Kota Banda Aceh. Akan tetapi para *driver* di Banda Aceh menanggapi kebijakan yang diberlakukan dengan cara yang lebih baik dan damai.[90]

Adapun cara *driver* ojek *online* di Kota Banda Aceh dalam menanggapi kebijakan yang diterapkan oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia seperti mendatangi kantor Go-Jek oleh berberapa perwakilan dari komunitas *driver*. Komunitas *driver* disini ialah sekelompok pengemudi yang di bentuk oleh *driver* sendiri dalam menetap di suatu wilayah atau tempat di jajaran Kota Banda Aceh untuk mendapatkan pelanggan di sekitaran area wialyahnya tersebut atau sering di sebut dengan *bescamp*. Perwakilan dari komunitas *driver* yang menyampaikan keluhkesahnya dengan bertujuan juga untuk kesejahteraan *driver* sendiri dan pihak perusahaan agar lebih menganggab *driver* sebagai mitranya bukan seperti

[90]Hasil wawancara dengan M. Iqbal Hanafiah, Manager PT. Go-Jek Indonesia Cabang Banda Aceh, pada Tanggal 11 Juni 2019 di Batoh Kota Banda Aceh.

karyawan dan tidak semena-mena dalam menetapkan setiap kebijakan dari pihak *provider* PT. Go-Jek Indonesia.[91]

Namun ada juga beberapa *driver* yang tidak ingin menyampaikan permasalahan yang kerab dirasakan oleh dirinya sendiri dan sejumlah *driver* lainnya dengan sengaja datang ke pihak kantor PT. Go-Jek Indonesia seperti yang dilakukan perwakilan dari komunitas *driver* setempat, karena berasumsi penyampaiannya pun tentu sama saja, tidak akan berpengaruh besar terhadap sejumlah *driver* lainnya dan juga dirinya sendiri. Jika tidak menyukai dengan kebijakan pihak *provider* PT. Go-Jek Indonesia maka tidak menjalankan profesinya sebagai *driver* ojek *online*. Kecuali saat permasalahan yang terjadi pada akun *drivernya* sendiri, seperti tidak medapatkan pelanggan dalam waktu yang lama.[92] Namun kebanyakan tanggapan dari *driver* yang seperti ini ialah *driver* yang tidak ikut dalam komunitas atau *driver* yang menjalankan profesinya itu sendirian dengan berpindah-pindah tempat, tidak bergantung pada satu area wilayah. *Driver* yang tidak ikut andil dalam komunitas disebut juga dengan driver *sigle fighter*.

Adapun tanggapan *driver* saat kenaikan tarif, seperti yang baru saja diterapkan oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia dalam upaya kolaborasi Go-Jek dengan pemerintah yang bertujuan untuk memberikan layanan yang terbaik untuk seluruh mitranya. Tarif yang berlaku mulai dari Tanggal 02 Juli 2019 yaitu untuk tarif minimum Rp. 8.750/order dengan jarak 1-4 Km dan tarif dasar Rp. 2.313/Km

[91]Wawancara Hasil wawancara dengan Muliadi, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 22 Mei 2019 di Batoh Kota Banda Aceh.

[92]Hasil wawancara dengan Darma Kurnia Wansyah, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 23 Mei 2019 di Batoh Kota Banda Aceh.

untuk jarak di atas 4 Km. Sebelumnya tarif minimum yang dikenakan Rp. 4.000 s/d 7.500 Km dan untuk tarif dasar Rp 1.800 s/d 2.200 Km. *Driver* menanggapi tarif yang diterapkan ini juga datang secara tiba-tiba, bahkan pemberitahuan di pesan aplikasi Go-Jek *driver* setelah beberapa saat tarif itu di terapkan. *Driver* juga mengeluh karena tarif minimum yang diterapkan ini tidak layak, karena kenaikannya yang begitu signifikan dan seperti memberi kejutan bagi pelanggan.[93]

Tarif yang tinggi untuk jarak dekat atau tarif minimum ini memang secara nyata memberi keuntungan yang lebih untuk *driver* karena upah yang didapatkan ikut tinggi, namun kebijakan ini juga memberi ketakutan sendiri untuk *driver* mengingat PT. Go-Jek Indonesia bukan satu-satunya trasnportasi ojek *online* yang ada di Indonesia. *Driver* mengeluh dengan kenaikan tarif ini pelanggan yang biasanya menggunakan jasa Go-Ride akan beralih ke *startup* lain yaitu Grab. *Driver* mengaku juga menerima keluhan dari pelanggan karena kenaikan tarif ini, yang biasanya untuk jarak dekat dikenakan tarif Rp. 5.000,- sekarang harus membayar Rp. 9.000,-.[94] Adapun dari kebijakan baru ini *driver* berharap pada *provider* PT. Go-Jek Indoenesia untuk melakukan evaluasi agar tarif ini tidak bertahan lama. Jika ini untuk kesejahteraan *driver* maka *driver* berharap bukan tarifnya yang dinaikan akan tetapi bonusnya yang ditingkatkan, karena peningkatan tarif akan mempengaruhi daya tarik pelanggan ke Go-jek sebagai *dayli driver*nya dan akan beralih ke ojek *online* lainnya seperti Grab. Dari

[93]Wawancara Hasil wawancara dengan Muliadi, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 3 Juli 2019 di Batoh Kota Banda Aceh.

[94]Wawancara Hasil wawancara dengan Akmalir Rijal, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 3 Juli 2019 di Batoh Kota Banda Aceh.

kebijakan ini *driver* juga menanggapi dan berharap ke pemerintah agar pihak Kementerian meberlakukan kebijakan yaitu adanya kesamaan tarif untuk seluruh operator ojek *online* di Indonesia, tidak ada perbedaan terhadap tarif layanan cukup kebijakan dari bonusnya saja yang berbeda.[95]

Adapun pihak *provider* PT. Go-Jek Indonesia selalu menerima dan menampung setiap keluhan, masukan dan berbagai macam aspirasi dari mitra *driver*. Namun pihak menajemen Go-Jek turut menanggapi atas berbagai macam tanggapan yeng kerap dilakukan oleh *driver* seperti demonstrasi, kini pihak PT. Go-Jek Indonesia mulai menyediakan wadah untuk menampung aspirasi maupun keluhan dari pihak *driver*, yaitu Kopdar (Kopi Darat). Saluran aspirasi melalui kopdar antara mitra *driver* dengan PT. Go-Jek Indonesia diselenggarakan setiap bulannya. Kopdar diselenggarakan oleh setiap Kantor Cabang PT. Gojek Indonesia bertujuan mengahadirkan seluruh *driver* di wilayah kota yang terdapat kantor cabang Go-Jek. Dalam kopdar, *driver* bebas menyampaikan berbagai aspirasi baik berupa keluhan atas kebijakan Go-Jek maupun berupa masukan untuk sama-sama menjadikan PT. Go-Jek indonesia sebagai industri yang sehat, sehingga dapat terus mempermudah hidup konsumen serta menjaga pendapatan dan kesejahteraan *driver* yang berkesinambungan.[96]

---

[95]Wawancara Hasil wawancara dengan Muliadi, *driver* Go-Jek, pada Tanggal 3 Juli 2019 di Batoh Kota Banda Aceh.

[96]Hasil wawancara dengan M. Iqbal Hanafiah, Manager PT. Go-Jek Indonesia Cabang Banda Aceh, pada Tanggal 11 Juni 2019 di Batoh Kota Banda Aceh.

3.5. Tinjauan Konsep *Syirkah 'Inan* terhadap Sistem Penetapan Tarif PT.Go-Jek Indonesia dan Pengaruh terhadap Pendapatan *Driver*

PT. Go-Jek Indonesia sebagai aplikator bekerjasama dengan mitranya yaitu *driver* dalam mengembangkan sebuah usaha yang yang bergerak dibidang transportasi jasa atau sebuah layanan memesan ojek *online* melalui aplikasi Go-Jek yang bisa didownload di *Smartphone android* & *iPhone*. Keberlangsungan usaha ojek *online* ini sama-sama ditopang oleh saham dari kedua belah pihak. Saham aplikator berupa sistem dan aplikasi, maka saham *driver* adalah penyertaan kendaraan dan *smartphone* yang dimilikinya. Selain penyertaan saham antar kedua belah pihak PT. Go-Jek Indonesia dengan *driver* juga sama-sama mengkontribusikan jasanya dalam mengembangkan usaha ojek *online* ini, seperti pihak *provider* PT. Go-Jek Indonesia terus menjaga dan mengembangkan aplikasinya agar tidak terjadi *error* sistem dan semakin berkembang kedepannya, sedangkan pihak *driver* mengkotribusikan jasanya dalam melayani pelanggan di lapangan seperti antar jemput pelanggan, belanja makanan atau barang dan mengantarkan paket kiriman. Bentuk hubungan kerjasama antara PT. Go-Jek Indonesia dengan *driver* inilah yang disebut dengan *syirkah 'inan*.

Dalam *syirkah 'inan* yaitu kedua belah pihak sama-sama berpartisipasi dalam mengeluarkan modal dan memutarnya, yang menghendaki tetapnya hak pada sesuatu yang menjadi milik dua orang atau lebih. Jadi setiap pihak dari keduanya sama-sama mengeluarkan modal dan sama-sama bekerja memutarkan modal tersebut dalam perkongsian. Sebagaimana bentuk kerjasama *syirkah 'inan* ini juga telah diatur dalam Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah (KHES) pasal 173

ayat 1 berbunyi *"Syirkah 'inan* dapat dilakukan dalam bentuk kerjasama modal sekaligus kerjasama keahlian dan atau kerja".[97]

Adapun pembagian keuntungan dari kerjasama ini yaitu 20% untuk pihak aplikator PT. Go-Jek Indonesia dan 80% untuk pihak *driver*. Pada prakteknya hal tersebut memenuhi syarat perserikatan (*syirkah 'inan)* karena pembagian keuntungan tersebut sudah dijelaskan pada awal akad. Namun dalam penentuan harga tarif pelayanannya, *provider* PT. Go-Jek Indonesia menetapkan kebijakan secara sepihak tanpa pemberitahuan sebelum penetapan dan persetujuan dari *driver* sebagai mitranya yang sah, sehingga kebijakan yang ditetapkan dapat merugikan sebelah pihak yaitu *driver* karena perubahan tarif yang sering detetapkan oleh *provider*.

Sejak awal PT. Go-Jek Indonesia beroperasi sampai dengan sekarang, perubahan tarif yang tiba-tiba masih saja kerap dilakukan oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia. Perubahan tarif terjadi mulai dari perusahaan yang ingin menarik minat dari masyarakat atau para ojek pangkalan untuk bergabung menjadi mitra sebagai *driver.* Banyak dari kalangan masyarakat yang sudah menjadikan *driver* Go-Jek sebagai profesi dari sumber penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidup. Perubahan tarif terjadi juga saat provider memberikan pelayanan kepada masyarakat yang menjadi pelanggan Go-Jek dengan menetapkan harga tarif yang lebih murah dan mudah untuk dijangkau, hal ini bertujuan untuk menarik minat dari masyarakat untuk lebih mengenal jasa layanan transportasi ojek yang berbasis *online* yaitu Go-Jek. Sampai dengan sekarang masyarakat juga sudah mulai

[97]Tim Redaksi Fokusmedia, *Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah*, hlm. 47.

ketergantungan kepada Go-jek yang bisa diakses dengan mudah dan bisa memberikan layanan yang bermacam-macam untuk memenuhi segala kebutuhan masayarakat dalam hal antar jemput, penitipan dan juga pembelian.

Pengaruh besar atas kebijakan perubahan tarif yang ditetapkan oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia ialah pada persaingan antar *startup* ojek online lainnya. Akibatnya perubahan tarif sering sekali terjadi dan tiba-tiba juga sistem promo yang begitu sering ditetapkan. *Driver* merasakan efek yang besar saat tarif yang sering berubah-rubah juga dengan jangka waktu yang tidak menentu. Saat tarifnya yang dianggab sangat rendah, *driver* merasakan sangat dirugikan dalam hal ini, *driver* harus bekerja lebih ekstra di lapangan namun hanya mendapat keuntungan yang sedikit bahkan terkadang dianggab tidak ada keuntungan sama sekali, karena dengan jarak tempuh yang jauh pelanggan akan membayar upah yang sedikit seperti yang tertara di aplikasi. Namun saat tarif tinggi hal ini juga berpengaruh untuk *driver*, karena tidak ada informasi untuk para pelanggan yang sudah mulai bergantungan terhadapat jasa ojek *online* Go-Jek. Adapun ini sering terjadi, pelanggan memberikan nilai performa kepada *driver* yang sedikit karena bentuk protesnya kepada perusahaan PT. Go-Jek Indonesia. Selain itu *driver* juga mulai kehilangan pelanggan yang biasa memakai jasanya karena ada ojek *online* lainnya yang harga lebih murah. Karena hal-hal seperti inilah pihak *provider* perusahaan bersaing dengan sesama ojek *online* lainnya, akibat persaingan ini *driver*lah yang menjadi korban akibat perubahan tarif naik turun yang sering kali terjadi.

Driver wajib mengikuti setiap kebijakan perubahan tarif baru yang ditetapkan oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia, kebijakan sepihak ini yang dinilai bertentangan dengan konsep *syirkah 'inan*. Dalam menjalankan bisnis atau usaha dengan menggunakan pola perkongsian (*syirkah 'inan*) kebijakan yang direncanakan dan dijalankan, maka kedua belah pihak saling mengadakan kerjasama untuk mencapai suatu tujuan bersama. Kerjasama yang dijalankan dengan pola perkongsian (*syirkah 'inan*) haruslah dilakukan dengan prinsip tolong-menolong dan menguntungkan serta tidak merugikan pihak mitranya. Sebagaimana firman Allah dalam surat al-Maidah ayat 2 yaitu ;

وَتَعَاوَنُواْ عَلَى ٱلۡبِرِّ وَٱلتَّقۡوَىٰۖ وَلَا تَعَاوَنُواْ عَلَى ٱلۡإِثۡمِ وَٱلۡعُدۡوَٰنِۚ وَٱتَّقُواْ ٱللَّهَۖ إِنَّ ٱللَّهَ شَدِيدُ ٱلۡعِقَابِ ٢

Artinya : *Dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebijakan dan taqwa dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran. Dan bertaqwalah kamu kepada Allah, sesungguhnya Allah amat berat siksa-Nya. (Q.S. al-Maidah: 2)*

Berdasakan ayat di atas maka jelaslah Allah SWT memerintahkan manusia yang diciptakan-Nya agar saling tolong-menolong antar sesama, dengan menghilangkan kesulitan seseorang atau saling mempermudah urusan duniawi.[98] Ayat tersebut juga menjelaskan bahwa semua perbuatan dan sikap hidup membawa kebaikan kepada seseorang (individu) atau kelompok masyarakat digolongkan kepada perbuatan baik dan taqwa dengan syarat perbuatan tersebut didasari dengan niat yang ikhlas. Tolong menolong (*syirkah al-ta'awun*) merupakan satu bentuk perkongsian, dan harapan bahwa semua pribadi muslim

[98]Ahmad Mustafa Almaraghi, *Tafsir al-Maraghi*, (terj. Bahrun Abu Bakar dan Hery Noer Aly), (Semarang: Toha Putra, 1993), hlm. 27.

adalah sosok yang bisa berguna/menjadi partner bersama-sama dengan muslim lainnya.

Allah SWT telah berfirman agar manusia saling tolong-menolong dan bersama-sama berusaha untuk suatu tujuan yang baik, dengan kata lain *syirkah* adalah sebuah bentuk usaha atas dasar saling tolong-menolong antara sesama manusia dengan tujuan mendapatkan profit/laba, oleh sebab itu prinsip dari *syirkah* ini sangat dianjurkan dalam agama Islam. Namun dalam praktiknya, *provider* PT. Go-Jek Indonesia selalu menerapkan sebuah kebijakan perubahan tarif dengan sebelah pihak tanpa sepengetahuan dan kesepakatan dari *driver* atau perwakilannya sebagai mitra. Kebijakan yang ditetapkan oleh sebelah pihak ini mengakibatkan kurigian bagi mitranya yaitu *driver* dalam beroperasi di lapangan. Karena itu, perkongsian yang dijalankan haruslah atas dasar tolong-menolong, apabila pihak *provider* Go-Jek dalam menetapkan kebijakan sesuai dengan keadaan atau kesepakatan pihak mitranya, artinya pihak *provider* Go-Jek sendiri telah menerapkan prinsip tolong-menolong dalam perkongsian.

Kemudian firman Allah SWT dalam surat Shad ayat 24, Allah SWT berfirman :

قَالَ لَقَدْ ظَلَمَكَ بِسُؤَالِ نَعْجَتِكَ إِلَىٰ نِعَاجِهِۦ ۖ وَإِنَّ كَثِيرًا مِّنَ ٱلْخُلَطَآءِ لَيَبْغِى بَعْضُهُمْ
عَلَىٰ بَعْضٍ إِلَّا ٱلَّذِينَ ءَامَنُوا۟ وَعَمِلُوا۟ ٱلصَّٰلِحَٰتِ وَقَلِيلٌ مَّا هُمْ ۗ وَظَنَّ دَاوُۥدُ أَنَّمَا فَتَنَّٰهُ
فَٱسْتَغْفَرَ رَبَّهُۥ وَخَرَّ رَاكِعًا وَأَنَابَ ۩ ﴿٢٤﴾

Artinya : *Daud berkata: "Sesungguhnya dia telah berbuat zalim kepadamu dengan meminta kambingmu itu untuk ditambahkan kepada kambingnya. Dan sesungguhnya kebanyakan dari orang-orang yang berserikat itu sebahagian mereka berbuat zalim kepada sebahagian yang lain, kecuali orang-orang yang beriman dan mengerjakan amal yang saleh; dan amat*

sedikitlah mereka ini". Dan Daud mengetahui bahwa Kami mengujinya; maka ia meminta ampun kepada Tuhannya lalu menyungkur sujud dan bertaubat. (Q.S. Shad: 24)

Ayat di atas juga menjelaskan bahwa sesungguhnya tidak sedikit partner yang melakukan pelanggaran terhadap partner yang lain juga tidak menetapkan keadilan untuk dirinya kecuali orang-orang mukmin yang shalih, sebagian dari mereka tidak melanggar sebagain yang lain. Dalam hal ini Ayat di atas juga menjelaskan bahwa *syirkah* yang benar adalah *syirkah* yang didasari pada keimanan dan dikerjakan secara ikhlas (amal shalih)[99]. Setiap kebijakan perkongsian yang ditetapkan haruslah mempunyai unsur keadalian dan tidak merugikan antar satu sama lain juga sama-sama menguntungkun tidak menyulitkan pihak lainnya. Seperti halnya dalam kebijakan PT. Go-Jek Indonesia yang ditetapkan oleh *provider* ini sepihak dan mengakibatkan pengaruh besar terhadap mitranya yaitu *driver*.

Proses kerjasama dalam sebuah perkongsian ini seharusnya ada ketentuan mengikat antara *provider* PT. Go-Jek Indonesia dengan *driver* seperti halnya dalam penetapan kebijakan tarif sehingga pihak *provider* tidak menentukan sebelah pihak dalam pengambilan keputusannya. Sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan dalam penetapan setiap kebijakan, seperti halnya dalam penetapan tarif. Kebijakan tarif layanan yang ditetapkan secara sepihak oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia, ini juga terjadi karena tidak ada ketentuan yang mengatur tentang hal itu. Seperti halnya dalam prinsip-prinsip kemitraan dalam

[99]Baihaqi A. Shamad, *Konsepsi Syirkah dalam Islam Perbandingan Antar Mazhab*, hlm.57

pelaksanaannya, Wibisono merumuskan tiga prinsip penting dalam kemitraan, yaitu :

1. Kesetaraan atau keseimbangan (*equity*).

   Pendekatannya bukan *top down* atau *bottom up*, bukan juga berdasarkan kekuasaan semata, namun hubungan yang saling menghormati, saling menghargai dan saling percaya. Untuk menghindari antagonisme perlu dibangun rasa saling percaya. Kesetaraan meliputi adanya penghargaan, kewajiban dan ikatan.

2. Transparansi.

   Transparansi diperlukan untuk menghindari rasa saling curiga antar mitra kerja. Meliputi transparansi pengelolaan informasi dan transparansi pengelolaan keuangan.

3. Saling menguntungkan.

   Suatu kemitraan harus membawa manfaat bagi semua pihak yang terlibat.[100]

Kebijakan yang ditetapkan secara sepihak dapat menciptakan konflik dalam perihal kemitraan. Seperti halnya penetapan tarif secara sepihak yang kerab merugikan pihak *driver* sebagai mitra. Setiap kebijakan yang ditetapkan oleh *provider* terhadap tarif, *driver* yang dapat pengaruh besarnya karena *driver* yang berhadapan langsung dengan konsumen dalam segala jenis layanannya sebagai pengemudi, baik tinggi maupun rendahnya tarif dapat mempengaruhi

[100]Yusuf Wibisono, *Membedah Konsep dan Aplikasi CSR*, (Gresik: Fascho Publishing 2007), hlm. 103.

kesejahteraan pihak mitra *driver* dan keberlangsungan ekosistem industri perusahaan transportasi ojek *online* yaitu PT. Go-Jek Indonesia.

Dalam perspektif akad *syirkah 'inan* setiap kerjasama atau kemitraan yang bertujuan untuk memperoleh keuntungan harus adanya transparansi dalam membentuk berbagai kebijakan. Setiap kebijakan untuk keberlangsungan usaha tidak diatur oleh sebelah pihak saja dan pihak lainnya wajib untuk mematuhi aturan tersebut. Dalam perkongsian setiap kebijakan yang tetapkan tidak boleh ada yang dirugikan atau terintimidasi sebelah pihak lainnya, karena perkongsian haruslah adanya kesepakatan, transparansi dan saling menguntungkan. Tidak berarti para partisipan dalam kemitraan tersebut harus memiliki kemampuan dan kekuatan yang sama, tetapi yang lebih dipentingkan adalah adanya posisi tawar yang setara berdasarkan peran masing-masing.

BAB EMPAT

PENUTUP

Dari pembahasan hasil penelitian yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil beberapa kesipulan dan diajukan saran-saran sebagai berikut :

4.1. Kesimpulan

1. Kebijakan tarif yang ditetapkan oleh *provider* PT. Go-Jek Indonesia didasarkan atas beberapa pertimbangan seperti perhitungan dari jarak tempuh yang dicapai oleh *driver*, penyesuaian tarif antar kompetitor perusahaan ojek *online* lainnya, untuk kesejahteraan *driver* sebagaimana masyarakat juga mulai menjadikan *driver* Go-Jek sebagai profesi, menarik minat masyarakat agar terus menggunakan layanan Go-Jek, pertimbangan atas sustainability dari perusahaan PT. Go-Jek Indonesia juga ekosistem industri ojek *online* agar terus berkembang dan pertimbangan dalam menyesuaikan harga tarif dari Kemenhub. PT. Go-Jek Indonesia juga sering melakukan perubahan tarif mulai dari awal Go-Jek beroperasi sampai dengan sekarang, sehingga memberi pengaruh besar terhadap mitranya yaitu *driver*. Perubahan tarif terjadi mulai dari perusahaan yang ingin menarik minat dari masyarakat untuk bergabung menjadi mitra, memberikan pelayanan kepada pelanggan dengan tarif yang mudah dijangkau dan yang sangat berpengaruhi akibat adanya persaingan antar *startup* ojek *online* lainnya.

2. Kebijakan PT. Go-Jek Indonesia dalam menetapkan sistem tarif yang sering berubah-rubah dan dilakukan dengan cara sepihak, baik tarif yang rendah maupun tarif tinggi, memberi pengaruh besar terhadap pendapatan dan kinerja *driver* sebagai mitranya. *Driver* mananggapi perubahan tarif dengan berbagai tanggapan mulai dari adanya demonstrasi, menyampaikan tanggapannya ke kantor regional PT. Go-Jek Indonesia dan juga melalui Kopdar (Kopi Darat) yang mulai diterapkan oleh kantor regional setiap bulannya. Dalam aksi tanggapannya, *driver* berharap agar PT. Go-Jek Indonesia transparansi dalam mengeluarkan setiap kebijakan tarif juga memberikan kebijakan tarif yang rasional untuk semua *driver* se-Indonesia dan juga adanya kesamaan tarif antar operator transportasi ojek *online* di Indonesia.
3. Dalam perspektif akad *syirkah 'inan*, PT. Go-Jek Indonesia belum sepenuhnya menerapkan prinsip dari sebuah perkongsian/kerjasama dengan *driver*. Dalam proses kerjasama ini, pada setiap kebijakan untuk perkembangan usaha, pihak *provider* mentapkan kebijakan secara sepihak dan tidak transparansi dengan mitranya terutama dalam hal tarif. *Driver* diharuskan untuk mengikuti setiap kebijakan yang ditetapkan oleh pihak *provider*. Kebijakan inilah yang dinilai bertentangan dengan konsep *syirkah 'inan*. Karena setiap kebijakan yang ditetapkan secara sepihak tersebut juga memberi pengaruh besar terhadap kesejahteraan mitranya yaitu *driver*.

4.2. Saran

1. Seharusnya ada kesepakatan bersama antara pihak perusahaan dengan *driver* dalam menentukan perubahan tarif. Dengan adanya kesepakatan ini, diharapakan akan memenuhi kepercayaan *driver* terhadap perusahaan dalam menentukan kebijakan apapun.
2. Adanya penegasan kebijakan dari Kemenhub khususnya dalam menentukan tarif antara semua layanan tranportasi ojek *online*. Hal ini ditujukan agar kurangnya persaingan antar perusahaan ojek *online* yang berefek pada pendapatan *driver*. Persaingan yang terus berlangsung hanya akan menguntungkan pihak perusahaan dan menjadikan *driver* sebagai korban.
3. Diharapkan kepada ahli Hukum Islam terutama lembaga MUI (Majelis Ulama Indonesia) agar kiranya lebih mempserhatikan dan mengeluarkan standart Hukum Islam dalam praktik layanan ojek *online*, terutama dalam pengaplikasian yang sesuai dengan konsep akad *syirkah 'inan.*

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku dan Kitab

Abdul Aziz Dahlan dkk, *Ensiklopedia Hukum Islam*, Jakarta: Ichtiar Baru Van Hoeve, 1996.

Abdul Rahman Ghazaly, Ghufron Ihsan, Sapiudin Shidiq, *Fiqh Muamalat Cet 4*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2015

Abdullah Saed, *Bank Islam dan Bunga: Studi Krisis Larangan Riba dan Interpretasi Kontemporer,* (terj. M. Ufuqul Mubin dkk), Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003.

Abdurrahman al-Jaziri, *Fiqh 'Ala Madzahib al-Arba'ah*, Juz 11, Beirut: Dar al-Fikr, tt.

Abu Bakar Jabir Al-Jazairi, *Ensiklopedi Muslim Minhajul Muslim*, Jakarta: Darul Falah, 2000.

Adiwarman Karim, *Bank Islam: Analisis Fiqih dan Keuangan*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2004.

Ady Wibowo Sunarto, *Hukum Kontrak Terapeutik di Indonesia*, Medan : Pustaka Bangsa Press, 2009.

Ahmad Mustafa Almaraghi, *Tafsir al-Maraghi*, (terj. Bahrun Abu Bakar dan Hery Noer Aly), Semarang: Toha Putra, 1993.

Ahmad Warson Munawwir, *Kamus Al-Munawwir*, Yogyakarta: Al-Munawwir Krapyak, 1984.

Al-'Amiliy, *Al-Syirkah Baina al-Syariah al-Islamiyah wa al-Qanun al-Madaniy* Beirut: Darul Adhwa, 1987.

Al-Bujairimi, *At-bujairimi 'ala al-katib*, Mesir: al-Baby al-Halabiy, 1951.

Al-Hafiz Ibnu Hajar Al-'Asqalani, *Bulughul Maram*, Jakarta: Dar Al-Kutub Al-Islamiyah, 2002.

Aries Mufti dan Muhammad Syakir Sula, *Amanah Bagi Bangsa (Konsep Sistem Ekonomi Syariah)*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada 2008.

Baihaqi A. Shamad, *Konsepsi Syirkah dalam Islam Perbandingan Antar Mazhab*, Banda Aceh: Yayasan PeNA, 2007.

Fitri Maghfirah, *Analisis Kontrak Kerjasama pada Usaha Peternakan Ayam Pedaging di Desa Keude Blang kabupaten Aceh Utara Ditinjau Menurut Konsep Syirkah 'Inan*, Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2017.

Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2015.

Ibnu Hajar al-Asqalani, *Bulughul Maram dan Dalil-dalil Hukum*, Terj: Khalifaturrahman dan Haer Haeruddin, Jakarta: Gema Insani, 2013.

Idris Ahmad, *Fiqh al-Syafi'iyah*, Jakarta: karya Indah, 1986.

Jogiyanto H.M., *Analisis Dan Disain: Sistem Informasi: Pendekatan Terstruktur Teori Dan Praktek Aplikasi Bisnis*, Yogyakarta: Andi Offset, 2005.

Kementerian Perhubungan, *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019.*

M. Abdul Mujieb dkk., *Kamus Istilah Fiqh*, Jakarta: Pustaka Firdaus, 1994.

M. Nazir, *Metode Penelitian* cet 1, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985.

Muhammad Jafar Hafsah, *Kemitraan Usaha*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1999.

Muhammad Syarbini al-Khathib, *Al-Iqna'fi Hall al-Alfadz Abi Syuja'*, Indonesia: Dar al-Ihya al-Kutub al-'Arabiyah, t.t.

Muhammad Teguh, *Metode Penelitian Ekonomi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2005.

Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, Jakarta Selatan: Gaya Media Pratama, 2000.

PPHIMM, *Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah*, Jakarta: Kencana, 2009

PT. Go-Jek Indonesia, *Buku Panduan Driver Go-Jek.*

Putroe Tisarah Mentari, *Pertanggungan Risiko Pada Pemesanan Makanan Via Ojek Online Dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-'Amal (Studi Kasus pada PT. Go-Jek Indonesia Cabang Banda Aceh)*, Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2019.

Rahmaniar, *Analisis terhadap Pelanggaran Klausula Kontrak Pada Penggunaan Aplikasi Go-Jek oleh Driver dalam perspektif Akad Syirkah,* Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2019.

Sayid Ali Fikri, *Al-Muamalat al-Madiyah wa Adabiyah,* Kairo: Musthafa al-baby al-Halabiy, tt.

Sayyid Sabiq, *Fiqh al-Sunnah, Jilid IV*, (terj. Nor Hasanuddin), Jakarta: Pena Aksara, 2006.

Shalah ash-Shawi, *Fikih Ekonomi Keuangan islam,* Jakarta: Darul Haq, 2008.

Slaudiya Anjani Septi Damayanti, *Transportasi Berbasis Aplikasi Online: Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Surabaya*, diakses melalui http://journal.unair.ac.id, diakses pada tanggal 18 April 2019.

Sohari Sahrani dan Ru'fa Abdullah, *Fikih Muamalah,* Bogor: Ghalia Indonesia, 2011.

Sudarsono, *Kamus Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, 1992.

Suroto, *Strategi pembangunan dan Perencanaan Kesempatan Kerja* (Yogyakarta: Gajah Mada Univercity, 2000.

T.M. Hasbi Ash-Shiddieqy, *Pengantar Fiqh Muamalah*, Jakarta: Bulan Bintang, 1984.

Taqiyuddin An-Nabhani, *Al-Nizham al-Iqtishadi fi al-islam*, (terj. Moh. Maqhfur Wachid), Surabaya: Risalah Gusti, 1996.

Teungku Muhammad Hasbi Ash Shiddieqy, *Tafsir Al Qurannul Majidan An Nur*, Semarang: Pustaka Rizki Putra, 2000.

Tim Pengembangan Perbankan Syari'ah Institute Banker Indonesia, *Konsep, Produk dan Implementasi Operasional Bank Syariah*, Jakarta: Djambatan, 2002.

Tim Redaksi Fokusmedia, *Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah,* Bandung: Fokusmedia, 2008.

Tri Kurnia Nurhayati, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Jakarta: Eska Media 2002.

Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu Jilid 5 (Terj)*, Jakarta: Gema Insani, 2011.

Yulia Budiarti Ningsih, *Kedudukan Hukum PT Go-Jek Indonesia Terhadap Pelaksanaan Jasa Pengangkutan Barang Berbasis Layanan Aplikasi Online Go-Send Dan Go-Box*, Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah, 2017.

Yusuf AL-Qardhawi, *Halal dan Haram dalam Islam*, (terj. Mu'alam Hamidy), Surabaya: Bina Ilmu, 1993.

Yusuf Wibisono, *Membedah Konsep dan Aplikasi CSR*, Gresik: Fascho Publishing 2007.

B. Internet

www.go-jek.com.

www.kompas.com.

www.tempo.co.

www.tirto.id.

www.wikipedia.org

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

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor: 3367/Un.08/FSH/PP.00.9/09/2018

TENTANG

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

Menimbang : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKU Skripsi pada Fakultas Syari'ah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjukkan pembimbing KKU Skripsi tersebut;
b. Bahwa Yang namanya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing KKU Skripsi.

Mengingat :
1. Undang-undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen;
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standar Nasional Pendidikan;
5. Peraturan Pemerintah RI Nomor 04 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
6. Peraturan Presiden RI Nomor 64 Tahun 2013 tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri IAIN Ar-Raniry Banda Aceh Menjadi Universitas Islam Negeri;
7. Keputusan Menteri Agama 492 Tahun 2003 tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan dan Pemberhentian PNS dilingkungan Departemen Agama RI;
8. Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
9. Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2015 tentang Statuta Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
10. 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 : MenunjukSaudara (i) :
a.Husni Mubarrak, Lc., MA — Sebagai Pembimbing I
b. Muhammad Syuib, MH — Sebagai Pembimbing II

untuk membimbing KKU Skripsi Mahasiswa (i) :

Nama : Indra Maulana Rahmatullah
NIM : 140102191
Prodi : HES
Judul : Sistem Penetapan Tarif Pada Provedir Pt. Gojek Indonesia dan Pengaruh Terhadap Pendapatan Driver dalam Perspektif Syirkah 'Inan

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 diperbalki 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 : 30 Agustus 2018
Dekan,

Muhammad Siddiq

Tembusan :
1. Rektor UIN Ar-Raniry;
2. Ketua Prodi HES;
3. Mahasiswa yang bersangkutan;

KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./Fax. 0651-7557442 Email: fsh@ar-raniry.ac.id

Nomor : 4520/Un.08/FSH.I/11/2018 19 November 2018
Lampiran : -
Hal : Permohonan Kesediaan Memberi Data

Kepada Yth.
Pimpinan PT. Go-Jek Indonesia Cabang Banda Aceh

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

Nama	: Indra Maulana Rahmatullah
NIM	: 140102191
Prodi / Semester	: Hukum Ekonomi Syariah/ IX (Sembilan)
Alamat	: Blang Oi, Kec. Meuraksa, Kota Banda Aceh

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 Penetapan Tarif pada PT. Go-Jek Indonesia dan Pengaruh Terhadap Pendapatan Driver dalam Perspektif Syirkah 'Inan"** 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.

Wassalam
Dekan
Wakil Dekan I,

Muhibbar

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama	: Indra Maulana Rahmatullah
NIM	: 140102191
Fakultas/Prodi	: Syari'ah dan Hukum/ Hukum Ekonomi Syari'ah
Tempat, Tanggal Lahir	: Meulayu, 10 Agustus 1996
Jenis Kelamin	: Laki-Laki
Agama	: Islam
Kebangsaan	: Indonesia
Alamat	: Gp. Meulayu, Kec. Indrajaya, Kab. Pidie

NAMA ORANG TUA/WALI

Nama Ayah	: M. Ramli (Almarhum)
Nama Ibu	: Darmawati (Almarhumah)
Alamat	: Gp. Meulayu, Kec. Indrajaya, Kab. Pidie

RIWAYAT PENDIDIKAN

Tahun 2002-2008	: SD Negeri Ilot
Tahun 2008-2011	: SMP Negeri 1 Sigli
Tahun 2011-2014	: SMK Negeri 1 Sigli – Jurusan Akuntansi
Tahun 2014-2019	: Fakultas Syari'ah dan Hukum, Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Banda Aceh, 15 Juli 2019

Indra Maulana Rahmatullah